



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Kommt die Urbane Nachhaltigkeitstransformation von
unten?“

Potenziale von Wohnprojekten zur Beeinflussung nachhaltiger
Stadtplanungsprozesse am Beispiel der Stadt Mannheim

verfasst von / submitted by

David Levin Fleischmann, B.Sc.

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2022 / Vienna 2022

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 855

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Geographie / Geography

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. habil. Kerstin Krellenberg

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich zuerst meinen Eltern dafür danken, dass sie es mir ermöglicht haben zu studieren. Damit meine ich nicht nur die finanzielle Unterstützung, sondern auch die Freiheit, mein Studienfach frei zu wählen, nach dem Bachelor einen Richtungswechsel vorzunehmen und mir keinen Stress hinsichtlich meines Studienabschlusses zu machen. Ich weiß, dass das nicht selbstverständlich ist.

Mein Dank für die fachliche Unterstützung und die Betreuung meines Wunschthemas gilt außerdem Professorin Krellenberg, insbesondere für die intensive Betreuung zu Beginn der Arbeit. Darüber hinaus danke ich Dr. Yvonne Franz für ihr offenes Ohr und ihr Interesse an meiner Arbeit.

Drittens möchte ich mich bei allen Personen bedanken, die mir ihre Zeit für die Durchführung der Interviews zur Verfügung gestellt haben, ohne die diese Arbeit nicht existieren würde.

Darüber hinaus möchte ich mich bei allen Freund*innen bedanken, die ich während meiner Studienzeit kennenlernen durfte und die diese in vielerlei Hinsicht erleichtert und zu einer wertvollen Erfahrung gemacht haben. Insbesondere möchte ich an dieser Stelle Simon und Can danken, ohne die ich meinen nicht Bachelor in der Form hätte und dabei lange nicht so viel Spaß gehabt hätte. Danke auch für die weitere emotionale und organisatorische Unterstützung während des Masters, Simon!

Zu guter Letzt möchte ich mich von Herzen bei Lisa für Unterstützung in jeglicher Form während des Schreibprozesses, sei es durch die halbe Stunde Extramotivation oder das stets offene Ohr, und alles darüber hinaus bedanken.

Inhalt

Danksagung.....	i
Inhalt	ii
Abbildungsverzeichnis.....	v
Abkürzungsverzeichnis.....	vii
1. Einleitung.....	1
1.1. Motivation	1
1.2. Forschungsfragen	4
1.3. Auswahl des Analysegebiets	5
1.4. Aufbau der Arbeit.....	6
2. Theoretischer Rahmen	8
2.1. Entstehung der Debatte um Nachhaltigkeitstransformationen.....	8
2.1.1. Warum Nachhaltigkeitstransformation statt nachhaltiger Entwicklung	9
2.1.2. Definition von Nachhaltigkeitstransformationen.....	12
2.1.3. Transitionen als Baustein von Transformationen	14
2.1.4. Charakteristika von Wandelprozessen	16
2.2. Urban Sustainability Transformations.....	18
2.2.1. UST vs. nachhaltige Stadtentwicklung	19
2.2.2. Definition UST.....	20
2.2.3. Ressourceneffizienz und -suffizienz	23
2.2.4. Lebensqualität	24
2.3. Die Multi-Level Perspektive	25
2.4. Soziale Innovation.....	29
2.5. Das Quartier als ideale Ebene zur Untersuchung von Transformationen	30
2.6. Gemeinschaftliche Wohnprojekte	32
2.6.1. Wohnprojekte als Akteure des Wandels	35
2.6.2. Das Mietshäuser Syndikat.....	39
3. Analytischer Rahmen.....	41

3.1.	Einordnung des Analysegebiets	41
3.1.1.	Geografische Lage und städtische Entwicklungen Mannheims	41
3.1.2.	Konversionsfläche Turley	43
3.1.3.	Konversionsfläche Franklin	45
3.1.4.	Konversionsfläche Spinelli	45
3.2.	Synthese der theoretischen Überlegungen	46
3.3.	Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring und Bildung des Kategoriensystems	47
3.4.	Auswahl der Planungsdokumente	49
3.5.	Vorgehen zu Durchführung und Auswertung der Expert*inneninterviews	50
3.6.	Auswahl der Interviewpartner*innen	53
4.	Ergebnisse	55
4.1.	Städtische Dokumentation des Konversionsprozesses	55
4.1.1.	Der Weißbuchprozess	55
4.1.2.	Projektbücher <i>Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim</i>	60
4.2.	Ergebnisse der Analysen der Planungsdokumente	65
4.2.1.	Bebauungsplan Turley	65
4.2.2.	Rahmenplan Franklin	69
4.2.3.	Rahmenplan Spinelli	72
4.2.4.	Zwischenfazit	77
4.3.	Auswertung der Expert*inneninterviews	79
4.3.1.	Beginn des Konversionsprozesses	79
4.3.2.	Wirken des Runden Tisches in der Anfangszeit	81
4.3.3.	Turley-Beirat, Bruch mit der MWSP und weiterer Konversionsverlauf	84
4.3.4.	Mobilitätskonzepte	87
4.3.5.	Leben im Quartier – Lebendigkeit, Durchmischung, Nachbarschaftsvernetzung	91
4.3.6.	Sharing-Konzepte	96
4.3.7.	Energieeffizienz und erneuerbare Energien	96
5.	Diskussion	99

5.1.	Wohnprojekte und Soziale Innovationen	99
5.2.	Beeinflussung der Regime-Ebene zur Veränderung von Normen	102
5.2.1.	Einflussnahme der Nischenakteur*innen auf die Verkehrskonzepte.....	103
5.2.2.	Einflussnahme der Nischenakteur*innen auf geltende Normen und Regeln.....	104
5.3.	Merkmale einer UST an denen die Wohnprojekte mitgewirkt haben.....	108
5.3.1.	Erhöhung der Lebensqualität	111
5.3.2.	Erhöhung der Ressourceneffizienz und -suffizienz	113
5.4.	Limitationen und Forschungsausblick.....	114
6.	Conclusio	117
7.	Literatur	121
Anhang	142
Anhang 1 – Zusammenfassung		143
Anhang 2 – Kodierleitfaden		147
Anhang 3 – Interviewleitfäden		158
Anhang 4 – 12 Punkte Programm der Stadt Mannheim.....		164
Anhang 5 – Eidesstattliche Erklärung		167

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beobachteter und prognostizierter Zusammenhang zwischen der Zunahme der globalen Durchschnittstemperatur und den globalen CO ₂ -Emissionen	10
Abbildung 2: Grafische Darstellung verschiedener Einsparungspfade zum Erreichend des 1,5 °C-Ziels.....	10
Abbildung 3: Schematische Darstellung der MLP	27
Abbildung 4: Die Nachbarschaftsebene als idealer Forschungsgegenstand für UST und SI	32
Abbildung 5: Schematische Darstellung des Forschungsdesigns	41
Abbildung 6: Umriss der Stadt Mannheim, Lage im Bundesland Baden-Württemberg und dessen Lage im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (v.l.n.r.)	42
Abbildung 7: Übersicht der Konversionsflächen im Mannheimer Stadtgebiet	43
Abbildung 8: Eingangsbereich des Turley-Areals über die Grenadierstraße	44
Abbildung 9: Blick über den ehemaligen Appellplatz mit historischer Bausubstanz. Die Kräne im Hintergrund errichten die letzten Immobilien auf den Baufeldern IV & V	44
Abbildung 10: Übersicht der Baufelder auf Turley, von Wohnprojekten erworbene Grundstücke sind rot eingekreist.....	44
Abbildung 11: Maßvolle Bebauung auf Spinelli	46
Abbildung 12: Die Vervollständigung des Grüngürtels als Grundlage zur BuGa-Bewerbung.....	57
Abbildung 13: Luftaufnahme der Turley Barracks.....	62
Abbildung 14: Lage der Konversionsfläche im Stadtgebiet	72
Abbildung 15: Frischluftkorridore der Stadt Mannheim	73
Abbildung 16: Geltungsbereiche der für Spinelli geplanten Bebauungspläne	75
Abbildung 17: Banner am Haus von umBAU ²	86
Abbildung 18: Screenshot aus der Planzeichnung des Bebauungsplans für Turley.....	89
Abbildung 19: Ein Mann und ein Kind spielen Fußball auf der Spielstraße vor dem Haus von umBAU ²	93
Abbildung 20: Auszug aus dem Bebauungsplan für Turley	94
Abbildung 21: Zaun am Ende des Turley Geländes. Im Hintergrund: Sozialer Wohnungsbau	94
Abbildung 22: Solarthermie an der Hausfassade von umBAU ²	97
Abbildung 23: Schematische Darstellung der Rolle der Wohnprojekte im Konversionsprozess aus Sicht der MLP	107

Abbildung 24: Mögliche Gestaltung der BF IV und V auf Turley nach der Vorstellung einiger Nischenakteur*innen.....	109
--	-----

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der zentralen Ergebnisse der Analyse der Planungsdokumente.....	78
Tabelle 2: Übersicht der Interviewpartner*innen	79
Tabelle 3: Übersicht der Mietpreise in Euro pro Quadratmeter (kalt) der einzelnen Wohnprojekte. .	112
Tabelle 4: Übersicht der Wohnprojekte, deren Energieeffizienz die geforderten Werte übersteigen (eigene Darstellung).....	113

Abkürzungsverzeichnis

BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung
BF	Baufeld
BFV	Benjamin Franklin Village
BimA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BMI	Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimatbund
BMJV	Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
BuGa	Bundesgartenschau
COP	Conference of the Parties
DRIFT	Dutch Research Institute for Transition
EEA	European Environment Agency
EW	Einwohner*innen
FB	Fachbereich
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
MHS	Mietshäuser Syndikat
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLP	Multi Level Perspective
MWSP	MWS Projektentwicklungs mbH
PV	Photovoltaik
SDGs	Sustainable Development Goals
SI	Soziale Innovation
UBA	Umweltbundesamt
UN	United Nations
UNDESA	United Nations Department of Social and Economic Affairs
USTs	Urban Sustainability Transformations (Urbane Nachhaltigkeitstransformationen)
WBGU	Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltänderungen

1. Einleitung

Die vorliegende Masterarbeit beschäftigt sich, vor dem Hintergrund der Klimakrise und der zunehmenden Verteuerung auf städtischen Wohnungsmärkten, mit den Potenzialen gemeinschaftlicher Wohnprojekte hinsichtlich der Beeinflussung politischer und stadtplanerischer Diskurse, um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken. Im folgenden Kapitel werden dafür zunächst die Motivation zum Schreiben der Arbeit erörtert und die Forschungsfragen vorgestellt, die am Ende der Arbeit beantwortet werden. Im Anschluss daran werden die verwendete Methodik und der Aufbau der Arbeit beschrieben.

1.1. Motivation

Die voranschreitenden Klimakrise stellt schon heute Städte weltweit vor enorme Herausforderungen, welche sich in Zukunft noch verschärfen werden (vgl. IPCC 2021; OECD 2010: 64). Der explizite Fokus auf Städte ist dabei relevant, da aufgrund der bis 2050 prognostizierten weltweit fortschreitenden Urbanisierung vom gegenwärtigen Jahrhundert als „*Urban Century*“ (Elmqvist et al. 2019: 270) gesprochen werden kann, in welchem die Mehrheit der Menschen in Städten lebt (vgl. UNDESA 2019: 9). Das bedeutet, dass Städte sich an die sich verändernden Gegebenheiten, die die Klimakrise mit sich bringen wird, anpassen müssen. Dazu zählen u.a. die Entsiegelung von Flächen und die Erhöhung des Grünraumanteils, um häufigeren Starkregenereignissen und Hitzewellen entgegenzuwirken. Doch Städte sind nicht nur Betroffene, sondern auch Treiberinnen der Klimakrise (vgl. WBGU 2011a: 61). Aufgrund ihrer hohen CO₂-Emissionen sowie ihres immensen Ressourcen- und Energieverbrauchs gilt es heute einen gesellschaftlichen Wandel in Städten anzustoßen, der sich diesen Herausforderungen annimmt und der Klimakrise mit der ihr gebotenen Dringlichkeit begegnet (vgl. Elmqvist et al. 2019: 267; Grimm et al. 2008: 758; IPCC 2021: 10; Madlener/Sunak 2011: 45). Dies beinhaltet u.a. das Einleiten einer Mobilitätswende und eine drastische Reduktion der Flächenneversiegelung. Bedingt durch ihre hohe Dichte, mit der ein soziales Miteinander und ein kreativer Austausch einhergehen, werden Städte in der Stadtforschung als Orte verstanden, denen gesellschaftliche und technische Innovationen entspringen. Daher werden sie als essenzielle Orte für Transformation angesehen, die einen essenziellen Beitrag zu einer potenziellen Lösung der Klimakrise leisten können (vgl. McCormick et al. 2013: 1; Wolfram 2016: 121).

Dies wird auch in den, 2015 von den Vereinten Nationen (UN) vorgestellten, *Sustainable Development Goals* (SDGs) deutlich, die zu einer umfassenden Transformation unserer Lebensweise beitragen sollen - der Titel der Agenda 2030 lautet „*Transforming our World*“ (UN General Assembly 2015). In dieser wurde die Bedeutung von Städten für ebendiese Transformation insbesondere durch das SDG 11 mit dem Titel „*Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable*“ (UN General Assembly 2015: 14), anerkannt. Wissenschaftler*innen sprechen sogar

von einer „*Schlüsselrolle im Transformationsprozess*“ (WBGU 2011a: 312), die Städten zukommt, da von ihnen eine Impulswirkung auf die restliche Welt ausgeht (vgl. Castán Broto et al. 2019: 449; WBGU 2016: 4). Dementsprechend kommt der Stadtplanung eine besondere Rolle innerhalb dieses Prozesses zu (vgl. Klopp/Petretta 2017: 94; Süßbauer: 51; Wilkinson 2018: 4). Mit dieser beschäftigt sich das noch junge theoretische Konzept der *Urban Sustainability Transformations* (UST) durch das Transformationsprozesse, die als radikal und multi-dimensional definiert werden und sich am Konzept der Nachhaltigkeit als normativem Rahmen orientieren, im urbanen Raum untersucht werden (vgl. McCormick et al. 2013: 1).

Neben der Klimakrise vollzieht sich innerhalb der Stadtregionen¹ Deutschlands gegenwärtig eine weitere Krise: Dort kann, nach dem vorherrschenden Muster der Suburbanisierung in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts, in den letzten Jahren statt dieser von einer von einer Reurbansierungswelle² gesprochen werden (vgl. Jessen/Siedentop 2018: 2074f.). In diesem Kontext geraten Diskurse um bezahlbaren Wohnraum innerhalb der Kernstädte zunehmend in den Fokus der öffentlichen Debatte (siehe Volksentscheid *Deutsche Wohnen & Co enteignen* (vgl. Initiative Deutsche Wohnen & Co enteignen 2021)). Bundesweit ist gegenwärtig ein starker Anstieg der Miet- und Kaufpreise für Immobilien zu beobachten, weshalb die Wohnungsfrage als „*vielleicht die Soziale Frage in Deutschland schlechthin*“ (Butterwegge 2021: 205) bezeichnet wird (vgl. ebd.: 206). Mit dieser Entwicklung gehen Debatten um Wohnen als Grundrecht sowie die Frage einher, welche Instrumente Städte nutzen können, um Immobilienspekulationen auf ihrem Hoheitsgebiet zu unterbinden. Dass der Bereich des Wohnens zudem eng mit der Klimakrise verbunden ist, zeigt die Tatsache, dass dieser der rohstoffintensivste Sektor innerhalb der deutschen Privathaushalte ist (vgl. Lutter et al. 2018: 44). Aufgrund des anhaltenden Trends zu Ein- und Zweipersonenhaushalten wird dieser weiter ansteigen, was wiederum einen Anstieg der durchschnittlich Wohnfläche pro Kopf zur Folge hat: 2020 betrug diese 47,4 m² und ist damit seit 1990 um 12,9 m² gestiegen, wodurch auch Ressourcenverbrauch und Flächenversiegelung steigen (vgl. Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH 2019; Schmitt et al. 2019: 129; UBA 2020, 2021b). Folglich liegt hier enormes Einsparpotenzial für eine Vielzahl von Ressourcen, welches konsequent verfolgt werden muss, um die Klimaziele zu erreichen (vgl. Hagbert 2019: 190).

Obwohl die bereits vorhandene Struktur von Städten ebenfalls dringend an die oben genannten Herausforderungen angepasst werden muss, lohnt ein Blick auf neu entstehende Stadtteile und Quartiere,

¹ Städte können nicht als von ihrem Umland losgelöste Einheit betrachtet werden, da sie mit diesem vielfache Wechselbeziehungen eingehen, ohne die „*die zentralen Funktionen der Stadt nicht denkbar*“ sind (vgl. Pribs (2019: 19).

² Das heißt nicht, dass die Suburbanisierungstendenzen in Deutschland zum Erliegen gekommen wären. Laut Hesse (2018: 2632f.) stellt sich die Lage in unterschiedlichen Stadtregionen vielmehr differenziert dar, wohingegen in den Kernstädten allgemein ein Wachstum zu verzeichnen ist (ebd.: 2637).

da in diesen die neusten ökologischen Erkenntnisse bestmöglich durch die Stadtplanung umgesetzt werden können und diese aufgrund der gegenwärtigen Urbanisierungswelle zwangsläufig entstehen (vgl. Schneidewind 2018: 263). Anhand dieser können Einblicke in die Transformationsbereitschaft von Stadtregierung und -planung gewonnen werden. Dies gilt insbesondere für Stadtentwicklungsgebiete auf (inner-)städtischen Konversionsflächen, da diese, mit deren Freigabe zur Umnutzung, einmalige Möglichkeiten zur Impulsgabe und Transformation eröffnen (vgl. Bunzel/Michalski 2012: 11; Wagner 2017: 90; Wynne/Riedy 2018: 22f.). Durch ihre Umnutzung zu Wohnquartieren kann insbesondere einer weiteren Flächenversiegelung und Zersiedelung der Stadt vorgebeugt werden (vgl. Wagner 2018: 772). Insofern ist die Umgestaltung, Planung und Bebauung von Konversionsflächen als „*window of opportunity*“ (Geels 2002: 1262) zu verstehen, innerhalb dessen Pfadabhängigkeiten überwunden werden können (vgl. Suitner 2021: 150f. nach Moualert et al. 2016).

Doch obwohl die *Buzzwords* Klimawandelanpassung und Nachhaltigkeit in den vergangenen Jahren Einzug in Planungsprozesse gehalten haben, werden Städte weltweit diesen Ansprüchen nicht gerecht (vgl. Boyer 2014: 451f.). Immense Flächenversiegelungen und Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stehen auch heute noch an der Tagesordnung urbaner Entwicklungsprojekte in Deutschland und Europa. Vor diesem Hintergrund wächst die Skepsis gegenüber der vorhandenen Bereitschaft der Politik wirksame Transformationsprozesse voranzutreiben, weshalb diesbezüglich die Rolle der Zivilgesellschaft vermehrt in den Fokus der Wissenschaft rückt (vgl. Frantzeskaki et al. 2016: 44). Denn in Anbetracht der tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen und der Kürze der Zeit, innerhalb der diese Transformationsprozesse notwendig sind, um die voranschreitende Klimakrise abzuschwächen, erscheint es notwendig Bottom-Up Prozesse und deren Beitrag zu einer Stadtentwicklung, die sich an einer Einhaltung der Pariser Klimaziele orientiert, intensiver zu untersuchen. Zu diesen Bottom-Up Initiativen zählen bislang unkonventionelle Lebensmodelle wie Wohnprojekte, welche Antworten auf eine Vielzahl der bis hierhin vorgestellten Probleme bieten und ein großes Interesse an einer klimagerechten Planung ihres Quartiers haben, wie im Folgenden erläutert wird (vgl. Lietaert 2010: 576; Pätzold/Abt 2019: 225).

Gemeinschaftliche Wohnprojekte³ zeichnen sich durch Selbstbestimmung, gemeinsames Zusammenleben und zivilgesellschaftliches Engagement aus (vgl. BMVBS / BBSR 2009: 6). Aufgrund des stark ausgeprägten Gemeinschaftsgedankens haben sie das Potenzial dazu, Stadtteilentwicklung durch einen geringeren Flächen- und Ressourcenverbrauch ökologischer werden zu lassen, da die Bewohner*innen häufig auf Gemeinschaftsräume und Sharing-Konzepte setzen (vgl. Amann 2020: 240;

³ Da der Gemeinschaftsaspekt ein essenzieller Aspekt von Wohnprojekten ist, wird im Folgenden aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich von Wohnprojekten, nicht von der präziseren Bezeichnung *Gemeinschaftliche Wohnprojekte* Gebrauch gemacht.

Wynne/Riedy 2018: 31). Letztere können beispielsweise umweltverträgliche Mobilitätskonzepte und Nutzungsmischungen fördern, die soziale Nachhaltigkeit der Nachbarschaft stärken und positive Impulse bezüglich ihrer Sozialstruktur auf angrenzende Quartiere haben (vgl. BMVBS / BBSR 2009: 6; Fiedler 2010: 98; Müller 2015: 46). Da die Quartiersebene in der Transformationsforschung als diejenige angesehen wird, welche ein großes transformatives Potenzial birgt, sind der Anspruch an das Wirken ins Quartier und an die Mitgestaltung der Planung für diese Arbeit besonders relevant (vgl. Brocchi 2019b: 250; Heyen et al. 2018: 14). Zudem haben sie einen langfristigen Planungshorizont und ein starkes Eigeninteresse an klimagerechten und die Lebendigkeit des Quartiers fördernden Planungen für ihr Quartier, da sie für sich und nicht für potenzielle Mieter*innen bauen und können ihre Immobilien durch spezielle rechtliche Konstrukte de facto unverkäuflich machen (vgl. Horlitz 2021: 115). Dies kann zu einer nachhaltigeren Bauweise und Energieversorgung sowie einem starken Engagement während der Planungsphase beitragen (vgl. Müller 2015: 392f.). Dieses Engagement wird auch aufgrund ihrer Rolle als soziale Innovatorinnen – Bauprozess, Wohnraum, Nachbarschaft, Hierarchien, Alltagsbewältigung und Eigentum werden neu gedacht - ermöglicht, weshalb ihnen ein transformatives Potenzial inne wohnt (vgl. Haxeltine et al. 2018: 12; Leitner/Littig 2018: 116ff.). Wohnprojekte sind also nicht nur Orte gelebter Nachhaltigkeit, die zur Erhöhung der Nachhaltigkeit im urbanen Kontext beitragen können (vgl. Kny et al. 2015: 119). Vielmehr entwickeln sie durch die Schaffung bezahlbaren Wohnraums, den Ansatz dem regulären Markt Immobilien zu entziehen und den Anspruch der Mitgestaltung ihres Quartiers eine politische Dimension (vgl. Butterwegge 2021: 206; umBAU² Turley o. J.b; Wynne/Riedy 2018: 28). Aus diesen Gründen eignen sie sich als „*Akteure des Wandels*“ (Heyen et al. 2018: 12) zur Untersuchung eines potenziellen Beitrags zu UST. Nachdem die Notwendigkeit der Untersuchung urbaner Transformationsprozesse in Verbindung mit der Rolle, die Wohnprojekte in diesen einnehmen, dargelegt wurden, werden im folgenden Unterkapitel die Forschungsfragen vorgestellt, die diese Arbeit beantworten möchte.

1.2. Forschungsfragen

Die in Kapitel 1.1 geschilderte Situation in Mannheim erlaubt es, die potenzielle Beeinflussung der städtischen Akteur*innen durch die Wohnprojektsbewohner*innen zu untersuchen und so zu einer UST beizutragen. Dadurch sollen mehrere identifizierte Forschungslücken geschlossen werden: Erstens stellt Boyer (2014: 451) fest, dass die Untersuchung der Rolle von lokalen Planer*innen und Planungsdokumenten innerhalb der MLP bislang vernachlässigt wurde. Zweitens stellen Koch et al. (2017: 69) fest, dass bisherige Fallstudien dazu neigen einzelne Sektoren auf Transformationen zu untersuchen. Zwar wird in dieser Arbeit ein Fokus auf den Sektor Wohnen gelegt, allerdings wird durch dessen enge Verknüpfung mit anderen Sektoren sowie finanziellen und sozialen Überlegungen und der hohen Komplexität und der Bedeutung des Konversionsprozesses für die gesamte zukünftige

Stadtentwicklung Mannheims eine integrative Betrachtungsweise dargelegt. Drittens identifiziert Hagbert (2019: 197) empirische Untersuchungen zum potenziellen Beitrag von Wohnprojekten zu USTs als untererforscht. Vor diesem Hintergrund soll die folgende Forschungsfrage und die folgenden Subforschungsfragen im Rahmen der vorliegenden Arbeit beantwortet werden:

- Welche Potenziale haben Wohnprojekte, um zu *Urban Sustainability Transformations* beizutragen?
 - Wie beeinflussen die Wohnprojekte auf Franklin, Spinelli und Turley den Mannheimer Konversionsprozess?
 - Wie bewerten die städtischen Akteur*innen und Bewohner*innen der Wohnprojekte selbst deren Rolle im Mannheimer Konversionsprozess?

Aufgrund der in Kapitel 1.4 dargelegten Eigenschaften von Wohnprojekten im Zusammenhang mit den ebenfalls dort erwähnten Problemstellungen, wird dabei von der Hypothese ausgegangen, dass sich Wohnprojekte positiv auf alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit auswirken und zur Verbesserung sozialer Strukturen im Quartier beitragen können. Diese Annahmen werden von einer, in einem Wiener Wohnprojekt durchgeführten, Studie von Leitner/Littig (2018: 119) gestützt, bei der zwar in einigen Sektoren keine statistisch signifikante, CO₂-Reduktion im Vergleich mit dem Baseline-Szenario vor dem Einzug festgestellt werden konnte, die Emissionen der Bewohner*innen allerdings bereits vor dem Einzug ins Projekt unter dem österreichischen Durchschnitt lag. Im folgenden Unterkapitel wird erläutert, dass die Wahl des Analysegebiets auf die Stadt Mannheim gefallen ist, da sich in dieser alle zuvor eingeführten Komponenten wiederfinden.

1.3. Auswahl des Analysegebiets

Mit ihren ca. 320.000 Einwohner*innen (EW) zählt Mannheim im globalen Maßstab zu den „*small urban centres*“ (UNDESA 2013: 54), zu welchen Städte mit weniger als 500.000 EW gezählt werden (vgl. Stadt Mannheim 2020a). Diese tragen mit 26,5% insgesamt zu fast der Hälfte der weltweiten urbanen Bevölkerung (55,3%) bei, weshalb ihre Beachtung entsprechend wichtig ist (vgl. UNDESA 2018: 3). Dies gilt insbesondere, da ein Großteil der klimarelevanten Policies der EU auf kommunaler oder regionaler Ebene umgesetzt wird und, da die *small urban centres* einen Großteil der europäischen Bevölkerung stellen (vgl. Sustainable Cities 2020: 1; UNDESA 2018: 6). Daher ist die Forschung zu Transformationspotenzialen in kleineren Großstädten in Europa allgemein von Relevanz. Darüber hinaus ergab sich im vergangenen Jahrzehnt eine besondere Situation in Mannheim: Die Stadt war seit dem Ende des zweiten Weltkriegs ein wichtiger Stützpunkt für Einheiten der US-Armee. Bis zu 25.000 Personen haben auf mehreren Flächen im Stadtgebiet gewohnt und gearbeitet. Mit Bekanntgabe des Truppenabzugs im Jahr 2010 bestand die einmalige Möglichkeit für die Stadt

diese Flächen zurückzukaufen und anschließend zivil zu nutzen (vgl. Stadt Mannheim o. J.: 1). In Verbindung mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum der Stadt auf ca. 339.500 EW bis 2038 ergeben sich auf diesen Flächen attraktive Standorte für neu entstehende Quartiere, die darüber hinaus bereits versiegelt und bebaut sind, weshalb der Konversionsprozess zur Innenentwicklung gezählt werden kann (vgl. Stadt Mannheim 2020a). Dadurch wird die Ressource Boden trotz eines städtischen Wachstums geschont. Da die Flächen über Jahre hinweg exterritoriales Gelände im Stadtgebiet waren, die nicht der kommunalen Planungshoheit unterlagen, sind sie ein wahrer „Schatz“ (Stadt Mannheim 2012b: 13), der wichtige Impulse für die zukünftige Entwicklung der Stadt setzen können (vgl. ebd.: 21). Dem Konversionsprozess ist eine ausführliche Beteiligung der Bürger*innen vorausgegangen, an welcher auch die Wohnprojektsinitiativen beteiligt waren und welche im sogenannten Weißbuchprozess umfassend dokumentiert wurde (vgl. ebd.; Stadt Mannheim 2013b, 2014b, 2016b). 2016 bezogen die Bewohner*innen dreier Wohnprojekte schlussendlich ihre Häuser auf Turley, der ältesten Konversionsfläche Mannheims. Dass sich diese aktiv an der Planung des Quartiers beteiligten und versuchten zukunftsweisende und radikale Ideen umzusetzen, zeigt sich auf den Websites zweier Wohnprojekte, auf denen die Idee eines autofreien Quartiers formuliert wird (vgl. 13ha Freiheit; umBAU² Turley o. J.a). Die Dokumentation des Konversionsprozesses ermöglicht im Zusammenhang mit den Planungsdokumenten einen umfassenden Einblick in den Konversionsprozess, wodurch eine Analyse der städtebaulichen Entwicklung und der Umsetzungen von Ideen aus der Zivilbevölkerung ermöglicht wird. Darüber hinaus bietet sich bei der Untersuchung des Mannheimer Fallbeispiels die Möglichkeit, einen potenziellen Lernprozess in der Stadtentwicklung seit Beginn des Konversionsprozesses nachzuvollziehen und die Rolle, die die Wohnprojekte in diesem möglicherweise eingenommen haben, zu untersuchen. Wie bei der Analyse, die die Beantwortung der Forschungsfragen ermöglichen soll, vorgegangen wurde, ist Gegenstand des nächsten Unterkapitels.

1.4. Aufbau der Arbeit

Nach der Einleitung werden im zweiten Kapitel grundlegende theoretische Konzepte vorgestellt und der jeweils aktuelle Forschungsstand zu diesen wiedergegeben. Im Zusammenhang mit den eingangs erläuterten Herausforderungen der Stadtplanung, wird davon ausgegangen, dass es eines radikalen Konzepts bedarf, um die notwendige Geschwindigkeit der Transformation zu erreichen. Daher wird dabei ein Schwerpunkt auf die Transformationsdebatte und im Speziellen auf USTs gelegt. Anschließend werden zwei Theorien und Konzepte vorgestellt, die zur Untersuchung von USTs eingesetzt werden: Die Theorien zur *Multi Level Perspective* (MLP) und zu sozialen Innovation (SI) werden eingeführt, um den Beitrag von Wohnprojekten zu USTs zu untersuchen. Anschließend wird die Quartiersebene als ideale Ebene zur Betrachtung von Transformationsprozessen vorgestellt, bevor Wohnprojekte zunächst definiert und dann aufgrund ihrer in der Literatur beschriebenen

Eigenschaften als soziale Innovationen und „*Akteure des Wandels*“ (Heyen et al. 2018: 12) charakterisiert werden. Abschließend erfolgt eine geographische Einordnung der Stadt Mannheim.

Im dritten Kapitel wird die Methodologie, die dieser Arbeit zugrunde liegt, auf Basis der zuvor eingeführten Theorien eingeführt. Zunächst wird dabei die Auswahl der zu analysierenden Planungsdokumente erläutert. Anschließend wird darauf eingegangen, wie bei deren qualitativer Inhaltsanalyse vorgegangen wurde. Davon ausgehend wird auf die Technik problemzentrierter Expert*inneninterviews übergeleitet. Dabei wird auch auf die Technik zur wörtlichen Transkription eingegangen. Abschließend wird erläutert, wie die Auswahl der Interviewpartner*innen vorgegangen wurde.

Im anschließenden empirischen Teil der Arbeit werden die Weißbücher, zwei Projektbücher, die die Forderungen und Diskurse der Wohnprojekte dokumentiert haben und die Stadtentwicklungsgebiete der Stadt Mannheim, auf denen die beiden untersuchten Wohnprojekte ansässig sind, detailliert vorgestellt. Dazu werden zunächst die städtebaulichen und historischen Rahmenbedingungen der Stadt Mannheims und der Konversionsflächen erläutert. Anschließend werden der aktuelle Entwicklungsfortschritt sowie die maßgeblichen Planungsdokumente der Konversionsflächen vorgestellt. Danach werden die Ergebnisse der Analyse Planungsdokumente vorgestellt und ein kurzes Zwischenfazit gezogen, bevor Ergebnisse der mit den identifizierten Expert*innen durchgeführten Interviews präsentiert werden. Diese Ergebnisse werden im Anschluss unter Einbeziehung der im zweiten Kapitel vorgestellten Theorien ausführlich in Kapitel fünf diskutiert, bevor im abschließenden sechsten Kapitel ein Fazit gezogen wird, in dem die Forschungsfragen beantwortet werden.

2. Theoretischer Rahmen

Im folgenden Kapitel werden die grundlegenden Theorien und Konzepte, auf denen der Analyserahmen für die Planungsdokumente und der Schwerpunkt der Interviews basiert, vorgestellt. Hierbei wird vor allem der aktuelle, internationale Stand der Forschung erläutert.

2.1. Entstehung der Debatte um Nachhaltigkeitstransformationen

Der Begriff der Transformation kann vielfältig angewendet werden. Im städtebaulichen Kontext kann beispielsweise die bloße physische Veränderung von Stadtteilen, ohne dass diesen besondere Kriterien hinsichtlich einer ökologisch tragfähigen Lebensweise zugrunde liegen, als Transformation bezeichnet werden (vgl. Koch et al. 2017: 65). Im Zusammenhang mit dem Flächenwachstum von Städten wird auch die Umwidmung und Umnutzung von Ackerland in und zu Bauland, also der Prozess der Urbanisierung per se, als Transformation bezeichnet (vgl. UNDESA 2019: 3). Diesen Nutzungen des Transformationsbegriffs ist zwar definitiv eine fundamentale Neuordnung der bestehenden Verhältnisse zu eigen, jedoch fehlt ihnen jeweils eine normative Perspektive hinsichtlich heute unabdingbarer Nachhaltigkeitskriterien. Dies unterscheidet die zuvor erläuterte Nutzung des Begriffs von der kontemporären Debatte um **Nachhaltigkeitstransformationen**. In dieser werden Wege zu einem fundamentalen gesellschaftlichen Wertewandel besprochen, auf dessen Basis der Klimakrise begegnet werden kann. Welche fundamentale Aufgabe und Anforderungen dabei diskutiert werden, wird daran deutlich, dass es bisher erst zwei Ereignisse, die Neolithische und die Industrielle Revolution, gab, welche derart gravierend für nachfolgende Generationen waren, dass die von ihnen ausgelösten Veränderungen mit denjenigen Transformation vergleichbar ist, welche heute notwendig ist, um lebensfreundliche Bedingungen auf der Erde zu erhalten (vgl. WBGU 2011a: 87). Insbesondere die Industrielle Revolution macht eine weitere Transformation, die sich an den planetaren Grenzen orientiert, unausweichlich (vgl. Rockström et al. 2009). Im Gegensatz zu den vorausgegangenen Transformationen, welche ungewollt und unstrukturiert verliefen, machen die zeitliche Dringlichkeit und der Anspruch an eine sozial verträgliche und innerhalb der planetaren Grenzen stattfindende Transformation einen gesteuerten Prozess *by design* notwendig, um eine ansonsten zwangsläufig stattfindende, durch die Klimakrise ausgelöste, Transformation *by disaster* zu vermeiden (vgl. Moore et al. 2014: 2f.; Perez 2010: xv; Sommer/Welzer 2016: 193; WBGU 2011a: 90). Insofern beschäftigt sich die Transformationsforschung mit der Frage, wie dieser Prozess *by design* stattfinden kann und an welchen Hebeln angesetzt werden muss, damit dieser schnellst- und bestmöglich vonstatten geht. Nachdem die grundsätzliche Notwendigkeit einer Nachhaltigkeitstransformation dargelegt wurde, wird im folgenden Unterkapitel eine Abgrenzung zum gegenwärtig breiter verwendeten Begriff der nachhaltigen Entwicklung vorgenommen.

2.1.1. Warum Nachhaltigkeitstransformation statt nachhaltiger Entwicklung

Sowohl politische Institutionen als auch ein wachsender akademischer Diskurs verweisen daher zunehmend auf die Notwendigkeit eines umfassenden gesellschaftlichen Wertewandels und Paradigmenwechsels hin zu einer nachhaltigen Lebensweise, die für eine Nachhaltigkeitstransformation unabdingbar sind (vgl. Affolderbach/Schulz 2016: 1942f.; Brand 2016: 23; EEA 2017; Göpel 2016: 14; Haxeltine et al. 2018: 15; Koch et al. 2017: 60; Köhler et al. 2019: 2; Nevens et al. 2013: 114; UN General Assembly 2015). Dabei wird oftmals impliziert, dass das normative Konzept der Nachhaltigkeit und das damit einhergehende Schlagwort der nachhaltigen Entwicklung, welche die wissenschaftliche und politische Debatte in den letzten Jahren dominiert haben, innerhalb des vorherrschenden kapitalistischen Systems nicht die zunächst erhoffte und dringend notwendige Durchschlagskraft entfalten konnten (vgl. Gamberini 2020: 108). Das Konzept der Nachhaltigkeit beschreibt im Allgemeinen ein heutiges Handeln, welches die Handlungsspielräume zukünftiger Generationen nicht beeinträchtigt, wobei die drei Säulen der Nachhaltigkeit - Ökonomie, Ökologie und Soziales - gleichberechtigt berücksichtigt werden sollen (vgl. McCormick et al. 2013: 4). In der Praxis hat sich jedoch herausgestellt, dass einerseits die soziale Säule als solche und andererseits die Korrelationen zwischen den drei Säulen nicht ausreichend berücksichtigt wurden (vgl. Littig/Leitner 2017: 161). Das liegt vor allem an dem vorherrschenden ökonomischen Wachstumsparadigma, welches in der Praxis die Bevorzugung der ökonomischen Säule gegenüber den anderen beiden Säulen zur Folge hat (vgl. Lietaert 2010: 577).

Mittlerweile hat sich in der politischen Debatte, wie ein Blick in den Koalitionsvertrag der Ampelfraktionen zur Regierungsbildung nach der Bundestagswahl 2021 in Deutschland zeigt, ganz im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung, das Paradigma des sogenannten *grünen Wachstums* etabliert. Dieses geht davon aus, dass technologische Effizienzsteigerungen sowie sozial und ökologisch verträglicherer Konsum dazu führen, dass die Konsum- und Wachstumslogik der kapitalistischen Marktwirtschaft mit den planetaren Grenzen vereinbar seien (vgl. Blühdorn 2020: 83). Dabei würde das Wirtschaftswachstum von der Übernutzung natürlicher Ressourcen entkoppelt, was enorme Effizienzsteigerungen notwendig machen würde, deren Realisierbarkeit allerdings fraglich ist (vgl. Schneidewind 2018: 55). Diese Reduzierung der ökologischen Krise auf eine Effizienzproblematik hat jedoch zur Folge, dass der Begriff der nachhaltigen Entwicklung zunehmend entpolitisiert und stattdessen eine exklusive Problematik für technische Expert*innen wird. Übergeordnetes Ziel bleibt dabei nach wie vor ungebremses ökonomisches Wachstum. Insofern hat es der Kapitalismus geschafft, die ökologische Debatte ad absurdum zu führen und sie zu einem weiteren Motor für größeres Wachstum zu nutzen. (Vgl. Bradley/Hedén 2015: 4f.)

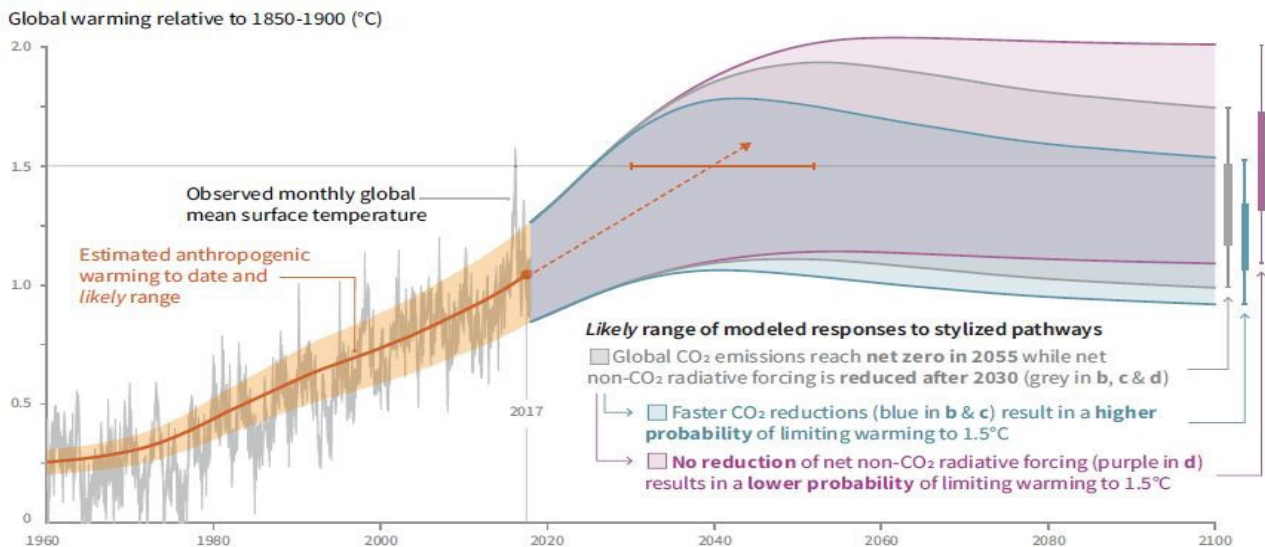


Abbildung 1: Beobachteter und prognostizierter Zusammenhang zwischen der Zunahme der globalen Durchschnittstemperatur und den globalen CO₂-Emissionen (IPCC 2018: 6)

Gleichzeitig belegt die stetig steigende Kurve des jährlichen CO₂-Ausstoßes (vgl. Abbildung 1), dass die Annahme, der bisherige Weg, der maßgeblich auf marktwirtschaftliche Anreize setzt, könnten auch nur annähernd diejenigen CO₂-Einsparungen erbringen, die notwendig wären, um die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen, fehlgeleitet ist. Durch diesen Weg wurde das zuvor erläuterte Prinzip der nachhaltigen Entwicklung verunmöglicht, da jedes Jahr, in dem der weltweite CO₂-Ausstoß nicht verringert wird, entweder dazu führt, dass die Erderwärmung und damit die Klimakrise weiter zunehmen oder aber dazu führen muss, dass immer radikalere Einsparungsszenarios begangen werden müssen (vgl. Abbildung 2), die das Leben zukünftiger Generationen zwangsläufig beeinflussen.

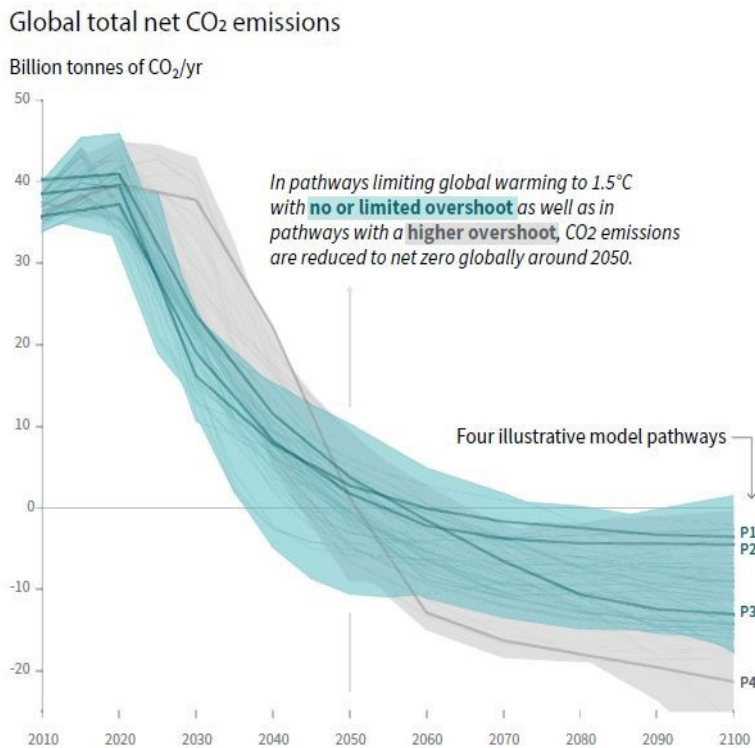


Abbildung 2: Grafische Darstellung verschiedener Einsparungspfade zum Erreichend des 1,5 °C-Ziels (IPCC 2018: 13)

Da sich die Erzählung vom *grünen Wachstum* als zunehmend unvereinbar mit den planetaren Grenzen erweist, wurden in den letzten Jahren die Rufe nach einem radikalen Umdenken lauter, das auf ein besseres Verständnis von Wandelprozessen und deren Steuerung setzt. Daher wurde die Nachhaltigkeitsdebatte um den Transformationsbegriff erweitert (vgl. Koch et al. 2017: 59; Markard et al. 2012: 956; Patterson et al. 2017: 3; Schneidewind 2018: 55). Laut McCormick et al. (2013: 4) handelt es sich dabei nicht nur um eine

semantische Unterscheidung, vielmehr wird dadurch die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels deutlich. Dieser Paradigmenwechsel macht sich nicht nur innerhalb wissenschaftlicher Literatur sondern auch in Policy-Dokumenten und gesellschaftlichen Diskursen bemerkbar (vgl. Affolderbach/Schulz 2016: 1942f.). Der Transformationsforscher Uwe Schneidewind unterstreicht dabei das soziale Ausmaß dieser Transformation statt deren bloße Reduktion auf „*neue technologische oder ökonomische Möglichkeiten [...] [als den] besondere[n] Charakter der Großen Transformation im 21. Jahrhundert*“ (Schneidewind 2018: 41).

Um ihrem Anspruch gerecht zu werden, muss diese Transformation daher komplexe Wechselwirkungen verstehen und dem System inhärente, nicht-nachhaltige Verhaltensmuster, welche innerhalb der System-Theorie als Feedback-Loops bezeichnet werden, berücksichtigen (vgl. Abson et al. 2017: 32; Göpel 2016: 24). Auch sogenannte Rebound-Effekte, die das vielfach beobachtete Phänomen beschreiben, dass technische Effizienzsteigerungen, die Ressourceneinsparungen an einer Stelle ermöglichen, dazu führen, dass der Ressourcenverbrauch dafür an anderer Stelle steigt⁴, müssen in einem holistischen Ansatz mitgedacht werden (vgl. Göpel 2016: 23). In der Transformationsforschung wird daher der Ansatz einer doppelten Entkopplung verfolgt, welcher neben der Entkopplung von Ressourcenverbrauch und Wirtschaftswachstum eine zusätzliche Entkopplung von Lebensqualität und Wirtschaftswachstum beschreibt (vgl. Schneidewind 2018: 55). Durch diese Suche nach neuen Wohlstandsmodellen und den Wegen, durch welche diese erreicht werden können, wird die Notwendigkeit des sozialen Charakters der beschriebenen Transformation deutlich. Abson et al. (2017: 31) argumentieren dabei, dass die Vernachlässigung des Faktors Mensch vieler technologiefixierter Lösungsansätze auf die Tendenz einiger wissenschaftlicher Disziplinen, die die Klimakrise jeweils nur durch ihr eigenes, limitiertes disziplinäres Sichtfeld betrachten, zurückzuführen ist. Dadurch würde die Klimakrise jedoch vereinfacht, was der Multidimensionalität der Krise nicht gerecht wird. Diese Multidimensionalität verlangt demnach nach inter- und transdisziplinären⁵ Analysen und einer

⁴ Ein klassisches Beispiel für Rebound-Effekte sind immer leistungsfähigere Motoren bei Autos, die in der Praxis jedoch nicht dazu geführt haben, dass Autos im Durchschnitt weniger Treibstoff verbrauchen als noch vor einem Jahrzehnt, sondern im Gegenteil immer größer und schwerer wurde und der Treibstoffverbrauch dadurch sogar anstieg. Vertreter*innen der Postwachstumsbewegung führen diese Effekte als Hauptargument auf, weshalb es kein *grünes Wachstum* geben kann (vgl. Schmelzer/Vetter (2019: 79).

⁵ Interdisziplinarität beschreibt die Überwindung disziplinärer Grenzen innerhalb wissenschaftlicher Disziplinen, indem verschiedene Perspektiven zur Lösung problembezogener Fragestellungen gleichberechtigt miteinander ausgetauscht und diskutiert werden. Diese Arbeitsweise gilt im Zusammenhang mit komplexen Herausforderungen wie dem Klimawandel als notwendig (vgl. Kogler/Hamedinger (2021: 14f.). Dies gilt insbesondere für Stadtgeographie auf Quartiersebene, da sich hier sozialräumliche Beziehungen besonders gut beobachten lassen (vgl. Franz/Strüver (2021a: 70). Im Gegensatz zur interdisziplinären geht transdisziplinäre Forschung noch einen Schritt weiter und verlässt rein wissenschaftliche Kreise und bezieht weitere Akteur*innen in ihre Forschung und damit in die Wissensgenerierung mit ein (vgl. Kogler/Hamedinger (2021: 16f.). Dieser partizipative Forschungsansatz kann dazu führen, dass sich Wissenschaft eher an realweltlichen als an theoretischen Problemstellungen orientiert (vgl. Göpel (2016: 14).

systemischen Betrachtungsweise. Verglichen mit dem Ansatz der nachhaltigen Entwicklung, welchem aufgrund der technozentrischen Sichtweise der Ansätze, die marktbasierte Lösungen bevorzugen, eine „*weak sustainability*“ (Hobson 2013: 1083) zugeschrieben wird, wird im Diskurs um Nachhaltigkeitstransformationen mit dem Begriff der „*strong sustainability*“ (Ebd.) gearbeitet, welcher radikale und systemverändernde Ansätze verfolgt.

So stark die semantische Wirkung des Begriffs der **Nachhaltigkeitstransformation** ist, so schwer lässt er sich konkret definieren. Dies hatte zunächst zur Folge, dass er, wie der Begriff der Nachhaltigkeit vor ihm, drohte zu verwässern und zur bloßen Metapher zu werden (vgl. Feola 2015: 377). Laut Ulrich Brand (2016: 24) rührt diese Problematik von der Diskrepanz zwischen radikaler Problem diagnose bezüglich der ökologischen Krisen einerseits und limitiertem Verständnis für die Problemlösung in Form eines Transformationsprozesses andererseits. Vor diesem Hintergrund wurden in jüngerer Vergangenheit vermehrt dahingehend Anstrengungen unternommen, den Transformationsbegriff präzise zu definieren und dessen Verwässerung so entgegenzuwirken. Im Folgenden werden daher einige Definitionsansätze vorgestellt und so das Transformationsverständnis, das dieser Arbeit zu Grunde liegt dargestellt. Dabei wird konsequenterweise ein Verständnis der starken Nachhaltigkeit verfolgt, jedoch muss betont werden, dass bisher keine Theorie für die Steuerung und das Verständnis von Transformationsprozessen existiert (vgl. WBGU 2011a: 87).

2.1.2. Definition von Nachhaltigkeitstransformationen

Transformationen können als „*change in the biophysical, social or economic dimensions of a system from one form, function or location to another*“ (Mendizabal et al. 2018: 413), die einen Systemwechsel zur Folge haben, definiert werden. Nach Auffassung der Autor*innen unterscheiden sich Transformationen daher von einer stückweisen Anpassung innerhalb des Systems, da bei diesen nicht an den Grundfesten des Systems gerüttelt wird (vgl. ebd.). Auch Moore et al. grenzen Transformationen insofern von Anpassungen ab, als dass erstere „*more significant*“ (Moore et al. 2014: 53) als zweite sind. Dabei würden bereits bestehende Elemente eines Systems auf komplett neue Art und Weise kombiniert. Im Gegensatz zu Mendizabal et al. (2018) wird hierbei die Multiskalarität von Transformationen, also der Zusammenhang mehrerer räumlicher, zeitlicher und/oder hierarchischer Ebenen in einem System hervorgehoben. Als Grund für das Bedürfnis nach einer gesteuerten Transformation wird dabei die Untragbarkeit gegenwärtiger Zustände genannt. Diese Multiskalarität greift auch Brand (2016) auf, der hinzufügt, dass bei einem gesteuerten Transformationsprozess keine zeitlichen oder räumlichen Priorisierungen vorgenommen werden dürften. Er unterscheidet zudem zwischen einer strategischen und einer analytischen Nutzung des Transformationsbegriffs, wobei erstere zwar die zu bewältigende Problematik in ihrem Ausmaß anerkennt und benennt, sich aber nicht mit einem tiefergehenden Verständnis gesellschaftlichen Wandels auseinandersetzt und daher keine

adäquaten Lösungen präsentieren kann. Die analytische Nutzung setzt dagegen an dieser Schwachstelle an und versucht so irreversible Transformationen zu erreichen, die mit gesellschaftlichen Missständen brechen. (Vgl. Brand 2016: 24f.) Zu einer ähnlichen Kategorisierung kommt auch Giuseppe Feola (2015: 376f.), der Transformationen generell als wesentlichen und fundamentalen Wandel ansieht, der im Kontrast zu stückweiser Anpassung steht und im Anbetracht der ökologischen Krisen radikal und möglichst schnell vollzogen werden muss. In der von ihm durchgeführten Literaturrecherche identifiziert er eine Vielzahl an Konzepten aus unterschiedlichen Denkschulen, die zwar verschiedene Definitionen für den Transformationsbegriff nutzen, denen aber gemein ist, dass sie versuchen Wandelprozesse systematisch erklären zu können. Er argumentiert, dass ein Austausch zwischen diesen Ansätzen wichtiger sei, als eine definitorische Festlegung des Transformationsbegriffs (vgl. ebd.: 387). Auch die Geographin Karen O'Brien (2012: 671) betont die Vielzahl an Denkschulen und Disziplinen, die sich mit dem Transformationsbegriff befassen und unterlässt gleichzeitig den Versuch einer präzisen Definition. In der Humangeographie sei dabei unter anderem das Konzept der Resilienz von großer Bedeutung, wobei diese dem Konzept der Transformation auch gegenüberstehen könne, da Resilienz ein System vor Krisen schützen bzw. deren Auswirkungen abmildern soll während Transformationen von Krisen ausgelöst werden können. Zugleich betont sie die Notwendigkeit zur Überwindung disziplinärer Grenzen und Sichtweisen, um eine Transformation mit der notwendigen Spannweite und Geschwindigkeit erreichen zu können.

Worin alle Autor*innen übereinstimmen ist, dass das bereits zuvor angesprochene Dilemma zwischen einer Transformation, die zwangsläufig entweder *by design* oder *by disaster* ablaufen wird, aufgrund des kleinen verbleibenden Zeitfensters für erstere (vgl. 2.1) eine Radikalität des gesteuerten Transformationsprozesses nötig macht. Diese schließt beispielsweise die European Environment Agency (EEA) in ihrer Definition von Transformationen mit ein. Laut dieser ist eine Transformation „*a fundamental and non-linear change in the nature of a system can appear as radical shifts, directional turns or step changes*“ (EEA 2017: 31). Sie bezieht sich dabei auf Pelling et al. (2015: 117), die in ihrer Arbeit drei unterschiedliche Antworten der Politik auf die Klimawandelanpassung analysieren. Nachdem verschiedene Definitionen zu Transformationen vorgestellt wurden, wird im weiteren Verlauf der Arbeit von einem Transformationsverständnis ausgegangen, nach dem diese versuchen fundamentale Systemveränderungen mit radikalen Mitteln zu erreichen. Im folgenden Unterkapitel wird näher auf den Weg des inkrementellen Wandels eingegangen, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede zum Transformationsbegriff vorzustellen und im weiteren Verlauf eine klare Abgrenzung vornehmen zu können.

2.1.3. Transitionen als Baustein von Transformationen

Neben dem Ignorieren der Notwendigkeit eines Wandels und einer Transformation, welche laut Pelling et al. (2015: 117) den Vorteil biete, dass durch diese eine Reorientierung bisheriger Entwicklungspfade stattfinden könne, wird von diesen ein Mittelweg der inkrementellen Anpassung aufgezeigt. Diese erlaube es, systemische Flexibilität zu bewahren und eine Reorganisation, ohne an den Grundfesten des Systems zu rütteln. Dieser Mittelweg wird von anderen Autor*innen als *transition* bezeichnet, welche sich durch das Ziel der Verbesserung sozialer Zustände innerhalb des vorherrschenden Systems auszeichne und daher auch als „*reformist adaption*“ (Mendizabal et al. 2018: 413) bezeichnet wird. Der *transition*-Begriff wird insbesondere innerhalb der sozio-technischen Literatur statt des Transformationsbegriffs genutzt. Innerhalb dieser wird davon ausgegangen, dass Innovationen innerhalb sozio-technischer Systeme Transitionen auslösen und diese so auf nachhaltigere Entwicklungspfade führen können (vgl. Göpel 2016: 20). Sozio-technische Systeme können dabei als „*a combination of technical, organizations, economic, institutional, socio-cultural and political changes*“ (Van den Bergh et al. 2011: 2) definiert werden.

Die Nutzung der beiden Begriffe *transformation* und *transition* verläuft in der Transformationsdebatte jedoch nicht immer so trennscharf wie bei Pelling (2015) (vgl. Feola 2015: 380; Koch et al. 2017: 60; van den Bergh et al. 2011: 8). Andere nutzen die beiden Begriffe synonym zueinander und verweisen darauf, dass bisherige Pfadabhängigkeiten und *Lock-Ins* dazu führen, dass nachhaltige Entwicklungsschritte innerhalb des Systems lediglich schrittweise, in einer nicht ausreichenden Art und Weise vollzogen werden können. Aus dieser Argumentation rührt der Bedarf es einer „*transition towards sustainability, i. e., a fundamental transformation*“ (Markard et al. 2012: 955). Für die Autor*innen sind also auch Transitionen radikale, systemverändernde Vorgänge und kein Mittelweg der inkrementellen Anpassung und Veränderung, der Transformationsbegriff scheint für sie lediglich geläufiger zu sein als derjenige der Transition.

Die Möglichkeit zur unterschiedlichen Verwendung der Begriffe zeigt hingegen die Analyse von Koch et al. (2017: 60f.), die diese anhand der Begriffsverständnisse zweier führender Forscher zeigen: Andy Stirling sieht *transition* als technisch getriebenen Prozess, der sich meistens gut gemanagte und Top-down induziert auf ein angestrebtes Ziel zubewegt, während *transformation* von unten (Bottom-up) stattfindet, das vorherrschende System kritisch hinterfragt und neben technischen auch von sozialen Innovationen getragen werde. Ein Transformationsprozess sei zudem dadurch gekennzeichnet, dass für den angestrebten Zielzustand noch nicht ganz klar sei, wie dieser auszusehen habe (vgl. Stirling 2014: 1). Während die beiden Begriffe hier einander also klar gegenüberstehen, begreift der Leiter des *Dutch Research Institute for Transition (DRIFT)*, Derk Loorbach Transitionen als „*non-linear*

shift from one equilibrium to another” (Loorbach 2014: 45). Transitionen sind laut ihm damit ausdrücklich Bestandteile eines großen Transformationsprozesses (vgl. ebd.: 15).

Ein Team um den ebenfalls dem DRIFT angehörigen Jan Rotmans definiert Transitionen als

“a set of connected changes, which reinforce each other but take place in several different areas, such as technology, the economy, institutions, behaviour, culture, ecology and belief systems. A transition can be seen as a spiral that reinforces itself; there is multiple causality and co-evolution caused by independent developments.” (Rotmans et al. 2001: 16)

Die angesprochenen unterschiedlichen Sparten, in denen der Wandel stattfindet, weisen dabei auf eine Multiskalarität (vgl. 2.1.4) hin, die auch Transformationen zu eigen ist. Zudem wird hier der Gedanke der Co-Evolution eingeführt, der auch in der Transformationsforschung als grundlegend angesehen wird (vgl. 1 2.1.4). An anderer Stelle betonen beide Forscher gemeinsam: *“[a] transition implies a long-term radical but incremental change at both the systems level and the actor level”* (Rotmans/Loorbach 2010: 109). Dabei gehen sie nicht genauer darauf ein, was radikaler, jedoch inkrementeller Wandel bedeutet. Dennoch wird hier der Unterschied zwischen Transformationen und Transitionen deutlich: Während sich Transformationen auf das große Ganze, also Prozesse, die globale Auswirkungen haben, beziehen, können unter Transitionen radikale Veränderungen verstanden werden, die auf subsystemischer Ebene ansetzen, aber dennoch auf einer gesamtsystemischen Analyse beruhen und so sich selbst verstärkende Prozesse anstoßen. Radikalität und stückweise Veränderungen schließen sich bei der Betrachtung von Transitionen im Gegensatz zu Transformationen also nicht aus. Geels (2019: 193) verweist allerdings darauf, dass zu radikale Ideen gar nicht erst die Chance haben sich zu etablieren, da sie gesellschaftlich abgelehnt werden. Insofern könnte radikaler, aber inkrementeller Wandel bedeuten, dass das Maß an Radikalität formulierter oder gelebter Ideen von gesellschaftlichen Normen zumindest toleriert werden muss, um erfolgreich zu sein und zu einer Diskursverschiebung beitragen zu können.

Geels ist ein prominenter Vertreter der sozio-technischen Transitionsforschung und definiert mit seinem Kollegen Johan Schot Transitionen *“ [...] as shifts from one socio-technical system to another”* (Geels/Schot 2010: 11). Sozio-technische Systeme werden dabei von ihnen als gesellschaftliche Wirkungsbereiche eingeführt, explizit wird dabei auch der Wohnungssektor genannt (vgl. ebd.). Auch wenn bei dieser Definition eine werteverändernde und damit fundamental gesellschaftliche Veränderung mitinbegriffen ist, durch die scheinbar sowohl Transformationen als auch Transitionen gekennzeichnet sind, zeigt der permanente Verweis auf unterschiedliche Systeme innerhalb der Transitionsforschung, dass innerhalb dieser nicht eine große Transformation, sondern viele kleine Schritte, die insgesamt zu einer solchen führen können, betrachtet werden. Damit schließt sich der Kreis zu Pelling et al., die diese Auffassung grundsätzlich teilen: Transitionen sind laut ihnen *“marginal changes in infrastructure, institutions and practices that foster flexibility and fulfil capacity while not directly threatening systems integrity”* (Pelling et al. 2015: 117). Allerdings machen sie dabei auch deutlich,

dass eine Transition allein keine systemischen Grenzen überschreitet, während dies durch eine Summe an Transitionen durchaus möglich ist.

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass Transformationen eine Radikalität zu eigen ist, welche systematische Veränderungen mit sich bringt und damit bestehende Regeln und institutionelle Festlegungen zu überwinden sucht. Transitionen dagegen bewegen sich innerhalb dieser Regeln und verändern das System erst durch eine Kaskade sich selbst verstärkender, kleinteiliger Prozesse, die erst in ihrer Gesamtheit einen systematischen Wandel hervorrufen und daher als Bestandteile einer Transformation zu definieren sind. Insofern wird im Folgenden auf den Transitionsverständnissen von Loorbach (2014) und Pelling et al. (2015) aufgebaut, welchen zugrunde liegt, dass Transitionen Puzzleteile einer Transformation sind, die versuchen tiefgreifende Veränderungen an verschiedenen Stellen durch ein systemisches Verständnis hervorzurufen, die sich zunehmend selbst verstärken und so langfristig zu einer Transformation führen.

2.1.4. Charakteristika von Wandelprozessen

Wie in den vorigen Kapiteln deutlich wurde, sind die beiden Begriffe Transformation und Transition nicht immer voneinander zu trennen. Dies gilt insbesondere für deutschsprachige Texte, wie der Titel des Hauptgutachtens des WBGU zeigt, in dessen deutscher Fassung von Transformation, während in der englischen Fassung von *transition* die Rede ist (vgl. WBGU 2011a, 2011b). Innerhalb der deutschen Fassung wird zudem explizit darauf verwiesen, dass die beiden Begriffe im Deutschen synonym zueinander verwendet werden (vgl. WBGU 2011a: 89 nach Nohlen 2005). Darüber hinaus wird der Begriff *Transformation* im Deutschen Sprachgebrauch häufiger genutzt als das Wort *Transition* (vgl. Duden 2021a, 2021b). Doch auch in einer englischsprachigen Literaturrecherche zu urbanen Nachhaltigkeitstransformationen von Koch et al. (2017: 60f.) wurde festgestellt, dass nach beiden Begriffen gesucht werden muss, um alle relevanten Veröffentlichung zur Thematik erfassen zu können. Aus diesem Grund werden im folgenden Kapitel Erkenntnisse aus der Forschung vorgetragen, die sich sowohl auf Transformationen als auch Transitionen beziehen. Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird in diesem Kapitel daher einheitlich der Begriff der Transformation genutzt. Im Folgenden werden grundlegende Charakteristika von Transformationen vorgestellt.

- *Ko-Evolution*: Die Ko-Evolution ist ein Prozess dem die Multidimensionalität, also die Vielzahl an verschiedenen untergeordneten Subsystemen im Gesamtsystem, von Transformationen zugrunde liegt. Grin et al. (2010) zählen dazu ökonomische, kulturelle, ökologische und institutionelle Komponenten (vgl. Grin et al. 2010: 4). Dem Konzept der Ko-Evolution zufolge reicht es nicht aus, lediglich einen oder einige wenige dieser Bestandteile zu verändern. Vielmehr müssen Veränderungen einzelner Elemente so angelegt werden, dass diese weitere Veränderungen in anderen Elementen induzieren und diese so dazu gebracht werden sich mitzuentwickeln und

Synergien zu erzeugen (vgl. Geels/Schot 2010: 11; Köhler et al. 2019: 2). Insofern kann durch sich verändernde systemische Bestandteile eine Kaskade unumkehrbarer Veränderungen ergeben, welche in einer Transformation münden, die daher nicht linear abläuft und bei der entsprechend viele Akteur*innen beteiligt sein müssen (vgl. Grin et al. 2010: 4; Köhler et al. 2019: 2). Mit dieser Komplexität geht die Notwendigkeit der Betrachtung inter- und transdisziplinärer Perspektiven einher, durch die die Transitionsforschung versucht, Zusammenhänge zwischen Stabilität und systemischer Veränderung zu verstehen (vgl. Köhler et al. 2019: 3).

- *Ko-Produktion*: Eng mit dem Konzept der Ko-Evolution verbunden ist das der Ko-Produktion, welches den gemeinschaftlichen Lernprozess auf dem Weg zur Steuerung von Transformationen beschreibt. Die Verwicklung einer Vielzahl an Akteur*innen innerhalb des multi-dimensionalen Systems, macht eine interdisziplinäre oder gar transdisziplinäre Betrachtungsweise von Transformationen unausweichlich (vgl. Geels/Schot 2010: 11; Grin et al. 2010: 3; Köhler et al. 2019: 3). Die Komplexität des holistischen Ansatzes führt dazu, dass zum Erreichen von Synergien durch Lernerfolge innerhalb der einzelnen Subsysteme, ein intensiver Austausch zwischen den verschiedenen beteiligten Akteur*innen notwendig ist (vgl. Grin et al. 2010: 5).
- *Stabilität und Wandel*: Ein Ziel der Forschung ist es, zu verstehen, wie sich systematische Stabilität und Wandelprozesse zueinander verhalten (vgl. Köhler et al. 2019: 2). Als essenzielles Momentum zum Anstoßen einer Transformation wird daher allgemein ein Zeitfenster gesehen, in welchem sich eine Krise vollzieht, da in diesem die stabilisierenden, sich normalerweise selbst verstärkenden Effekte und Institutionen des vorherrschenden Systems geschwächt werden (vgl. Grin et al. 2010: 1). Laut Maja Göpel (2016: 36) kann Menschen in diesen Momenten der Krise das nicht-nachhaltige Ausmaß des gegenwärtigen Systems deutlich werden, was individuelle Verhaltensänderungen zur Folge hat. Diese Einsicht nennt sich *transformative literacy* (vgl. Schneidewind 2018: 41).
- *Radikalität*: Innerhalb einer Krise können radikale Ansätze das bisherige System in deren Sinne verändern. Geels/Schot nennen diesen Prozess „*creative destruction*“ (Ebd.: 11), wobei sie betonen, dass der Umfang der Veränderung radikal ist und sich nicht zwangsläufig auf die Zeitspanne des Systemwechsels bezieht. Die Ansätze werden zuvor in Nischen (vgl. 2.3) erprobt, in denen Praktiken, Strukturen und/oder Werte und Normen neu gedacht werden (vgl. Nevens et al. 2013: 114). Langfristiges Ziel von Transformationen ist also ein angestrebter Systemwechsel (vgl. Rotmans/Loorbach 2010: 109).
- *Langfristigkeit*: Aus dem zuvor dargestellten Bezug der Radikalität auf den Umfang des Wandels lässt sich ableiten, dass Transitionen in der Regel nicht schnell vonstatten gehen. Vielmehr handelt es sich dabei um langwierige Prozesse, die bis zu ihrem Abschluss schätzungsweise 40-50

Jahre andauern (vgl. Geels/Schot 2010: 11). Dies liegt an der zuvor erwähnten Stabilität des vorherrschenden Systems sowie der Zeit, in der sich radikale Ideen entwickeln und verfestigen können. Gleichzeitig wird in der Literatur darauf verwiesen, dass durch das Zusammenspiel der vielfältigen Faktoren das Erreichen der Transition ungewiss ist und dass die normative Orientierung an den Zielen der Nachhaltigkeit zu einer Offenheit bezüglich der Abgeschlossenheit des Prozesses führen (vgl. Köhler et al. 2019: 3).

Nachdem Transformationen in diesem Unterkapitel als ko-evolutionär, ko-produktiv, langfristigen und stabilen Wandel herbeiführend und radikal charakterisiert wurden, wird im folgenden Kapitel der wachsende Literaturkorpus bezüglich der Transformationsforschung im urbanen Raum, also zu USTs vorgestellt, da der geografische Fokus dieser Arbeit auf diesem liegt.

2.2. Urban Sustainability Transformations

Aufgrund der weltweit zunehmenden Verstädterung und der in Kapitel 1 erwähnten Auswirkungen von Städten auf und notwendigen Anpassung an die Klimakrise, gilt die Urbanisierung als einer der Megatrends unserer Zeit (vgl. UNDESA 2019: 9, 2020: 2). Nicht nur aufgrund der Tatsache, dass Städte die Mehrheit der Menschheit beheimaten, sondern auch aufgrund der in diesen vorhandenen Innovationspotenziale, ist die städtische die entscheidende Akteursebene für die erfolgreiche Umsetzung einer Nachhaltigkeitstransformation (vgl. WBGU 2016: 2ff.). Während ursprünglich vermehrt nationale Analysen im Fokus der Transformationsforschung standen und Städten keine spezielle Aufmerksamkeit innerhalb derselben zuteil wurde, gilt dies gemessen an der rapide steigenden Anzahl an Publikationen in dem Feld heute nicht mehr (vgl. Koch et al. 2017: 63; Markard et al. 2012: 961). Laut McCormick et al. (2013: 1) „*refers [sustainable urban transformation] to structural transformation processes multi-dimensional and radical change that can effectively direct urban development towards ambitious sustainability goals*“, wobei die Autor*innen an anderer Stelle klar machen, dass

“*[...] sustainable urban transformation is about more than creating technically sustainable urban areas and stimulating economic development. It must engage, attract and excite people about opportunities and lifestyles today and into the future. [...] These ideas stress the importance of embedding well-being and happiness in visions, plans and actions on sustainability in urban areas [...].*” (McCormick et al. 2013: 3)

Analog zur allgemeinen Transformationsdebatte, werden auch in der UST-Debatte teilweise die Begriffe *transformation* und *transition* synonym zueinander genutzt. So spricht Wolfram (2016: 121) von „*urban sustainability transitions, i.e. non-linear change for sustainability that profoundly transforms cities and the systems they form part of*“ und bezieht sich dabei unter anderem auf die zuvor präsentierte Definition von McCormick et al. (2013), die ihrerseits den Begriff *urban sustainability transformation* nutzen.

Innerhalb des letzten Jahrzehnts hat sich die Literatur zu UST, die Transformationsprozesse in urbanen Räumen untersucht, zu einem dynamischen Forschungsfeld entwickelt. Koch et al. (2017: 58)

verweisen weiterhin darauf, dass Städten eine besondere Rolle zum Erreichen dieser Transformationen zukommt, da diese das Potenzial aufweisen sich an die Klimakrise anzupassen, diese abzumildern und sogar zu bekämpfen. Dass Städte dabei in den Fokus gerückt sind, ist auch auf internationale Bemühungen wie um die SDGs und insbesondere das SDG 11 zurückzuführen (vgl. Klopp/Petretta 2017: 92). Aufgrund ihrer hohen Dichte an verschiedenen Institutionen, einem hohen Maß an sozialen Netzwerken, einem enormen Bildungspotenzial und der Konzentration von Wirtschaftskraft wird davon ausgegangen, dass Transformationen auf urbaner Ebene Transformation auf nationaler und internationaler Ebene anstoßen können (vgl. Affolderbach/Schulz 2016: 1943; Bulkeley et al. 2011: 29). Dies gilt insbesondere für Staaten, in denen Städte eine bedeutende Rolle einnehmen, was in einem dezentralen, föderalen System wie dem Deutschen der Fall ist (vgl. Geels 2011: 14). Gleichzeitig werden ihre Handlungsspielräume aber auch von den nationalen Rahmenbedingungen beeinflusst, weshalb das Wechselspiel von nationalen Rahmenbedingungen und kommunalen Ambitionen berücksichtigt werden muss (vgl. Hodson/Marvin 2010: 481). Nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass urbane Zentren im Laufe der Geschichte schon immer progressive Wertvorstellungen geprägt waren und dort große Umbrüche und Ideen ihren Ursprung hatten, kommt Städten also eine immense Bedeutung bei der Entwicklung von Konzepten für eine erfolgreiche Transformation *by design* zu. Nachdem die Wichtigkeit der Fokussierung der Transformationsdebatte auf den städtischen Raum aufgrund dessen vielfältiger Potenziale dargelegt wurde, werden im Folgenden Schnittmengen und Unterschiede mit dem vielverwendeten Begriff der nachhaltigen Stadtentwicklung vorgenommen.

2.2.1. UST vs. nachhaltige Stadtentwicklung

Ein Blick in die Literatur zeigt, dass es keine trennscharfe Verwendung der beiden Begriffe der UST und der nachhaltigen Stadtentwicklung gibt. Dies hängt mit den verschiedenen Auslegungsarten des Nachhaltigkeitsbegriffes zusammen (vgl. 2.2.1). Geht man allerdings von einer harten Auslegung aus, die das Wachstumsparadigma infrage stellt und auf strukturelle Veränderungsprozesse abzielt, wird ersichtlich, dass auch im Bereich der Stadtentwicklung die Maßnahmen der vergangenen Jahrzehnte und die derzeitigen Planungen den Ansprüchen der Nachhaltigkeit nicht gerecht werden. Eckhardt/Bröckow-Loga (2020: 19) nennen hierfür exemplarisch das nach wie vor geltende Paradigma der autogerechten Stadt, die ein gesteigertes Mobilitätsaufkommen, also auf einer systematischen Steigerungslogik basiere, und damit nachteilige ökologische Auswirkungen zur Folge habe. Ähnlich verhält es sich mit dem Versiegelungsgrad in Deutschland: Dieser geht zwar seit der Jahrtausendwende kontinuierlich zurück, lag im Mittel zwischen 2016 und 2019 jedoch noch immer bei 52 Hektar

pro Tag und damit weit über dem 30 Hektar-Ziel der Bundesregierung für 2030⁶ (Vgl. UBA 2021a). Einer der Haupttreiber dieser Dynamik ist der Bedarf nach Wohnraum. Dies hat sowohl mit der stetig steigenden Durchschnittswohnfläche pro Kopf als auch der steigenden relativen Anzahl von Wohnungen pro Einwohner*innen zu tun (vgl. Christ/Lage 2020: 190f.). Bei einer harten Auslegung des Nachhaltigkeitsbegriffs kann also insofern, zumindest in den aufgezeigten städtischen Teilbereichen Mobilität und Flächenmanagement, bei vielen derzeitigen Vorhaben höchstens von Stadtentwicklung die Rede sein, obwohl Stadt- und Raumplanung einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die explizit auch das Wohl künftiger Generationen laut § 1 BauGB, einschließt, verpflichtet sind (vgl. BMJV 2008, 2017; Lamker/Schulze Dieckhoff 2020: 97). Aus dieser Erkenntnis leitet sich die Notwendigkeit einer Diskursverschiebung in Richtung UST ab, welche im folgenden Kapitel definiert wird.

2.2.2. Definition UST

Die Definition von USTs unterscheidet sich von der allgemeinen Definition von Transformationsprozessen und deren Eigenschaften (vgl. 2.1.2 und 2.1.4), wie die in Kapitel 2.2 von McCormick et al. (2013) zitierte Definition zeigt, insofern, als der räumliche Fokus auf Städte gesetzt wird. Laut Iwaniec et al. (2019: 575f.) muss dieser angestrebte fundamentale Wandel *by design*, der utopische Zielsetzungen verfolgt, weitsichtig geplant sein und darf sich demnach nicht nur auf symptombekämpfende Sofortmaßnahmen beschränken. Stattdessen muss eine langfristige Vision verfolgt werden, die die Vielfalt sozio-ökologischer-technischer Zielsysteme berücksichtigt. Wolfram (2016: 121) erwähnt zudem den nichtlinearen Charakter der UST. Aufgrund der ähnlich breiten Auslegbarkeit des UST- wie des Transformationsbegriffs (vgl. Kapitel 2.1) argumentieren Krellenberg et al. (2016: 51) allerdings, dass eine UST keineswegs als allgemein definierbarer Pfad zu verstehen sei. Vielmehr sei eine Berücksichtigung lokaler Umstände und der beteiligten Akteur*innen von Nöten. Aus diesem Grund sind Stadtverwaltungen und dort insbesondere die Stadtplanung bei der Koordination einer UST gefragt (vgl. Bulkeley et al. 2011: 29; Wamsler et al. 2013: 79). Dennoch stellte Boyer (2014: 453) fest, dass die Rolle der Planung und von lokalen Planungsdokumenten innerhalb der sozio-technischen Transformationsforschung dieser Wichtigkeit bisher nicht gerecht wurde. Interessant ist dabei, dass der urbane Raum als solcher in der UST-Literatur gar nicht definiert wird. So bleibt offen, ob es sich um Städte im Sinne administrativer Grenzen oder im Sinne stadtregionaler Verflechtungen handelt.

Weiterhin besteht das System Stadt aus einer Reihe von Subsystemen, die ihrerseits transformiert werden müssen und dabei in der Summe dasselbe Ziel verfolgen müssen, um zu einer UST

⁶ Das Ziel der Bundesregierung war eigentlich eine Reduzierung des Flächenverbrauchs von 30 ha pro Tag ab 2020. Dieses wurde 2016 aber revidiert, da es nicht erreicht werden konnte. Seitdem werden weniger als 30 ha ab 2030 angestrebt (vgl. UBA 2021a).

beizutragen (vgl. Kabisch/Koch/Gawel et al. 2018: xx). Daraus entsteht die Notwendigkeit einer Fokussierung von Untersuchungen, wie beispielsweise auf „*urban land-use and land-consumption patterns, population developments and infrastructure provision, governance regimes as well as established values, and norms*“ (Banzhaf et al. 2017: 403). So besteht z. B. zwischen städtischer Flächeninanspruchnahme ein enger Zusammenhang zu dem bereits zuvor erwähnten angesprochenen sozio-technischen System des Wohnens (vgl. Geels/Schot 2010: 11) (vgl. 2.1.1 und 2.1.3). Weiterhin müssen bei einer Betrachtung desselben konsequenterweise die lokal agierenden Wohnungsmarkttakteur*innen betrachtet werden (vgl. Sinning/Spars 2019: 17).

Im deutschsprachigen Policy-Diskurs werden UST „*als sprunghaft ablaufende und durchaus disruptiv wirkende Prozesse der politischen, wirtschaftlichen oder technologischen Entwicklung*“ (BBSR / BBR 2020: 7) definiert, die aufgrund von Eigendynamiken nur begrenzt beeinflusst werden können. Als Orientierungsrahmen werden hier unter anderem die SDGs⁷ und das Pariser Klimaschutzabkommen genutzt. Bei diesen wird allerdings eine Diskrepanz zwischen der unzureichenden Einbindung der Kommunen für die (oder bei der) Entwicklung geeigneter Indikatorensysteme sowie deren Bedeutung für die lokale Initiativen, welche in ihrer Gesamtheit zu einem Gelingen der ambitionierten Vorhaben führen sollen, kritisiert. Als Zielsystem für einen transformativen Stadtumbau legte das BBSR (2020: 49ff.) die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, Partizipation und die Anerkennung lokaler Eigenheiten fest. Bezüglich ersterer wurde explizit auf das 30 Hektar-Ziel verwiesen. Stadtentwicklung sollte daher vornehmlich durch die Umnutzung bestehender Flächenreserven, wie Konversionsflächen (vgl. Box 1.), geschehen. Als Akteur*innen wurden unter anderem soziale Innovator*innen (vgl. ,2.4) wie Wohngemeinschaften oder Genossenschaften genannt. Diese zivilgesellschaftlichen Akteur*innen müssten neben traditionellen Akteur*innen der Stadtentwicklung in Transformationsprozesse miteinbezogen werden. Insgesamt wird zwischen den Ansprüchen in der Theorie und deren erfolgreichen Umsetzungen in die Praxis ein klares Gefälle deutlich, wie verschiedene Case Studies zu UST gezeigt haben (vgl. Koch et al. 2017: 69). Für die umsetzenden Institutionen in der Praxis scheinen die in der Theorie formulierten Anforderungen bislang also zu radikal zu sein. Zum Erreichen dieses Wandels identifizieren sie zwei Dimensionen: Prozesse (Ressourcenmanagement, Klimawandel-milderung und -anpassung, Transport, Gebäude, das räumliche Umfeld und den öffentlichen Raum) und Strukturen (Governance & Planung, Innovation & Wettbewerb sowie Lebensstil & Konsum). (Vgl. McCormick et al. 2013: 4)

⁷ Trotz der Kritik an den SDGs, die insbesondere aus dem Postwachstumsdiskurs kommt (vgl. Brand (2020: 35); Gusenbauer et al. (2021: 14) und sich vor allem auf das Fortbestehen des Wachstumsparadigmas beziehen (siehe insbesondere *SDG 8 – Decent Work and Economic Growth* (vgl. UN General Assembly (2015: 14), können die SDGs als geeignete Indikatoren genutzt werden, um USTs zu analysieren (vgl. Koch/Krellenberg (2018: 466).

Box 1: Innen- vor Außenentwicklung auf Konversionsflächen

„Der Begriff „Konversion“ beschreibt den Prozess des Brachfallens von baulich genutzten Flächen bis zu deren neuer städtebaulicher Nutzung“ (Bunzel/Michalski 2012: 9). Früher wurden allerdings nur solche Flächen als Konversionsflächen bezeichnet, denen nach deren Aufgabe durch das Militär eine zivile Nutzung zugeführt werden (vgl. Rößler/Mathey 2018: 294ff.). Im weiteren Verlauf der Arbeit wird sich zeigen, dass ohnehin ausschließlich ehemals militärisch genutzte Flächen Gegenstand der Betrachtung sind, weshalb unabhängig davon definitiv von Konversionsflächen gesprochen werden kann. Unabhängig von der semantischen Ausdifferenzierung beeinflussen Konversionsflächen die urbane Lebensrealität: Sie stellen physische Barrieren dar, die direkte Wegeverbindungen behindern können. Diese Trennwirkung kann sich zudem negativ auf angrenzende Quartiere auswirken (vgl. Bunzel/Michalski 2012: 11). In den Kontexten der gegenwärtigen Reurbanisierungswelle, des anhaltenden Bodenverbrauchs und der Klimawandelanpassung können solche Areale jedoch als Flächenreserven interpretiert werden, deren Umnutzung als eine einmalige Chance für die Stadtentwicklung gesehen werden kann (vgl. Darchen/Poitras 2020: 305). Dies gilt nicht zuletzt, da Konversionsflächen in der Regel größtenteils bereits versiegelt sind. So können auf diesen nachhaltige Stadtplanungsprojekte umgesetzt werden, die im Optimalfall explorative Ansätze beinhalten und in Form von Reallaboren wissenschaftlich begleitet werden (vgl. Lehigh et al. 2020: 1; Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden Württemberg 2013: 38; Wynne/Riedy 2018: 22f.).

Durch eine Umnutzung zu Wohn- und Mischnutzung der Konversionsflächen kann also im gesamtstädtischen Kontext eine Nachverdichtung erzielt werden, welche nach dem Leitgedanken Innen- vor Außenentwicklung dazu beitragen kann, dem 30 Hektar-Ziel der Bundesregierung näher zu kommen. Diesen Vorteilen stehen, neben eventuellen Kontaminationen durch die vorausgegangene Nutzung, im Falle ehemals militärisch genutzter Konversionsflächen ein Hindernis in Form von fehlender Vorerfahrung der städtischen Akteure gegenüber. (Vgl. Rößler/Mathey 2018: 297ff.) In Anbetracht des Werts solcher Konversionsflächen, nicht nur im ökonomischen, sondern auch im Sinne der Potenziale und möglichen Impulse für die Stadtentwicklung, sind die Hindernisse jedoch verkraftbar, da Konversionsflächen, neue Quartiere von Grund auf neu zu planen, können die neusten Erkenntnisse über nachhaltige Stadtentwicklung auf diesen umgesetzt werden. Dazu zählt auch die Erkenntnis über die Vorteile alternativer Wohnentwürfe wie gemeinschaftlichen Wohnprojekten für das Quartier.

Im zunehmenden Fokus der Forschung zu UST stehen sogenannte urbane Reallabore. In diesen können Erfolgsfaktoren für den Wandel in Form von radikalen inkrementellen Veränderungen in einer Vielzahl von Experimenten erprobt werden. So können Synergien entstehen und bestehende Barrieren zwischen verschiedenen Akteur*innen abgebaut werden (vgl. Nevens et al. 2013: 115). Die Erfahrungen, die innerhalb dieser Experimentierräume gesammelt werden, können in ihrer Gesamtheit dazu, dass führen verschiedene Methoden und Wissen für einen erfolgreichen Transformationsprozess generiert werden (vgl. Iwaniec et al. 2019: 576). Gleichzeitig bieten sie durch ihre lokale Verankerung die Möglichkeit auf die Spezifität unterschiedlicher lokaler Gegebenheiten entsprechend zu reagieren. Dabei können Ko-Evolutionen entstehen und Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam einen Plan für den Wandel entwerfen (vgl. Affolderbach/Schulz 2016: 1946). Besonders letzterer kommt eine besondere Bedeutung als Treiber der UST zu, da sie weniger von bürokratischen Entscheidungsprozessen betroffen ist und daher flexiblere Aktionsformen betreiben

kann als andere institutionalisierte Akteur*innen. Außerdem sind ihre Interessen aus einer direkten lokalen Notwendigkeit heraus getrieben, wodurch sie zur Triebfeder von Transformationsprozessen werden können (vgl. Frantzeskaki et al. 2016: 44). Die Ermächtigung der lokalen Bevölkerung wird in der Literatur, in Kombination mit politischem Willen und einer ausgeprägten Experimentierkultur, als „*the main driver and requirement for UST*“ (Krellenberg et al. 2016: 54) identifiziert (vgl. Wolfram 2016: 125).

In den folgenden beiden Unterkapiteln wird auf zwei konkrete Dimensionen der UST, in Anlehnung an die von McCormick et al. (2013: 4) identifizierten Prozesse (Ressourcenmanagement, Klimawandel-milderung und -anpassung und Gebäude) und Strukturen (Lebensstil & Konsum), vorgestellt.

2.2.3. Ressourceneffizienz und -suffizienz

Aufgrund der begrenzten natürlichen Ressourcen, sollte eine effiziente Nutzung derer geachtet werden. Also eine Nutzung, mit der man den maximalen Ertrag bei einem minimalen Einsatz der betreffenden Ressourcen erlangt. Für urbane Räume gilt dies insbesondere, da dort viele Ressourcen wie Trinkwasser oder Nahrung verbraucht werden, die in den Städten selbst nicht in ausreichender Menge produziert werden können (vgl. Kabisch/Koch/Gawel et al. 2018: xxi). Bestehende Infrastruktursysteme in urbanen Räumen hingegen zeigen, in Anbetracht der Vielzahl an Menschen, die in Städten leben, dass eine effiziente Nutzung von Ressourcen in Verbindung mit hoher Dichte möglich ist. (Vgl. ebd.: xxii). Der Sektor Wohnen bietet diesbezüglich in mehrfacher Hinsicht Ansatzpunkte: durch die energieeffiziente Ausgestaltung von Strom- und Wärmeversorgung in Wohnräumen, die Minimierung des Versiegelungsgrades beim Bau von Wohnhäusern, bei der Auswahl von Baumaterialien und deren Dämmwirkung, bei der Berücksichtigung der Wohnraumbedürfnisse der Bevölkerung und damit einhergehenden bedarfsgerechten Mobilitätslösungen (vgl. Littig/Leitner 2017: 164). Durch die verringerte Nutzung von Bodenvorräten und Rohstoffen sowie den verminderten Ausstoß von CO₂-Emissionen wird so ein Beitrag zur Abmilderung der Klimakrise geleistet (vgl. Krellenberg et al. 2016: 51). Köhler et al. (2019: 2, 13) nennen in diesem Zusammenhang Windkraft, Solaranlagen, Niedrigenergiehäuser bzw. Passiv-Häuser und Car-Sharing als konkrete Maßnahmen. .

Offensichtlich ist in einer Welt mit endlichen Ressourcen jedoch derjenige Verbrauch der nachhaltigste, der gar nicht erst stattfindet. In diesem Zusammenhang muss im Umgang mit Ressourcen in Anbetracht der notwendigen Absenkung des CO₂-Ausstoßes neben der Effizienz auch auf die Suffizienz, also einer Reduzierung des Verbrauchs, wert gelegt werden (vgl. Gamberini 2020: 113f.). Diese ist somit Teil des bereits angesprochenen notwendigen gesellschaftlichen Wertewandels welcher ein neues Wohlstandsmodell beinhaltet, der das Streben nach immer höherer Effizienz ablöst und somit eine Verringerung des Konsums in den Mittelpunkt des Wirtschaftens stellt (vgl. Bader et al. 2019: 16; Christ/Lage 2020: 189; Schneidewind 2018: 81). Geels (2011) bezeichnete diesen öko-

zentristischen Ansatz einerseits als nützlich mit Hinblick auf das Potenzial sozialer Innovationen (vgl. 2.4), mahnt jedoch andererseits „*its radical overtones and (sometimes) technophobia*“ (Geels 2011: 16f.) an.

Als Indikatoren für eine gesteigerte Ressourceneffizienz oder -suffizienz bieten sich einige SDGs an, die von der Bertelsmann-Stiftung für deutsche Kommunen definiert wurden (vgl. Assmann et al. 2018) und 2020 in Zusammenarbeit mit dem DIFU überarbeitet wurden (vgl. Riedel et al. 2020: 34ff.). Das SDG 11 beinhaltet beispielsweise die Indikatoren Wohnfläche pro Kopf, Modal Split, PKW-Dichte, Flächeninanspruchnahme und fertiggestellte Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie. Effizienz und Suffizienz können zudem, in Verbindung mit verschiedenen anderen Faktoren, zu einer Steigerung der Lebensqualität beitragen, wie im folgenden Unterkapitel dargelegt wird.

2.2.4. Lebensqualität

Wie bereits in Kapitel 2.1 aufgezeigt, herrscht innerhalb der UST-Community die Meinung vor, dass die Transformation nicht auf technischem Fortschritt allein beruhen kann, sondern dass mit ihr ein verstärkter Fokus auf soziale Bedürfnisse einhergeht. Aus diesem Grund müssen Dimensionen wie Glück und Wohlergehen konsequent mitgedacht werden, um zukünftige Lebensstile positiv zu beeinflussen und sie für die UST zu begeistern (vgl. McCormick et al. 2013: 3). Auch Kabisch/Koch/Gawel et al. (2018: xxiif.) sehen die Lebensqualität als wichtigen Faktor zum Gelingen von UST an. Sie unterscheiden dabei zwischen objektiver Lebensqualität, die beispielsweise über den Zugang zu Grünflächen oder dem Schutz vor Lärm, Verschmutzung und Hitze oder dem Grad an Mitbestimmung quantifiziert werden kann, und subjektiver Lebensqualität, die durch Faktoren wie das Sicherheitsempfinden oder der Umweltgerechtigkeit beeinflusst werden (vgl. Kabisch/Koch/Rink 2018: 5f.). Als Schlüssel zu einer hohen Lebensqualität wurden dabei eine Kombination von technischen und sozialen Innovationen (vgl. 2.4) mit ökologischen Standards und einer inklusiven Governancestruktur angesehen (vgl. Bulkeley et al. 2011: 30). Bezüglich der Lebensqualität können demnach beispielsweise, die Indikatoren zu Armut (SDG 1), Mietpreise, Überlastung durch Wohnkosten, Verunglückte im Verkehr, Radwegenetzwerk und Naherholungsflächen (SDG 11) (vgl. Riedel et al. 2020: 34ff.) genutzt werden.

Die bis hierhin vorgestellten Indikatoren können zwar dazu beitragen, nachhaltigere Lebensweisen zu identifizieren und daher als Richtlinien für die Stadtplanung dienen, allerdings kann durch die bloße Reduzierung der Nachhaltigkeitsdebatte auf quantifizierbare Indikatoren nicht erklärt werden, ob und wie gesellschaftliche Wandelprozesse im Sinne einer UST von statten gehen. Diese können durch die Multi-Level Perspektive (MLP) betrachtet werden, die im folgenden Kapitel vorgestellt werden soll.

2.3. Die Multi-Level Perspektive

Die MLP stellt innerhalb der Transformationswissenschaften allgemein ein viel beachtetes Konzept zur Analyse von Transitionen⁸ dar und eignet sich insbesondere als geeignetes Analysetool zur Untersuchung von USTs (vgl. Grin et al. 2010: 4; Markard et al. 2012: 958; Nevens et al. 2013: 113). Das Konzept nutzt einen sozio-technischen Zugang, der davon ausgeht, dass technischer Fortschritt und gesellschaftliche Verhaltensänderungen einander bedingen und in Summe zu einem nachhaltigen Entwicklungspfad führen können (vgl. Geels/Schot 2010: 13). Der Zugang wird den analytisch-deskriptiven Ansätzen zugeordnet, die versuchen die Dynamiken von Transitionsvorgängen zu erklären, statt ein strategisches Vorgehen für das Erreichen von Transitionen darzulegen, das von dem bloßen Wunsch einer Nachhaltigkeitstransformation getrieben ist (vgl. Brand 2016: 24f.; Feola 2015: 385f.). Die MLP hat ihren Ursprung in der evolutionären Ökonomie und versucht die zwei dort vorhandenen Erklärungsansätze für Evolution, Selektionsprozesse und Neukombinationen, zusammenzuführen (vgl. Geels 2002: 1258f.). Dafür werden in der MLP drei Betrachtungsebenen (vgl. Abbildung 3), die mit steigendem Betrachtungslevel stabiler werden (vgl. ebd.: 1260), eingeführt: Transitionsprozessen erreichen

1. Die Nischenebene: Die Nischenebene ist auf der Mikro-Ebene der MLP angesiedelt. Hier finden sich geschützte Räume, die für die Entstehung radikaler Innovationen notwendig sind. Diese Innovationen können entstehen, da auf dieser Ebene andere Selektionskriterien für Erfolg gelten als auf der nächsthöheren. Ihre Erfindung beruht dabei auf der Erkenntnis systematischer Fehler, die beobachtet und durch die vorherrschenden Bedingungen und Entscheidungen auf der Regime-Ebene reproduziert werden (vgl. Geels 2002: 1260f.). Innerhalb einer Nische finden dabei vielfältige Lernprozesse statt, die von sozialem Austausch getragen und verstärkt werden. Dabei wird eine klare Vision artikuliert und so eine vermehrte Aufmerksamkeit für die Nischeninnovation kreiert, die dabei helfen kann diese zu verbessern (vgl. Geels/Schot 2010: 22f.). Nischeninnovationen treten zunächst auf lokaler Ebene auf, können aber durch Vernetzungsarbeit zu einer globalen Nische anwachsen (vgl. ebd.: 85f.). Die Nischenebene dient oftmals als Eintrittsebene für die Analyse sozio-technischer Transitionen (vgl. Geels 2019: 188).
2. Die Regime-Ebene: Auf der Meso-Ebene der MLP werden sozio-technische Regime betrachtet. Hier herrschen systemische Regeln, die von Institutionen reproduziert werden, vor. Diese Regeln können kognitiven (z. B. Leitbilder, Problemstellungen, Ziele), regulativen (z. B. Gesetze) oder normativen Ursprung (z. B. Werte) sein (vgl. Geels/Schot 2010: 20). Aus diesem Grund werden Nischeninnovationen von Akteur*innen der Regimeebene häufig anders (negativer)

⁸ Da die MLP aus der Forschungsrichtung der *transition studies* hervorgegangen ist, wird in diesem Kapitel wieder der Begriff Transition statt Transformation genutzt

wahrgenommen, als in der Nischenebene selbst, was zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den verschiedenen Akteur*innen führen kann (vgl. Geels 2019: 193). Auf der Meso-Ebene wird die Stabilität des vorherrschenden Systems und der sozio-technischen Entwicklung garantiert. Innovationen können zwar stattfinden, aber nur im Rahmen der bestehenden Regeln und Ansprüche, können also nur inkrementeller Natur sein (vgl. Geels 2002: 1260; van den Bergh et al. 2011: 10).

3. Die Landscape-Ebene: Die Makro-Ebene besteht aus einem „[...] *set of deep structured trends*“ (Geels 2002: 1260). Diese beeinflussen Akteur*innen auf den darunter liegenden Ebenen und deren Verhalten untereinander, sind aber externe Faktoren, die nicht alleine von den zu beobachtbaren Phänomenen auf den beiden darunter liegenden Ebenen verändert werden können, sondern nur durch eine große Summe derselben (vgl. Geels/Schot 2010: 24). Zudem unterscheiden sie sich von den anderen Ebenen dadurch, dass sie nicht sozial strukturiert sind (vgl. ebd.: 27f.). Die Anwendung der MLP zur Untersuchung von Nachhaltigkeitstransformationen hat in den letzten Jahren zu einem veränderten Framing auf der Landscape-Ebene geführt, sodass nicht mehr nur ökonomische Phänomene wie Marktversagen, sondern zunehmend planetare Grenzen wie die Klimakrise auf dieser Ebene angesiedelt werden (vgl. Geels 2019: 193).

Der Grundgedanke der MLP ist es, dass externe Faktoren auf der Landscape-Ebene, wie die Klimakrise, eine tiefe Kapitalismuskrise (vgl. Göpel 2016: 22), Urbanisierung oder Globalisierung (vgl. Geels/Schot 2010: 24), Druck auf die Regime-Ebene ausüben, deren Akteur*innen dadurch von bisher geltenden Regeln abweichen müssen. Dadurch öffnet sich ein „*window of opportunity*“ (Geels 2002: 1262) für die bisher nur auf Nischenebene stattfindenden radikalen Innovationen (vgl. Abbildung 3). Ohne diesen Druck, würden nur diejenigen Innovationen und Technologien von den vorherrschenden Bedingungen von der Regime-Ebene gefördert, die sich an den institutionellen Rahmenbedingungen orientieren, was zu sogenannten *Lock-Ins* (vgl. 2.1.3) führt (vgl. Geels/Schot 2010: 20). Eine Reihe verschiedener radikaler Innovationen können auf lange Sicht die vorherrschenden Institutionen auf der Regime-Ebene verändern (vgl. Seyfang/Longhurst 2013: 883), was wiederum einen Effekt auf die Landscape-Ebene, beispielsweise eine Abschwächung der Klimakrise, zur Folge haben kann (vgl. Geels 2002: 1271f.). Allerdings ist es zentral, dass die MLP immer die Wechselwirkungen auf allen drei Ebenen beobachtet und nicht argumentiert, dass Transitionen von radikalen Innovationen aus der Nischenebene alleine getragen werden, sondern durch Ko-Evolution auf allen drei Ebenen vonstatten geht (vgl. Geels/Schot 2010: 27).

Ebenso zentral für die Anwendung des Konzepts ist es, dass nicht die radikalen Innovationen auf der Nischenebene das zentrale Element der MLP sind, sondern das Regime-Levels, dessen Destabilisierung die breite Akzeptanz der Nischeninnovation erst ermöglicht und der Transition damit erst den Weg bereitet (vgl. Geels/Schot 2010: 79). Der Transitionsprozess verläuft dabei in vier Phasen:

1. Die Experimentierphase, in der große Unsicherheiten durch wirtschaftlichen Druck, geringe Anschlussfähigkeit und Delegitimierung aufgrund fehlender sozialer Akzeptanz auftreten,
2. Die Stabilisierungsphase, in der die Innovation in Nischenmärkten Fuß fassen kann und so Best Practice Beispiele hervorgebracht werden,
3. Diffusion in den Mainstream u.a. durch die Unterstützung vielfältiger Akteure und unterstützende Technologien. In dieser Phase tritt eine Vielzahl von Konflikten auf, die sich in gesellschaftlichen Debatten äußern. Diese können schließlich in der
4. Institutionalisierung des neuen sozio-technischen Systems münden, das fortan als Norm wahrgenommen wird (vgl. Geels 2019: 190ff.)

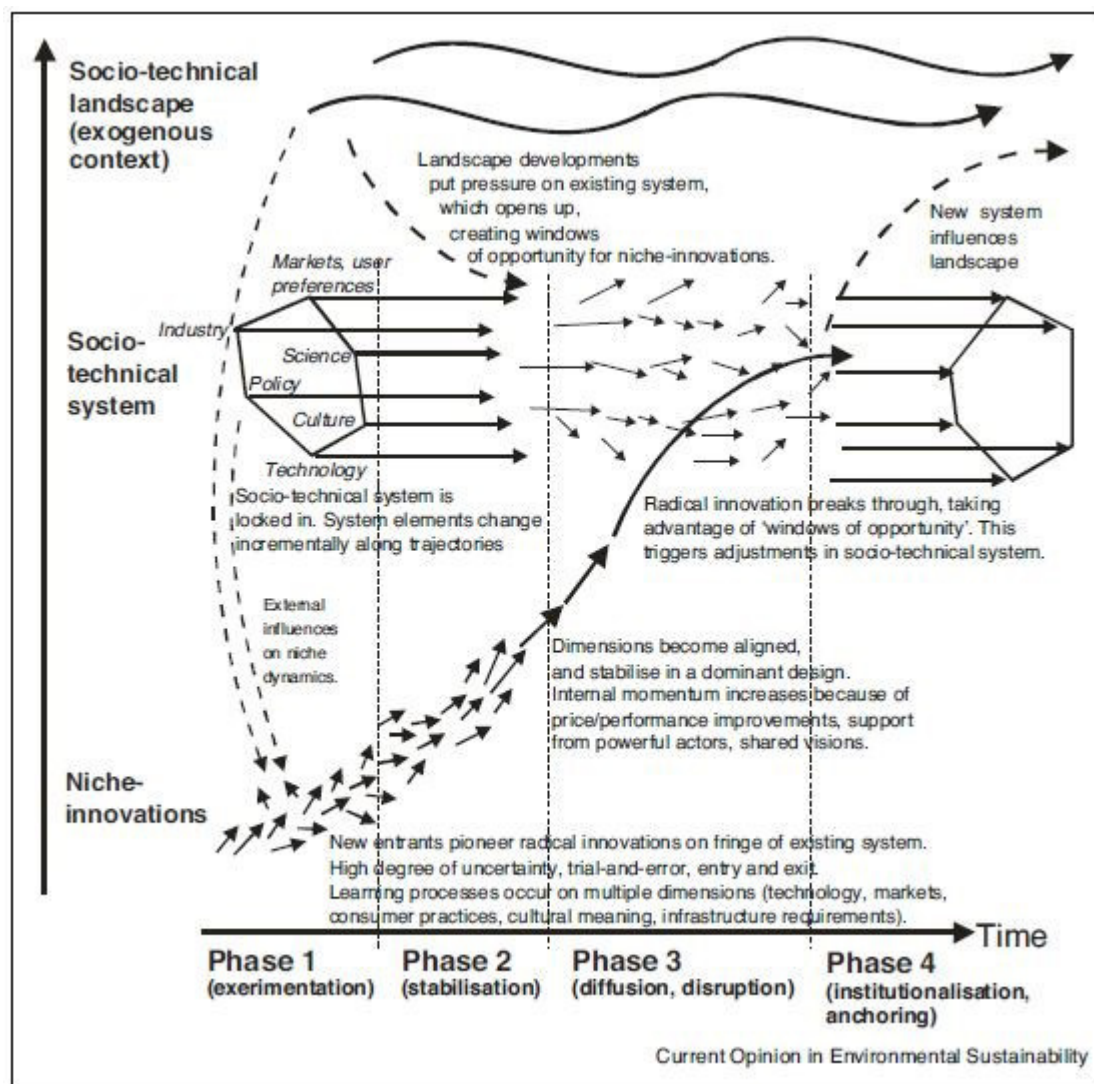


Abbildung 3: Schematische Darstellung der MLP (Quelle: Geels 2019: 191)

Ursprünglich wurde die MLP angewendet, um historische Transitionen zu erklären und so ihre Validität zu prüfen, bevor sie innerhalb der kontemporären Transitionsdebatte angewendet wurde (vgl. Geels/Schot 2010: 15). In dieser fand sie schnell breite Zustimmung, dabei wurden jedoch, besonders innerhalb der Geographie, unter anderem ihr unzureichender Raumbezug, ein Unterschätzen der politischen Macht von Städten im nationalen Kontext sowie ihre Technologiefixiertheit kritisiert. Die

Kritiker*innen argumentierten, dies führe dazu, dass die Analyse von Machtstrukturen vernachlässigt würde, wodurch die nicht zu unterschätzende Rolle der Zivilgesellschaft bei Transitionsprozessen ignoriert würde. (Vgl. Affolderbach/Schulz 2016: 1946; Chatterton 2016: 407; Frantzeskaki et al. 2016: 42ff.; Hodson/Marvin 2010: 480; Peter 2021: 12; Temper et al. 2018: 761) Die Technologiefixiertheit führe laut Abson et al. (2017: 31) weiterhin dazu, dass mehrdimensionale Problemstellungen stark vereinfacht betrachtet werden und soziale und politische Handlungen sowie institutionelle Rahmenbedingungen außen vor blieben. Geels (2019: 189) widerspricht diesen Kritikpunkten mit dem Verweis darauf, dass technische Innovationen lediglich als Eintrittspunkt für die Analyse genutzt würden und sich dadurch gesellschaftliche Verhältnisse analysieren ließen. Eine zunehmende Auseinandersetzung mit dem Konzept innerhalb der Geographie führte letztendlich dazu, dass bei der Anwendung der MLP mittlerweile auch räumliche Perspektiven berücksichtigt werden (vgl. Affolderbach/Schulz 2016: 1946). Geels selbst verweist dahingehend konkret auf die Anwendungsmöglichkeit der MLP auf Städte, und innerhalb dieser auch auf den Bau- und Wohnungssektor, die in Summe das Potenzial dazu haben nationale Transitionen herbeizuführen (vgl. Geels 2011: 14, 17; 2019: 187). Ein weiterer großer Vorteil ist, dass durch sie Ko-Evolutionen und nicht-lineare Entwicklungen direkt betrachtet werden können (vgl. Geels/Schot 2010: 27). Heute zählt die MLP daher zu den Schlüsselkonzepten innerhalb der Transformationsforschung (vgl. Göpel 2016: 21).

Geels/Schot (2010: 19) argumentieren allerdings selbst, dass die MLP keine allumfassende Theorie ist, die alles erklären kann und plädieren für ergänzende Perspektiven aus anderen Theorien. Dieser Aufruf wurde in den vergangenen Jahren in die Tat umgesetzt, indem nicht mehr nur technische, sondern zunehmend auch SI (vgl. 2.4) mithilfe der MLP untersucht wurden (vgl. Geels 2019: 187). Insbesondere im Zusammenhang mit Umweltproblemen erkennt Geels weiterhin an, dass neben technischen Innovationen unter anderem auch „[...] *user practices, infrastructures, cultural discourses* [...]“ (Ebd.: 13) verändert werden müssen. Allerdings, so Geels (2019: 189) weiterhin, führt der Fokus auf das Verständnis von Wandelprozessen dazu, dass qualitative Aussagen über positive Umweltauswirkungen vernachlässigt werden und sich dabei oft auf Sekundärdaten und Lebenszyklusmodelle berufen werden muss.

In diesem Kapitel wurde die MLP als eines der maßgeblichen Konzepte zur Untersuchung von sozio-technischen Systemen und deren Einfluss auf Transitionen vorgestellt. Dabei dargelegt wurde, dass sich diese auch für die Untersuchung von USTs in Städten anwenden lässt. Zudem wurde deutlich, dass sie in der Vergangenheit zunehmend für ihre Technologiefixiertheit kritisiert wurde, aber auch, dass sie in Verbindung mit anderen Konzepten angewendet werden kann. Eines dieser Konzepte, welches in der Erforschung von Wohnprojekten eine große Rolle spielt, ist das der SI, welches im folgenden Kapitel vorgestellt wird.

2.4. Soziale Innovation

Da Städte sich auch durch ihre sozialen Netzwerke auszeichnen, die kreative Lösungswege für vielfältige Problemstellung zu Tage bringen, wird das Konzept der SI häufig innerhalb der Stadtforschung angewendet. Unter SI werden dabei “*changes in social relations, involving new ways of doing, organising, framing and/or knowing*” (Haxeltine et al. 2016: 19) verstanden, wobei das innovative Element stark abhängig von den in einer Gesellschaft vorherrschende Praxen ist (vgl. Pel et al. 2020: 3). Eine variierende Begriffsbezeichnung, die innerhalb der Literatur gefunden werden kann, auf die dieselben definitorischen Aspekte zutreffen sind *grassroot innovations*⁹, welche bereits Eingang in die UST-Literatur in Verbindung mit sozio-technischen Analysen gefunden hat (vgl. Bulkeley et al. 2011: 32; Moore et al. 2014: 5). Ziel ist es, bestehende Hürden in den angegangenen Problemfeldern, die mittels bisher gängiger Praxen – aufgrund von *Lock-Ins* - nicht beseitigt werden konnten, zu überwinden, um „*Reale Utopien*“ (Brokow-Loga 2020: 77) zu schaffen (vgl. Moulaert/MacCallum/Hillier 2013: 17; Schmitt et al. 2017: 72). Dies ist vor dem Hintergrund des angestrebten gesellschaftlichen Wandels notwendig, um bestehende *Feedback-Loops* (vgl. 2.1.1) zu überwinden und eine gesellschaftliche Akzeptanz für die, ohne Zweifel notwendigen, technischen Innovationen zur Klimawandelanpassung und -abschwächung, zu schaffen (vgl. WBGU 2011a: 341). Gleichzeitig können SI einen entscheidenden Beitrag zu einem Suffizienzdenken leisten, da durch sie alte Denkmuster überwunden und damit einhergehende Vorurteile oder geistige Barrieren abgebaut werden können. Ein entscheidendes Charakteristikum SI ist deren multi-skalarer Bottom-Up Zugang, der auf eine erhöhte Partizipation und verbessertes Wohlbefinden setzt und so gesellschaftlichen Wandel voranbringt (vgl. Moulaert/MacCallum/Hillier 2013: 15f.). Die Vielzahl an sozialen Erfahrungen und Netzwerken machen Städte zu prädestinierten Orten für die Entstehung solcher sozialer Innovationen (vgl. Schneidewind 2018: 262). Zugleich ist Forschungsfeld für raumbezogene Wissenschaften von hoher Relevanz zur Hinterfragung technozentrischer Planungsansätze (vgl. Moulaert et al. 2005: 1969f.). Bekannte und vielfach erforschte SI im städtischen Kontext sind beispielsweise Urban Gardening, Repair-Cafes oder Car Sharing-Initiativen (vgl. Rabadjieva/Butzin 2020: 926). Erstere und zweitere tragen mitunter zu einer lebendigeren Nachbarschaft bei und können soziale Netzwerke entstehen lassen bzw. diese stärken, in denen neue Strategien und Problemlösungen erdacht und erprobt werden können (vgl. Nies/Ahaus 2021: 24).

⁹ Der Begriff wird genutzt, “[...] to describe networks of activists and organisations generating novel bottom-up solutions for sustainable development; solutions that respond to the local situation and the interests and values of the communities involved. In contrast to mainstream business greening, grassroots initiatives operate in civil society arenas and involve committed activists experimenting with social innovations as well as using greener technologies.” (Seyfang/Smith (2007: 585). Während manche Autor*innen die Einbindung von Aktivist*innen als Charakteristikum für solche Bewegungen benennen, ist für andere Autor*innen die Bottom-Up Struktur der jeweiligen Bewegung entscheidend (vgl. Haxeltine et al. (2018: 12); Kunnen et al. (2013: 293).

Aus Perspektive der MLP finden SI innerhalb der Nischenebene statt (vgl. Nevens et al. 2013: 114). Dennoch sind SI in ihrer Entstehung eng mit Veränderungen auf der Landscape-Ebene verbunden, da die sozialen Innovator*innen¹⁰ deren gesellschaftliche Auswirkungen erkennen und ihre transformativen Diskurse und Ideen dementsprechend mit diesen verknüpft sind, also über eine *transformative literacy* (vgl. 2.1.4) verfügen (vgl. Haxeltine et al. 2013: 8). Ist diese entsprechend ausgereift, kann sie auch dazu beitragen sozio-technische Systeme zu verändern (vgl. Edwards-Schachter/Wallace 2017: 73). Ein Vorteil der stärkeren Miteinbeziehung sozialer Bewegungen liegt darin, dass damit der Multilinearität und (sozialen) Komplexität transformativer Prozesse besser Rechnung getragen werden kann als durch technologiefixierte Ansätze, denen aufgrund ihres ökonomischen und managementbasierten Ursprungs eher ein lineares Verständnis sozialer Veränderungsprozesse zugrunde liegt. Damit technische Innovationen dabei helfen können das Ziel der Nachhaltigkeit in einem ausreichenden Ausmaß zu erreichen, argumentieren Haxeltine et al. (2018: 13), dass diese sich an der sozialen Dimension der Nachhaltigkeit orientieren sollten.

Eine Kombination der beiden theoretischen Konzepte der SI und der MLP findet in der Literatur mittlerweile ebenfalls statt (vgl. Haxeltine et al. 2013: 6; Nemes et al. 2021: 592). Dabei kann die MLP als übergeordneter Rahmen genutzt werden, um SI und deren Einfluss von und auf bestehende Policies auf der Regime-Ebene (vgl. Super et al. 2021: 1051) oder die Wirkung von dezentralen Nischeninnovationen auf eine überregionale Regimeebene zu analysieren (vgl. Peter 2021: 2f.). SI als Nischen können gut in kleinräumigen Umgebungen wirken und beobachtet werden. Aus diesem Grund wird im folgenden Kapitel kurz die Quartiersebene als optimale räumliche Einheit zur Erforschung vorgestellt.

2.5. Das Quartier als ideale Ebene zur Untersuchung von Transformationen

Trotz der häufigen Verwendung des Quartiersbegriffs fehlt für diesen, sowohl in der Transformationsforschung als auch in der Nachbarschaftsforschung, eine genaue Begriffsdefinition (vgl. Althaus 2018: 69; Deffner/Meisl 2013: 8; Schnur 2013: 18). Zumindest hinsichtlich offizieller Begriffsbezeichnungen wie Bezirk, Ortsteil, Stadtteil oder Distrikt kann jedoch eine Abgrenzung des innerhalb der deutschsprachigen Literatur genutzten Quartiersbegriffs gezogen werden: Während erstere durch administrative Grenzen festgelegte Räume bezeichnen, wird der Quartiersbegriff häufig genutzt, um sich auf einen Raum zu beziehen, der zum einen kleiner als diese ist, sich zum anderen aber auch über deren Grenzen erstrecken kann, da sich das Quartier als sozial konstruierter Raum über ein Containerverständnis des Raumbegriffs hinwegsetzt (vgl. Schnur 2014: 37). Gleichzeitig ist ein Raum gemeint, der größer ist, als planungsrechtlich festgelegte Wohngebietseinheiten was das

¹⁰ Als solche werden die Akteur*innen bezeichnet, die soziale Innovationen praktizieren und vorantreiben (vgl. Haxeltine et al. (2018: 14).

Vorhandensein institutioneller und kultureller Einrichtungen, Nahversorger*innen oder weitere Möglichkeiten zur Nutzungsmischung miteinschließt (vgl. Alisch 2002: 60; Neustart Schweiz 2013: 17ff.).

Da soziale Verflechtungen von subjektiven Empfindungen geprägt sind, kann argumentiert werden, dass eine genaue Definition des Quartiersbegriffs verunmöglicht wird (vgl. Bachmann et al. 2017: 1; Hellriegel/Schmitt Pacífico 2019: 23). Diese Unschärfe kann auch innerhalb der englischsprachigen Literatur beobachtet werden, in der für das Quartier der Begriff *neighborhood*, der - im Gegensatz zur deutschen Übersetzung - nicht nur die direkt baulich angrenzende Nachbarschaft, sondern weitläufigere soziale Verflechtungen innerhalb eines subjektiv empfundenen Gefüges miteinschließt (vgl. Althaus 2018: 35). Aufgrund dieser Verflechtungen kann durch die Betrachtung der Quartiersebene daher der sozialen Dimension der Nachhaltigkeit Rechnung getragen werden, da Projekte mit konkreten Interventionen dort in einem angemessenen räumlichen und zeitlichen Rahmen begleitet werden können (vgl. Rey et al. 2022: 82).

Bei dem Fokus auf lokale Besonderheiten dürfen in einer globalisierten Welt translokale Einflüsse aus (inter-) nationalen oder metropolitanen Kontexten laut Schnur (2013: 29) jedoch nicht vernachlässigt werden. Über die sozialen Beziehungen der Bewohner*innen hinaus spielen auch die Beziehungen und Assoziationen, die Quartiersbewohner*innen zu den physisch-baulichen Strukturen innerhalb eines Quartiers haben eine Rolle für die Lebensrealität im Quartier (vgl. Brocchi 2019a: 54). Städtische Quartiere eignen sich daher besonders als Analyserahmen urbaner Reallabore (vgl. 2.2.2), da sie weniger komplex als das System Stadt aufgebaut sind, aber die städtische Realität zu Genüge abgebildet wird, um wichtige Erkenntnisse für einen gesamtstädtischen Transformationsprozess zu sammeln (vgl. ebd.; Brocchi 2019b: 250). Dies liegt auch an der lokalen Verwurzelung und Identität sowie dem Problembewusstsein vor Ort, was die Quartiersebene zu einem idealen Betrachtungsrahmen macht, um Nischen- und Regimeakteur*innen zusammenzubringen, worin auch das steigende Interesse am Forschungsgegenstand des Quartiers begründet liegt (vgl. Abbildung 4) (vgl. Rey et al. 2022: 5). Dies impliziert die Annahme, dass gesellschaftliche Vorstellungen immer verhandelt werden müssen, was bedeutet, dass es sich beim Quartier immer auch um einen umkämpften Raum handelt (vgl. Deffner 2013: 93).

Dieses Aushandeln räumlicher Praktiken und die damit einhergehenden zu beobachtenden Machtverhältnisse erlauben letztendlich die Abstraktion von Beobachtungen über die Maßstabsebene des Quartiers hinaus (vgl. Franz/Strüver 2021b: 54). Daher kommen Moulaert et al. (2010) zu dem Schluss, dass „*Neighbourhoods [can] [sic!] Save the City*“ (Moulaert 2010: 4). Quartiere können als sozial konstruierte Orte von administrativer Seite wie der Stadtverwaltung oder anderen außenstehenden Institutionen wie den Medien positive oder negative Konnotationen erfahren (vgl.

Hellriegel/Schmitt Pacífico 2019: 23). Diese Außenwirkung hat einen Einfluss auf die Attraktivität von Immobilien, weshalb sowohl städtische, als auch Akteur*innen der Immobilienwirtschaft, daran interessiert sind, ein positives Image für Quartiere zu schaffen (vgl. Löbe/Sinning 2019: 58). Im Zuge der zu beobachtenden Reurbanisierung und der mit dem Ruf nach einer städtischen Nachhaltigkeits-transformation einhergehenden Paradigma einer hohen Dichte rücken bei der Entwicklung neuer Quartiere konsequenterweise urbane Brach- und Konversionsflächen in den Fokus der Stadtentwicklung (vgl. Rey et al. 2022: 4).

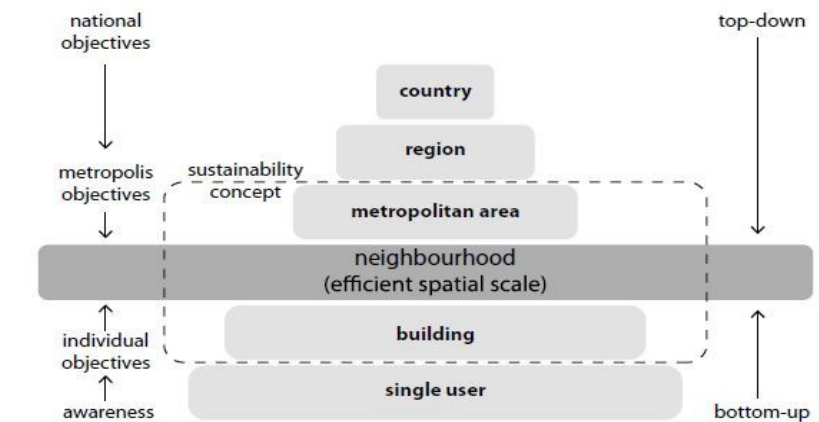


Abbildung 4: Die Nachbarschaftsebene als idealer Forschungsgegenstand für UST und SI (Rey et al. 2022: 82)

Nachdem die Quartiersebene als ideale räumliche Ebene zur Untersuchung von Transformationen eingeführt wurden, werden im folgenden Kapitel gemeinschaftliche Wohnprojekte definiert und deren Entstehungsgeschichte kurz dargelegt. Darauf aufbauend wird gezeigt, wie diese insbesondere auf der Quartiersebene wirken können.

2.6. Gemeinschaftliche Wohnprojekte

Gemeinschaftliche Wohnprojekte¹¹ werden in Deutschland „[...] über das selbstbestimmte und gemeinschaftliche Zusammenleben, über die Verbindung von Wohnen und bürgerschaftlichem Engagement, das in der Regel über das reine Wohnprojekt hinausgeht (Initiierung von nachbarschaftsübergreifenden Lebensformen)“ (BMVBS / BBSR 2009: 6) definiert. Sie sind eine Unterform von Baugruppen, unterscheiden sich dabei aber von Baugemeinschaften, bei denen sich zwar Käufer*innen zusammentun, um gemeinsam günstiger Grundstücke zu erwerben, die darüber hinaus aber keine gemeinschaftlichen Formen des Zusammenlebens anstreben (vgl. ebd.: 5). Ein bauliches Merkmal, das Wohnprojekte¹² von Baugruppen unterscheidet, sind individuelle Räumlichkeiten für jede*n Bewohner*in, die genügend Privatsphäre bieten, die um eine Vielzahl an gemeinschaftlich genutzten Flächen erweitert werden (vgl. Ache/Fedrowitz 2012: 1). Dies ist auf den wichtigsten Punkt zur Unterscheidung von Wohnprojekten von Baugruppen in der Literatur ist der Fokus auf die soziale

¹¹ In der englischsprachigen Literatur werden die Begriffe *co-housing* oder *cohousing* oft synonym verwendet. Allerdings schließen diese, je nach Autor*in auch andere Formen des gemeinschaftlichen Zusammenlebens mit ein (vgl. Czischke et al. (2020: 7); Lang et al. (2020: 11)). Für die im Folgenden vorgenommenen Betrachtungen wurden jedoch entsprechend nur diejenigen Charakterisierungen verwendet, die mit *cohousing* oder *co-housing* im Sinne von Wohnprojekten in Verbindung stehen.

¹² Da dieser Arbeit das Verständnis zugrunde liegt, dass der Gemeinschaftsaspekt per Definition zu Wohnprojekten gehört, wird im folgenden nur noch von Wohnprojekten gesprochen

Gemeinschaft: *“The generally adopted assumptions that focus on the social and political elements is that co-housing communities are intentional and inclusive, with a stress on some collectivity in everyday life”* (Droste 2015: 79). Ache/Fedrowitz (2012: 1) unterstreichen darüber hinaus die engere soziale Verbundenheit in Wohnprojekten gegenüber einer normalen Nachbarschaftsbeziehung, wodurch die architektonischen Besonderheiten der Häuser durch eine alltagspraktische Komponente erweitert werden und dementsprechend charakteristisch für Wohnprojekte ist.

Das erste Wohnprojekt geht auf eine Gruppe in Dänemark in den 1960er-Jahren zurück. Der Gründung lag die Idee zugrunde, dass nicht nur das Grundbedürfnis des Wohnens gestillt werden, sondern der Aspekt des gemeinschaftlichen Zusammenlebens im Mittelpunkt des Projekts stehen sollte (vgl. Brohmann/Gsell 2019: 44). Laut Boyer (2018: 35) verbreitete sich die Idee schnell in Europa und den USA. Aufgrund des gemeinsamen Ursprungs orientiert sich die Mehrheit der untersuchten Wohnprojekte an den folgenden Punkten und definiert sich über dieselben:

- “1. Participatory process: Future residents participate in the design and development of their community.*
- 2. Community-oriented design: Design encourages social interaction among neighbors.*
- 3. Common facilities: The community has common facilities accessed on a daily basis by residents, and these facilities serve as a supplement to private facilities.*
- 4. Resident management: Decisions about the community are made by residents.*
- 5. Non-hierarchical structure: Major decisions are made in an egalitarian fashion, often by consensus.*
- 6. Separate income sources: The community itself does not serve as a source of income to its members, and individual households are expected to earn income independently.”* (Boyer 2018: 35 nach McCamant/Durrett 1988)

Lietaert (2010) sieht diese Entwicklung als Reaktion auf symptomatische Probleme innerhalb westlicher Gesellschaften: *“Cohousing has helped people to recreate village-like communities in impersonal urban contexts”* (Lietaert 2010: 577). Dieses Bedürfnis entstand laut ihm aufgrund der zunehmenden Individualisierung der Arbeitsmärkte und dem Fokus auf wirtschaftliches Wachstum der westlichen Staaten, welche im Gegenzug dazu die Verbesserung von Lebensstandards der Bevölkerung sowie den Umweltschutz vernachlässigten. Diese neoliberalen Dynamiken hatten weiters eine zunehmende Vereinsamung der städtischen Bevölkerung zur Folge, worauf die SI der Wohnprojekt eine adäquate Antwort liefern konnte.

In Deutschland traten Baugruppen erstmals in den 1970er und 1980er-Jahren auf. Sie charakterisierten sich durch die den Zusammenschluss laienhafter Akteur*innen, die ohne die Hilfe professioneller Bauträger*innen versuchten günstigen, familiengerechten Wohnraum zu schaffen (vgl. BMVBS / BBSR 2009: 3). In den 1970er- und 80er-Jahren erstmals radikal neue Lebensentwürfe hinsichtlich der damals vorherrschenden klassischen Familienkonstellation von Mutter, Vater und Kindern im Einfamilienhaus auf (vgl. Ache/Fedrowitz 2012: 2). Die Städte Freiburg und Tübingen haben

Baugruppen in den 1990-ern erstmals als stadtplanerisches Instrument, mit entsprechender institutioneller Unterstützung, eingesetzt und in größerem Maßstab genutzt, um Konversionsflächen zu entwickeln und waren damit Vorreiterinnen in Deutschland. Zunächst wurden Baugruppen in der Branche als unprofessionell angesehen, weshalb diese Probleme mit der Kreditvergabe von Banken hatten. Dies änderte sich mit der Veröffentlichung einer Broschüre durch das Land Baden-Württemberg, welche einen Leitfaden für die Nutzung von Baugruppen als Impulsgeber für Stadtentwicklungsgebiete beinhaltete. In der Folge wurden Baugruppen von Kommunen deutschlandweit als städtische Entwicklungsinstrumente anerkannt. (Vgl. BMVBS / BBSR 2009: 4) Heute gibt es in Deutschland eine Vielzahl verschiedener Projekte, die sich hauptsächlich in urbanen Ballungsräumen wiederfinden, was sie von Öko-Dörfern unterscheidet, die eher im ländlichen Raum zu finden sind, was auf den Wunsch des Auslebens moderner Lebensstile in Verbindung mit dem Wunsch nach einer größeren Gemeinschaft schließen lässt (vgl. Ache/Fedrowitz 2012: 2f.; Lietaert 2010: 577). Dabei ist eine stetige Zunahme an Wohnprojekten zu verzeichnen, woraus deren wachsende strategische Bedeutung für Stadtplanungen und Politik resultiert (vgl. Voß 2021: 78).

Aus dieser Zunahme lässt sich jedoch zugleich ableiten, dass es einen Mangel an bezahlbarem Wohnraum in den Ballungsräumen in Deutschland gibt, was auch an der Abkehr der Politik von der privaten Wohnbauförderung begründet liegt (vgl. Droste 2015: 79; Voß 2021: 71). Insofern können Wohnprojekte als soziale Bewegungen entgegen der kontemporären, marktgetriebenen Stadtentwicklungsdynamiken gesehen werden (vgl. Hagbert 2019: 198). Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Wohnen in einem Wohnprojekt ausschließlich Mittel zum Zweck ist. Vielmehr kann darauf geschlossen werden, dass der Wunsch nach der Anonymität der Großstadt zunehmend einem Bedürfnis nach nachbarschaftlicher Gemeinschaft, auf deren Hilfe man zählen kann, weicht (vgl. Voß 2021: 71). Zudem kann festgestellt werden, dass es ein zunehmend idealistisches Bestreben nach einer Verringerung des ökologischen Fußabdrucks im alltäglichen Leben und nach einer Verbesserung des sozialen Zusammenhalts innerhalb der Gesellschaft gibt:

“Following the charters and declarations published by co-housing networks, the initiatives can be interpreted as a concrete response to what in many European cities is the objective of urban policy: social cohesion, care for an aging population, local identities under globalization, healthy and child-friendly environments, locally based responsible economy, energy transition, and participation in urban development. Co-housing projects attempt to bring into practice a discourse of diversity, solidarity and inclusion, rather than of homogeneity and exclusion.” (Tummers 2015: 65f.)

Vor allem der Fokus auf sozialen Zusammenhalt, Bezahlbarkeit und ökologische Nachhaltigkeit unterscheidet jüngere dabei von länger bestehenden Projekten, deren Kernthema Autonomie war (vgl. Czischke et al. 2020: 1). Allerdings sind Wohnprojekte trotz der Vielzahl an Initiativen noch immer die Ausnahme in der städtischen Realität und weit davon entfernt die Regel zu werden (vgl. Schmitt et al. 2019: 124). Aus diesem Grund sind sie selbst in denjenigen Städten, die als Hochburgen für

Wohnprojekte gelten, definitiv als Nischenphänomene einzuordnen (vgl. Droste 2015: 80; Pätzold/Abt 2019: 227). Bezugnehmend auf Geels/Schot (2010: 85f.) sind Wohnprojekte also von einer lokalen Nische in Dänemark durch ihr Aufkommen in einer Vielzahl von Ländern zu einer globalen Nische geworden (vgl. 2.3). Sie agieren dabei auf dem Wohnungsmarkt neben anderen Nischeninnovationen wie *Tiny Houses* (vgl. Huber 2017: 66).

Nachdem Wohnprojekte zunächst definiert und von Baugruppen und -gemeinschaften abgegrenzt wurden sowie ein kurzer historischer Überblick über ihre Entstehung gegeben wurde, wird im folgenden Unterkapitel auf die Rolle der unterschiedlichen Alltagspraxen im Vergleich zu regulären Wohnentwürfen und deren innovative bzw. transformative Elemente eingegangen. Wie deutlich werden wird, hängen diese unmittelbar mit den sechs zuvor präsentierten Charakteristika zusammen.

2.6.1. Wohnprojekte als Akteure des Wandels

In Wohnprojekten werden eine Vielzahl von Alltagspraxen durch den Gemeinschaftsaspekt neu verhandelt und angegangen. Dies beginnt bereits während des Planungsprozesses. Dadurch, dass hinter dem betreffenden Projekt kein*e Investor*in steht (für eine möglichen Finanzierungsform vgl. 2.6.2), ist der Planungshorizont sehr viel weitreichender als bei gewöhnlichen Bauvorhaben, bei denen die Gewinnmaximierung nach deren Realisierung und Verkauf an die neuen Eigentümer*innen im Vordergrund steht. Dies ist bei Wohnprojekten nicht der Fall, weshalb energieeffizientere und ökologischere Bauweisen sowie energiesparende Maßnahmen eher umgesetzt werden (vgl. Müller 2015: 393). Zusätzlich ist festzustellen, dass Menschen, die sich mit dem Konzept von Wohnprojekten beschäftigen, in hohem Maße interessiert an nachhaltigen Lebensstilen sind (vgl. Ache/Fedrowitz 2012: 6; Brocchi 2019a: 16; Hagbert 2019: 191; Leitner/Littig 2018: 120). Als Beispiele für energieeffiziente Baumaßnahmen werden unter anderem Regenwassersammlung und Grauwassernutzung hohe energetische Standards und Photovoltaikanlagen genannt, weshalb Wohnprojekte auch als Treiber der Energiewende gesehen werden (vgl. Hagbert 2019: 192; Littig/Leitner 2017: 165f.; Seyfang/Smith 2007: 588).

Wie der erste Punkt der weiter oben aufgeführten Charta zeigt, kann bereits der Planungsprozess an sich in hohem Maße partizipativ vonstattengehen. Die partizipative Planung geht allerdings mit einem hohen Zeitaufwand einher, der bereits einsetzt, bevor die Umsetzung des Projekts sicher ist (vgl. Voß 2021: 73). Dementsprechend viel Hingabe der zukünftigen Bewohner*innen braucht das Projekt schon zu dessen Beginn. Daher ist die Einbeziehung von Expert*innen schon in der Bauphase sinnvoll, um die Planung nicht länger als notwendig in die Länge zu ziehen, was neben finanziellen Hürden und dem Fehlen geeigneter Grundstücke ein Hauptgrund für das Scheitern von Projekten bzw. eine skeptische Haltung der Kommune gegenüber diesen sein kann (vgl. Helfrich et al. 2021: 46; Pätzold/Abt 2019: 228). Für die zukünftigen Bewohner*innen bedeutet dies jedoch auch, dass ihre

Wünsche in einem hohen Maße berücksichtigt werden können. Zudem kann beim Bau die Anpassung an sich ändernde Lebensumstände berücksichtigt werden, weshalb Wohnprojekte einen Beitrag zur Anpassung von Städten an den demografischen Wandel leisten können (vgl. Droste 2015: 81). Gegenüber der Unsicherheit des Erfolges eines Projekts liegen die Vorteile für Kommunen durch die Ansiedlung von Wohnprojekten darin, dass diese aufgrund ihrer durchmischten Sozialstruktur und ihrem Interesse für Fragen der Lebensqualität, das nicht an der eigenen Grundstücksgrenze endet, einen positiven Effekt auf das umgebende Quartier haben (vgl. Ache/Fedrowitz 2012: 400; Droste 2015: 89). Zudem kann die Kommune durch sie auf günstigen Wohnraum verweisen (vgl. Pätzold/Abt 2019: 230). Die Kommunen verfügen daher über die Möglichkeit, Wohnprojekte im Rahmen von Ausschreibungen von Baufeldern zu bevorzugen, was in der Praxis zunehmend geschieht (vgl. ebd.: 232).

Nach Beendigung des (Um-)Bauvorhabens können Gemeinschaftsräume und -gärten genutzt werden, was den individuellen Platz- und Ressourcenverbrauch gegenüber klassischen Wohnentwürfen verringert und die Wohnkosten senkt (vgl. Amann 2020: 240). Mit deren Nutzung geht der Aufbau einer geteilten Infrastruktur, von Nutzung gemeinsamer Waschmaschinen oder anderer alltäglicher Gebrauchsgegenstände über gemeinsame Mobilitätslösungen wie Car-Sharing (vgl. Lietaert 2010: 580), einher. Diese führen bei den Bewohner*innen in Verbindung mit dem sozialen Netzwerk zu einer höheren zeitlichen Flexibilität und potenziell nachhaltigeren Nutzungsformen bezüglich ihrer Alltagsgestaltung, wodurch der individuelle Konsum und damit auch dessen negativen Umwelteinflüsse abnehmen (vgl. Leitner/Littig 2018: 118f.; Lietaert 2010: 578; Littig/Leitner 2017: 164). Ein vielfach genanntes Beispiel dafür ist das Kochen, welches in manchen Wohnprojekten abwechselnd für einen Teil der Gruppe oder die ganze Gruppe vorgenommen wird, was im Umkehrschluss bedeutet, dass an den restlichen Tagen keine Zeit fürs Kochen aufgewendet werden muss (vgl. Leitner/Littig 2018: 116; Lietaert 2010: 579; Wynne/Riedy 2018: 27f.). Dies kann dazu führen, dass den Bewohner*innen mehr Zeit bleibt, um sich kulturell oder politisch zu engagieren (vgl. Beck 2020: 81). Zusätzlich bieten die gemeinschaftlich genutzten Flächen eine Vielzahl an Möglichkeiten, für soziale Aktivitäten, die die Gemeinschaft zu stärken, womit auch dem dritten Punkt der oben präsentierten Charta Rechnung getragen wird. Diese können empirisch belegbar zu einer Erhöhung der sozialen Kontakte führen (vgl. Leitner/Littig 2018: 122). Des Weiteren verfügen viele Wohnprojekte über zusätzliche Räume, die von Unternehmen dauerhaft (vgl. Lietaert 2010: 578) oder von Initiativen aus dem Quartier unregelmäßig angemietet werden können, wodurch mit der strikten Trennung privater und öffentlicher Bereiche, wie sie beispielsweise in Einfamilienhausgegenden vorherrscht, aktiv gebrochen wird (vgl. Bachmann et al. 2017: 1; Tummers 2015: 75).

Insofern können Wohnprojekte als Anzeichen eines Wertewandels hin zu einer postmateriellen Gesellschaft gewertet werden, in der Zeit für Familie und Freunde oder Ehrenamt über Karriere und Konsum gestellt werden (vgl. Hagbert 2019: 196). In der Sprache der Transformationsforschung geht es dabei also um das Erreichen einer doppelten Entkopplung (vgl. 2.1.1), welche durch eine SI in Form des neuen Denkens von Wohnen als Alltagspraxis ermöglicht wird. Leitner/Littig (2018: 123f.) stellen dahingehend fest, dass individuelle Lebensstile durch einen Einzug in ein Wohnprojekt grundlegend transformiert werden. Gleichzeitig kann die zunehmende Anzahl an Wohnprojekten als Kritik an der gegenwärtigen Stadtentwicklung gesehen werden, in der Bürger*innen eher die Rolle von Konsument*innen als Akteur*innen zugeschrieben wird. Die dargestellten Praxen der Bewohner*innen von Wohnprojekten können zudem dahingehend interpretiert werden, dass diese tatsächlich Verantwortung übernehmen und einen individuellen Beitrag zu einem Wertewandel leisten wollen, indem sie potenziellen Lösungswege für dieselbe aufzeigen und durch ihre Alltagspraxen gleichzeitig vorherrschende institutionelle Vorstellungen hinterfragen und herausfordern (vgl. Eckhardt/Brokow-Loga 2020: 20; Hagbert 2019: 188ff.). Daraus kann eine Notwendigkeit zur Schaffung geeigneter Instrumente zur Unterstützung von Wohnprojekten abgeleitet werden:

„Die Wohnungsfrage in die eigene Hand zu nehmen kann als ein Aspekt der notwendigen sozial-ökologischen Transformation und einer Solidarischen Ökonomie im Sinne einer umfassenden Demokratisierung von Wirtschaft und Gesellschaft verstanden werden. Insofern ist die öffentliche Hand gefragt, solche Bauvorhaben zu unterstützen.“ (Voß 2021: 78)

Insgesamt können also sowohl die ökologische, die soziale als auch die ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit in mehrfacher Hinsicht durch Wohnprojekte bedient werden (vgl. Tummers 2015: 66).

Diese Möglichkeiten bedeuten allerdings auch, dass viel Zeit für die Aufrechterhaltung der Strukturen investiert werden muss, womit der vierte und fünfte Punkt der Charta besprochen werden. Mit zunehmender Haushaltsgröße steigt die Anzahl potenziell unterschiedlicher Ansichten und damit das potenzielle Konfliktpotenzial bei der Entscheidungsfindung. Sich verfestigende zwischenmenschliche Dynamiken können diese zusätzlich erschweren. Essenziell für ein funktionierendes soziales Gefüge sind dabei generell eine funktionierende Selbst- und Fremdwahrnehmung. Dies kann mit dem Einzug eine neue Erfahrung für die Bewohner*innen darstellen, da solche Prozesse in konkurrenzbaasierten Gesellschaften, wie in der Marktwirtschaft, nicht selbstverständlich sind. Aus diesem Grund hört die externe Beratung vieler Wohnprojekte nicht mit der Fertigstellung des Bauprozesses auf, sondern gehört auch zum Leben im Wohnprojekt dazu (vgl. Voß 2021: 76).

Zudem muss betont werden, dass die genannten Potenziale und Ansprüche nicht automatisch in nachhaltigeren Alltagspraxen münden. Eine Studie an einem Wohnprojekt in Wien, für die Bewohner*innen ihre Gewohnheiten vor und nach dem Einzug ins Wohnprojekt dokumentierten, zeigte, dass der soziale Austausch mit der Nachbarschaft stark anstieg und Zeiteinsparungen im Alltag erzielt werden

konnten, allerdings konnten dabei teilweise keine signifikanten Veränderungen bezüglich gendersensibler Themen, wie der Aufteilung von Care-Arbeit, und der Reduktion des individuellen CO₂-Fußabdrucks festgestellt werden. Zwar konnte ein Rückgang des individuellen Energieverbrauchs und der Nutzung des MIV verzeichnet werden, gleichzeitig verdreifachte sich die Anzahl der verursachten CO₂-Emissionen durch Flugreisen. (Vgl. Leitner/Littig 2018: 119) Demzufolge sind auch umweltbewusste Bewohner*innen von Wohnprojekten nicht vor Rebound-Effekten (vgl. 2.1.1) sicher. Allerdings lagen die Emissionen der Bewohner*innen schon vor dem Einzug jeweils unter dem österreichischen Durchschnitt, was wiederum für das Bewusstsein für Nachhaltigkeitsthemen der Bewohner*innen spricht (vgl. ebd.). Dies kann jedoch auch mit der sozialen Zusammensetzung von Wohnprojekten zusammenhängen, welche einen weiteren Kritikpunkt bietet. Wohnprojekte neigen vor allem in jüngerer Vergangenheit dazu, ein Sammelbecken von Angehörigen der (oberen) Mittelschicht zu sein (vgl. Droste 2015: 80; Lietaert 2010: 580; Tummers 2015: 65f.). Diese Beobachtung steht ganz im Einklang mit dem Wunsch nach urbanen Lebensstilen und dem sozialen Kapital zur Auseinandersetzung mit diversen Nachhaltigkeitsdebatten (vgl. Hannemann 2018: 2926f.). Eine zusätzliche Hürde für ökonomisch schwächere Personen besteht in dem Anspruch an ökologische Bauweisen oder Barrierefreiheit, die den Bau zusätzlich zum hohen Bodenpreisniveau in städtischen Lagen, entsprechend verteuern. Diese Problematik steht im Gegensatz zum teilweise formulierten Anspruch an soziale Gerechtigkeit. Manche Wohnprojekte sind sich diesem Widerspruch bewusst und versuchen gezielt Wohneinheiten unterhalb des Mietenspiegels oder für Geflüchtete anzubieten, um eine soziale Durchmischung zu ermöglichen (vgl. umBAU² Turley o. J.b).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Wohnprojekte als Versuche realer Utopien verstanden werden können, in denen gezeigt wird, dass ein anderes Leben und „[e]ine andere Stadt“ (Brokow-Loga 2020: 77) möglich ist und dass deren Bewohner*innen demnach eine *transformative literacy* zugeschrieben werden kann (vgl. Schneidewind 2018: 38; Tummers 2015: 66 nach Lejeune 2009). Dabei kann das Zusammenleben in Wohnprojekten insbesondere durch ihre Organisationsform, ihren partizipativen Charakter und die Abwesenheit von Hierarchien sowie ihren Fokus auf soziale Praxen als SI definiert werden können (vgl. Hacke et al. 2019: 233; Leitner/Littig 2018: 116). Diese ermöglichen es, ökologische Technologien in einem Maß anzuwenden, dass über gesetzliche Vorgaben hinausgeht (vgl. Tummers 2015: 64). Die Anwendung dieser Technologien sowie die architektonische Ausgestaltung der physischen Baustruktur machen Wohnprojekte gleichzeitig zu sozio-technischen Artefakten (vgl. Détienne et al. 2019: 75). Darüber hinaus ist das Nischenverständnis innerhalb der Studien zu SI (vgl. 2.4) mit demjenigen, welches innerhalb der MLP (vgl. 2.3) kompatibel (vgl. Boyer 2018; Martin/Upham 2016). Innerhalb dieser können Wohnprojekte folglich als „Akteure des Wandels“ (Heyen et al. 2018: 12) auf der Nischenebene angesehen werden, denen durchaus eine gewisse

Radikalität innewohnt (Hagbert 2019: 197; vgl. Kropp 2017: 200). Demnach können sie USTs durch gesellschaftlichen Wandel vorantreiben (vgl. Chatterton 2016: 405; Tummers 2015: 66 nach Lejeune 2009). Hagbert (2019: 197) identifiziert hierfür den „*saving by sharing*“ Ansatz, der

1. eine gerechtere Ressourcenverteilung und eine geringere -nutzung vorantreiben kann,
2. durch die gemeinschaftliche Nutzung nachhaltiger Energiesysteme und ein damit einhergehendes höheres Verantwortungsbewusstsein und eine Selbstermächtigung ermöglicht. Dadurch kann potenziell Druck auf die Regime-Ebene ausgeübt werden, wodurch die Verantwortung für klimagerechtes Handeln nicht nur auf die individuelle Ebene verlagert wird und
3. es durch gemeinschaftsbildende Tätigkeiten erreichen kann, dass Wohnprojekt über sich hinaus wirken. Das kann dazu führen, dass sich auf der Quartiersebene mehr Individuen mit den eigenen Praxen auseinandersetzen.

Zudem können das enge soziale Netz innerhalb des Wohnprojekts sowie die Möglichkeit zu dessen Erweiterung, beispielsweise durch Veranstaltungsräume, die Formierung von Bürger*inneninitiativen oder partizipativen Prozessen unterstützen (vgl. Müller 2015: 394). Auch so kann der Druck auf die Regime-Ebene bezüglich nachhaltigerer Handlungsweisen gesteigert werden. Der positive Einfluss auf die Quartiersebene steigt dabei mit Anzahl oder Größe der vorhandenen Wohnprojekte (vgl. Pätzold/Abt 2019: 233).

Nachdem Wohnprojekte definiert und von Baugemeinschaften abgegrenzt wurden, wurden in diesem Kapitel ihre Vorteile für Kommune und Quartier dargelegt. Dabei konnte gezeigt werden, dass sie im besten Fall alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bedienen. Dabei wurden allerdings auch potenzielle Hindernisse identifiziert. Anschließend wurde dargestellt, dass Wohnprojekte sich durch ihr Nischendasein und ihrer Rolle als SI als Forschungsobjekte hinsichtlich ihres Beitrages zu USTs eignen. Im folgenden Unterkapitel wird eine besondere Organisationsform von Wohnprojekten erläutert, die ebenfalls als SI zu verstehen ist.

2.6.2. Das Mietshäuser Syndikat

Wohnprojekte können in vielerlei Rechtsformen organisiert sein. Eine dieser Organisationsformen ist die Mitgliedschaft im sogenannten Mietshäuser Syndikat (MHS). Das MHS wurde 1992 in Freiburg gegründet und erfüllt zweierlei Funktionen, die Kollektivierung der Immobilien und die Möglichkeit zur bundesweiten Vernetzung von Wohnprojekten (vgl. Horlitz 2021: 115). Erstere garantiert, dass der neu geschaffene Wohnraum dauerhaft bestehen bleibt, da die Wahl dieser Rechtsform zur Folge hat, dass kein Gewinn durch Weiterverkauf individueller Wohneinheiten erzielt werden kann (vgl. Helfrich et al. 2021: 50f.; Stellmacher/Brecht 2017: 335). Mit zunehmender Anzahl an Projekten wird somit dem herkömmlichen Wohnungsmarkt die „Ware“ Wohnraum entzogen. Dies wird durch „[...]

eine sehr spezifische rechtlich-organisatorische Struktur [...]“ (Horlitz 2021: 115) ermöglicht, durch die *Hausbesitz GmbH* gegründet wird, an der sowohl die Bewohner*innen als auch die Mietshäuser Syndikats GmbH als Gesellschafter*innen beteiligt sind (vgl. Abbildung 5). Letztere setzt sich aus mittlerweile 170 Wohnprojekten zusammen und hat ein Vetorecht, wodurch die dauerhafte Vergesellschaftung der Immobilien- und Grundstückswerte der Projekte garantiert wird (vgl. ebd.: 115f.; Mietshäuser Syndikat 2021b). Gleichzeitig können die einzelnen Wohnprojekte selbstbestimmt die Satzungen und Organisation ihres gemeinschaftlichen Zusammenlebens bestimmen (vgl. Hellriegel/Schmitt Pacífico 2019: 69).

Die Finanzierung der Mitglieder des Vereins wird in Form von Direktkrediten ermöglicht, welche jeweils von den Mitgliedern der einzelnen Projekte eingeworben werden (vgl. Voß 2021: 77). Die Geldbeschaffung über solche Mikrokredite ist in der Regel billiger, als große Bankkredite aufzunehmen, was sich in dauerhaft niedrigen Mieten widerspiegelt. Banken können diese Direktkredite auch als Eigenkapital anerkennen, wodurch es den Bewohner*innen des Projekts ermöglicht wird, bei Bedarf zusätzliche Darlehen aufzunehmen. (Vgl. Mietshäuser Syndikat 2021a) Darüber hinaus wird von den Bewohner*innen der einzelnen Projekte ein Solidarbeitrag an den Verein gezahlt, der langfristig dazu führt, dass nach der Abbezahlung der Kredite zur Finanzierung des Bauvorhabens mit der eingenommenen Miete keine Gewinne erzielt werden. Der Verein kann auf diese Weise neu entstehende Wohnprojekte unterstützen und das Netzwerk dadurch stetig erweitern (vgl. Mietshäuser Syndikat 2021c). Auf diese Weise können sich auch Menschen, die nicht über die finanziellen Ressourcen verfügen, um am normalen Grundstücksmarkt tätig zu werden, die Schaffung bezahlbaren Wohnraums in die eigene Hand nehmen (vgl. Holm/Laimer 2021: 140). Das zweite Ziel des MHS ist die Schaffung eines Netzwerks für verschiedenen Wohnprojektsinitiativen in Deutschland. Über diese kann ein Erfahrungsaustausch zwischen den verschiedenen Projekten stattfinden (vgl. Helfrich et al. 2021: 50f.). Weiterhin kann durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und organisiertes Auftreten die Möglichkeit entstehen, verschiedene Akteur*innen auf dem Wohnungsmarkt zu erreichen, wodurch letztendlich Druck auf maßgeblich Institutionen ausgeübt werden kann (vgl. Gusenbauer et al. 2021: 16).

Das MHS stellt durch seine Organisationsform und die Verbindung der Wohnprojekte also eine SI dar, die sich aus dem Nischendasein in Freiburg bundesweit verbreitet hat. Durch die Solidarität der Projekte untereinander können weitere reale Utopien in der Form von entstehen. Im folgenden Kapitel werden die betrachteten Mannheimer Konversionsflächen eingeführt, auf denen größtenteils MHS-Projekte gebaut haben. Die Organisationsform spielt eine wichtige Rolle im untersuchten Fallbeispiel. Um diese zu beleuchten, wird im folgenden Kapitel weiterhin der analytische Rahmen vorgestellt, anhand dessen die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit erzielt wurden.

3. Analytischer Rahmen

Nachdem die grundlegenden Theorien und Begriffe dieser Arbeit in Kapitel 2 definiert wurden, wird der verwendete Analyserahmen zur Beantwortung der Forschungsfragen vorgestellt. Zunächst wird dafür eine Einordnung der Analysegebiete vorgenommen. Diese werden dann in Verbindung mit den zuvor erläuterten theoretischen Überlegungen gebracht, bevor die Wahl der Methode zur Analyse der Planungsdokumente sowie das Vorgehen zur Bildung des Kategoriensystems erläutert und anschließend auf die Auswahl der zu analysierenden Planungsdokumente eingegangen wird. Danach wird die Wahl der Art der Interviewführung und deren Vorgehensweise erläutert. Abschließend wird erklärt, wie bei der Auswahl der Interviewpartner*innen vorgegangen wurde. Eine schematische Übersicht des analytischen Rahmens ist in Abbildung 5 dargestellt.

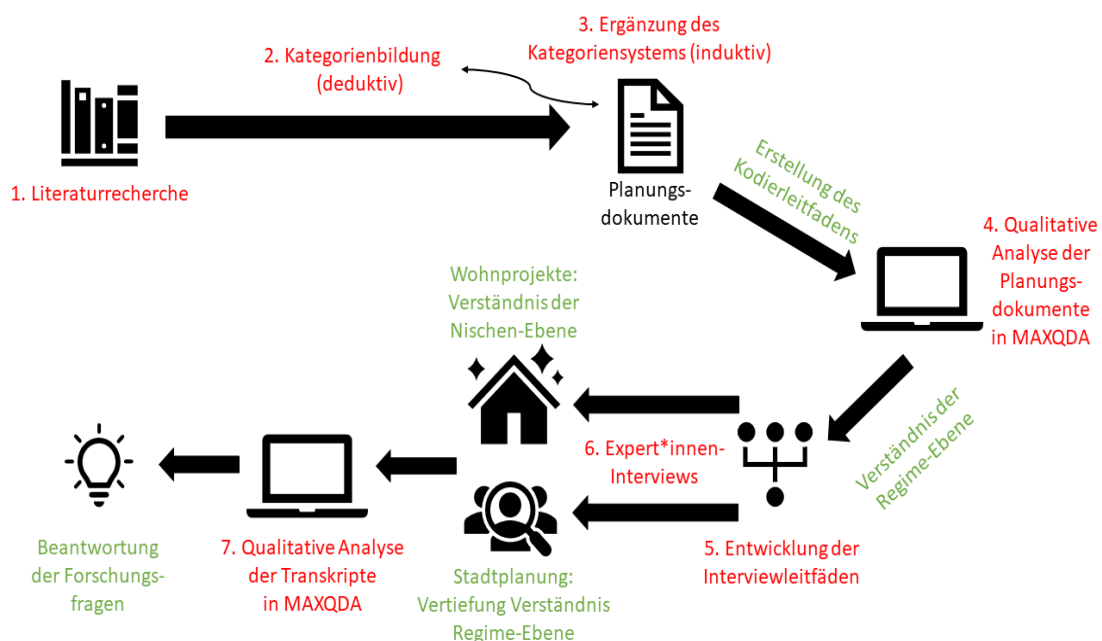


Abbildung 5: Schematische Darstellung des Forschungsdesigns. Die unterschiedlichen Vorgehensschritte sind in rot, die jeweiligen Meilensteine in grün dargestellt. Aufbauend auf der Literaturrecherche aus Kapitel 2 wurden ein Kodierleitfaden erstellt, mit dem Planungsdokumente und Transkripte der Expert*inneninterviews analysiert wurden. Die deduktiven Kategorien wurden nach Sichtung eines Teil des Materials um induktive Kategorien ergänzt. Nach der Auswertung aller Dokumente und Transkripte wurden die gesammelten Ergebnisse diskutiert, um anschließend die Forschungsfrage zu beantworten (eigene Darstellung)

3.1. Einordnung des Analysegebiets

Der empirische Teil der Arbeit setzt sich mit den Entwicklungen der Konversionsflächen der Stadt Mannheim auseinander, welche in diesem Unterkapitel eingeführt werden. Zunächst erfolgt eine allgemeine Vorstellung der Stadt, inklusive jüngerer Entwicklungspfade und struktureller Herausforderungen.

3.1.1. Geografische Lage und städtische Entwicklungen Mannheims

Die Stadt Mannheim liegt im Norden Baden-Württembergs im Dreiländereck. Linksrheinisch grenzt Rheinland-Pfalz, im Norden und Osten der Stadt Hessen an (vgl. Abbildung 7). Da Mannheim, im

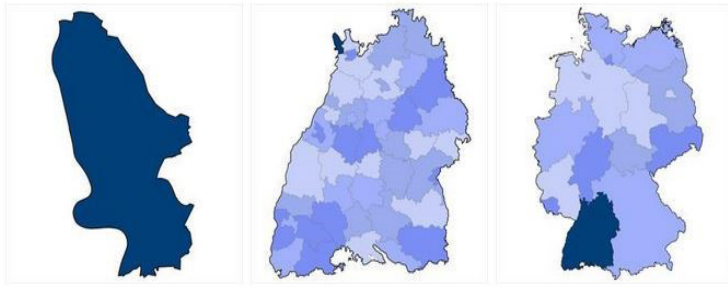


Abbildung 6: Umriss der Stadt Mannheim, Lage im Bundesland Baden-Württemberg und dessen Lage im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (v.l.n.r.) (Stadt Mannheim 2021b)

Gegensatz zu vielen anderen Großstädten, bei der Gebietsreform des Landes Baden-Württemberg keine Gebietszuwächse verzeichnen konnte, macht sie diese Randlage zur „Stadt ohne Raum“ (Haasis 1990: 68). Darüber hinaus verzeichnete die damalige Industriestadt Mannheim in den letzten Jahrzehnten

des 20. Jahrhunderts trotz wirtschaftlich guter Voraussetzungen starke Bevölkerungsverluste, die laut Haasis (1990: 33ff.) vor allem auf Umwelt- und Luftverschmutzung sowie ein Bekanntheitsdefizit im überregionalen und bundesweiten Kontext zurückzuführen waren. Diese Abwertung machte sich anhand relativ niedriger Baulandpreise bemerkbar. Seit der Jahrtausendwende befindet sich die Stadt im Wandel von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsmetropole, womit veränderte Ansprüche an das Wohnen in Form einer Berücksichtigung stark ausdifferenzierter Lebensentwürfe einhergingen. Diese Dynamik schlug sich allerdings noch nicht auf die Preisentwicklungen auf dem Wohnungsmarkt nieder, was auf einen Mangel an qualitativ hochwertigem Wohnraum zurückzuführen war. (Vgl. Stadt Mannheim 2010: 23) Einhergehend mit dem anvisierten Wandel zur Dienstleistungsmetropole wurde das Ziel formuliert „attraktive Wohnangebote für Haushalte mit mittleren und höheren Einkommen, insbesondere in Form von Wohneigentum“ (Stadt Mannheim 2015: 10) zu schaffen. Dass die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt stieg, zeigt eine Steigerung des Mietspiegels von 7,2 % zwischen 2012 und 2014, wobei die Preise dabei noch immer unter vielen anderen Städten in der Region lagen (vgl. ebd.: 28). Die Stadt hat eine Gesamtfläche von 145 km², von denen 60,5 km² (41,7 %) Siedlungsflächen sind, während 23,9 km² (16,5 %) auf Verkehrsflächen entfallen (vgl. Stadt Mannheim 2021b). Der hohe Verbauungsgrad führt entsprechend zu vielfältigen Nutzungskonflikten, weshalb der Zugewinn der Konversionsflächen, die 3,5 % der Stadtfläche ausmachen, von besonderer Bedeutung für die Stadt ist (vgl. Stadt Mannheim o. J.: 1).

Für vier dieser Flächen (Franklin, Hammonds¹³, Spinelli, Turley) wurde 2015 insgesamt ein Potenzial von 4350 potenziellen Wohnungen ermittelt, was die verfügbaren Potenziale im gesamten restlichen Stadtgebiet übersteigt. Zunächst stellte das Freiwerden der Konversionsflächen die Stadt jedoch vor Probleme, da aufgrund der damaligen Situation auf den Immobilienmärkten, kurz nach der Finanzkrise von 2008, die Gefahr bestand, dass die neuen Flächen keine ausreichende Nachfrage von Investor*innen erfahren würden. Diese Befürchtung erwies sich als unbegründet, die Nachfrage nach

¹³ Hammonds wurde der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BimA) letztlich nicht von der Stadt abgekauft. Zudem sind dort noch keine Wohnprojekte entstanden, weshalb die Fläche im weiteren Verlauf der Arbeit keine Rolle spielt.

Wohnungen in Mannheim stieg. (Vgl. Stadt Mannheim 2015: 45f.) Heute wird auch in Mannheim der Wohnraum knapp, weshalb das identifizierte Flächenpotenzial auf den Konversionsflächen hauptsächlich zum Ausbau des Wohnraumangebots genutzt wird. (Vgl. Stadt Mannheim 2017a). Neben klassischen Investor*innen haben auch verschiedene Wohnprojektsinitiativen Grundstücke auf den Konversionsflächen erworben. Diese werden im folgenden Unterkapiteln zusammen mit den jeweiligen Konversionsflächen eingeführt.

3.1.2. Konversionsfläche Turley



Abbildung 7: Übersicht der Konversionsflächen im Mannheimer Stadtgebiet, die rot eingekreisten Flächen sind Gegenstand dieser Arbeit, der schwarze Kreis markiert die Innenstadt (Stadt Mannheim, eigene Bearbeitung)

Turley war die erste Fläche, die die Stadt Mannheim von der BimA erwarb. Die Konversionsfläche im Bezirk Neckarstadt-Ost wurde bereits 2007 vom US-Militär geräumt und an die BimA übergeben. Diese verkaufte der neu gegründeten MWSP das Gelände im Jahr 2012, womit der Grundstein für den Konversionsprozess gelegt wurde (vgl. Stadt Mannheim 2021c). Dort soll bis 2023 das Quartier Turley in innerstädtischer Lage mit 12,7 ha entwickelt werden (vgl. MWSP 2021b). Heute existieren dort drei Wohnprojekte, **umBAU² Turley**, **SWK** und **13ha Freiheit**, die jeweils Mitglieder des MHS (vgl. 2.6.2) sind. Die Stadt Mannheim bezeichnete das neu entstehende Quartier zu Beginn des Konversionsprozesses deshalb auch als „*Experimentierfeld für neue Formen des Zusammenlebens und sozialen Miteinanders*“ (Stadt Mannheim 2012b: 80).

Turley ist die am nächsten an der Innenstadt gelegene Fläche und infrastrukturell gut an diese angebunden (vgl. Abbildung 7) (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 41). Sie verfügt zudem über eine historische Gebäudesubstanz in Form von Altbauten mit Sandsteinfassade, die sich merklich von der Bebauung der umgebenden Stadtteile abhebt und in deren Mitte eine große Freifläche liegt (vgl. Abbildungen 8 und 9). Darüber hinaus existierte für Turley bereits ein Bebauungsplan, der allerdings im Zuge der Konversion neu aufgestellt wurde (vgl. MWSP 2021b).



Abbildung 8: Eingangsbereich des Turley-Areals über die Grenadierstraße (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 9: Blick über den ehemaligen Appellplatz mit historischer Bausubstanz. Die Kräne im Hintergrund errichten die letzten Immobilien auf den Baufeldern IV & V (Quelle: eigene Aufnahme)

Als Entwicklungspotenzial für Turley wurde eine „[h]ochwertige, urbane Mischung aus besonderem Wohnen, innovativem Arbeiten und Forschen, Gemeinbedarf, Stadtteilkultur“ (Stadt Mannheim 2012b: 40) identifiziert. Eine urbane Mischung sollte durch die offene Zugänglichkeit des Quartiers für alle, eine verkehrsreduzierte Zone, vielfältige Wohnangebote für 800 Personen, inklusive dreier Wohnprojekte, Begegnungs-, Kultur- und Gewerbeflächen sowie Gastronomiebetriebe erreicht werden. Zudem sollte der ehemalige Appellplatz als Grünfläche erhalten bleiben. Um eine einheitliche Entwicklung der öffentlichen Räume zu garantieren, wurden alle Investor*innen Mitglieder des im November 2012 gegründeten Turley-Beirats (vgl. Stadt Mannheim 2013b: 10).

Mit der Festlegung der Baufelder (BF) gingen mehrere Überlegungen einher. Zwischen BF I und BF IV sollte ein Grünzug entstehen, der in Verbindung mit dem ehemaligen Appellplatz (zwischen BF IIIa und IIIb) eine Frischluftschneise herstellen sollte. Darüber hinaus sollten die südliche BF IIIb und V gewerblichen Nutzungen zugeführt werden, da sie direkt an der stark befahrenen B38 liegen und somit einen Lärmpuffer für die Wohnbebauung im nördlichen Teilbereich bilden. (Vgl. Stadt Mannheim 2013b: 40f.) 13ha Freiheit erwarb dabei als einziges Projekt eines der historischen Kasernengebäude im nordöstlichsten Teil des denkmalgeschützten Ensembles, wie auf Abbildung 10 zu sehen ist. (Vgl. Stadt Mannheim 2014b: 44f.).

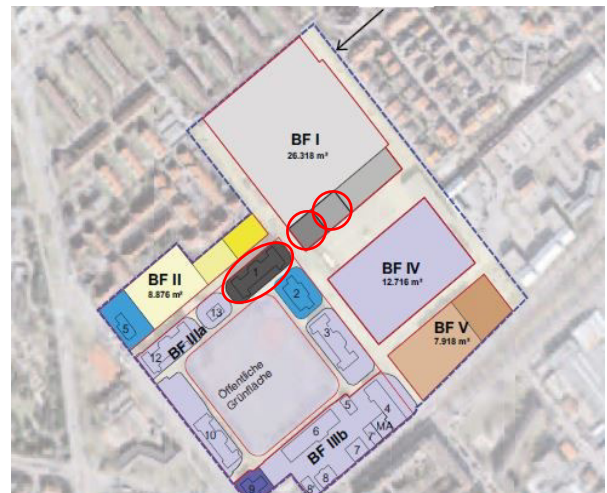


Abbildung 10: Übersicht der Baufelder auf Turley, von Wohnprojekten erworbene Grundstücke sind rot eingekreist (Stadt Mannheim 2013a: 10, eigene Bearbeitung)

3.1.3. Konversionsfläche Franklin

2015 wurde mit Franklin die nächste Konversionsfläche gekauft. Bei Franklin handelt es sich um das größte Konversionsprojekt Deutschlands, auf der bis 2026 10.000 Menschen wohnen sollen (vgl. Molitor 2019). Der Wohngebäudebestand der dort stationierten US-Amerikaner*innen und deren Familien betrug 2012 ca. 100 annähernd gleiche Wohngebäude mit ca. 2000 Wohneinheiten. Aufgrund der Größe des Gesamtprojekts wurde für Franklin ein Rahmenplan aufgestellt, in dem die städtebaulichen Visionen für das Stadtentwicklungsgebiet festgehalten wurden (vgl. Stadt Mannheim 2014a). Mit 143 Hektar ist Franklin die größte Konversionsfläche in Mannheim (vgl. Stadt Mannheim 2022a). Da diese Fläche etwa die Größe wie die Mannheimer Innenstadt hat, entsteht dort kein einzelnes Quartier, sondern ein ganzer Stadtteil (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 38). Der Anspruch an die Konversion Franklins ist daher hoch: *„Geplant und gebaut mit all dem Wissen, welches nachhaltiges Wohnen und gutes Leben im 21. Jahrhundert ausmacht“* (MWSP 2021a). Das Gelände liegt am östlichen Rand des Stadtteil Käfertals in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze zu Hessen und dem Käfertaler Wald. Die vorhandenen Zeilenbauten boten zwar ein großes Wohnraumpotenzial, die vorhandene Struktur war jedoch von Monotonie geprägt. Wie Turley liegt Franklin unmittelbar an der südlich verlaufenden B 38 welche einen hohen Lärmeintrag mit sich bringt und zugleich eine physische Barriere zum gegenüber liegenden Stadtteil Vogelstang darstellt. (Vgl. Stadt Mannheim 2012b: 44f.) Aufgrund der Größe stellte die Fläche von Beginn an eine entsprechend große planerische Herausforderung dar, mit der Risiken für städtebauliche Fehlentwicklungen einhergehen. Dennoch sollte aufgrund der vorhandenen Bebauung und des großen Flächenpotenzials von Beginn an der Großteil des neu entstehenden Wohnungsangebots auf Franklin realisiert werden. (Vgl. Stadt Mannheim 2013b: 44f.) Nach dem Erwerb der Flächen wurde bereits 2014 ein Rahmenplan vorgestellt (vgl. Stadt Mannheim 2014b: 48ff.). Trotz der Größe Franklins erwarb lediglich ein Wohnprojekt, **Esperanza**, ebenfalls Mitglied des MHS, dort ein Grundstück. Das Projekt befindet sich derzeit am Beginn des Bauprozesses.

3.1.4. Konversionsfläche Spinelli

Die letzte bislang erworbene Fläche umfasst diejenige der ehemaligen Spinelli-Barracks, welche 2020 von der MWSP gekauft wurden. Ein Großteil des 80,9 ha großen Geländes, für das ebenfalls ein Rahmenplan erstellt wurde, wird im Zuge der 2023 in Mannheim stattfindenden Bundesgartenschau (BuGa) entwickelt. Auf einem kleinen Teil soll jedoch bereits davor ein Wohnquartier entstehen. (Vgl. MWSP 2020) Dort haben zwei Wohnprojekte, **oikos** und **Wohnwerk**, jeweils ein Grundstück erworben, auch diese beiden Projekte befinden sich derzeit am Beginn der Bauphase (vgl. Stadt

Mannheim 2022b). Im Gegensatz zu den anderen vier Projekten sind diese allerdings nach dem Vorbild einer klassischen Genossenschaft und nicht nach dem MHS-Modell organisiert.

Spinelli liegt in den beiden Stadtteilen Käfertal und Feudenheim innerhalb des Mannheimer Grünzugs Nord-Ost, weshalb der Konversionsprozess die Möglichkeit bot, durch eine Entsiegelung der Fläche einen Frischluftkorridor zur inneren Stadt zu schaffen. Konzeptionell sollte die BuGa dabei städtebaulich-freiraum-planerisch ausgerichtet sein, weshalb dort ein Modellquartier für ökologisches und zukunftsweisendes Bauen entstehen soll (vgl. Stadt Mannheim 2013b: 42). Aufgrund der Notwendigkeit eines 500 Meter breiten Grünzugs zur Abmilderung von Urban Heat Islands in der inneren Stadt waren Bebauungen zudem nur auf ausgewählten Teilbereichen und in kleinen Strukturen denkbar (vgl. Abbildung 11) (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 30).



Abbildung 11: Maßvolle Bebauung auf Spinelli (Stadt Mannheim 2013: 43)

Nachdem die drei Konversionsflächen vorgestellt wurden, auf denen die Wohnprojekte als Gegenstände des Forschungsvorhabens angesiedelt sind, werden im folgenden Kapitel die dargelegten theoretischen Überlegungen und die örtlichen Begebenheiten miteinander in Verbindung gebracht, um im Anschluss daran die konzeptionellen Überlegungen ableiten zu können.

3.2. Synthese der theoretischen Überlegungen

Die dargelegte Ausgangssituation in Mannheim zeigt, dass sich durch den Erwerb der Konversionsflächen im vergangenen Jahrzehnt ein „*window of opportunity*“ (Geels 2002: 1262) ergeben hat, welches genutzt werden kann, um USTs voranzutreiben. Da die Gesamtheit aller Konversionsflächen jedoch lediglich 3,5 % des gesamten Stadtgebiets ausmachen, können auf diesen Flächen jedoch lediglich Bestandteile einer solchen potenziellen Transformation, also Transitionen, entstehen und demnach auch untersucht werden (vgl. Stadt Mannheim o. J.: 1). Dies erfolgt durch die MLP: dabei werden die Bewohner*innen der auf den Konversionsflächen (zukünftig) ansässigen Wohnprojekte auf der Nischenebene und die Stadtplanung und die MWSP auf der Regime-Ebene angesiedelt. Die Vorstellungen der Regime-Akteur*innen können dabei durch die Rahmen- bzw. Bebauungspläne der jeweiligen Flächen analysiert werden. Dabei werden Wohnprojekte als SI betrachtet, die als solche eine vielfältige Auswirkung auf deren Bewohner*innen, die technische Ausgestaltung der jeweiligen Häuser. Aber auch das umgebende Quartier kann von diesen mitgestaltet werden: einerseits auf sozialer Ebene, andererseits durch die Beeinflussung des Planungsprozesses, indem Druck auf die

Regime-Ebene aufgebaut wird, der zu einer Diskursverschiebung beitragen kann. Auf der Makro-Ebene werden allem voran die Klimakrise, die Reurbanisierung und die damit einhergehende angespannte Situation auf den Wohnungsmärkten identifiziert. Dabei wird davon ausgegangen, dass die gegenwärtigen wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Diskurse um diese Phänomene einen Einfluss auf die Regime-Ebene haben, welcher die Bereitschaft der Stadt Mannheim Platz für alternative Lebensformen zur Verfügung zu stellen begünstigt hat. Wohnprojekte können aufgrund ihrer Eigenschaften auf zweierlei Weise durch die Linse der MLP untersucht werden: im Hinblick auf die Nutzung technischer Innovationen und im Hinblick auf ihre Organisationsstruktur, wobei die Nutzung von grüneren technischen Lösungen erst durch die große Anzahl an Individuen ermöglicht, also von der SI bedingt wird (vgl. Hacke et al. 2019: 236). Sie sind daher ein interessantes Forschungsfeld für die Stadtforschung und ein interessantes Testfeld für die Stadtplanung bezüglich des sich verändernden Bedarfs und Anspruchs an das Wohnen, durch das gleichzeitig erstrebenswerte Ziele der Stadtentwicklung in vielerlei Hinsicht ko-produziert werden können (vgl. Tummers 2015: 76).

Folglich ist eine Untersuchung des Beitrags von Wohnprojekten zu einer UST durch die analytische Perspektive der MLP und unterstützt durch Erkenntnisse aus der Forschung zu SI sinnvoll. Dabei existiert eine Forschungslücke hinsichtlich des Anteils von Planungsdokumenten bei der Betrachtung von USTs und inwiefern sich Planer*innen auf der Regime-Ebene mit den Auswirkungen von Nischen-Innovationen wie Wohnprojekten auseinandersetzen (vgl. Boyer 2014: 451). In Folge des Konversionsprozesses wurden mehrerer Planungsdokumente aufgestellt, durch die der Anspruch der Regime-Ebene an die Konversion gut nachvollzogen werden kann. Daher wird im folgenden Kapitel dargestellt, wie bei der Analyse von Planungsdokumenten vorgegangen werden kann.

3.3. Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring und Bildung des Kategoriensystems

Die Analyse der Dokumente erfolgte nach der Methodik zur qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015). Diese hat zum Ziel, durch ein systematisches und theoriegeleitetes Vorgehen, Dokumente, in denen eine beliebige Form der Kommunikation betrieben wird, zu untersuchen und dadurch „*Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation*“ (Ebd.: 13) ziehen zu können. Allgemein kann die qualitative Inhaltsanalyse in drei verschiedene Typen eingeteilt werden: Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung. Letztere verfolgt das Ziel, das Gesagte auf inhaltliche Aspekte hin zu untersuchen und entsprechend zu gliedern. Dies kann durch das Festlegen und Definieren deduktiver Kategorien, welche durch Beispiele aus konkrete Textstellen verdeutlicht werden, erfolgen. Zudem werden Kodierregeln festgelegt, die im Falle einer uneindeutigen Zuordnung von Textpassagen angewendet werden, um eine eindeutige Zuordnung zu ermöglichen. Der Vorteil der qualitativen Inhaltsanalyse liegt in ihrer Systematik, die stark regelgeleitet ist und sie damit intersubjektiv überprüfbar macht. (Vgl. Mayring/Fenzl 2019: 635f.) Dies ist insbesondere vor dem

Hintergrund wichtig, dass die vorliegende Arbeit individuell durchgeführt wurde und dementsprechend keine Gruppenreviewprozesse bezüglich der „deduktiven Kategorienanwendung“ (Mayring/Fenzl 2019: 638) durchgeführt werden konnten. Um die Intersubjektivität der Inhaltsanalyse zu gewährleisten, wurde daher jeder Kategorie zunächst eine Definition zugewiesen. Zu Beginn der Inhaltsanalyse wurde jeder Kategorie zudem ein Ankerbeispiel zugewiesen, diese Übersicht bildet den Kodierleitfaden (vgl. Anhang). Wie von Mayring/Fenzl (2019: 638) vorgeschlagen, wurden die deduktiv gebildeten Kategorien im Laufe des Analyseprozesses um weitere, induktive Kategorien ergänzt. Die Analyse der Planungsdokumente erfolgte mit Hilfe der Software MAXQDA (VERBI GmbH 2021). Nach Mayring/Fenzl (2019: 636) wurde dafür als kleinste Kodiereinheit dabei der Satz gewählt, wobei bei Aufzählungen (z. B. mit Spiegelstrichen) auch unvollständige Sätze kodiert wurden, da diese vor allem in den Rahmenplänen oft auftauchten. Als Kontexteinheit wurde der Absatz festgelegt.

Die deduktiven Kategorien ergaben sich dabei aus den Erkenntnissen der im Voraus durchgeführten Literaturbesprechung. So ergab sich beispielsweise aus den allgemeinen Überlegungen der Notwendigkeit eines gesellschaftlichen Wandels die Kategorie *Veränderte Normen* (vgl. Brand 2016: 24f.; Feola 2015: 376f.). Jenen Kategorien, die breit gefasst waren, wurden Unterkategorien zugeordnet. So mündeten die dargestellten Überlegungen zur MLP nach Geels (2002) um die Entstehung von Wandelprozessen in den Unterkategorien *Kommunikation mit der Stadt* und *Lernprozesse* in der Kategorie *Veränderte Normen*. Die Zuteilung zu den Oberkategorien war nicht immer eindeutig. So hätten Unterkategorien wie *Autoverkehr reduzieren*, *Förderung der Multimodalität* (jeweils *Mobilität*) oder *Weniger Parkplätze* und *Begrenzungen* (jeweils *Öffentlicher Raum*) jeweils *Veränderten Normen* zugeteilt werden können (oder letztere ebenfalls zu *Mobilität*). Die Unterkategorien *Partizipation*, *Institutionelle Unterstützung* und *Reale Utopie* wurde aufgrund der Feststellung bezüglich der Haupttreiber und Voraussetzungen für USTs von Krellenberg et al. (2016: 54) gewählt. Darüber hinaus fanden Unterkategorien wie *Sharing-Ansätze*, *Urban Gardening* oder *Lebendiges Quartier* Eingang in den Kodierleitfaden, die sich in der Literatur zu USTs und SI finden. Die Unterkategorien zu *Problemen/Herausforderungen* wurden allesamt induktiv erstellt, da diese erst bei der Analyse der Dokumente offenbar wurden. Die Unterkategorien zu Schlagworten wurden mit Begriffen aus der UST-Literatur wie *Transformation*, *Resilienz*, *Nachhaltigkeit* gefüllt, von denen erwartet wurde, dass diese häufig in den Dokumenten vorkommen könnten, um anschließend den Kontext und damit den Gehalt ihrer Verwendung nachvollziehen zu können. Ähnlich verhielt es sich mit den Begriffen zur Kategorie *Klimawandelanpassung*. Diese meist baulichen Umstrukturierungen (z. B. *Starkregenvorsorge*, *Entsiegelung*, *Dachbegrünung*) werden zwar in der UST-Literatur behandelt, zielen aber nicht unmittelbar auf die Untersuchung dieser Arbeit ab. Dennoch wurde es für möglich gehalten, dass die

Wohnprojekte auch Einfluss auf die Ausgestaltung baulicher Pläne in dieser Hinsicht hätten nehmen können, weshalb die Kategorie mit aufgenommen wurde.

Nachdem das Vorgehen zur qualitativen Inhaltsanalyse von Planungsdokumenten vorgestellt und das Vorgehen für die Erstellung des Kodierleitfadens erläutert wurden, werden im folgenden Kapitel die untersuchten Dokumente vorgestellt.

3.4. Auswahl der Planungsdokumente

Von den drei zuvor vorgestellten Gebieten (vgl. 3.1) existierte vor der Einleitung des Konversionsprozesses nur für Turley ein Bebauungsplan, während Franklin und Spinelli mit dem Abzug der amerikanischen Truppen zum Außenbereich bzw. unbeplanten Innenbereich des Stadtgebiets zählten (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 33). Für Turley wurde im Zuge des Konversionsprozesses ein neuer Bebauungsplan erarbeitet, in dem den Ergebnissen der Bürger*innenbeteiligung sowie den Wünschen und Ansprüchen der neuen Investor*innen Rechnung getragen werden sollte. Aufgrund der großen Fläche der beiden anderen Konversionsflächen wurden für diese zunächst jeweils ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, in dem die grundlegenden Visionen festgehalten wurden, bevor für diese auch verschiedene Fachplanungen vorgenommen und Bebauungspläne aufgestellt wurden. Die von Boyer (2014: 451) identifizierte Forschungslücke hinsichtlich der Verwendung von Planungsunterlagen zur Untersuchung sozio-technischer Transformationen kann im Kontext der vorliegenden Forschungsarbeit geschlossen werden. Die Untersuchung dieser Pläne kann dabei Erkenntnisse über die Vorstellung der Regime-Ebene hinsichtlich der neu entstehenden Quartiere und Stadtteile bringen. Die Rahmenpläne eignen sich dafür insbesondere, da sie normative Ansprüche festhalten und in ihnen der Betrachtungsrahmen nicht nur auf das eigentliche Plangebiet beschränkt bleibt, sondern auch Bezüge zum gesamtstädtischen System hergestellt werden (vgl. Danielzyk/Sondermann 2018: 969). Da für Turley kein Rahmenplan existiert, wurde hier die Analyse der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans gewählt, da dieser als Teil der Bauleitplanung eines der wichtigsten kommunalen Instrumente zur Gestaltung von Quartieren in Deutschland ist. Zudem sind die ausstellenden Behörden nach §1 Abs. 5 und 6 BauGB verpflichtet, Aspekte der nachhaltigen Entwicklung sowie soziale und kulturelle Bedürfnisse zu berücksichtigen und für gesunde Wohnverhältnisse zu sorgen und unter Berücksichtigung zukünftiger Generationen zu planen (vgl. BMJV 2008). Im Zuge der Auswertung der Planungsdokumente waren die folgenden Pläne Gegenstand der Analyse:

- die Begründung des Bebauungsplans Nr. 32.41 „*Turley-Areal – Teilbereich 2*“ in Mannheim – Neckarstadt Ost vom 03.05.2017¹⁴ (Vgl. Stadt Mannheim 2017b), fortan *Bebauungsplan Turley* genannt,
- der Rahmenplan *Benjamin Franklin Village* (vgl. Stadt Mannheim 2014a) und
- der Rahmenplan *Spinelli – Die Entwicklung eines Modellquartiers* (vgl. Stadt Mannheim 2018).

Zusätzlich zu diesen drei Planungsdokumenten, wurden weitere Veröffentlichungen der Stadt Mannheim gelesen, um die Planungsdokumente besser im Rahmen des Konversionsprozesses kontextualisieren zu können. Dabei handelte es sich um die sogenannte Weißbuch-Reihe, in denen die Bürger*innenbeteiligung während des Konversionsprozesses dokumentiert wurde und zwei Projektbücher zum Thema gemeinschaftliches Wohnen, in denen die gemeinsamen Sitzungen der ersten Mannheimer Wohnprojekte dokumentiert wurden. Aufgrund des limitierten Umfangs der Arbeit wurde auf eine qualitative Inhaltsanalyse dieser Dokumente verzichtet, in Kapitel 4.1 werden deren Inhalte jedoch zum besseren Verständnis zusammengefasst. Durch die chronologische Analyse der drei Dokumente, beginnend bei der ältesten Konversionsfläche, kann untersucht werden, ob ein veränderter Umgang mit der Planung ebendieser, insbesondere hinsichtlich der Dimensionen Ressourceneffizienz, -suffizienz und Lebensqualität von USTs (vgl. 2.2.3 und 2.2.4), festgestellt werden kann.

Die gewonnen Erkenntnisse der qualitativen Inhaltsanalyse dienten zur Vorbereitung der Interviews, da durch sie entsprechende Schwerpunkte in der Erstellung der Interviewleitfäden gesetzt werden konnten. Für die Analyse der Interviews wurde dabei derselbe Kodierleitfaden genutzt und entsprechend um weitere, induktiv gebildete Kategorien ergänzt. Wie bei der Interviewführung vorgegangen wurde, wird im folgenden Kapitel erläutert

3.5. Vorgehen zu Durchführung und Auswertung der Expert*inneninterviews

Die Wahl der Interviewmethode fiel auf das Expert*inneninterview. Also solche werden jene Interviews bezeichnet, die mit Personen geführt werden, die über ein besonderes Wissen hinsichtlich des zu untersuchenden Gegenstands verfügen (vgl. Gläser/Laudel 2010: 9). Bei den professionellen Akteur*innen ist diese Tatsache offensichtlich, aufgrund ihrer Arbeit werden sie auch als feldinterne Reflexionsexpert*innen bezeichnet (vgl. Froschauer/Lueger 2020: 58). Vor dem Hintergrund des Forschungsvorhabens kann auch den Bewohner*innen der Wohnprojekte eine Expert*innenrolle

¹⁴ Für Turley existieren noch drei weitere Bebauungspläne aus den Jahren 2012, 2015 und 2020. Der erste aus dem Jahr 2012 umfasste die gesamte Konversionsfläche. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen wurde diese 2015 in zwei Teilbereiche unterteilt, wobei 2015 lediglich Festsetzungen für den wesentlich größeren Teilbereich 1 getroffen wurden. Die dort getroffenen Festsetzungen wurden allerdings auch im in dieser Arbeit untersuchten Bebauungsplan für den Teilbereich 2 aufgeführt. Neuerungen und Änderungen in diesem wurden farblich hinterlegt und somit nachvollziehbar gemacht (vgl. Stadt Mannheim (2017b: 12f.)). Da der Bebauungsplan von 2020 lediglich Änderungen für den zweiten Teilbereich beinhaltet, wurde der Plan von 2017 als zu analysierender Plan ausgewählt.

aufgrund ihrer alltäglichen Lebenserfahrungen sowie der Auseinandersetzung mit den Konversionsflächen im Zuge des Planungsprozesses ihres jeweiligen Projektes zugeschrieben werden. Diese besitzen im vorgestellten Kontext, im Gegensatz zu Bewohner*innen von Mietwohnungen, ein Wissen über die Kommunikation mit der Stadt im Zuge des Konversionsprozesses „[...], das anderen nicht ohne weiteres verfügbar ist“ (Strübing 2018: 107). Sie werden daher den feldinternen Handlungsexpert*innen zugeordnet (vgl. Froschauer/Lueger 2020: 58).

Laut Gläser/Laudel (2010: 41) lässt sich zwischen standardisierten, semi-standardisierten und nicht-standardisierten Interviews unterscheiden. Erstere bieten keine freien Antwortmöglichkeiten und gleichen somit eher einem Fragebogen. Dem gegenüber stehen halb- und nicht-standardisierte Interviews: Während sich erstere an einem strukturgebenden Leitfaden, orientieren, kommen letztere ohne Hilfestellung aus (vgl. ebd.). Grundsätzlich bieten sich für Interviews mit feldinternen Handlungs- und Reflexionsexpert*innen beide Durchführungsformen an (vgl. Froschauer/Lueger 2020: 58). Aufgrund der spezifischen Fragestellung und des späten Zeitpunkts der Interviews im Forschungsprozess wurde im konkreten Fall die Durchführung von leitfadengestützten, semi-strukturierten Interviews gewählt, da diese Interviewform speziell für themenzentrierte Fragestellungen von Vorteil ist. Auf diese Weise konnten im bisherigen Forschungsverlauf unklar gebliebene Sachverhalte aktiver beleuchtet werden. (Vgl. ebd.: 55f.) Die Interviews wurden dabei möglichst frei geführt und das Gespräch nicht nur auf die Fragen des Interviewleitfadens beschränkt. Die erstellten Interviewleitfäden¹⁵ (siehe Anhang) dienen daher dazu, im Laufe des Gesprächs immer wieder auf das zu untersuchende Themenfeld zurückzukommen (vgl. Mayring 2016: 67).

Da in Expert*inneninterviews mitunter persönliche und emotionale Themen besprochen werden, basieren diese auf einer Vertrauensbeziehung zwischen Interviewendem*r und Interviewtem*r, die sicherstellen soll, dass der*die Expert*in sich nicht ausgehorcht, sondern vielmehr ernst genommen fühlt. Dies wurde durch die Erläuterung der vorausgehenden Analyse am Anfang des Interviews erreicht, auf der im Endeffekt der Interviewleitfaden (vgl. Anhang) gründete. Dieser bestand aus Sondierungsfragen, die einen geeigneten Einstieg in die Interviewsituation boten und das Ziel hatten, zu erfahren, ob die Thematik für den*die Expert*in überhaupt von Interesse war. Im Anschluss daran standen die Leitfadenfragen, in denen die wesentlichen Probleme zur Sprache kamen. Zur späteren Analyse wurden Tonaufnahmen der Interviews angefertigt, die im Anschluss an das Gespräch in Vorbereitung für die Auswertung transkribiert wurden. (Vgl. Mayring 2016: 69f.)

¹⁵ Aufgrund der Unterschiede zwischen den einzelnen Konversionsflächen beziehungsweise den sich auf eine Konversionsfläche beschränkenden Expert*innenstati der Bewohner*innen der Wohnprojekte wurde der Leitfaden jeweils angepasst

Die ersten qualitativen Interviews wurden mit den Bewohner*innen der Wohnprojekte (in chronologischer Reihenfolge nach Erschließung der Flächen, vgl. Auswertung der Expert*inneninterviews

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse der Expert*inneninterviews vorgestellt, die im Februar und März 2022 durchgeführt wurden. Aufgrund der in Kapitel 3.5 beschriebenen Einschränkungen gilt es bei der Betrachtung der Ergebnisse zu beachten, dass lediglich die Bewohner*innen der drei Wohnprojekte auf Turley aus Erfahrungen bezüglich des Lebens im Quartier sprechen konnten, während von den übrigen nur Erwartungen geäußert werden konnten. Jedoch konnten alle ihre Eindrücke bezüglich der jeweiligen Planungsprozesse und etwaige Veränderungen in denselben schildern. Nach den Interviews mit den Nischenakteur*innen wurden Interviews mit Vertreter*innen zweier zentraler Einrichtungen im Mannheimer Konversionsprozess geführt, die auf der Regime-Ebene anzusiedeln sind. In den folgenden Unterkapiteln werden die Erkenntnisse aus den Interviews entlang verschiedener identifizierter Kategorien (vgl. teilweise Tabelle 1) vorgestellt

Tabelle 2) geführt, bevor die Interviews mit den städtischen Akteur*innen geführt wurden. Ziel war es, zu untersuchen, wie der Planungsprozess des jeweiligen Quartiers wahrgenommen wurde und welche Rolle die Wohnprojektakteur*innen dabei einnahmen. Insbesondere wurde auf die Sicht der Bewohner*innen hinsichtlich der (möglichen) Umsetzung in den Kapiteln 2.2 (Ressourceneffizienz und -suffizienz, Lebensqualität), 2.3 (Beziehung zwischen Nischen- und Regime-Akteur*innen) und 2.6 (Wohnprojekte als Akteure des Wandels) dargestellten Aspekte und deren Wahrnehmung auf die Dynamiken der Aushandlungsprozesse mit der Stadt im Verlauf des Konversionsprozesses eingegangen. Im Falle Turleys konnte zudem auf Anspruch und Wirklichkeit hinsichtlich der Lebensrealität im Quartier eingegangen werden. Auf diese Weise wurde zuerst ein Verständnis für die Wahrnehmungen der Nischenakteur*innen entwickelt, bevor diese mit der Wahrnehmung der Regimeakteur*innen verglichen wurde. In den anschließenden Interviews mit den städtischen Akteur*innen wurde entsprechend deren Wahrnehmung hinsichtlich des stattfindender Aushandlungsprozesse mit den Wohnprojektakteur*innen erfragt. Im Anschluss an die Interviews wurden die angefertigten Sprachaufzeichnungen transkribiert, wobei diese nach Mayring (2016: 91) in normales Schriftdeutsch übertragen wurden, da die inhaltlich-thematische Ebene der Transkripte von besonderem Interesse für das Forschungsvorhaben war. Aufgrund der pandemischen Situation wurde ein Großteil von der Interviews per Videokonferenz durchgeführt. Lediglich zwei wurden vor Ort durchgeführt und mit einem Audioaufnahmegerät aufgenommen, da die betreffenden Gesprächspartner*innen dies wünschten. Bei einer dieser beiden Aufnahmen, Interview 3, überlagerte der Wind teilweise die Stimmen der Teilnehmer*innen, sodass es zum Verlust einiger Stellen kam. Im Zuge der Interviews vor Ort wurde darüber hinaus eine formlose Ortsbegehung von Turley durchgeführt, in deren Zuge einige Fotos zu Dokumentationszwecken aufgenommen wurden. Eine erste Ortsbegehung hatte zuvor zur

Vorbereitung der Interviews stattgefunden. Dabei wurden unter anderem Orte besucht, über deren baulichen Zustand oder deren Lage nach der Analyse der Dokumente Unklarheit herrschte. Insgesamt konnte mit mindestens einem*r Vertreter*in jedes gemeinschaftlichen Wohnprojekts, welches auf den Mannheimer Konversionsflächen existiert (drei Stück auf Turley) oder derzeit noch in Planung ist (eins auf Franklin und zwei auf Spinelli), geführt werden.

Die Auswertung der Transkripte erfolgte ebenfalls mittels strukturierter qualitativen Inhaltsanalysen nach Mayring (2016: 114ff.). Bei der Betrachtung der Ergebnisse gilt es daher zu beachten, dass lediglich die Bewohner*innen der drei Wohnprojekte auf Turley aus Erfahrungen bezüglich des Lebens im Quartier sprechen konnten, während von den übrigen nur Erwartungen geäußert werden konnten. Jedoch konnten alle ihre Eindrücke bezüglich der jeweiligen Planungsprozesse und etwaige Veränderungen in derselben schildern. Nach den Nischenakteur*innen wurden Vertreter*innen zweier zentraler Einrichtungen im Mannheimer Konversionsprozess interviewt. Durch die so erfolgte Auswertung der Interviews konnten die zuvor erhobenen Erkenntnisse aus der Dokumentenanalyse um wichtige Details aus der Planungsphase ergänzt und ausführlich diskutiert werden. Wie die Expert*innen ausgewählt wurden, wird im folgenden Kapitel erklärt.

3.6. Auswahl der Interviewpartner*innen

Während der Literaturrecherche wurden die drei bereits bestehenden Wohnprojekte auf Turley sowie die drei sich in der Planungsphase befindlichen Wohnprojekte auf Franklin beziehungsweise Spinelli über deren Internetauftritte kontaktiert. Bewohner*innen eines weiteren Projekts, welches auf der entsprechenden Website der Stadt Mannheim ebenfalls als gemeinschaftliches Wohnprojekt geführt und auf Spinelli bauen wird, wurde nicht interviewt, da sich im Laufe der Recherche gezeigt hat, dass diese eine Baugruppe und kein gemeinschaftliches Wohnprojekt ist (vgl. 2.6) (vgl. Stadt Mannheim 2022c). Nach der Rückmeldung erfolgte jeweils eine Terminvereinbarung. Da die jeweiligen Ansprechpartner*innen die Anfrage intern weiterverbreiteten, kamen in einigen Fällen Sammelantworten zurück, da nach einer allgemeinen Anfrage an die Wohnprojektsadresse, diese oft im internen Verteiler verbreitet wurde, was teilweise zu vielen Rückmeldungen aus einem Projekt führte. Teilweise wurden aber auch weitere Personen ohne Voranmeldung zum jeweiligen Termin dazugeholt. Vier der acht Interviews wurden daher als Mehrpersonengespräche angesetzt. Vor dem Hintergrund, dass der Beginn des Konversionsprozesses bereits zehn Jahre zurück liegt, geschah dies einerseits in der Annahme, dass es bei Gruppengesprächen zu weniger Erinnerungslücken bei den Expert*innen kommen würde und andererseits, dass manche Expert*innen sich daher wohler in der Interviewsituation fühlen würden. Allerdings kam es letztendlich aufgrund einer kurzfristigen Absage bzw. Verschiebung dazu, dass letztendlich fünf von neun Interviews als solche geführt wurden (für eine Übersicht vgl. Tabelle 2). Auf Seiten der feldinternen Reflexionsexpert*innen wurde eine

Vielzahl an Akteur*innen identifiziert, die am Planungs- und Gestaltungsprozess der Konversionsflächen beteiligt waren. Als besonders relevant wurden die Akteur*innen der **Projektgruppe Konversion**, der von städtischer Seite zuständigen Anlaufstelle für Wohnprojekte sowie der städtischen Entwicklungsgesellschaft **MWSP** identifiziert. Erstere wurde 2014 als zentrale Koordinierungsstelle für stadt-, verkehrs- und freiraumplanerische Aufgaben auf den Konversionsflächen gegründet, war verantwortlich für die Erstellung von Bebauungs- und Rahmenplänen auf den Konversionsflächen und mit dem Bürger*innenbeteiligungsprozess betraut (vgl. Stadt Mannheim 2022e). Die MWSP hingegen hat die Aufgabe die Entwicklung der Konversionsflächen nachhaltig und kreativ mit Blick auf zukünftige Herausforderungen voranzutreiben (vgl. MWSP 2022). Während mit Vertreter*innen der Projektgruppe Konversion und der MWSP gesprochen werden konnte, kam mit Akteur*innen der direkt für Wohnprojekte zuständigen Abteilung kein Interview zu Stande, da die Interviewanfrage nicht beantwortet wurde. Nachdem in diesem Kapitel die lokalen Gegebenheiten sowie das methodische Vorgehen bezüglich der Auswahl der zu analysierenden Planungsdokumente, der qualitativen Inhaltsanalyse derselben, der Interviewvorbereitung und -führung, der Transkription sowie der Inhaltsanalyse der Transkripte dargelegt wurden, werden im kommenden Kapitel die Ergebnisse der Analysen vorgestellt.

4. Ergebnisse

Im folgenden empirischen Teil der Arbeit werden die Ergebnisse vorgestellt. Zunächst wird die Bürger*innenbeteiligung im Zuge des Konversionsprozesses, der sogenannte Weißbuchprozess, dargestellt. Anschließend werden Erkenntnisse aus zwei Projektbüchern des Runden Tisches *Gemeinschaftliches Wohnen Mannheim* zusammengefasst. Diese Projektbücher beziehen sich vor allem auf die Entwicklungen auf Turley, die Entwicklungen auf Franklin und Spinelli waren zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abzusehen, bieten aber einen guten Einblick auf die Wahrnehmung des Beginn des Konversionsprozesses durch die Wohnprojektsakteur*innen. Im Anschluss werden die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalysen der drei Planungsdokumente vorgestellt, bevor abschließend die Inhalte der Interviews ausführlich erläutert werden.

4.1. Städtische Dokumentation des Konversionsprozesses

Die Inhalte der Weiß- und Projektbücher wurden im Vorfeld der Analyse der Planungsdokumente, untersucht, da vermutet wurde, dass die enthaltenen Informationen die Perspektive auf den Diskurs um die Planungsdokumente erweitern würde und zu wertvollen Zusatzinformationen bezüglich der Erstellung der Interviewleitfäden führen würden. Tatsächlich boten die Dokumente einen guten Einblick in die Dynamiken, die sich zwischen den Wohnprojekten auf der Nischenebene und der Stadtplanung und -verwaltung sowie der städtischen Entwicklungsgesellschaft MWSP auf der Regimeebene gebildet haben. Auf eine zusätzliche Inhaltsanalyse wurde aufgrund des Umfangs der vorliegenden Arbeit verzichtet. Stattdessen werden relevante Inhalte in den entsprechenden Unterkapiteln zusammenfassend erörtert.

4.1.1. Der Weißbuchprozess

Als klar wurde, dass die Stadt Mannheim einen Flächenzuwachs von über 500 Hektar verzeichnen würde, entschied sich die Stadt Mannheim dazu, einen „*echten Dialog mit der Bürgerschaft*“ (Stadt Mannheim 2012c) durchzuführen, in dem gemeinsame Visionen für die neu gewonnenen Flächen entwickelt werden sollten (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 13). Das Ergebnis des über neun Monate andauernden Dialogs war die Veröffentlichung des ersten sogenannten *Weißbuchs* (vgl. ebd.). In den folgenden Jahren wurden noch drei weitere Berichte veröffentlicht (vgl. Stadt Mannheim 2013b, 2014b, 2016b). Insofern bietet die Weißbuch-Reihe geeignete Veröffentlichungen, um die Entwicklung des Konversionsprozesses in Mannheim nachzuverfolgen und die Interviews entsprechend vorzubereiten.

Der erste Band der Reihe trägt den Titel *offene Räume – starke Urbanität*. Dadurch sollte der Anspruch des Erhalts eines urbanen Selbstverständnisses deutlich werden, dessen Entwicklung gleichzeitig Wert auf die Rücksichtnahme auf die drei Säulen der Nachhaltigkeit legen sollte. Dabei stellte

die Größe der nahezu gleichzeitig freiwerdenden Flächen die Stadt vor eine große Herausforderung, die gleichzeitig mit der Chance verbunden war der dicht bebauten Stadt dringend benötigten Freiraum zur Verfügung zu stellen. Die Räume, „*die es völlig neu zu definieren gilt*“ (Stadt Mannheim 2012b: 14), sollten daher in einem koordinierten Prozess unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Bedürfnisse entwickelt werden. Dadurch sollte erreicht werden, dass „*mit innovativen Konzepten die Lebensqualität*“ (Ebd.) erhöht wird, was Mannheim als Wohnstandort attraktiver machen sollte. Um dies zu erreichen wurden fünf Eckpunkte definiert, an denen sich die Entwicklung orientieren soll, wobei im Zuge dieser Arbeit vor allem die folgenden Punkte wichtig sind (vgl. ebd.: 13ff.):

- die Errichtung eines umfassenden Grünzugs als regional wirksamer Park,
- die Stärkung des sozialen Zusammenhalts durch vielfältige Wohnkonzepte und
- eine Zeitgemäße energetische und architektonische Standards auf allen Flächen

Darüber hinaus wurde dem programmatischen Rahmen zur Entwicklung des Wohnstandorts Mannheim *Wohn.Raum.Stadt* viel Platz eingeräumt. Bei der Betrachtung des gesamten Konversionsprozesses gilt es demnach zu beachten, dass die Stadt zum damaligen Zeitpunkt noch davon ausging, dass sie nicht weiter wachsen, sondern aufgrund einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung bis 2030 auf 293.000 EW zu schrumpfen. Um die Zuzugsraten aus dem Umland zu steigern, wurde die Schaffung qualitativ hochwertigen Wohnraums auf den Konversionsflächen als essenziell angesehen (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 28). Die Stadt stand also vor dem Dilemma zu schrumpfen und gleichzeitig immense Flächenzuwächse zu verzeichnen, weshalb der Konversionsprozess als solcher und der Schwerpunkt des Schaffens von Wohnraum zum damaligen Zeitpunkt aus Sicht der Stadt risikobehaftet waren. Anschließend wurde die Klimakrise als Megatrend identifiziert. Neben Temperaturrekorden und urbanen Hitzeinseln wurde erläutert, wie die Konversionsflächen als „*klimaökologische Störelemente*“ (Ebd.: 29) in die Grünraumstruktur der Stadt eingriffen.

Anschließend wurden Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung vorgestellt. Dafür wurden die Ideen aus der Bürger*innenschaft von verschiedenen Arbeitsgruppen mit dem Ziel bearbeitet, Leitgedanken für den weiteren Planungsprozess zu erstellen. Dabei standen Bauqualität, die Sicherung ökologischer Flächen, inklusive Quartiere, Utopien in Form alternativer Lebensentwürfe, ökologische Mobilitätsformen und bezahlbarer Wohnraum im Vordergrund. So sollte beim Neu-, Um- oder Rückbau auf den Konversionsflächen u. a. vorhandene Frischluftschneisen im Stadtgebiet verbessert werden, hohe Energiestandards auf den Konversionsflächen gelten und ein attraktives ÖPNV- und Radverkehrsnetz geschaffen werden. (Vgl. Stadt Mannheim 2012b: 66ff.) Von den, im Rahmen des Prozesses, in der Arbeitsgruppe *Wohnen* engagierten Bürger*innen und Expert*innen wurde die Idee unterstützt, Turley als Testfeld für gemeinschaftliche Wohnformen anzusehen, wobei explizit auf Wohnprojekte und das MHS (vgl. 2.6 und 2.6.2) Bezug genommen wurde. Beiden galt auch der Vorschlag, der eine

Verbesserung der städtischen Koordination für Wohnprojekte sowie die Schaffung eines Kooperationsnetzwerk für die verschiedenen Initiativen beinhaltete. Eine weitere Forderung der Arbeitsgruppe war es, Spekulationen mit den freiwerdenden Flächen auszuschließen und niedrige Mieten zu garantieren. Auch hierfür wurde das Modell des MHS vorgeschlagen. (Vgl. Stadt Mannheim 2012b: 80ff.) Gleichzeitig wurde der Anspruch formuliert, ein qualitativ hochwertiges Wohnungsangebot zu schaffen, um Besserverdienende nicht weiterhin an die Wohnungsmärkte umliegender Städte, wie Heidelberg, zu verlieren. Dies sollte u. a. durch einen ökologischen Fokus bei der Quartiersentwicklung erreicht werden (vgl. ebd.: 77ff.).

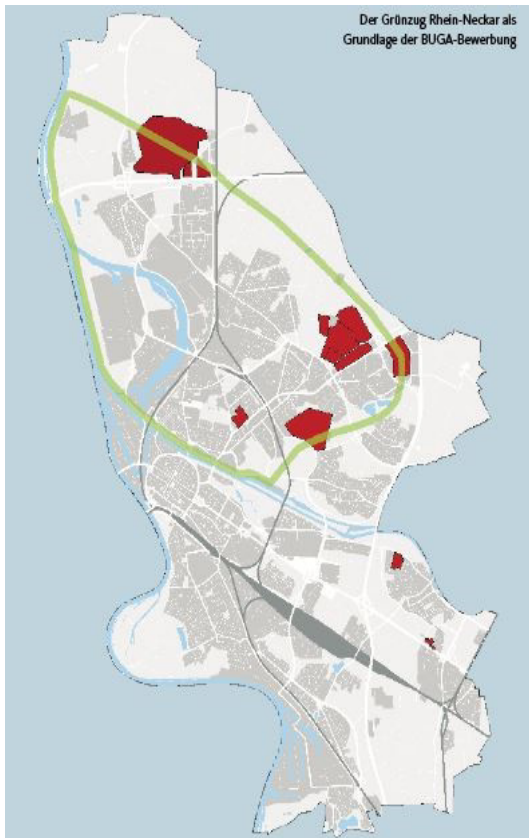


Abbildung 12: Die Vervollständigung des Grüngürtels als Grundlage zur BuGa-Bewerbung (Stadt Mannheim 2012a: 90)

Die Idee aus der Bürger*innenschaft eine BuGa zu veranstalten und dabei die Konversionsflächen zu nutzen, um den Mannheimer Grüngürtel zu schließen und entlang der Flüsse Rhein und Neckar attraktive Fahrradrouten zu eröffnen, fand großen Anklang und sollte letztendlich auch erfolgreich sein: Die BuGa wird 2023 in Mannheim stattfinden, wurde so fester Bestandteil des Konversionsprozesses und bestimmt heute die Planungen von Spinelli (vgl. 4.2.3). Das Potenzial der BuGa als zusätzliche Triebfeder für den Konversionsprozess ergab sich dabei auch durch die Konzentration einer Vielzahl an Konversionsflächen im Mannheimer Nordosten (vgl. Stadt Mannheim 2012b: 21ff.) (vgl. Abbildung 12). Im Anschluss hatten einige Gruppierungen, darunter auch die sich gerade formierenden Wohnprojektsinitiativen, die Möglichkeit sich zu den Leitideen zu positionieren. Die damals involvierten Wohnprojektsinitiativen forderten:

- eine Erhöhung des Bewusstseins für die gesellschaftliche Bedeutung gemeinschaftlichen Wohnens innerhalb der Stadtverwaltung,
- ein aktives Zugehen auf die Initiativen nach der Identifizierung geeigneter Immobilien,
- die Schaffung umfassender Beratungsmöglichkeiten von städtischer Seite und
- die Schaffung vernetzender Strukturen und die Schaffung einer kommunalen Kontaktstelle zur Unterstützung sich neuformierender Gruppen. (Vgl. Stadt Mannheim 2012b: 113)

Neben dieser gemeinsamen Erklärung veröffentlichte die Initiative **13ha Freiheit** eine weitere Stellungnahme, in der sie die Gesamtheit der Bestandsgebäude auf Turley als ideale Objekte für ein großes Wohnprojekt mit mehreren hundert Bewohner*innen identifizierte (vgl. Stadt Mannheim 2012b:

115). Abschließend wurden die Ergebnisse eines Expert*innenworkshops präsentiert. In diesem wurde auf die Chancen, die innovative Wohnformen für eine sich verändernde Stadtgesellschaft böten, verwiesen. Dabei wurde insbesondere betont, dass eine investor*innengesteuerte Stadtentwicklung vermieden und stattdessen innovative Konzepte gefördert werden sollte. (Vgl. ebd.: 135)

Im zweiten, kompakteren, Teil der Weißbuch-Reihe aus dem folgenden Jahr wurden verschiedene Projektideen konkretisiert. So wurden Bauplätze an drei gemeinschaftliche **Wohnprojekte** vergeben (vgl. Stadt Mannheim 2013b: 10). Der Gemeinderat wurde jedoch bereits mit Blick auf die anderen Konversionsflächen, von der Bürger*innenschaft darum gebeten, „[...] neben hochwertigen Wohnflächen auch Häuser für gemeinschaftsorientiertes Wohnen vorzuhalten und den Erfahrungsaustausch hierzu zu fördern“ (Ebd.: 34).

Im dritten Teil der Reihe wurde das Augenmerk zunächst auf die freiwillige Arbeit von Bürger*innen gelegt. Die sogenannten Zukunftslots*innen waren unter anderem Teil des Runden Tisches *Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim* (vgl. 4.1.2) und hatten einen Sitz im Turley-Beirat, in dem alle Parteien, die Grundstücke auf Turley erworben hatten, Mitglieder waren (vgl. Stadt Mannheim 2014b: 12). Bezüglich des Aspekts *Wohnen* wurde erneut die Chance zur Schaffung qualitativen Wohnraums für Gutverdienende betont, jedoch auch der Anspruch inklusiv zu planen unterstrichen. Die drei zum damaligen Zeitpunkt bereits entstandenen Wohnprojekte auf Turley dienten hierbei als Paradebeispiel, um das „Wohnungsangebot größer, bunter und breiter als bisher aufzustellen“ (Ebd.: 24). Im Gegensatz zu den vorhergehenden Berichten der Reihe, wurde erstmals die gestiegene Nachfrage nach Wohnraum in Mannheim angesprochen. Daraus folgte die Priorisierung des Schwerpunkts Wohnen im Konversionsprozess, für den Franklin (vgl. 3.1.3) aufgrund seiner Größe eine herausragende Stellung einnehmen sollte. (Vgl. ebd.)

Im letzten Teil der Weißbuchreihe wurde auf den Konversionsprozess zurückgeblickt. In der Zwischenzeit konnte die Fläche für Franklin ebenfalls von der Stadt erworben werden. Am Ende des Konversionsprozesses sollten dort 348 Hektar Fläche entsiegelt werden und 4200 Wohneinheiten entstehen. Auf Turley sollten letztendlich 200 Menschen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten leben. (Vgl. Stadt Mannheim 2016b: 10ff.) Zudem wurden 17 umgesetzte Ideen präsentiert, die dem Kernthema Wohnen zugeordnet waren, von denen sich einige, beispielsweise soziale Durchmischung, verkehrsberuhigte Bereiche und die Förderung kleiner Wohngruppen, auf alle Konversionsflächen, andere wie das Schaffen autofreier Viertel und das Einbinden von Initiativen nach dem Prinzip des MHS ausschließlich konkret auf Turley bezogen (vgl. ebd.: 16f.). Bezüglich der Dynamiken auf Turley zwischen den verschiedenen Wohnprojektsinitiativen, der MWSP und einem*r Großinvestor*in, berichtete die Stadt von zähen Verhandlungen, großem Medienecho und Spannungen im neu geschaffenen Turley-Beirat. Insgesamt wurde reflektiert, dass der Beteiligungsprozess nicht

immer einfach und von vielen Diskussionen geprägt war, die Entscheidungen mehrheitlich aber mitgetragen wurden (vgl. Hummel 2016: 45f.). Zudem wurde die Rolle der beteiligten Akteur*innen, auch die der Wohnprojekte und des MHS, hervorgehoben: „*Im Mannheimer Konversionsprozess haben Wohngruppen (z. B. Mietshäusersyndikat) [sic!] [...] eine wichtige Rolle gespielt*“ (Ebd.: 46). Anschließend wurde neben der politischen auch je eine ökonomische, ökologische und soziale Bilanz bezogen. Erstere wurde ausschließlich für Franklin aufgezeigt. Dabei wurde deutlich, dass sich der Konversionsprozess positiv auf die Finanzen der Stadt auswirken wird (vgl. Huber 2016: 49ff.). Die soziale Bilanz wurde auf Grundlage der Daten zum Wohnungsmarkt, Wanderungsbewegungen und Milieustrukturen und -prognosen gezogen. Zunächst wurde ein Bevölkerungszuwachs von 6,4% auf 317.744 EW seit 2006 verzeichnet, von den pessimistischen Prognosen der vorhergehenden Berichte wurde nicht mehr gesprochen (vgl. Hallenberg/Rohland 2016: 73ff.).

Die Auswertung der ökologischen Bilanz des Konversionsprozesses auf Turley basierte auf dem Bebauungsplan von 2015 und ergab für Turley eine Steigerung der unversiegelten Flächen von 26,5% auf 46%. Diese Steigerung war allerdings hauptsächlich auf vorgesehene Dachbegrünungen und private Grünflächen zurückzuführen, die öffentlichen Grünflächen gingen um 9 % zurück. Die Situation wurde insgesamt als positiv bewertet, da der Grünanteil nicht nur gesteigert werden konnte, sondern zwei öffentlich zugängliche Grünflächen entstehen sollten, die auch für umliegende Quartiere von Nutzen wären und „*zur Verbesserung der sozialen Attraktivität der Stadt Mannheim beitragen*“ (Schwarz 2016: 58f.) würden. Hinsichtlich deren Entstehung und Öffnung wurde insbesondere die Bedeutung des Dialogs mit der Bürger*innenschaft hervorgehoben (vgl. ebd.). Für Franklin wurde festgestellt, dass ursprünglich 48% der Fläche Grünflächen waren. Trotz der Nachverdichtungsmaßnahmen sollte der Anteil entsiegelter Flächen in Summe um 10% gesteigert werden, wodurch die „*Negativeffekte durch Bautätigkeiten*“ (Ebd.: 63) kompensiert werden sollten. Darüber hinaus führte die MWSP das *Franklin Zertifikat* ein, eine Art Zielmatrix für das Erreichen diverser Qualitätsmerkmale wie das Angebot preiswerter Wohnungen, Gemeinschaftsgärten, dichte, ökologische Bauweise, Qualität des öffentlichen Raums, regenerative Energiegewinnung und innovative Organisation des ruhenden Verkehrs (vgl. Stadt Mannheim 2016b: 88). Für die ökologische Bilanz Spinellis waren vor allem die geplanten Entsiegelungsmaßnahmen zur Erstellung des Grünzuges von großer Bedeutung. Der Anteil an Grünflächen sollte von 71,5% so auf 84% gesteigert werden (vgl. Schwarz 2016: 66f.). Trotz des starken Fokus auf freiraumplanerische Elemente boten sich einige Teilflächen für eine Wohnbebauung an, die beiden Wohnprojekte befinden sich jeweils im nördlichen Teil (vgl. Abbildung 11) (vgl. Stadt Mannheim 2022d), die umfassend in die Planung des Quartiers miteinbezogen waren (Persönliche Kommunikation mit **B15** am 14.12.2021, vgl. 4.3). Der Fachbereich (FB) Stadtplanung der Stadt begriff die Konversion abschließend als Chance für einen klimaökologischen

Stadtumbau und wertete die Entwicklungen auf einzelnen Flächen als Schritte hin zu einer „*klimaoptimierten Stadt*“ (Ammer et al. 2016: 92). Bezüglich der Wohnungssituation wurden die sich zwischen 2011 und 2016 veränderten Ausgangssituationen dargestellt, wobei die Wohnprojekte auf Turley einen qualitativen Beitrag zur städtischen Gesamtentwicklung geleistet hätten. Durch den Zugewinn an Freiräumen sah der FB das Potenzial, auf die Klimakrise zu reagieren und die Ausrichtung der Siedlungsgebiete auf den Konversionsflächen am ÖPNV-Netz würde einen Beitrag zur Minderung derselben leisten. (Vgl. ebd.: 92f.).

Nachdem der Weißbuchprozess ausführlich vorgestellt wurde, werden die zwei Projektbücher zu gemeinschaftlichem Wohnen vorgestellt, die den Entstehungsprozess der drei Wohnprojekte auf Turley dokumentieren und auf die an verschiedenen Stellen in der Weißbuch-Reihe verwiesen wurde.

4.1.2. Projektbücher *Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim*

In den Jahren 2012 und 2013 wurden von der Stadt Mannheim zwei Projektbücher veröffentlicht, die den Umgang der Stadt mit den freiwerdenden Konversionsflächen im Hinblick auf die Themenfelder Wohnen und sozialer Zusammenhalt beschreiben und die Entwicklung des *Runden Tisches Gemeinschaftliches Wohnen* (im Folgenden: Runder Tisch), der sich als ein entscheidendes Element dieser Arbeit erwiesen hat, in Mannheim dokumentieren.

Den Start für das Vorhaben bildete das Bürger*innenforum zum Thema Wohnen im Oktober 2011. Ehrenamtliche Zukunftslots*innen, Expert*innen und Bürger*innen befassten sich dabei mit einer im Vorfeld erstellten Auswahl der über 200 Ideen, die zuvor gesammelt wurden (vgl. Stadt Mannheim 2012a: 6). Die Wohnprojekte betreffend entstand dabei das Stichwort des Internationalen Dorfs für Turley, welches als Experimentierfeld „*für neue Formen des Zusammenlebens und sozialen Miteinanders*“ (Ebd.: 8) dienen sollte. Darüber hinaus wurde die Schaffung einer gemeinsamen Kommunikations- und Organisationsplattform für die Wohnprojekte vorgeschlagen (vgl. ebd.). Im Rahmen der im Januar 2012 stattfindenden Projekttag zu gemeinschaftlichem Wohnen wurden Projekte aus ganz Deutschland vorgestellt und finanzielle, bauliche und rechtliche Aspekte erläutert (vgl. ebd.: 11). Im Zuge der Projekttag hielt u.a. der Stadtsoziologe Walter Werner eine Präsentation, in der zunächst auf die steigenden sozialräumlichen Ungleichheiten in Mannheim hingewiesen und anschließend die Mehrwerte, die von gemeinschaftlichen Wohnprojekten für die Stadt ausgingen, aufgeführt wurden. Zu diesen zählten die Quartiersvernetzung, eine adäquate Antwort auf den Trend zur Vereinzelung und ein Imagegewinn für die Stadt aufgrund innovativer Konzepte. Daher wurde empfohlen gemeinschaftliche Wohnformen durch kommunale Wohnraumförderprogramme zu unterstützen. (Vgl. Werner/Santos de Castro 2012: 12ff.) Anschließend wurde die Gründung des Runden Tisches, die auf die Initiative der Projektgruppe Konversion der Stadt zurückging, die im Februar 2012 mit einem Einladungsschreiben zu einem Vortreffen im Stadthaus einlud, erwähnt (vgl. Stadt Mannheim 2012a: 27).

In einer anschließenden Einladung zur konstituierenden Sitzung wurde allerdings auch erwähnt, dass der Wunsch zur Gründung einer solchen Plattform „von vielen Seiten“ (Stadt Mannheim 2012a: 30), also auch von den Wohnprojekten, geäußert wurde. Der Großteil des restlichen Projektbuchs besteht aus Protokollen der Sitzungen des Runden Tisches, an denen neben Herr Werner und den Zukunftslots*innen Akteur*innen der verschiedenen Initiativen teilnahmen, die Wohnprojekte im weitesten Sinne gründen wollten, und Schriftverkehrsstücken derselben mit verschiedenen Parteien und Verwaltungsorganen. Die wichtigsten Erkenntnisse werden hier vorgestellt.

Im Protokoll der konstituierenden Sitzung des Runden Tisches im März 2012 äußerten die Initiativen umBAU² und SWK jeweils den Wunsch Bestandsgebäude auf Turley erwerben. Dort sollten ökologische Sanierungsarbeiten und Urban Gardening vorangetrieben werden. Anschließend wurden hilfreiche institutionelle Veränderungen auf städtischer Ebene zur Unterstützung der Initiativen gefordert. Diese umfassten u.a. die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für interessierte Initiativen im städtischen Verwaltungsapparat, die bei der Suche geeigneter Objekte unterstützt; in technischen und rechtlichen Fragen (insbesondere Denkmalschutz) sowie finanziellen Fördermöglichkeiten berät; den Runden Tisch unterstützt; und den restlichen Verwaltungsapparat und die Öffentlichkeit im Rahmen von Fortbildungen über die Vorteile von Wohnprojekten informiert (vgl. Stadt Mannheim 2012a: 43f.). Im anschließenden Protokoll zur ersten Sitzung des Runden Tisches im Mai 2012 wurde die Frage diskutiert, welche Rolle der Stadt Mannheim bei der Gestaltung des gemeinschaftlichen Wohnens zukommt. Dafür wurden verschiedene Best Practice Beispiele aus anderen Städten in Deutschland vorgestellt. So würden in Frankfurt am Main beispielsweise 10 bis 15% der Baufläche für Wohnprojekte vorgehalten, in anderen Städten gab es diesen gegenüber bereits ein finanzielles Entgegenkommen (vgl. ebd.: 48ff.).

In einem Treffen von Vertreter*innen des Runden Tisches mit der Stadtplanung im Juni forderten erstere unter anderem eine autofreie Zone im denkmalgeschützten Bereich auf Turley und den Erhalt des vorhandenen Kopfsteinpflasters. Zudem forderten alle Initiativen ein selbstverwaltetes Begegnungshaus im Quartier und Flächen für Urban Gardening. (Vgl. Stadt Mannheim 2012a: 61) Im anschließend vorgestellten Protokoll des Treffens wurde eine autofreie Zone zwar ausdrücklich nicht vereinbart, wohl aber die Vermeidung von Durchgangsverkehr und die Minimierung des ruhenden Verkehrs im Quartier. Der geäußerte Platzbedarf aller Initiativen umfasste alle Gebäude im denkmalgeschützten Bereich (vgl. Abbildung 13), was vor dem Hintergrund der angedachten Nutzungsmischung seitens der Stadtverwaltung zurückgewiesen und stattdessen auf andere Konversionsflächen bzw. die Neubaufläche auf Turley verwiesen wurde. Zudem sollte der jeweilige Platzbedarf von den Initiativen vor dem Hintergrund des Anspruchs der Verdichtung kritisch reflektiert werden. Abschließend wurde den Initiativen ein Termin mit den zuständigen Stellen zur Konkretisierung des

Wohnraum-bedarfs, die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft unter Einbezug des Runden Tisches zur Errichtung des gewünschten Gemeinschaftshauses, eine Beratung zu verschiedenen Baustandards und Bauformen sowie die Einbindung zu Gesprächen der Neubaufächengestaltung auf Turley mit der Aussicht auf spezielle Baufelder für gemeinschaftliches Wohnen auf Turley angeboten. (Vgl. Stadt Mannheim 2012a: 64ff.) Im anschließend vorgestellten, von den Zukunftslots*innen ausgearbeiteten, Exposé zur strategischen Ausrichtung des Runden Tisches wurde dessen Rolle erstmals verdeutlicht: Bei dem neu geschaffenen Gremium handelte es sich um einen Zusammenschluss der Initiativen, um in ihrer Rolle als Investorinnen geeint als Verhandlungspartnerinnen mit der Stadt aufzutreten. Insbesondere ging es dabei darum, Startvoraussetzungen und Förderbedingungen für gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim durch eine strategische Bündelung der Interessen zu verbessern. (Vgl. Werner et al. 2012: 73f.)

Im Protokoll zur dritten Sitzung war zu lesen, dass der Runde Tisch, in der Eigenwahrnehmung der Beteiligten, trotz einiger Probleme durch die Komplexität und Dynamik des Konversionsprozesses einen „*positiven Domino-Effekt*“ (Stadt Mannheim 2012a: 91) hinsichtlich der Wahrnehmung gemeinschaftlichen Wohnens in der Stadt schaffen konnte. Dies sei u. a. aus den Be-



Abbildung 13: Luftaufnahme der Turley Barracks, im unteren Teil: denkmalgeschütztes Ensemble. Der Parkplatz hinter der historischen Gebäudesubstanz ist mittlerweile durch Wohnbebauung ersetzt worden (MWSP 2021b)

kenntnissen der Stadt zu gemeinschaftlichem Wohnen im Weißbuchprozess, der Unterstützung zweier Parteien im Gemeinderat, der praktischen Unterstützung der Projektgruppe Konversion der Stadt und des Fachbereichs Städtebau sowie einer zunehmenden Sensibilisierung der Öffentlichkeit abzuleiten. Zudem wurden die Initiativen darüber informiert, dass die Stadt plante, ihnen ein Bestandsgebäude sowie ein angrenzendes Neubaufeld anzubieten. Das ehemalige Offizierscasino sollte nach Vorstellungen der Stadt im Besitz der MWSP bleiben, von dieser saniert und danach allen Bewohner*innen als Quartierszentrum zur Verfügung gestellt werden. Zudem forderten die Wohnprojekte dem eine Positionierung der Stadtverwaltung zum Erbpachtmodell [sic!] sowie eine Einschätzung der Stadt zu den Vergabepreisen der Grundstücke. Außerdem wurde erneut die Forderung nach einem autofreien Quartier formuliert. Auch auf das erste Weißbuch wurde Bezug genommen. Hier forderten die Initiativen eine städtische Strategie durch die der dort bekundete Wille gemeinschaftliche Wohnformen in Mannheim durch die

Konversionsflächen entscheidend voranzubringen ersichtlich werde. (Vgl. Stadt Mannheim 2012a: 91ff.). In der vierten Sitzung wurde klar, dass das Projekt 13 ha Freiheit zuvor mit der Stadt die Reservierung eines Bestandsgebäudes vereinbarte hatte. Auch SWK hatte ein Baufeld schriftlich reserviert. (Vgl. ebd.: 97f.)

In der fünften Sitzung wurde deutlich, dass umBAU² mittlerweile ein Grundstück auf dem Neubaugebiet von Turley favorisierte. Kritisch angemerkt wurde dabei, dass Projekte des MHS zum damaligen Zeitpunkt noch keine Mittel aus der städtischen Wohnraumförderung beantragen konnten. Zudem wurde über die erste Sitzung des Turley-Beirats berichtet, der kurz zuvor ein erstes Mal zusammengetreten war. Unter anderem wurde dabei deutlich, dass ein Teil von Turley von einem*r Großinvestor*in bebaut werden sollte. Das Casino sollte von einem noch zu gründenden Kulturverein verwaltet werden, der sich zunächst aus dem Turley-Beirat zusammensetzte. Die Stadt erhoffte sich von der MWSP als Besitzerin eine schnelle Umnutzung des Gebäudes, die sich an den Bedürfnissen der Quartiersbewohner*innen orientiert. (Vgl. Stadt Mannheim 2013a: 12) Als Best-Practice Beispiel wurde das Stadtteilzentrum *Haus 037* in Freiburg-Vauban vorgestellt und vom Turley-Beirat besucht (vgl. Bergmann 2013: 9). Der Konversionsbeauftragte der Stadt regte darüber hinaus an, dass der Runde Tisch sich nicht nur für die Interessen gemeinschaftlicher Wohnprojekte auf Turley, sondern auch auf weiteren Konversionsflächen einsetzen solle. Der FB Stadtplanung wollte kostenfreie Tagungsräume zur Verfügung stellen und zwei bis drei Projektbörsen im Jahr mit Unterstützung des Runden Tisches durchführen. Diese Vorschläge wurden vom Runden Tisch befürwortet, dieser sah sich aber personell und finanziell außerstande diese umzusetzen. (Vgl. Stadt Mannheim 2012a: 12ff.) Eine finanzielle Unterstützung des Runden Tisches zur Deckung der laufenden Kosten für dessen bisherige Tätigkeit wurde, wie in der sechsten Sitzung im Dezember 2012 deutlich wurde, abgelehnt. Eine autofreie Zone in der unmittelbaren Umgebung der Wohnprojekte wurde ebenfalls von der Stadt abgelehnt, da ein geplanter Grünzug sonst nicht realisierbar sei. Als Kompromiss wurde eine Begegnungszone mit gleichberechtigter Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer*innen angestrebt. Das Grünflächenamt sicherte dem Runden Tisch eine Übergabe einiger Flächen zum Urban Gardening zu, sobald die Bebauungspläne für Turley erstellt worden seien. Abschließend wollten sich Vertreter*innen des Runden Tisches mit Vertreter*innen des Großinvestors treffen, um Themen wie Urban Gardening und sozialen Wohnungsbau mit diesen zu besprechen (vgl. Stadt Mannheim 2013a: 19ff.). In einem anschließend aufgesetzten Brief an den Oberbürgermeister wurde deutlich, dass die Wohnbauförderung zwar von zukünftigen Bewohner*innen von Wohnprojekten beantragt werden konnte, jedoch nur dann, wenn diese Eigentümer*innen der Gebäude waren, was Projekte nach dem Modell des MHS kategorisch ausschloss (vgl. 2.6.2). Zudem wurde Stellung zum ersten veröffentlichten Bebauungsplan für Turley bezogen: Hier wurde vor allem die Verkehrsplanung kritisiert, da diese nach

Ansicht des Runden Tisches erheblich von den ursprünglich mit der MWSP diskutierten Lösungen abwich. Dies galt insbesondere für die Planung der Öffnung des Quartiers durch eine weitere Erschließungsstraße, wodurch mit einer Kapazität von täglich 5000 Kfz-Durchfahrten gerechnet wurde. Der Runde Tisch hingegen forderte eine Rücknahme der Durchfahrtsmöglichkeiten sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen von 7 km/h in Stich- und Angerstraßen. (Vgl. Stadt Mannheim 2013a: 28ff.) In der Plenumssitzung im April 2013 wurde erneut das Verkehrskonzept diskutiert, da die präsentierte Lösung der Stadt die Vorschläge des Runden Tisches aus dessen Sicht nicht ausreichend berücksichtigte. Dem Runden Tisch lagen zudem drei Vorschläge des Turley-Beirats vor. Damit einhergehend wurde ein in Freiburg-Vauban durchgeführtes Konzept zur Befreiung der Stellplatzpflicht für Fahrzeuge diskutiert. (Vgl. Stadt Mannheim 2012a: 41) In der Sitzung im Mai 2013 wurden Neuerungen im Verkehrskonzept vorgestellt, welches eine durchgehende Erschließung für den MIV beinhaltete, zudem sollten Car-Sharing Plätze nur auf privaten Stellplätzen angeboten werden (vgl. Stadt Mannheim 2013a: 54ff.). In der Dokumentation eines vorausgegangenen Gesprächs am 03.05.2013 mit dem FB Stadtplanung wurde dieses Treffen seitens des Runden Tisches sehr lobend als bürger*innennahe Verwaltungsarbeit hervorgehoben. Das Verkehrskonzept sei dort kontrovers aber zielführend und aufklärend diskutiert worden. Dabei wurde u.a. festgehalten, dass der Platz um das Casino als Sonderfläche im Bebauungsplan ausgewiesen werden sollte, über die zunächst kein Kfz-Verkehr stattfinden sollte. Die Stadtplanung prüfte zudem eingehend Möglichkeiten, um die Geschwindigkeit in Stichstraßen, die die Länge von 150 m überschreiten, auf 7 km/h zu begrenzen. Die ursprünglich geplante Nord-Süd-Verbindung wurde sowohl von Planer*innen als auch vom Turley-Beirat (mit Ausnahme des Großinvestors) mehrheitlich abgelehnt (vgl. ebd.: 52f.). Anschließend wurden einige Anträge von Stadtratsfraktionen vorgestellt. Die SPD-Fraktion forderte u. a. das Einsetzen von Konzeptvergabeverfahren für städtische Grundstücke, um wohnungspolitisch, energetisch oder städtebaulich positive Projekte leichter ermöglichen zu können (vgl. ebd.: 70). Dabei wurde zwar nicht explizit auf die Arbeit des Runden Tisches eingegangen, doch die Einbindung in den Abschlussbericht spricht dafür, dass die Forderung mit dieser in Zusammenhang steht.

Im September 2013 appellierte der Runde Tisch erneut an den FB Stadtplanung, Durchgangsverkehr im Quartier zu vermeiden. Darüber hinaus sollte der private Stellplatznachweis zwar formal erfolgen, die Parkplätze jedoch anderweitig – z. B. zur Bepflanzung – genutzt werden dürfen. Auch bezüglich des Voranschreitens des Konversionsprozesses auf den anderen Konversionsflächen positionierte sich der Runde Tisch. Dies ist insofern bemerkenswert, als dieser sich bis dato nur aus Initiativen zusammensetzte, die planten auf Turley zu bauen. So wurde an die MWSP appelliert, genügend Bauplätze auf anderen Konversionsflächen für gemeinschaftliche Wohnprojekte (für 250 Personen auf Franklin) freizuhalten. Dabei wurde argumentiert, dass die Stadt ein Interesse an einer frühzeitigen

Entwicklung und Besiedlung der Flächen hätte, welche Wohnprojekte insbesondere dann leisten könnten, wenn die zeitaufwändige Grundstückssuche erleichtert würde. Darüber hinaus wurden 40% sozialer Wohnungsbaus auf Franklin sowie die Entwicklung autofreier Quartiere durch die Schaffung von Ersatzstellflächen und den Verzicht auf Tiefgaragen gefordert. (Vgl. Stadt Mannheim 2013a: 76ff.) Abschließend wurde klar, dass der*die Großinvestor*in 10 der 14 denkmalgeschützten Bestandsgebäude auf Turley von der Stadt zum Selbstkostenpreis erworben hatte und unterhalb der zentralen Rasenfläche eine Tiefgarage plante (vgl. Bühler 2013: 97).

Die vorgestellten Weiß- und Projektbücher, die sich aufgrund ihres Erscheinungsdatums vornehmlich mit Turley auseinandersetzen, waren hinsichtlich der Dynamiken rund um die Anfangszeit des Konversionsprozesses sehr aufschlussreich und ließen Rückschlüsse auf die Wahrnehmung derselben durch die verschiedenen Initiativen zu. Insofern bildeten die Weiß- und Projektbücher eine wichtige Basis für die zugrundeliegende Analyse dieser Arbeit. Nachdem diese eingeführt wurden, werden im folgenden die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalysen der Planungsdokumente vorgestellt.

4.2. Ergebnisse der Analysen der Planungsdokumente

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (vgl. 3.3) der ausgewählten Planungsdokumente (vgl. 3.4) vorgestellt. Verwendete Kodierungen aus dem Kodierleitfaden werden zur besseren Sichtbarkeit kursiv dargestellt. Da die Planungen auf Turley, wie sich im weiteren Verlauf der Arbeit zeigen wird, eine zentrale Rolle dabei einnehmen, werden die Ergebnisse der Analyse des Bebauungsplans ausführlicher besprochen als die der Rahmenpläne.

4.2.1. Bebauungsplan Turley

Der analysierte Bebauungsplan für Turley wurde im Juni 2017 veröffentlicht. Wie zuvor beschrieben, gab es zwei Vorläufer des Plans, die erstmalige Planaufstellung erfolgte 2012. Da in der Fassung von 2017 auf die, im Zuge der Planaufstellung aufgekommenen, Diskussionen zwischen den Bewohner*innen der Wohnprojekte und der Stadtplanung eingegangen wurde und es sich prinzipiell um die erste Konversionsfläche Mannheims handelt, wird dieser Plan dennoch zuerst vorgestellt.

Bei der Auswertung und einer anschließenden Einordnung, in der die drei Planungsdokumente miteinander verglichen werden (vgl. 4.2.4), muss berücksichtigt werden, dass sich Bebauungspläne als formelle Instrumente der Bauleitplanung in ihrem Anspruch und somit auch in ihrer Struktur von Rahmenplänen unterscheiden (vgl. 3.4). Daher ist es auch wenig verwunderlich, dass beim Bebauungsplan keine Kodierungen zu *Veränderten Normen – Allgemein, Konkrete Utopien* oder *Institutionelle Unterstützung* vorgenommen wurden. Ebenfalls keine Zuordnungen erhielten u. a. die Kategorien *Vielfältige Nutzung*, *Verhaltensänderung*, *Transformation* und *Urban Gardening*. Die Unterkategorie *Carsharing* wurde zwar vergeben, wobei dahingehend lediglich berichtet wurde, dass

verschiedene Behörden konsultiert und unter anderem Vorschläge zur Einrichtung von Carsharing von diesen eingebracht wurden, konkrete Planungen dazu fanden sich im Plan allerdings nicht wieder. Bemerkenswert sind zwei Codierungen, die mit dem Verkehrskonzept in Verbindung stehen: So wurde das Treffen zwischen den Vertreter*innen des Runden Tisches und dem Fachbereich Stadtplanung (vgl. 4.1.2) explizit erwähnt:

„Die dem städtebaulichen Konzept von Januar 2013 zu Grunde liegende Verkehrs- und Erschließungskonzeption hat sich im Zuge weiterer planerischer Überlegungen sowie [...] einem Nachtreffen dazu in kleinerer Runde (03.05.2013) grundlegend geändert [s. hierzu Kap. 2.1.6, Anmerkung d. Verfassers]. Auch wenn dadurch das stadtplanerische Ziel, mit der Verkehrserschließung zur guten Erreichbarkeit und damit zur Adressbildung der Turley-Barracks beizutragen, in den Hintergrund gerückt ist, werden die Belange des Verkehrs umfassend bei der Bebauungsplanung berücksichtigt.“ (Stadt Mannheim 2017b: 145)

Was die Auswirkungen des beschriebenen Treffens waren, wird im Kapitel zum Verkehrserschließungskonzept, auf das im Zitat verwiesen wurde, deutlich. In diesem wurde das neue Verkehrskonzept, welches sich durch den Verzicht von durchgehenden Erschließungsstraßen auszeichnete, näher erläutert, wobei dort insbesondere auf die Unpassierbarkeit für Autos im Bereich des Turley-Platzes auf Höhe des Casinos hingewiesen wurde:

„Im Bereich des ehemaligen Casinos [...] mit östlich angrenzendem Grünbereich findet durch den Verzicht auf eine durchgehende Erschließungsstraße kein Kfz-Verkehr statt. Stattdessen ist hier ein Fußgängerbereich vorgesehen, der u.a. als Aufenthaltsfläche genutzt werden kann. Die Voraussetzungen für die Schaffung eines Quartiersmittelpunktes mit hoher Aufenthalts- und Freiraumqualität sind dadurch gegeben; eine gefahrlose Benutzung der Flächen durch schwächere Verkehrsteilnehmer ist ebenfalls gegeben.“ (Stadt Mannheim 2017b: 156)

Dass diese Diskussionen maßgeblich vom Runden Tisch angestoßen und geführt wurden, wurde allerdings nicht erwähnt, lässt sich aber anhand des genannten Datums und der Informationen aus Kapitel 4.1.2 nachvollziehen. An einer anderen Stelle im Bebauungsplan wurde zwar explizit auf den Runden Tisch verwiesen, jedoch nicht dessen Einfluss auf die zuvor vorgestellten Entscheidungen. Auf die Auswirkungen des neuen Verkehrskonzeptes für das Quartier wurde im Bebauungsplan an mehreren Stellen eingegangen. Hinsichtlich des *Rad- und Fußverkehrs* wurden die positiven Auswirkungen für dieselben und insbesondere die erhöhte Verkehrssicherheit für Kinder hervorgehoben, die mit der *„sehr zurückhaltende[n] Erschließung“* (Stadt Mannheim 2017b: 129), was insbesondere durch die benachbarte Schule von großer Bedeutung sei. Die Verkehrsberuhigung auf dem ehemaligen Appellplatz (Quartierspark 1) wurde allerdings auch mit dem Denkmalschutz des Gesamtensembles begründet (vgl. ebd.: 172). Von der Schaffung neuer Radwege wurde aufgrund der verkehrlichen Situation abgesehen. Allerdings sollte neben der Erlaubnis zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen als Nebenanlagen auf privatem Gelände auch *„die Möglichkeit, Fahrradabstellmöglichkeiten in öffentlichen Flächen (Straßenverkehrsflächen, Grünflächen) unterzubringen“* (Ebd.: 137) geschaffen werden. Zudem wurde, ebenfalls im Rahmen eines Beteiligungsprozesses (*Partizipation*), dahingehend angeregt, dass *„kindgerechte und barrierefrei zugängliche Abstellmöglichkeiten überall auf dem*

Areal“ (Stadt Mannheim 2017b: 152) aufgestellt werden sollten. Diese Abstellmöglichkeiten sollten diebstahlsicher, überdacht und auch für Kinderfahrradanhänger ausgelegt sein. Besonders interessant ist vor diesem Hintergrund der einleitende Satz zum Kapitel zum ÖPNV, Fuß- und Radverkehr: „*Im Zuge des immer stärker werdenden Umweltbewusstseins der Bevölkerung ist eine ausreichende Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr sowie für Rad- und Fußgängerverkehr zu sorgen: [...]*“ (Ebd.: 137), der impliziert, dass die Stadtplanung auf den Druck der Bevölkerung, vielleicht auch im Zuge der Beteiligungsformate, reagierte, statt proaktiv eine progressive Verkehrsplanung zugunsten des Umweltverbundes auf den Weg zu bringen.

Im Kapitel zur Berücksichtigung des Radverkehrs wurden die positiven Auswirkungen des neuen des Verkehrskonzeptes in Verbindung mit den kodierten *Schlagworten Nachhaltigkeit, Klimaneutralität und Ressourcengerechtigkeit* dennoch deutlich hervorgehoben:

„Sehr hohe Potentiale zur CO₂-Reduktion liegen in der Förderung des Radverkehrs. Der Radverkehr ist eine nachhaltige, individuelle, flächenverbrauchsarme, lärm- und abgasarme Art der Fortbewegung. Das Fahrrad ist als Null-Emissions-Fahrzeug ein klimaneutrales Verkehrsmittel und insbesondere in innerstädtischen Bereichen ein geeignetes Fortbewegungsmittel. Die Planung für das Turley Areal leistet hierzu einen Beitrag, indem die verkehrsberuhigten Bereiche im Rahmen der Überarbeitung der Verkehrs- und Erschließungskonzeption ausgeweitet wurden und die radfahrerfreundliche Vernetzung innerhalb des Turley-Areal (sic!) sowie dessen Anbindung an die umliegenden Quartiere begünstigt wurden“ (Stadt Mannheim 2017b: 152)

Die hierbei angesprochene Vernetzungswirkung wurde bei der Analyse zudem mit den Codes *Lebendiges Quartier* und *Soziale Durchmischung* versehen, da im Bebauungsplan wiederholt darauf hingewiesen wurde, dass das neue Quartier, welches über Jahrzehnte hinweg durch Mauern und Zäune aufgrund seiner militärischen Nutzung für die Anrainer*innen eine massive physische Barriere und Blackbox darstellte, für alle geöffnet werden sollte (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 46). Die Entstehung der neuen Wegeverbindungen durch die Öffnung des Quartiers wurde in Verbindung mit den beiden Quartierparks als „*[...] wesentliche Verbesserung für das gesamte Gebiet samt Umgebung [...], [die] dem gesamten Stadtteil Entwicklungsimpulse geben*“ (Ebd.: 125) bezeichnet. Darüber hinaus wurde die Barrierefreiheit des ÖPNV, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, mitgedacht, eine nahegelegene Straßenbahnhaltestelle, die sich damals auf einer Brücke in der Mitte einer Kreuzung befand, sollte ebenerdig gestaltet werden und durch eine Verlegung an das Ende einer neu entstehenden Gehwegachse näher an das Quartier herangebracht werden (vgl. ebd.: 138). So sollte das KfZ-Aufkommen im Planungsgebiet mittelfristig reduziert werden (vgl. ebd.: 182).

Als zentral für diese Belebung wurden der Quartierspark 1, in der Mitte des denkmalgeschützten Ensembles, sowie ein neu zu errichtender Quartierspark 2 zwischen den Baufeldern I und IV und die Bepflanzung des Casinos angesehen (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 19). Die beiden Parks sollten so gestaltet werden, dass sie für Bewohner*innen aller Altersklassen eine hohe Aufenthaltsqualität

bieten, wozu das zuvor besprochene neue Verkehrskonzept zusätzlich beitrage (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 128f.). Daneben sollte durch eine gezielte Entwicklung des Casinos als Quartiersmittelpunkt und dem Mischgebiet eine „*Magnetwirkung*“ (Ebd.: 174), entstehen. So sollte aus Turley ein lebendiges Quartier werden, womit den Zielen der Bürger*innenbeteiligung Rechnung getragen würde:

„Aufgrund des vorhandenen historischen Gebäudebestands und der dorfähnlichen, platzartigen Strukturen auf dem Gelände der „Turley Barracks“ ist der Standort geeignet, verschiedene ‚Lebenszwecke‘ [...] zusammenzuführen. Die Stadt will auf dem Turley-Areal „öffentliche Schwerpunkte setzen, statt privatisiertes Einzelwohnen.“ (Stadt Mannheim 2017b: 90)

Auch dem angrenzende *Quartierspark 2*, der unmittelbar an das BF I und damit an die an die Grundstücke zweier Wohnprojekte angrenzen sollte (vgl. Abbildung 10), wurde eine solche vernetzende Eigenschaft zugesprochen. Darüber hinaus wurde seine Funktion zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und zur Abmilderung von *Urban Heat Islands* hervorgehoben (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 191). Zudem wurden *Dachbegrünungsmaßnahmen* zwischen 20 % und 50 % für einen Großteil der Dachflächen festgeschrieben (vgl. ebd.: 35). Über die bereits erwähnten Quartierparks hinaus, sollten auch auf Straßen und Plätzen „*ausreichend dimensionierte, begrünte Freiflächen [...] zur Erholung im Wohn- und Arbeitsumfeld*“ (Ebd.: 99) hergestellt werden. Insgesamt sollte der Grünflächenanteil im nordöstliche Planungsabschnitt dadurch um 10 % erhöht werden, wodurch es zu „*einer entsprechenden Verbesserung der klimatischen Situation*“ (Ebd.: 114) kommen sollte. Explizit festgeschrieben wurden beispielsweise Baumpflanzungen in jeder Straße zwischen Parkbuchten, um eine Verschattung des öffentlichen Raums zu erreichen (vgl. ebd.: 194).

Im gesamten Quartier sollte das Straßenbild weniger von parkenden Autos dominiert werden, als dies in anderen Quartieren der Fall sei. Vor diesem Hintergrund wurde mehrfach die Errichtung mehrerer Tiefgaragen, unter anderem unterhalb des Quartiersparks 1 in der Mitte des denkmalgeschützten Ensembles, angesprochen (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 19). Neben der großen Sammeltiefgarage wurden auch in allen übrigen Baufeldern die Errichtung von Tiefgaragen ermöglicht, wodurch eine zusätzliche Aufwertung des Stadtbildes erreicht werden sollte (vgl. ebd.: 178f.). Dennoch sollten auch im Straßenraum weitere *Autogerechte Planung*, wie die Schaffung „*[...] ausreichend[er] Flächen für straßenbegleitende Stellplätze [...]*“ (Ebd.: 28) stattfinden. Trotz der Diskussion um das Verkehrskonzept, bei dem sogar ein komplett autofreies Quartier gefordert worden war (vgl. 4.1.2), wurde festgestellt, dass dies „*[...] mit dem Ziel der Planung [...] eine hochwertige, urbane Mischung aus besonderem Wohnen, innovativem Arbeiten und Forschen, Gemeinbedarf und Stadtteilkultur zu schaffen nicht vereinbar*“ (Ebd.: 158) gewesen sei. Als Kompromiss wurde neben der Sperrung für den MIV auf Höhe des Casinos vermehrt auf verkehrsberuhigte Bereiche und Stichstraßen gesetzt, um Schleichverkehre aus angrenzenden Quartieren zu vermeiden (vgl. ebd.: 23ff.). Trotz dieser Maßnahmen ging das neue Verkehrsgutachten davon aus, dass sich die Zahl der täglichen Durchfahrten leicht erhöhen würde, was hauptsächlich auf die neuen Entwicklungen auf BF IV und V

zurückzuführen war (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 159). Wie viele Ein- bzw. Durchfahrten vor den Diskussionen um das Verkehrskonzept geplant waren, geht aus dem Plan nicht hervor. Insgesamt lässt sich jedoch feststellen, dass das Quartier zwar nicht so autogerecht wie ursprünglich angedacht, aber auch nicht progressiv oder zukunftsweisend geplant wurde.

Der Fokus der Planung lag vielmehr von Anfang an auf der, bereits im Weißbuch erwähnten (vgl. 4.1), Entwicklung von „*besonderem Wohnen*“ (Stadt Mannheim 2017b: 14). Was darunter genau verstanden wurde, blieb allerdings nach wie vor offen. Einzig die Existenz des Runden Tisches und dessen Ziel „[...] *das gemeinsame Anliegen des gemeinschaftlichen Wohnens zu diskutieren und nach außen zu vertreten*“ (Ebd.: 139) wurden dahingehend erwähnt. Ansonsten wurde lediglich beschrieben, dass die Wohnprojekte mit dem Bauprozess bereits begonnen hatten, wobei dabei von „*Baugruppen und Wohninitiativen*“ (Ebd.) gesprochen wurde. Lediglich bei der Begründung zur Überschreitung der in der Baunutzungsverordnung vorgeschriebenen zulässigen Grundflächenanzahl, die das Verhältnis von der zur Bebauung zulässiger Fläche zu gesamter Grundstücksfläche angibt (vgl. ebd.: 179), wurde das MHS explizit erwähnt. Dies geschah erneut unter Verweis auf den Weißbuchprozess und den „*Modellcharakter für die Mannheimer Konversionsprojekte*“ (Ebd.: 182) Turleys, der aufgrund von „*lebendige[r] Mischnutzung [und] neue[n] Wohnformen [...] Turley zu einem Lebensort für alle mach[t]*“ (Ebd.). Im gesamten Planungsgebiet wurde unter Verweis auf die „*Schonung endlicher Ressourcen [...] [und] des allgemeinen Klimawandels*“ (Ebd.: 187) die Zulässigkeit von Dachaufbauten zur Nutzung von Solarenergie (*Klimakrise, Ressourceneffizienz, Erneuerbare Energien*) erlaubt, aber nicht vorgegeben. Festgeschrieben wurde dagegen die „*Errichtung von flachgeneigten Dächern*“ (Ebd.: 153), um den generellen Aufbau von Solarpanelen zu ermöglichen.

Abschließend sei erwähnt, dass im Bebauungsplan unterstrichen wurde, dass die Maßnahmen dem Grundsatz „*Innenentwicklung vor Außenentwicklung*“ (Stadt Mannheim 2017b: 182) Rechnung tragen (*Ressourceneffizienz*), wobei explizit auf das 30 Hektar Ziel der Bundesregierung verwiesen wurde. Insgesamt wurden also diverse Kategorien des Kodierleitfadens abgedeckt, wobei eindeutig Schwerpunkte hinsichtlich *Mobilität* und *Inklusion/Soziale Durchmischung* erkennbar waren. Die entscheidende Rolle der Wohnprojekte bezüglich der Änderung des Verkehrskonzepts wurde nicht explizit benannt, wird aber in Kapitel 4.3.4 erneut deutlich werden. Im folgenden Unterkapitel werden die Ergebnisse der Analyse des Rahmenplans für Franklin in gleicher Weise vorgestellt.

4.2.2. Rahmenplan Franklin

Der Rahmenplan für den neuen Stadtteil Franklin wurde im September 2014 veröffentlicht. Damit ist er unter den analysierten Dokumenten dasjenige mit dem frühesten Veröffentlichungsdatum und zugleich das kürzeste Dokument, das zudem von allen drei analysierten Dokumenten mit Abstand die wenigsten Kodierungen aufweist. Die einzige Kodierung zu *Gemeinschaftlichem Wohnen* betrifft

eine Beschreibung von verschiedenen Milieugruppen und deren bevorzugte Wohnformen: „*Die Gruppe der jungen, experimentierfreudigen Menschen bevorzugt Mietformen und gemeinschaftliche Wohnformen und ist kurzfristig am Umbau von Bestand und mittelfristig an zielgruppengerechten Neubaumaßnahmen interessiert.*“ (Stadt Mannheim 2014a: 54). Wodurch sich diese gemeinschaftlichen Wohnformen auszeichnen und was damit genau gemeint war, bleibt unklar. Dem Code *Wohnprojekte* wurden keine Textstelle zugeordnet. Im Gegensatz zum Bebauungsplan wurden den Codes für die *Schlagworte Transformation* und *Ko-Produktion* Textstellen zugeordnet, wobei sich erstere eher auf eine bauliche oder technische Transformation (vgl. 2.1), nicht auf einen gesellschaftlichen Wandelprozess, bezogen (vgl. ebd.: 41). Der Begriff der *Ko-Produktion* wird, ebenfalls ohne Definition, lediglich ein Mal, im Bezug auf eine spezifische Art der Konzeptvergabe, der sogenannten *Franklin Factory* verwendet:

„*Mit der Franklin Factory wird zudem der Handlungsempfehlung des Expertenteams des iterativen Planungsprozesses gefolgt, Teilgebiete zu definieren, sogenannte „Labore“, in denen neue Akteure und Akteurskonstellationen Raum für ihre Experimente finden. Diese Experimente werden in der Franklin Factory vordefiniert und anentwickelt (sic!). Ziel der Franklin Factory ist es, eine nutzerbasierte Planung zu ermöglichen, die die Stadtbewohner – und somit die wirklichen Nutzer städtischer Räume – zu Ko-Produzenten des neuen Stadtquartiers machen. Handlungsorientierte Akteure und potentielle Interessenten werden gemeinsam mit lokalen Stadtentwicklern Ideen und Projekte in Planungswerkstätten entwerfen, entwickeln und konkretisieren, die dann wiederum mit dem Fachbereich Stadtplanung rückgekoppelt werden.*“ (Stadt Mannheim 2014a: 19)

Allerdings konnten weder in Verbindung mit den zuvor genannten Kategorien noch unabhängig davon, Textstellen zu den Kategorien *Klimakrise* oder *Ressourcengerechtigkeit* zugeordnet werden, so dass die Verwendung der Begriffe *Ko-Produzenten* und *Real-labore* nicht zwingend auf eine Auseinandersetzung mit USTs schließen lässt (vgl. 2.2.2). Jedoch konnten im Rahmenplan Zuordnungen zur Kategorie *Klimaneutralität* gemacht werden. Diese standen ausschließlich in Verbindung mit dem Feld der *Mobilität*, wobei durch die zuvor angesprochene fehlende Verknüpfung mit einer potenziellen *Ressourcengerechtigkeit* deutlich wurde, dass es sich dabei eher um den Anspruch eines CO₂-armen, maximal CO₂-neutralen, Ziel- und Quellverkehrs handelte (vgl. Stadt Mannheim 2014a: 48). Ausgelagerte Emissionen, die etwa bei der Produktion und dem Transport der Verkehrsträger entstehen, wurden in diesem Anspruchsdenken allerdings nirgends berücksichtigt. Zudem wurden einzelne Textstellen der Kategorie *Nachhaltigkeit* zugeordnet. Dabei ging es einerseits um den *Erhalt von Bausubstanz* und die Erhöhung der *Energieeffizienz* durch Renovation der Bestandsgebäude, andererseits um eine Überwindung der physischen Barriere der B38 zur Vernetzung des neu entstehenden und existierenden Stadtteilen sowie die Ausstattung neu eingesetzter Elektrobussen, die sich während des Fahrens induktiv aufladen (vgl. ebd.: 98) (*ÖPNV stärken, Energieeffizienz*).

Überhaupt wurden in den Bereichen der *Energieeffizienz*, in Verbindung mit *Erneuerbaren Energien*, und *Elektromobilität* im Rahmenplan eindeutig Schwerpunkte gesetzt, sodass vordefinierte Quartiere

im neu entstehenden Stadtteil jeweils zu den zuvor beschriebenen *Experimentierfeldern* werden sollten:

„Ziel des integrierten Quartierskonzeptes ist es, das Quartier [...] zu einem Modellquartier für Energieeffizienz, Smart Grids und nachhaltige Mobilität, insbesondere Elektromobilität, zu entwickeln. Dabei soll ein Quartier entstehen, das flächendeckend hohe energetische Standards für die Gebäude, die intelligente Steuerung des Energieverbrauchs sowie einen hohen Anteil an emissionsarmer und emissionsfreier Mobilität aufweist. (Stadt Mannheim 2014a: 58)

So sollte auf Franklin „[...] möglichst viel erneuerbare Energie lokal erzeugt und möglichst wenig Emissionen verursacht werden“ (Ebd.), zudem wurden Vorgaben für Energiemindeststandards nach den Kriterien der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für Neubau- und Sanierungsvorhaben gemacht (vgl. Stadt Mannheim 2014a: 87). Im Bereich der *Mobilität* wurde beschrieben, dass für eine „[...] zeitgemäße verkehrliche Erschließung [...] dem öffentlichen Verkehr sowie dem Nicht-Motorisierten Verkehr (NMV) [eine] besondere Bedeutung beizumessen [ist]“. (Ebd.: 29). Neben der bereits erwähnten E-Bus-Linie wurde zudem die *Stärkung des Umweltverbundes* mehrfach explizit erwähnt. In diesem Zuge wurde mehrfach von integrierter Mobilität, die im Kodierleitfaden der *Förderung von Multimodalität* zuzuordnen ist, gesprochen, die dabei helfen könnte den vom MIV verursachten CO₂-Ausstoß zu senken, indem beispielsweise attraktive Wegebeziehungen zu den ÖPNV-Haltestellen für Fuß und Rad geschaffen werden sollten und überdachte und diebstahlsichere Radabstellanlagen bereitgestellt werden könnten (vgl. ebd. 48, 77). Langfristig war dabei von Möglichkeiten, die im neuen Stadtteil „[...] ein Leben ohne Auto ermöglichen“ (Ebd.: 77) die Rede, wofür zusätzlich durch „privilegierte Carsharing-Stellplätze, Reduktion von PKW-Stellplatzschlüssel [und] Sammelparkplätze (dezentrale Quartiersgaragen) [...]“ (Ebd.) Anreize durch die Stadtplanung geschaffen werden sollten. In „zwei bis drei“ (Ebd.: 94) dieser Quartiersgaragen sollte nicht nur der ruhende Verkehr dezentral gesammelt, sondern auch Lade- und Carsharing Infrastrukturen angesiedelt werden, wobei erstere mit lokal erzeugtem Strom durch *Erneuerbare Energien* bedient werden sollten. Zusätzlich sollten die Quartiersgaragen um *Begegnungszonen* erweitert werden, wodurch Umweltbelastungen verringert und die Verkehrssicherheit erhöht werden sollten (vgl. ebd.). Weitere Planungen zu den Begegnungszonen wie Dimensionierung oder detaillierte Ausgestaltungen, beispielsweise hinsichtlich eines *Lebendigen Quartiers* wurden jedoch nicht ausgeführt. Allerdings standen den Ausführungen zu Sammelgaragen keine Textstellen zum Bau von *Tiefgaragen (Autogerechte Planung)* entgegen. Überhaupt wurden dieser Kategorie relativ wenige Textstellen zugeordnet. Im folgenden Unterkapitel wird abschließend das jüngste Planungsdokument vorgestellt.

4.2.3. Rahmenplan Spinelli

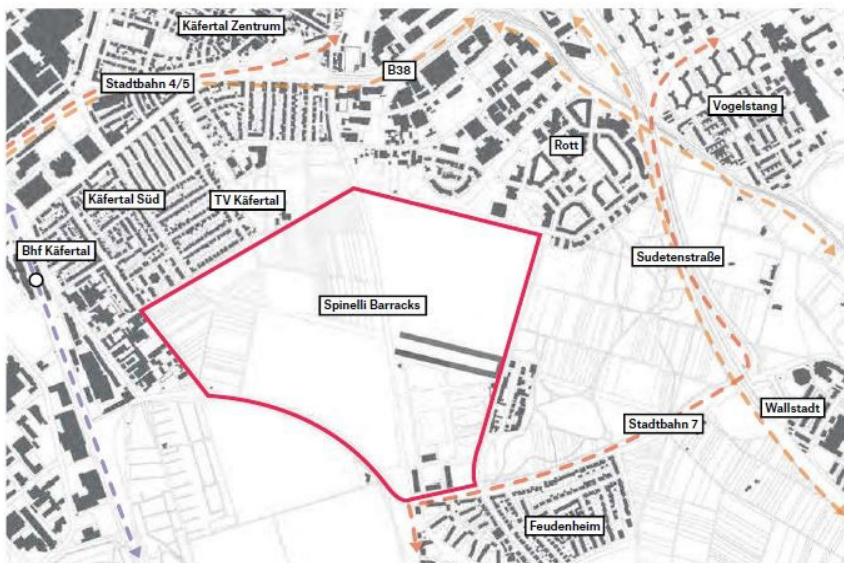


Abbildung 14: Lage der Konversionsfläche im Stadtgebiet (Stadt Mannheim 2018: 17)

lange im Plan, was vermutlich auf die integrierte Lage der Fläche im Stadtgebiet (vgl. Abbildung 14), die sich über zwei Stadtteile, Käfertal und Feudenheim, erstreckt, zurückzuführen ist (vgl. Stadt Mannheim 2018: 17). Zudem war die sich ergebende Möglichkeit zur Realisierung eines sogenannten *Grünzugs Nordost* (vgl. Abbildung 15) (*Urban Heat Island/Kühlende Maßnahmen, Grünraum, Entsiegelung*) von gesamtstädtischer Bedeutung (vgl. ebd.: 94).

Darüber hinaus wurde durch andere Schwerpunktsetzungen ersichtlich, dass seit der Entwicklung der ersten Konversionsfläche unterschiedliche Reformen und Lernprozesse in Kraft getreten sind. So sind unter der Kategorie *Veränderte Normen* vor allem Textstellen zum Instrument der Konzeptvergabe codiert worden:

„Gleichzeitig soll die Vergabe städtischer Grundstücke zukünftig nicht mehr nach Höchstgebot, sondern nach Konzeptqualität erfolgen. Die Grundstücke werden zum Bodenwert ausgeschrieben, entscheidend für die Vergabe wird das beste Konzept (hinsichtlich Nutzungskonzept, Städtebau/Architektur, Ökologie) unter allen eingereichten Vorschlägen sein. Damit stellt die Konzeptvergabe einen wesentlichen Schlüssel zur Sicherung sozialer Vielfalt sowie baulicher und ökologischer Qualitäten dar.“ (Stadt Mannheim 2018: 138)

Die Anwendung dieses Instruments, das schon 2012 vom Runden Tisch für die Grundstücksvergabe auf Turley gefordert wurde (vgl. 4.1.2), wurde vom Mannheimer Gemeinderat 2018 gemeinsam mit der Schaffung eines 30-prozentigen Anteils an Wohnungen, deren Mietpreis sich am Mannheimer Mietspiegel orientiert (*Soziale Durchmischung, Veränderte Normen*), in Neubauvorhaben für Geschosswohnungen, beschlossen (vgl. Stadt Mannheim 2018: 138). Dadurch wurde deutlich, dass sich die Situation auf dem Mannheimer Wohnungsparkt, analog zur Situation in vielen Großstädten Deutschlands, gewandelt hat: Standen auf Turley und Franklin noch die Schaffung gehobener Wohnungsangebote im Vordergrund, rückte nun die Schaffung bezahlbaren Wohnraums in den Fokus. Die Konzeptvergabe sollte zudem *„die Entstehung von nachhaltig energieeffizienten Gebäuden [...]“*

Abschließend wurde der 2018 veröffentlichte Rahmenplan für Spinelli analysiert, der umfangreicher als der Rahmenplan für Franklin, aber weniger ausführlich als der analysierte Bebauungsplan für Turley ist. Dennoch wurde für diesen absolut die größte Anzahl an Textstellen codiert. Auffällig war die starke Betonung gesamtstädtischer Be-

(Stadt Mannheim 2018: 114) fördern, wobei dabei explizit auf die Möglichkeit verwiesen wurde, einen höheren Standard bei Einfamilienhäusern einzufordern, da diese aufgrund „[...] ihres großen Flächenbedarfs keinen umwelt- bzw. klimaschonenden Beitrag leisten [...]“ (Ebd.) (Energieeffizienz, Klimaschutz/-neutralität, Ressourcengerechtigkeit).

Darüber hinaus wurde auf eine Novelle der Landesbauordnung des Landes verwiesen, wodurch Stellplatzschlüssel von Kommunen ab erstmals 2015 per Satzung eingeschränkt werden konnten. Die Stadt machte auf Spinelli davon Gebrauch, es sollte ein Stellplatzschlüssel von 0,8, bzw. von 0,6 für geförderte Wohnungen, gelten (*Veränderte Normen, Weniger Parkplätze*) (vgl. Stadt Mannheim 2018: 122). Darüber hinaus wurde, wenn auch nicht ausführlich, das Erbbaurecht genannt (vgl. ebd.: 71). Ein weiterer Unterschied zu den Entwicklungen auf Turley und Franklin war die Betonung der Bemühungen um eine kleinteilige Grundstücksvergabe, die „[...] von Anfang an gute Voraussetzungen für eine soziale Durchmischung [...]“ (Ebd.: 127) schaffe. In einer Box, in denen verschiedene Akteur*innen aus Wirtschaft, Zivilge-

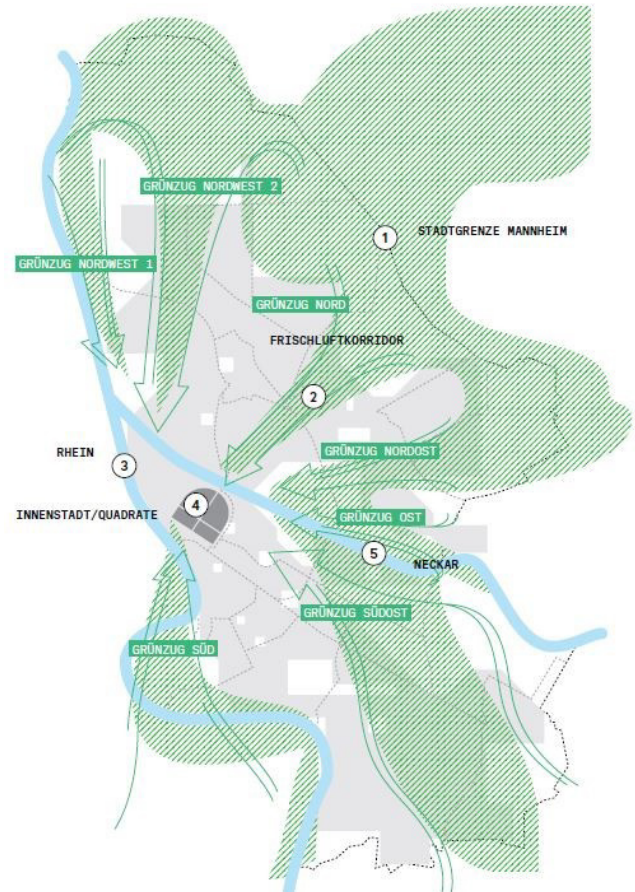


Abbildung 15: Frischluftkorridore der Stadt Mannheim (Stadt Mannheim 2018: 103)

sellschaft und Wissenschaft (*Wissenschaftliche Begleitforschung/Unterstützung*) zu Wort kommen, wurde im Zuge dessen explizit auf die unterschiedlichen Akteur*innen verwiesen, die durch die kleinteilige und konzeptionelle Vergabe miteinander vermischt werden könnten, so auch „[...] Baugruppen, Genossenschaften oder gemeinschaftliche Wohnprojekte“ (Ebd.: 141).

Ein Vertreter einer Initiative, die auf Spinelli ein weiteres Projekt nach dem Modell des MHS realisieren wollte, kam in einer Box zu Wort, in der die Vorteile des Modells erläutert und entsprechend codiert wurden (*Soziale Durchmischung, Wohnprojekte, Energieeffizienz, Klimaschutz/-neutralität, Lebendiges Quartier, Veränderte Normen*):

„Wir würden sehr gern auf Spinelli verschiedenste Mietwohnungen für über 110 Personen in drei Hybridbauten wie beim Projekt UmBAU² Turley verwirklichen – 66% möglichst langfristig gebunden mit Kaltmieten zwischen 7,50 und 9 Euro, der Spekulation entzogen und unkündbar. Mit CO₂-freiem Plusenergiestandard, ein Ausrufezeichen für Mannheims Klimaziele, die Warmmieten dauerhaft unten. Selbstverwaltet, nach dem Modell des Mietshäuser Syndikats. Jeder und jede soll mitmachen können – auch ohne eigenes Geld. Was zählt: sich in einer bunt gemischten, beweglichen Nachbarschaft mit Elan und Power zu beteiligen. Alternative Wohnungspolitik ist möglich!“ (Bergmann 2018: 133)

Dass diesem Wunsch durchaus realistische Chancen eingeräumt wurden, zeigte ein Blick auf die, in den Rahmenplan integrierten, Ergebnisse eines Bürger*innenbeteiligungsprozesses (*Partizipation*), aus denen deutlich wird, dass die Frage „*Wird es Mietshäusersyndikatsprojekte geben?*“ (Stadt Mannheim 2018: 40) dahingehend gekennzeichnet wurde, als dass solche Projekte in den Rahmenplan aufgenommen werden sollten, wobei es bei diesen beiden konkreten Erwähnungen des MHS im Rahmenplan blieb. Neben diesen, mehr oder weniger expliziten Nennungen, gemeinschaftlicher Wohnprojekte wurden diffuse Bezeichnungen wie „*innovative Wohnformen*“ (Ebd.: 16) genutzt, die im vorliegenden Plan als Baustein eines „*klimaoptimierten Quartier[s]*“ (Ebd.) bezeichnet wurden. Auch hinsichtlich der kodierten *Schlagworte* ist, verglichen mit den anderen analysierten Dokumenten, ein Fortschritt erkennbar. So war dem Schlagwort *Nachhaltigkeit* ein eigenes kurzes Unterkapitel gewidmet, in dem das Prinzip definiert und zum übergeordneten Leitmotiv für die Planungen erklärt wurde (vgl. ebd.: 68), darüber hinaus zeigt eine Abbildung ein integrierendes Nachhaltigkeitsdreieck, unter dem zwei weitere Textbausteine mit *Wohnprojekten* assoziiert wurden: „*neue Formen gemeinschaftlichen Wohnens, verdichtete Wohnformen*“ (Ebd.: 70) und „*Kostenreduzierung durch Verringerung der Wohnfläche bei gleichzeitiger Schaffung von Gemeinschaftsflächen und -räumen*“ (Ebd.). Dass ein Großteil der Konversionsfläche entsiegelt bzw. von Bebauung freigehalten werden sollte, um den bereits angesprochenen Grünzug Nordost zu realisieren, machte, ebenso wie die Erwähnungen zu Konzeptvergabe, einen Großteil der Codierungen zur *Nachhaltigkeit* aus (vgl. u.a. ebd.: 112; 158).

Dem Schlagwort *Transformation* wurden zwei Aussagen, die im Text sehr nah beieinander liegen, zugeordnet: Zunächst wurde festgestellt, dass vor dem Hintergrund der *Klimakrise* strukturelle Veränderungen notwendig seien. In der Folge wurden einige damit einhergehende Trends wie *Sharing-Konzepte* und die Veränderung des Mobilitätsverhaltens (*Autoverkehr reduzieren, Radverkehr stärken, Elektromobilität*) vorgestellt, bevor festgestellt wurde, „*dass die kommunale Ebene die entscheidende Umsetzungsebene ist, die tatsächliche Veränderungen bewirken kann*“ (Stadt Mannheim 2018: 100). Von *Transformationen* im Sinne dieser Arbeit wurde also nicht direkt gesprochen, vielmehr wurde festgestellt, dass „*das Prinzip der Nachhaltigkeit [...] nach wie vor eine geeignete Methode [ist], die unterschiedlichen Anforderungen an ein Projekt im Spannungsfeld zwischen sozial, ökologisch und ökonomisch abzuwiegen*“ (Ebd.: 68). Der Kategorie *Ko-Produktion* wurden ebenfalls einige Textstellen zugeordnet. In diesen war von Synergieeffekten im Bezug auf die Multikodiertheit von Räumen, aber auch „*energetischen Synergieeffekte[n]*“ (Ebd.: 120) die Sprache. Analog zur Vielzahl der Kodierungen zu *Nachhaltigkeit*, erhielt auch die Kategorie *Klimakrise* entsprechend viele Zuordnungen. Neben einer Erwähnung der Folgen der Klimakrise wurden auch die damit einhergehenden Herausforderungen für den Städtebau erwähnt (vgl. ebd.: 100). Im Zuge dessen fiel auch das Schlagwort *Resilienz* hinsichtlich zu erwartender Extremwetterereignisse (ebenso *Urban Heat*

Island/Kühlende Maßnahmen, Starkregenvorsorge und (Regen-)Wassermanagement). Dies geschah auch mithilfe *Wissenschaftlicher Begleitforschung*. So wurde die Stadt beispielsweise bei der Erstellung eines Bebauungsplans für Spinelli von Forscher*innen des Karlsruher Institut für Technik unterstützt. (Vgl. Stadt Mannheim 2018: 102) Im Laufe der Analyse wurde also deutlich, dass die Klimakrise Einzug in die Planung des Quartiers gehalten hat, was anhand des folgenden Zitats exemplarisch verdeutlicht wird: „Zentrale Stichworte sind Kaltluftschneisen, vegetative Kühlungswirkungen, Offenporigkeit und Aufnahmefähigkeit der Oberflächen etc.“ (Ebd.) . Konkrete Vorgaben für *Fassaden-/Dachbegrünungen*, deren Miteinbeziehung ebenfalls explizit im, gesonder für Spinelli gelaufenen, Bürger*innenbeteiligungsverfahren (*Partizipation*) gefordert wurde (vgl. ebd.: 41), waren im Rahmenplan nicht zu finden, es ist allerdings davon auszugehen, dass solche Elemente aufgrund ihrer Verbindung mit der Klimakrisenanpassung (vgl. u.a. ebd.: 106) Eingang in die Bewertungen der Konzeptvergabe gefunden haben. Insgesamt bietet sich „[m]it Blick auf sich verändernde Wetter- und Witterungsprozesse [...] die außergewöhnliche Chance, die dringend erforderliche klimaökologische Anpassung der Stadt systematisch anzugehen“ (Ebd.: 14), weshalb lediglich 30% der Konversionsfläche (vgl. Abbildung 16) bebaut werden sollten (vgl. ebd.).



Abbildung 16: Geltungsbereiche der für Spinelli geplanten Bebauungspläne (farblich hinterlegt) verglichen mit der unbebauten Fläche (Stadt Mannheim 2018: 146)

Herstellung, zum Transport und zur Entsorgung eines Baustoffs“ (Stadt Mannheim 2018: 115) eingeführt. Zwar wurden auch dahingehend keine präzisen Maßnahmen festgeschrieben, allerdings wurden auf die Möglichkeit des „Nachweis[es] von sogenannten Ökobilanzen“ (Ebd.) oder ein mögliches Verbot bestimmter Dämmstoffe, deren ein *Recycling von Bausubstanzen* verunmöglichen, erwähnt. Im Zuge dessen wurde auch auf den *nachhaltige Rohstoff* Holz sowie die Möglichkeit des Einsatzes natürlicher Dämmmaterialien verwiesen (vgl. ebd.: 115f.).

Doch nicht nur beim Thema *Recycling von Bausubstanz* wurde bei der Erstellung des Rahmenplans an zukünftige Herausforderungen gedacht. Vielmehr wurden auch sich verändernde gesellschaftliche

Auch die Kategorie *Nachhaltiges Bauen* sowie deren Unterkategorien *Nachhaltige Rohstoffe* und *Recycling von Bausubstanz* wurden, im Vergleich zu den zuvor analysierten Dokumenten, hervorgehoben: Nachdem zunächst darauf hingewiesen wurde, dass der Bausektor in Deutschland insgesamt ein immenser Treiber des CO₂-Ausstoßes ist, wurde beispielsweise die von Gebäuden in Anspruch genommene „Graue Energie – also jene Energie zur

Anforderungen an Quartiere und Immobilien angesprochen (vgl. Stadt Mannheim 2018: 115). Dies spiegelt sich vor allem in den Überlegungen zu den Quartiersgaragen wider, die auch schon im Rahmenplan für Franklin eingeführt wurden, aber deren Konzept auf Spinelli weiter überdacht und ausgearbeitet wurde: So sollte auf ganz Spinelli auf Tiefgaragen verzichtet werden und stattdessen in „[...] modularen, dezentralen Quartiersparkhäusern [...]“ (Ebd.: 122) geparkt werden. Interessant ist dabei vor allem die Betonung der *Vielfältigen Nutzung*: „Wenn sich das allgemeine Mobilitätsverhalten weiter verändert und der eigene Pkw zugunsten von Sharing-Konzepten an Bedeutung verliert, bieten die Standorte der Parkhäuser zugleich die Chance, langfristig anderweitig beispielsweise als Wohnbau- oder Grünfläche genutzt zu werden“ (Ebd.). Auch auf Spinelli sollten diese Quartiersgaragen zur *Förderung der Multimodalität* beitragen, indem dort beispielsweise Bikesharing (*Sharing-Ansätze Mobilität, anderweitig*) etabliert wird. Neben der formulierten Vision eines autoarmen Quartiers und der bereits angesprochenen Reduktion des Stellplatzschlüssels, wurden viele Anwohner*innenstraßen oder gänzlich autofreie Bereiche festgesetzt (vgl. ebd.: 59). Besonders durch den angrenzenden Park des zukünftigen BuGa-Geländes bot sich dabei Platz für innovative Konzepte. So wurde die Planung eines Radschnellwegs, der das neue Quartier an die Innenstadt anbinden soll, beschlossen (vgl. ebd.: 93). Neben weiteren Fahrradwegen wurde auch Aspekte wie Diebstahlsicherheit und Wetterfestigkeit von Fahrradabstellstationen berücksichtigt (*Radverkehr stärken*). Generell sollten Fuß- und Radverkehr durch die Kompaktheit des Quartiers (*Dichte*) gefördert werden (vgl. ebd.: 119). Darüber hinaus wurden auch „[...] optimale Kombinationsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Nahverkehr“ (Ebd.) (*Förderung Multimodalität*) bedacht, wobei der Großteil dieser Vorhaben nach wie vor eher eine Vision beschrieben, als dass bereits konkrete Festlegungen getroffen wurden. Dennoch war es Ziel der Planungen auf Spinelli: „durch die Gestaltung des öffentlichen Raums die nicht-motorisierte Fortbewegung besonders attraktiv, sicher und barrierefrei zu gestalten und so Voraussetzungen für ein rücksichtsvolles Miteinander und autoarmes Wohnen zu schaffen“ (Ebd.) (*Förderung des Umweltverbunds*). Dies sollte auch durch die Einrichtung von *Begegnungszonen*, in denen alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt den gesamten Straßenraum nutzen dürfen (vgl. ebd.: 59), den Aufbau eines Leihfahrradpools inklusive Pedelecs und Lastenrädern (vgl. ebd.: 123) und einem zentralen Ort zur Fahrradreparatur (vgl. ebd.: 124) erreicht werden (*Radverkehr stärken*). Im Vergleich zu Turley wurde bezüglich des Mobilitätsverhaltens der zukünftigen Bewohner*innen im Rahmenplan für Spinelli explizit auf die Möglichkeit zur Steuerung einer *Verhaltensänderung* hingewiesen:

„In einem neuen Quartier erreicht man die zukünftige Bewohnerschaft in einer Situation der Veränderung, in der viele offen für Neues sind. Hier bietet sich die Chance, die Weichen für eine nachhaltige und an die Bedürfnisse der neuen Quartiersbewohner angepasste Mobilität zu stellen.“ (Stadt Mannheim 2018: 118)

Der Weißbuchprozess lag bei der Entwicklung des Rahmenplans für Spinelli schon einige Jahre zurück. Dennoch wurden in dessen Zuge bestimmte Grundlagen gelegt, auf denen in der Folge weiter aufgebaut wurde (vgl. Stadt Mannheim 2018: 62). So entstanden damals bereits Planungsgruppen, die ihre Arbeit kontinuierlich fortführten. Zudem fanden von Februar bis Oktober 2017 verschiedene Planungsworkshops auf dem Gelände selbst statt, deren Inhalte grob im Rahmenplan wiedergegeben wurden. Die Entscheidungen über die einzelnen Anregungen sind ebenfalls im Rahmenplan zu finden (vgl. ebd.: 38ff.) (jeweils *Partizipation*). Bevor im folgenden Kapitel die Auswertung der Expert*inneninterviews erfolgt, werden im folgenden Unterkapitel noch einmal kurz die entscheidenden Erkenntnisse aus der Dokumentenanalyse festgehalten.

4.2.4. Zwischenfazit

Die zentralen Erkenntnisse der Analyse der Planungsdokumente werden der Übersichtlichkeit halber an dieser Stelle noch einmal in tabellarischer Form präsentiert (vgl. Tabelle 1). Insgesamt lies sich dabei ein Lernprozess der Stadt hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtplanung erkennen, bei dem auch Anzeichen von USTs erkennbar waren. Dahingehend ergab sich ein Bild, dass die eingangs erwähnte Hypothese stützt, dass die Wohnprojekte darauf einen Einfluss hatten. Um diesen Eindruck verifizieren zu können, werden im folgenden Kapitel die Expert*inneninterviews ausgewertet.

Tabelle 1: Übersicht der zentralen Ergebnisse der Analyse der Planungsdokumente

Kodierung (Auswahl)	Turley	Franklin	Spinelli
Transformation	-	Nutzung lediglich im Sinne baulicher Transformationen	Keine explizite Verwendung, aber Benennung der kommunalen Ebene als diejenige, auf der wegen der Klimakrise Veränderungen passieren müssen (vgl. 2.2.2)
Veränderte Normen	-	Franklin-Zertifikat als Vorstufe einer Konzeptvergabe; Reduktion des Stellplatzschlüssels	Einführung einer Konzeptvergabe; Anspruch Grundstücke kleinteilig zu vergeben (Förderung sozialer Durchmischung, Spekulationen entgegenwirken); Einführung einer Quote für 30% geförderten Wohnraum bei Neubauten; Reduktion des Stellplatzschlüssels auf 0,8;
Autoverkehr reduzieren / Lebendiges Quartier	Ursprünglicher: flächendeckende Erschließung für den MIV. Nach Treffen Diskussionen mit Rundem Tisch: autofreie Zone um Casino, kein Durchgangsverkehr um Quartierspark 1, Errichtung von Spiel- und Anlieger*innenstraßen. Carsharing Parkplätze müssen von Anwohner*innen privat bereitgestellt werden	Keine durchgehende Autoerschließung, sondern sparsame Verkehrsführung über Sammelstraßen. Privilegierte Vergabe von Parkplätzen für Carsharing Angebote. Langfristige Perspektive: Leben ohne Auto ermöglichen.	Von Beginn an Planung autofreier und verkehrsberuhigter Bereiche mit explizitem Verweis auf die damit einhergehende Erhöhung der Aufenthaltsqualität (S. 52)
Stärkung des Umweltverbundes	Bereitstellung besserer Bedingungen als Reaktion auf gestiegenes Umweltbewusstsein der Bürger*innen	Integriertes Mobilitätskonzept (vielfältige Radinfrastruktur, neue Bus- und Stadtbahnlinie) sollen Anteil des MIV am Modal Split zurückdrängen	Bereitstellung von Sharing-Konzepten (Auto, Fahrrad, Lastenrad) und Radinfrastruktur inklusive Reparaturpoint. Anspruch Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner*innen aktiv zu steuern
Autogerechte Planung / Weniger Parkraum	Planung monofunktionaler Tiefgaragen im gesamten Quartier	Keine Erwähnung von Tiefgaragen, dafür von dezentralen Sammelgaragen	Setzen auf dezentrale Quartiersgaragen, die rückbaubar sein sollen. Damit wird signalisiert, dass autofreies Quartier das Ziel ist
Wohnprojekte	Allgemeine Erwähnung des Runden Tisches und dessen Aufgabe als gemeinsame Interessenvertretung	Lediglich allgemeine Erwähnung einer Nachfrage nach gemeinschaftlichen Wohnformen	Akteur*innen der Wohnprojekte durften im Rahmenplan ausführlich für ihre Vision werben; Verweis auf innovative Wohnformen als Grundlage für „klimaoptimiertes Quartier“ und Beitrag zu Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz

4.3. Auswertung der Expert*inneninterviews

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse der Expert*inneninterviews vorgestellt, die im Februar und März 2022 durchgeführt wurden. Aufgrund der in Kapitel 3.5 beschriebenen Einschränkungen gilt es bei der Betrachtung der Ergebnisse zu beachten, dass lediglich die Bewohner*innen der drei Wohnprojekte auf Turley aus Erfahrungen bezüglich des Lebens im Quartier sprechen konnten, während von den übrigen nur Erwartungen geäußert werden konnten. Jedoch konnten alle ihre Eindrücke bezüglich der jeweiligen Planungsprozesse und etwaige Veränderungen in denselben schildern. Nach den Interviews mit den Nischenakteur*innen wurden Interviews mit Vertreter*innen zweier zentraler Einrichtungen im Mannheimer Konversionsprozess geführt, die auf der Regime-Ebene anzusiedeln sind. In den folgenden Unterkapiteln werden die Erkenntnisse aus den Interviews entlang verschiedener identifizierter Kategorien (vgl. teilweise Tabelle 1) vorgestellt

Tabelle 2: Übersicht der Interviewpartner*innen

Interview Nr.	Konversionsfläche (Wohnprojekt) /Institution	Organisationsform	Ebene nach MLP	Anzahl und Pseudonyme der Gesprächspartner*innen
1	Turley (13ha Freiheit)	MHS	Nische	1 (B1)
2	Turley (umBAU ²)	MHS	Nische	2 (B2, B3)
3	Turley (SWK)	MHS	Nische	3 (B4, B5, B6)
4	Turley (13ha Freiheit)	MHS	Nische	1 (B12)
5	Franklin (Esperanza)	MHS	Nische	1 (B7)
6	Spinelli (oikos)	Genossenschaft	Nische	2 (B8, B9)
7	Spinelli (Wohnwerk)	Genossenschaft	Nische	2 (B10, B11, B16)
8	Projektgruppe Konversion der Stadt Mannheim	-	Regime	2 (B13, B14)
9	MWSP	-	Regime	1 (B15)

4.3.1. Beginn des Konversionsprozesses

Zu Beginn des Konversionsprozesses auf Turley, und damit in Mannheim insgesamt, existierte auf Seiten einiger Akteur*innen der zukünftigen Wohnprojekte die Idee einer *realen Utopie*, in der das ganze Quartier in Eigenregie entwickelt und selbst verwaltet werden sollte, die sich noch immer im Namen eines der Wohnprojekte widerspiegelt: **13ha Freiheit**. Dabei diente die autonome Gemeinde Christiania in Kopenhagen als Vorbild (vgl. B3 2022: 439f.). Die Stadtverwaltung, die zum damaligen Zeitpunkt mit gemeinschaftlichen Wohnprojekten im Allgemeinen und dem Modell des MHS im Speziellen noch nicht vertraut war, konnte sich eine solche Entwicklung nicht vorstellen, dennoch trat bereits zu Beginn ein *Lernprozess* ein:

„Auch bei den Wohngruppen haben wir sehr gelernt. Wir hatten in Mannheim genau eine Wohngruppe, das war eine gut situierte Wohngruppe¹⁶ [...] wirklich eine sehr, eine sehr gehobene Schicht, sowohl was Bildung als auch Finanzierungsmöglichkeiten betraf. Das heißt, wir waren in Mannheim, was dieses Thema betrifft, absolut unterbelichtet und haben dann über diesen Aufschlag, dass sich eine Gruppe gemeldet hat, nämlich 13 Hektar Freiheit, das war erst mal ein loser Verband, die dann gesagt haben: "Wir würden gerne eine komplette Kaserne kaufen und selbst nach unseren Vorstellungen errichten." Und da ist man dann natürlich erst mal paralysiert als Verwaltung und natürlich auch als Projektentwicklungsgesellschaft (lacht) und sagt: 'Hoppla, um Gottes Willen', [...]. Aber wir hatten keine Erfahrung gehabt mit diesen Wohngruppen und wurden da tatsächlich ins kalte Wasser gestoßen [...].“ (B13 2022: 18ff.)(B13 2022: 18ff.)

Entsprechend mussten sich die Verantwortlichen zunächst darüber informieren, was es mit diesen Gruppen auf sich hat. Ein*e Bewohner*in beschreibt dies folgendermaßen:

„Also es war wohl so gewesen, [...] dass [Name] vom Fachbereich 61, bei denen mal aufgeschlagen [ist] und hat sich das bei denen mal angeschaut und ist dann zur Stadt zurückgekommen und hat gesagt: 'Ja, ist eigentlich ganz gut.' So ungefähr (lacht). Von daher, die gibt es ja schon länger [...], die wurden sich angeguckt, ne? Sind halt ein völlig anderes Projekt als wir [...] eine Wohngemeinschaft eigentlich, eine große. Aber haben einen guten Eindruck hinterlassen, anscheinend.“ (B3 2022: 538ff.)

Dennoch war klar, dass es kein selbstverwaltetes Quartier in Mannheim geben würde: *„Wir haben damals in zähen Verhandlungen wirklich versucht Lösungen zu finden, für alle gemeinsam, die auch machbar und realistisch sind. Das war nicht ganz einfach, weil [...] die Vorstellungen doch sehr weit auseinander gingen“* (B15 2022: 43ff.). Dies habe auch an einem gewissen Misstrauen der Wohnprojekte gegenüber den städtischen Institutionen gelegen, was im nicht-renditegetriebenen Selbstverständnis ersterer begründet liege (vgl. ebd.: 57ff.). Trotzdem wurde im Laufe der Interviews, wie das obige Zitat exemplarisch zeigt, deutlich, dass die Stadt von Beginn an dem generellen Konzept gemeinschaftlicher Wohnprojekte aufgeschlossen gegenüberstand und Interesse daran hatte, diese im neu entstehenden Quartier anzusiedeln (vgl. ebd.: 96ff.; B2 2022: 550ff.; B6 2022: 169ff.). **B11** (2022: 72f.) betonte zudem das Interesse der Spitze des Verwaltungsapparats: *„[...] also diese Doppelspitze aus OB und MWSP Chef, die waren mit Sicherheit diejenigen, die gesagt haben: 'Ja, sowas machen wir mal.'“* Dies zeigte sich in der Realität unter anderem in guten Konditionen, die den Akteur*innen zum Grundstückskauf angeboten wurden (vgl. B1 2022: 12; B5 2022: 188f.): *„[...] also ich kann auch nicht sagen, dass wir nicht unterstützt worden wären. Das ist Quatsch. Wir sind hier gelandet deswegen, auch weil die uns wollten. Das ist einfach so.“* (B3 2022: 562ff.) Ein Großteil der Baufläche wurde allerdings an verschiedene profitorientierte Investor*innen veräußert, darunter ein*e Großinvestor*in, der*die zehn der vierzehn denkmalgeschützten Gebäude gekauft hat (Immobilien-Report Metropolregion Rhein-Neckar 2013: 98), worin ein*e Bewohner*in den Grund für die Aufgeschlossenheit der Stadt sah:

¹⁶ Die Wohngruppe, die **B13** an dieser Stelle erwähnt ist nach Definition des BBSR (vgl. 2.6) eine klassische Baugruppe. Dass die beiden Formen von den Akteur*innen der Regimeebene nicht immer getrennt voneinander gesehen werden, zeigte sich im Verlauf der Interviews und der Dokumentenrecherche öfter (vgl. 3.6).

„Ja, es ist ein klarer Unterschied, ob Du eine Utopie und eine Geländeentwicklung im Kopf hast und damit dem Stadtplanungsamt und eben erst recht der MWSP, die es ja dann parallel gab, Konkurrenz machst, oder, ob Du unter deren Fittichen als freundliches Greenwashing Bestandteil dienst [...]. Das ist klar. Letzteres wurde auch von Seiten der Stadt uns gegenüber nicht in Frage gestellt (...) im Gegenteil, die kamen uns auch [...] mit den Geldzahlungen und alles wunderbar entgegen. Es war klar zu erkennen, dass sie das Projekt Gemeinschaftliches Wohnen als wichtiges Aushängeschild im Gegensatz zum Investorenmodell brauchten, um ihren eigenen, in nenne ihn mal SPD-Anspruch, zu erfüllen.“ (B12 2022: 152ff.)

Auch andere Gesprächspartner*innen betonten, dass sie die Chance bekommen hatten, ihre Projekte auf Turley zu realisieren, damit der, im Weißbuch vielfach erwähnten (vgl. 4.1.1), *Sozialen Durchmischung* ein Stück weit Rechnung getragen wurde. Tatsächlich trug ein Großteil der übrigen privaten Entwicklungskonzepte auf Turley eher zur Schaffung des, ebenfalls von der Stadt gewünschten (vgl. 4.1), gehobenen Wohnraums bei, was sich entsprechend in den Mietpreisen im Quartier widerspiegle (vgl. B6 2022: 120ff.). **B5** drückte dies folgendermaßen aus:

*„Naja man kann halt sagen: 'Gut da gibt es ja auch so ein bisschen günstigen Wohnraum, der hier entsteht.' Ich weiß noch, am Anfang, als die da so Führungen für [die Anlage von Investor*in 2] hier durch gemacht haben, wir dann auch so als diese Alternativen angepriesen wurden (lacht), also [...]. Also, weil sich das halt besser verkauft als: 'Da kommen dann die (lacht) Sozialwohnungen hin', letztlich oder so (lacht).“ (B5 2022: 155ff.)*

B11 (2022: 623) nannte dies „die Feigenblattnummer“, da von den 13 Hektar auf Turley im Endeffekt nur etwa 2000 m² an gemeinschaftliche Wohnprojekte gingen und sonst keine Wohnungen mit Mieten, die in etwa dem Mietspiegel entsprechen, zu finden seien. Zwei Gesprächspartner*innen betonten im Zuge dessen, dass sie das Gefühl hätten, dass die Stadt Mannheim Baugemeinschaften gegenüber gemeinschaftlichen Wohnprojekten vorziehe (vgl. B1 2022: 337f.; B4 2022: 165ff.). **B1** sagte darüber hinaus, dass er glaube, dass diese grundsätzliche Bevorzugung von Baugemeinschaften gegenüber Wohnprojekten der Stadt unter anderem dazu beigetragen habe, dass der Runde Tisch in seiner ursprünglichen Form nicht mehr existiere (vgl. B1 2022: 498ff.). Wie dieser aber überhaupt gewirkt hat, wird im folgenden Unterkapitel aufgezeigt.

4.3.2. Wirken des Runden Tisches in der Anfangszeit

Der Runde Tisch war einer der wesentlichen Punkte, um die es in den Textstellen der Kategorie *Kommunikation mit der Stadt* ging. Die Phase, in der dieser als eine „bürgerliche Instanz“ (B1 2022: 327) existierte, wurde von **B1** als Moment bezeichnet, in dem „versucht wurde, zu sehen, was möglich ist, dass die Politik gemeinsam mit der Gemeinschaft, mit der Gesellschaft eine Synergie [entwickelt]“ (Ebd.: 329ff.). Auch **B3** sah es so, dass „die Stadt sich tatsächlich [hat] was einfallen lassen. Das war ja gar nicht so schlecht, um das auch so anzustoßen.“ (B3 2022: 361f.). Dabei hob er die Bedeutung des, hauptamtlich von der Stadt angestellten, Moderators (vgl. 4.1.2), sowie der Zukunftslots*innen hervor, die bei Meinungsverschiedenheiten „quasi versucht haben die Übersetzung zu machen. Und das hat eigentlich ganz gut funktioniert“ (Ebd.: 367f.). **B15** hob zudem die Rolle des*der ehemaligen Konversionsbeauftragten hervor, der*die ebenfalls Sozialwissenschaftler*in war:

*„Und andere Städte, die eine ähnliche Aufgabe vor der Brust haben, die würden eine solche Stelle besetzen mit einem, was auch immer, Architekten, Stadtplanern, Geografen, Raumplanern, (...) in Mannheim war es ein*e Sozialwissenschaftler*in [...]. Und das hat natürlich das ganze a) positiv beeinflusst und vielleicht war auch dadurch eine größere Offenheit demgegenüber da, ja?“ (B15 2022: 100ff.)*

Der Runde Tisch trug nach seiner Gründung im Wesentlichen dazu bei, dass die Wohnprojekte für ihre Anliegen werben und das bis dato wenig bekannte Modell des MHS vorstellen und in der Stadtverwaltung bekannt machen konnten, was von den Interviewten als sehr wichtig eingeschätzt wurde (vgl. B2 2022: 544ff.; B6 2022: 352f.). **B6** (2022: 389ff.) betonte dahingehend, dass dadurch ein bestehendes Förderprogramm für Neubauten so angepasst wurde, dass die Wohnprojekte ebenfalls die Förderungsanforderungen erfüllten. Die Plattform des Runden Tisches wurde also genutzt, um politischen Druck aufzubauen. So wurden dort bereits für Turley Entwicklungen wie eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels, alternative Energiekonzepte und eine Konzeptvergabe diskutiert, die sich auf den neueren Konversionsprozessen teilweise wiederfanden (vgl. Tabelle 1): *„All dieses was wir hier am Anfang schon diskutiert hatten, was aber noch nicht umsetzbar war, kommt dann da.“* (B3 2022: 804ff.). Dieses Potenzial des Runden Tisches wurde allerdings nicht von allen Initiativen gesehen: **B6** (2022: 362ff.) erklärte beispielsweise, dass der Bedarf einer Beteiligung bei **SWK** nicht zwingend gesehen wurde, da sie beispielsweise keine weiteren Mitbewohner*innen suchten und die Ergebnisse der Sitzungen als wenig ertragreich einschätzten. **B4** (2022: 370f.) betonte dahingehend, dass **SWK** eher Ressourcen für die Festigung der Strukturen des regionalen MHS Verbands aufwendete. **B5** (2022: 378ff.) hingegen vermutete, dass *„da schon auch so ein bisschen der Grundstein gelegt worden ist, dass da explizit auch die Förderung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten [...]“* in das 2017 von der Stadt beschlossenen 12-Punkte-Programm für Wohnungsbau (siehe Anhang) aufgenommen wurde: *„Ich glaube, man kann schon sagen, dass das da auch [...] schon so eine ganz gute Lobbyarbeit da so ein bisschen gemacht wurde“* (Ebd.: 386f.). Diese Aussage lässt sich gut mit der Adaption des Verkehrskonzepts auf Turley (vgl. 4.1.2 und 4.2.1) in Verbindung bringen. Allerdings zeigte sich im Laufe der Interviews, dass dieses Anliegen eher auf die Initiative eines einzelnen Projekts zurückzuführen war:

*„Also, an was ich zum Beispiel mich auch noch erinnere, dass **B3** ja schon auch Paper geschrieben hat, auch im Namen des Runden Tisches. Auf dem Plenum haben wir das gelesen und haben dann gesagt: ‚Jaja, können wir unterschreiben, wenn **B3** das so haben will, ist das okay.‘ Aber [...] unsere Leidenschaft für das Verkehrskonzept auf Turley oder das Casino hält sich in Grenzen.“* (B6 2022: 548ff.)

Abgesehen davon profitierten die Wohnprojekte, deren Grundstücke nicht auf Turley lagen, nachträglich von der Arbeit des Runden Tisches. **B7** (2022: 271ff.) betonte, die Wichtigkeit der Bekanntheit des MHS-Modells im Gemeinderat. Darüber hinaus hätten die drei Wohnprojekte auf Turley durch die erfolgreiche Realisierung ihrer Projekte ein Vertrauen bei der Stadt erarbeitet, die den jüngeren Projekten sehr geholfen habe: *„Und wir konnten natürlich auch immer darauf verweisen: Die drei Projekte sind erfolgreich verwirklicht. Also es war niemand mehr da der gesagt hat: ‚Um Gottes*

Willen, wie soll denn das gehen? ‘Denn der Beweis, dass das geht, war erbracht.’ (B7 2022: 242ff.). **B8** (2022: 189ff.) und **B11** (2022: 84ff.) führten dies darauf zurück, dass alle drei Wohnprojekte auf Turley ihre Bauarbeiten innerhalb der von der Stadt vorgegebenen Fristen fertiggestellt hatten, was dazu beigetragen habe, dass die Stadt den folgenden Wohnprojekten mehr Vertrauen entgegengebracht habe:

„Und da hast Du dann schon gemerkt: Okay, es sind nicht mehr die Zweifel da, dass die das hinkriegen. [...] Also das war die Entwicklung, die angestoßen wurde, schon von Turley her. Dass es da funktioniert hat, dass die noch Bestand haben, dass es die mit Sicherheit auch weiterhin geben wird. Also den Beweis haben die mit Sicherheit geführt.“ (B11 2022: 114ff.)

Zudem habe die Stadt im Zuge dessen die Vorteile von Wohnprojekten für die Quartiersstruktur erkannt, während sie zu Beginn noch davon ausgegangen sei, dass die Wohnprojekte zu den „*Problemfällen[n]*“ (B11 2022: 86) auf dem Gelände würden. Außerdem habe der Runde Tisch dazu beigetragen, dass die, von der Stadt neu geschaffene Stelle für Gemeinschaftliche Wohnprojekte (vgl. 4.1), effizienter und zielgerichteter arbeite: *„(...) also wir hatten schon den Eindruck, dass wir da erstmal (...) also, dass der Runde Tisch denen [der Projektgruppe] sagen musste, was sie machen sollen.“* (B8 2022: 200f.). Auch für das einzige Wohnprojekt, das auf Franklin entstehen soll, war der Runde Tisch als Institution sehr wichtig. Der Prozess, der von Bewohner*innen der Wohnprojekte auf Turley angeleiert wurde, scheiterte aber zunächst an der schlechten Gruppendynamik und im Anschluss an den unterschiedlichen Preis- und Konzeptvorstellungen (vgl. B4 2022: 65ff.). Die Suche nach einem neuen Grundstück schilderte **B4** folgendermaßen:

Und hab dann bei der Stadt angefragt, so nach dem Motto: "Ja, ihr könnt hier nicht einfach nein sagen und wir hängen hier ohne Grundstück. Dann sucht uns gefälligst ein anders." Ein bisschen netter formuliert. Und dann kam eine glatte Absage von der MWSP. Da wäre nichts mehr frei. Und dann gab es eben ein Treffen des Runden Tisches, wo auch Politiker mit dabei waren, ich glaube es war der [Name] hier von der Stadt, der auch ein Bürgermeister ist, ein Baubürgermeister, und der hat dann gesagt: "Das geht nicht, das kann nicht sein." Er hat sich das alles schildern lassen und irgendwie zwei Tage später oder so bekamen wir dann einen Anruf von der MWSP: „Äh ja, es gäbe da noch so ein Grundstück.““ (B4 2022: 93ff.)

Allerdings wurde auch erwähnt, dass sich die neuen Projekte, als sie zum Runden Tisch hinzugestoßen sind, von den übrigen Initiativen nicht ganz akzeptiert gefühlt haben:

„[...] da gab es ein bisschen Probleme innerhalb des Runden Tisches, weil man uns als Genossenschaft nicht als ein Wohnprojekt mit preiswertem Wohnraum anerkennen wollte. Und es gab so intern unter uns Wohnprojekten so gewisse Differenzen, sage ich jetzt mal vorsichtig: „Ihr seid eine Genossenschaft, da braucht man so viel Geld und man muss da Eigenkapital haben und das ist kein wirkliches Wohnprojekt.“ [...] [und] die Auffassung vorherrschte, ein gemeinschaftliches Wohnprojekt gilt nur als solches, wenn das auch preiswerten Wohnraum ohne Eigentum und quasi auf MHS-Systematik aufbaut.“ (B8 2022: 454ff.)

Diese Aussage zeigt, dass nicht nur die Stadt selbst sich mit der Definition von Wohnprojekten schwertut (vgl. 4.3.1), sondern auch diese untereinander. Neben dem Runden Tisch existierte noch der Turley-Beirat (vgl. 4.1.1), auf den im folgenden Kapitel ebenso eingegangen werden soll, wie auf

den Bruch zwischen Rundem Tisch und MWSP, der die, in diesem Kapitel dargestellte, produktiven Anfangserfolge, die die Nischenakteur*innen im Konversionsprozess erreichen konnten, ausbremste.

4.3.3. Turley-Beirat, Bruch mit der MWSP und weiterer Konversionsverlauf

Im Gegensatz zum Runden Tisch, der immer politisch aufgetreten sei (vgl. B8 2022: 49ff.), war der Turley-Beirat das Gremium, in dem die Wohnprojekte mit den anderen Investor*innen zusammentrafen und in dem Entscheidungen, die durch die MWSP kommuniziert wurden, diskutiert wurden. Die Wohnprojekte waren in diesem in der Minderheit und mussten versuchen ihre, am Runden Tisch formulierten Forderungen, durchzusetzen (vgl. B3 2022: 360ff.). Der Turley-Beirat sollte ursprünglich dazu dienen, dass sich die verschiedenen Investor*innen „*sich mal beschnuppern können und dann zukünftige Nachbarn aufeinandertreffen*“ (Ebd.: 386f.). Anfangs verlief diese Zusammenarbeit aufgeschlossen und lösungsorientiert, wie weiter oben bereits durch verschiedene Textstellen dargelegt. Auf Anregung der Wohnprojekte (Persönliche Kommunikation mit **B3** am 21.3.22) führte der Beirat beispielsweise eine Exkursion nach Freiburg-Vauban durch (vgl. 4.1.2), um sich den dortigen autofreien Stadtteil sowie das Gemeindezentrum anzuschauen:

„Also wir sind tatsächlich mit [...] der MWSP zusammen mal auf das Vauban-Gelände gefahren, haben uns das mal angeguckt, eben mir dem Ziel hier einen autofreien Stadtteil eigentlich herzustellen. [...] Im Vauban-Gelände gibt es dieses SO36 oder so¹⁷, das ist so ein Bürgerzentrum, das wäre dann die Vorlage gewesen, hier für das Offizierscasino. Das war dann auch die Frage: Wie kann man dann die öffentlichen Räume vermieten [...]. Das war eigentlich schon eine ganz rege und ganz gute, fruchtbare Diskussion. Und, also da waren wir recht engagiert in diesem Turley-Beirat auch.“ (B3 2022: 109ff.)

Allerdings kam es innerhalb des Turley-Beirats bald zu einem „*richtigen Knacks*“ (B2 2022: 1035), der zur Folge hatte, dass das Verhältnis zwischen den Wohnprojekten auf Turley und der MWSP heute nach wie vor zerrüttet ist. Dass die Bodenpolitik der Stadt bzw. der MWSP, die aufgrund der Vorgabe aus dem Gemeinderat auf den Verkauf großer Flächen an möglichst wenige Investor*innen setzte, um die schwarze Null zu halten (vgl. B13 2022: 483ff.), nicht den Vorstellungen der Wohnprojekte entsprach, wurde bereits erwähnt (vgl. 4.3.1). Im Jahr 2019 wurde dann publik, dass der*die Großinvestor*in, der*die neben den zehn denkmalgeschützten Gebäuden (vgl. 4.3.1) 2012 auch die Baufelder IV und V erworben und diese später zum sechsfachen Kaufpreis weiterveräußert hatte nachdem die Bauarbeiten dort jahrelang geruht hatten (vgl. B3 2022: 196). Dies werteten die Wohnprojekte als großen Vertrauensbruch. So erwähnte wurde erwähnt, dass kurz vor Bekannt-werden des Verkaufs im Turley-Beirat noch über Dinge diskutiert wurden, die im Anschluss obsolet waren, und dass die MWSP davon gewusst haben müsse:

„[...] also dass das keine beschlussfähige Organisation ist [...], der Turley-Beirat, ist mir klar. Aber man kann eben nicht eine Einbeziehung von der Bürgerschaft machen und eigentlich mit bestimmten Investoren schon quasi irgendwie einen Deal haben oder was. [...] Und von daher war ab dem Moment, spätestens ab da, war der Turley-Beirat für uns eigentlich verbrannt.“ (B3 2022: 124ff.)

¹⁷ Gemeint ist das Stadtteilzentrum Haus 037 (siehe Kapitel 4.1.2)

Auch **B4** bemängelte, dass der Beirat zwar formal als Gremium zur Bürger*innenbeteiligung, nach dem Motto „[...]jetzt machen wir noch eine Turley-Beiratssitzung [...]. Und das ist dann ein bisschen so die Beteiligung“ (2022: 508f.), verkauft wurde, die wichtigen Entscheidungen aber im Prinzip alle schon vorentschieden worden seien. Die Folgen dieses „Skandals“ (B11 2022: 29) erwiesen sich als weitreichend für die baulichen Entwicklungen auf Turley: Es folgte ein Rechtsstreit zwischen der MWSP und dem*der Großinvestor*in (vgl. B15 2022: 770), der die Bauarbeiten auf Turley erheblich verzögerte (vgl. 4.3.3). **B3** beschreibt die aber auch weitreichenden Auswirkungen auf die zuvor im Weißbuch festgehaltenen Ziele der Konversion:

„(...) also die Schwierigkeit war dann auch, [...] dass sie nicht akzeptiert haben, dass es ein absolutes No-Go ist, was da [...] gelaufen ist, sondern immer so getan haben, ja, dass wäre halt irgendwie üblich, dass ein Investor weiterverkauft, um sich Kapital zu holen und so. Aber im Grunde, diese ganze Diskussion um Bürgerbeteiligungen, ne, und ‚was machen wir aus dem Stadtteil‘ und so weiter, das war damit einfach in die Tonne getreten. (B3 2022: 149ff.)

In der Folge organisierten die Wohnprojekte eine Demonstration und „skandalisiert[en]“ (B5 2022: 331) den Vorgang. Mit dem Tag der Demonstration habe es keine Kommunikation mehr zwischen den Wohnprojekten und der MWSP gegeben (vgl. ebd.: 330ff.). Über Jahre war ein Banner mit der Aufschrift „Mieten ohne Profit“ von der B38 aus zu sehen (vgl. Abbildung 17). Den im Anschluss vollzogenen Rückzug aus dem Turley-Beirat der betreffenden Wohnprojekte, konnte hingegen seitens der MWSP nicht nachvollzogen werden, da man den Wohnprojekten von Beginn an großzügig entgegengekommen sei (vgl. B15 2022: 182f.):

„Dass dann in dem Moment, wo ein Grundstück weiterveräußert wird, was überhaupt erst mal nichts mit uns zu tun hat, von einem Investor an den nächsten, nennen Sie es Immobilienskandal, trifft es wahrscheinlich so in der öffentlichen Wahrnehmung, hat aber mit uns nichts zu tun, dass die Wohnprojekte dann sagen: ‚Die MWSP ist Schuld und wir ziehen uns von dem Turley-Beirat zurück und wir wollen damit nichts mehr zu tun haben‘, das ist deren freie Entscheidung, kann ich überhaupt nicht nachvollziehen.“ (B15 2022: 165ff.)

B3 (2022: 158ff.) äußerte jedoch Verständnis dafür, dass die MWSP die Spekulation nicht habe verhindern können, beschwerte sich aber über den Umgang derselben und der Stadt mit der Thematik. So habe die Stadt niemals ihren ursprünglichen Ansatz hinterfragt, Flächen an Großinvestor*innen zu verkaufen, die diese im Zweifel aus Profitgier einfach weiterverkauften. Zudem ist den Bewohner*innen durchaus bewusst, dass es zu Beginn der Konversion schwieriger war, städtische Flächen zu veräußern und zu entwickeln, als das heute der Fall ist:

„Also fairerweise muss man sagen, dass ja 2007, 2008 als die Amis hier abgezogen sind [...], die Situation noch nicht so war, wie es jetzt ist. Also damals hat man tatsächlich Bedenken gehabt, wie schafft man es diese Flächen zu entwickeln, ohne dabei viel Minus zu machen. Ja, das ist jetzt natürlich völlig ausgeschlossen. Jetzt kriegst Du jedes Grundstück in Stadtnähe problemlos zum x-fachen Preis los. Aber damals war das nicht so.“ (B4 2022: 309ff.)



Abbildung 17: Banner am Haus von umBAU². Im Vordergrund: Bauarbeiten auf dem Baufeld IV, das Teil des Spekulationsskandals war (Quelle: eigene Aufnahme)

Dennoch wurde deutlich, dass sich die Wohnprojekte ungerecht behandelt fühlten, da die Bauarbeiten bei einem Großteil der, dem*der Großinvestor*in gehörenden, Immobilien und Grundstücke über Jahre hinweg still standen, die Wohnprojekte aber jeweils Klauseln in ihren Verträgen

hatten, die besagten, dass sie ihre Bauarbeiten in einem gewissen Zeitfenster fertiggestellt haben müssen (vgl. B3 2022: 194ff.; B4 2022: 265f.). Letztere schlossen daraus, dass ihnen, im Gegensatz zu dem*der Großinvestor*in, nicht vertraut wurde (vgl. B4 2022: 277ff.). Die MWSP widerspricht dieser Darstellung und sagt, man habe in den entsprechenden Verträgen ebenfalls Fristen festgehalten, weshalb ja derzeit ein Rechtsstreit laufe (vgl. B15 2022: 770ff.). Unabhängig davon äußerten auch Bewohner*innen der Wohnprojekte auf den anderen Konversionsflächen die Wahrnehmung, dass größeren oder institutionellen Investor*innen mehr Vertrauen geschenkt würde als ihnen, welche daraus Vorteile ziehen würden (vgl. B9 2022: 297ff.).

Insgesamt ließ sich jedoch feststellen, dass die Nischenakteur*innen einen klaren Unterschied in der Kommunikation zwischen MWSP und Stadtverwaltung feststellen:

„Aus meiner Sicht agiert die MWSP, vielleicht muss sie das auch, [...] halt sehr als Unternehmen, geschäftsorientiert und [...] also die Stadt lässt ja immer so Bürgerbeteiligung raushängen und so. Und mit der MWSP ist die Kommunikation schon manchmal etwas mühsamer.“ (B7 2022: 113ff.)

Auch die Expert*innen der Wohnprojekte auf Spinelli äußerten diesen Eindruck (vgl. B9 2022: 297ff.). **B8** sprach dabei explizit die Vormachtstellung der Stadt an:

„Genau, die Sache mit der Macht. Also ich fand das aus [...] stadtsoziologischen Gesichtspunkten eigentlich voll interessant, dass die [...] städtische Gesellschaft so deutlich gemacht hat, dass sie die Mächtigsten sind, eigentlich. Also ich fand da war nichts auf Augenhöhe, sondern es war immer sehr so: ‚Wir sind die Mächtigen, wir haben hier das Sagen und ihr seid unter uns.‘ [...] Und man kam sich immer so ein bisschen vor wie so eine Bittstellerin oder Bittsteller.“ (B8 2022: 350ff.)

B11 äußerte sich zwar nicht dahingehend, dass andere, größere Projekte bevorzugt wurden, dennoch macht er*sie deutlich, dass es auch auf Spinelli einen „*offen ausgetragenen Konflikt*“ (B11 2022: 425f.) zwischen dem Wohnprojekt und der MWSP, in Form eines Interviews von Akteur*innen des Wohnprojekts in einer Regionalzeitung (vgl. Leder 2022), gab:

„Bei diesen ganzen Verhandlungen, die wir ja auch gemacht haben [...] haben wir ja gewisse Sachen einfach eingebracht oder gefordert, die uns erst abschlägig: 'Das geht nicht', auch von der MWSP oder ‚Dem wird die Planungskommission nicht zustimmen.‘ Oder: ‚Nein, wir wollen im Vertrag das drin haben.‘ Das sind wir dann im Prinzip umgangen, indem wir dann zur Politik gegangen sind und gesagt haben: ‚Guck mal die, die sagen, wir dürfen das nicht.‘ Und dann hat am Schluss natürlich jemand von

der MWSP einen auf den Deckel gekriegt. Und dann muss wohl das Fass übergelaufen sein, nachdem da das Interview veröffentlicht wurde. Und seitdem gehts gut.“ (B11 2022: 431ff.)

Zudem wurde deutlich, dass es zwischen Stadtverwaltung und MWSP in einzelnen Punkten Kompetenzstreitigkeiten bzw. Konkurrenzsituationen gab (vgl. B1 2022: 709f.; B11 2022: 411ff.; B8 2022: 35ff.). Dieser Eindruck wurde seitens der Stadtverwaltung bestätigt: *„[...] ich weiß, dass es eine Phase gab, wo man sich gefragt hat: wer ist jetzt für wen zuständig?“ (B13 2022: 537f.).* Das führte insofern zu Problemen, als dass Anregungen im Planungsprozess zwischenzeitlich nicht gut kommuniziert werden konnten:

„Also ich habe mal was geschrieben [...]. Da hieß es: "Ja, da ist die MWSP zuständig und man hat uns weitergeleitet." Und dann hört man halt nix mehr davon. Vielleicht wissen die es auch selber nicht so genau, wer für was zuständig ist. Weiß ich nicht.“ (B8 2022: 897ff.)

Die beiden Zitate von **B11** und **B8** legen außerdem nahe, dass sich die neueren Wohnprojekte auf individuellen Wegen mit Problemstellungen umgehen mussten, da der Runde Tisch ab 2016 de facto nicht mehr existierte (vgl. 5.1). Wie gezeigt wurde, ist die Situation auf Turley auch heute noch sehr zerfahren, auf den anderen beiden Konversionsflächen stellt sie sich besser dar, da dort noch zwischen Wohnprojekten und MWSP kommuniziert wird. Im folgenden Kapitel soll noch einmal auf die Zeit zurückgeschaut werden, in der eine offene Kommunikation stattfand und das Verkehrskonzept auf Turley diskutiert wurde.

4.3.4. Mobilitätskonzepte

Wie bereits erläutert (vgl. 4.1.2 und 4.2.1), konnten die Wohnprojekte auf Turley bezüglich des Verkehrskonzepts zumindest einen Teilerfolg erzielen. Ursprünglich bestand seitens der Wohnprojekte die Idee eines autofreien Quartiers (vgl. B3 2022: 109ff.). Laut **B13** war dies sogar eine der Kernforderungen der 13-Hektar-Freiheit-Initiative, bevor aus dieser die späteren Wohnprojekte hervorgingen:

„Ja. Also es gab am Anfang eine klare Positionierung, der sich noch nicht manifestierten Wohngruppen, die ganz stark die verkehrlichen Belange hervorgehoben haben. Die wollten ein autofreies Quartier. Das war ja mitintendiert schon in diesem Ansatz, selbst eine eigene Konversionsfläche, ich sag mal, orchestrieren zu können oder (...) also selbst gestalten zu können.“ (B13 2022: 99ff.)

Dass dies nicht erreicht wurde, wurde in Kapitel 4.2.1 bereits deutlich. In diesem Kapitel soll jedoch dargelegt werden, wie es dazu kommen konnte, dass eine stärker autogerechte Planung im Quartier vermieden und einige verkehrsberuhigte Zonen (vgl. B3 2022: 20) erreicht werden konnten.

Dabei ist zunächst die von den Wohnprojekten initiierte Exkursion des Turley-Beirats auf das Vau-bangelände zu nennen, die das Ziel verfolgte, das dort gesehene auf Turley umzusetzen (vgl. B3 2022: 109ff.). Allerdings standen diese Pläne, denen gegenüber sich die Stadt zunächst noch offen zeigte, wie die Teilnahme an der Exkursion belegt, relativ schnell nicht mehr zur Debatte als der*die Großinvestor*in in das Konversionsprojekt eingestiegen ist: *Und dann ist eigentlich die Diskussion mit autofrei oder autoreduziert, ist dann vom Tisch.“ (Vgl. ebd.: 420f.).* Dies rief wiederum die

Wohnprojekte auf den Plan, da diese jeweils Grundstücke an einer Straße hatten, an der 3000 Autos pro Tag prognostiziert wurden (vgl. B3 2022: 18). In den daraufhin vom Runden Tisch versendeten Briefe (vgl. 4.1.2) wurde die Unpassierbarkeit für Autos zwischen dem alten, denkmalgeschützten Kasernenbestand und den neuen Baufeldern IV und V gefordert, was letztendlich auch erfolgreich war:

„Und auf Turley war das dann so [...] dass man gesagt hat: ‚Wir möchten, dass da keine Verbindung zwischen diesem Baufeld vier, fünf und diesem Ursprungsbaufeld besteht‘ [...] im Sinne einer autofreien Gestaltung. Die hatten dann natürlich Sorge, dass da sozusagen ein Überlauf entsteht, ‚Durchgangsverkehr‘ [...]. Das war für die extrem wichtig. Und das haben wir dann auch so umgesetzt tatsächlich, weil der politische Druck so aufgebaut wurde [...] da war es tatsächlich so, also das hat man übernommen, das ist richtig.“ (B13 2022: 102ff.)

Dennoch wurde auch an dieser Stelle ein Kompromiss eingegangen. So sind die Baufelder IV und V durch die errichteten physischen Barrieren heute tatsächlich nicht direkt vom Turley-Platz aus zu erreichen, doch es existiert eine durchgängige Straße von West nach Ost durch das Planungsgebiet, auch wenn diese auf der Höhe der Wohnprojekte zur Anliegerstraße wird (vgl. 4.2.1 und Abbildung 18). **B13** erzählte hierzu:

*„Die wollten partout, dass da eine Trennung, also eine bauliche Trennung, erfolgt, dass man nicht in das dahinterliegende Baufeld fahren kann. [...] [D]a haben wir gesagt: ‚Das geht nicht, da brauchen wir eine Erschließung.‘ Also das war halt so nicht umsetzbar, aber das war ein langer Prozess, tatsächlich, ein teilweise holpriger Prozess, aber: man wollte unbedingt, und das muss man auch meinem*r Vorgänger*in zu gute Halten, der*die kommt ja eigentlch aus dem Sozialbereich heraus, der*die da wirklich das eigentlich so eins zu eins durchgesteckt hat in die Verwaltung und auch in die Politik, was damals [...] die Wohngruppen da eben eingefordert haben. Und insofern ist das Ihnen richtig aufgefallen, dass das quasi, [...] dass diese Formulierung Ausdruck dieses Prozesses ist, ebenso auch dann, dass wir dann eine Verkehrsfläche mit einer besonderen Zweckbestimmung dann auch in der Planzeichnung mit aufgenommen haben [die rot markierten Stellen in Abbildung 23, Anmerkung d. Autors]. Und diesen Prozess haben wir jetzt weder auf Franklin noch auf Spinelli dann so gehabt. Das war also einmalig gewesen bei Turley.“ (B13 2022: 133ff.)*

Ein zentraler Baustein dieses Konzepts ist allerdings die Tiefgarage unter dem Quartierspark 1, die dazu beitragen soll, dass der Anwohner*innenverkehr des Mischgebiets nicht über den Turley-Platz geleitet werden muss (vgl. B15 2022: 375f.). Dies lässt sich laut **B13** (2022: 568) „von der Grundkonfiguration dieses Geländes ableiten“. Eine Hochgarage gestalte sich aufgrund der Situation rund um den Denkmalschutz als schwierig und ein verringerter Stellplatzschlüssel sei damals noch nicht durchsetzbar gewesen (vgl. ebd.: 568ff.; B15 2022: 357ff.). Auf Nachfrage wurde jedoch erläutert, dass man: „zu spät drüber nachgedacht [hat]. Das ist einfach so.“ (B15 2022: 484f.).

Aufgrund des zuvor erwähnten Rechtsstreits (vgl. 4.3.3) wurde die Tiefgarage unter dem Quartierspark 1 bis heute noch nicht realisiert (vgl. B2 2022: 178ff.). Dadurch komme es derzeit für 13ha Freiheit, das im Gegensatz zu den beiden anderen Projekten auf Turley kein autoarmes Wohnprojekt sei, derzeit zu einer erhöhten Stellplatzproblematik für dessen Bewohner*innen (vgl. B1 2022: 230ff.). Allerdings habe auch hier der Runde Tisch dazu beitragen können, eine unbürokratische Übergangslösung zu finden: nachdem 13ha Freiheit nicht genügend Parkplätze rund um ihr Gebäude

nachweisen konnte und es daher Probleme mit der Erteilung der Baugenehmigung gab, „da gab es dann schon sehr schnell einen sehr kurzen Draht zum Oberbürgermeister, der wiederum gesagt hat: *"Das muss doch zu regeln sein", [...] bevor der Runde Tisch sozusagen den großen Aufstand in der Stadt macht.*“ (B12 2022: 275ff.). SWK und umBAU² hingegen sind von einer Beteiligung an den Tiefgargenplätzen befreit worden, was **B3** (2022: 286ff.) tendenziell auf die intensiven Diskussionen um die Verkehrsberuhigung zurückzuführen. Sicher war er*sie sich hingegen dahingehend, dass diese Diskussionen einen Anteil daran hatten, dass auf städtischer Seite ein Umdenken hinsichtlich der Verkehrs- und Parkkonzepte für die anderen Konversionsflächen einsetzte (vgl. 4.2.4): *„Das erklärt sich schon so [...]. Wir haben das ja relativ intensiv diskutiert hier, die Geschichte des autofreien Stadtteils oder der Stellplatzreduzierung“* (Ebd.: 284f.).

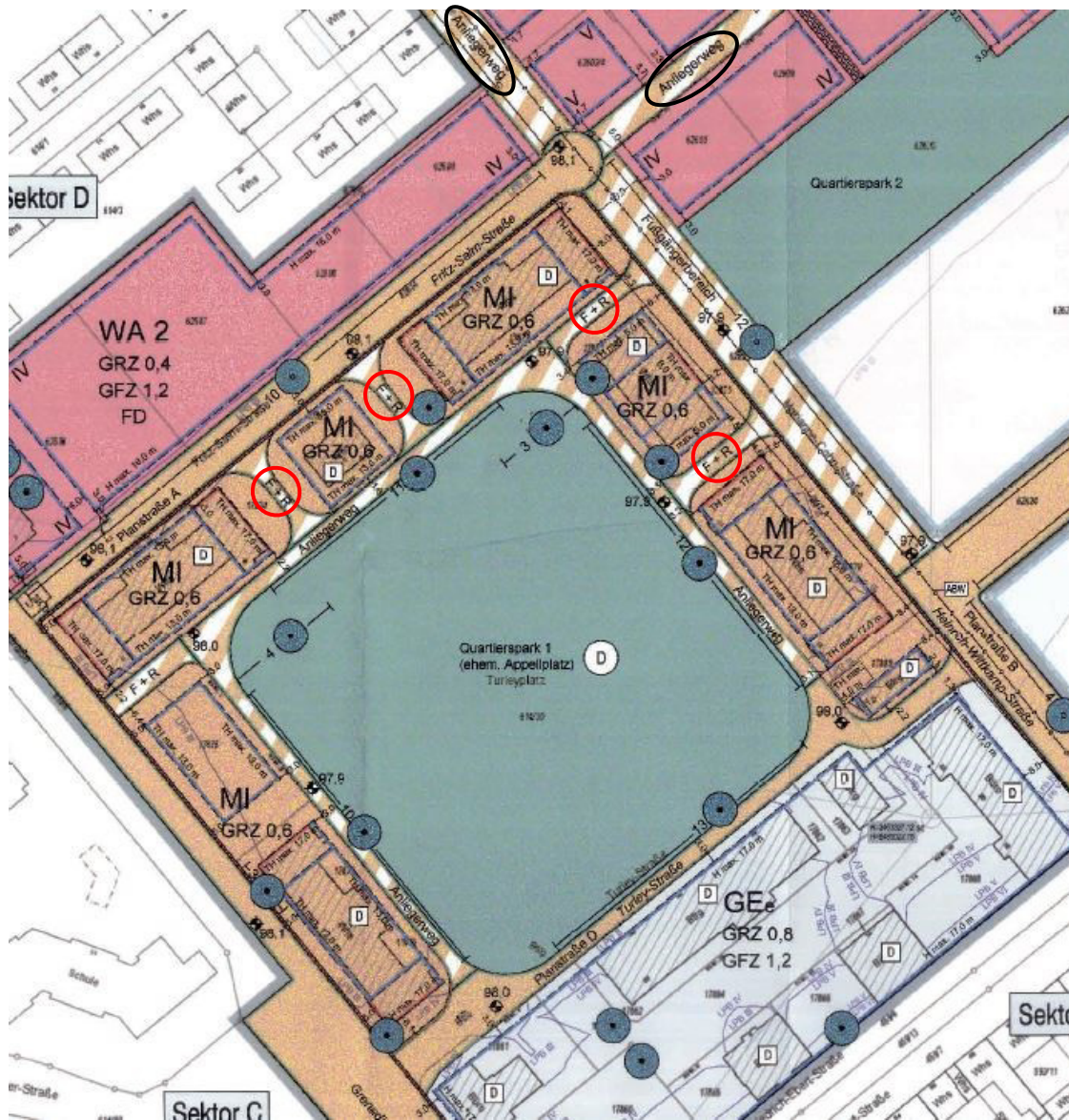


Abbildung 18: Screenshot aus der Planzeichnung des Bebauungsplans für Turley. Die gelb-weiß schraffierten Flächen sind laut Planzeichenerklärung Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Anliegerweg = schwarzer Kreis, Fuß- und Radweg = rote Kreise.) (Stadt Mannheim 2015a, eigene Bearbeitung)

Demgegenüber betonten die Expert*innen auf städtischer Seite, dass *„wir [...] der Meinung sind: Mobilität ändert sich.“* (B15 2022: 435f.) Deshalb sei man an den Punkt gekommen, an dem man

sich gefragt habe: „was machen wir denn mit diesen ganzen Tiefgaragen, wenn irgendwann diese Autos gar nicht mehr da sind. So. Und dann haben wir gesagt: ‚Die Quartiersgarage ist eigentlich das, das kann ich ja rückbauen‘“ (B15 2022: 468ff.). **B13** (2022: 561f.) hingegen betonte: „Das hat was mit Durchsetzungsfähigkeit zu tun gehabt der Stadtplanung gegenüber der Projektentwicklungsgesellschaft“, wodurch die bereits angedeutete Konkurrenzsituation zwischen Stadtverwaltung und MWSP (vgl. 4.3.3) deutlich wurde. Und weiter:

„Und sowohl bei Turley als auch bei Franklin, sag ich mal, war [...], was die Rahmenplanung betraf, was die Festlegung von städtebaulichen Qualitäten betraf, [...] die MWSP im Lead. Bei Spinelli war das anders, da waren es wir als Projektgruppe Konversion und Vertreter aus der Stadtplanung eben und [...]. Und [...] haben dann, Thema Strategie, von Anfang an gesagt: ‚Keine Tiefgaragen.‘ Und das war witzigerweise, B14, so habe ich es zumindest in Erinnerung, kein schwieriges Thema mit der Politik. Es wurde zwar angesprochen [...], aber das haben wir total gut hingekriegt.“ (B13 2022: 567ff.)

„Da hat auch, weil Sie ja von Sinneswandel reden, ich meine zwischen den ersten Ansätzen von Turley und denen von Spinelli, da liegen ja zehn Jahre dazwischen. [...] Also man muss die Leute halt auch provozieren und, ich glaube, wir haben sie am Anfang auch ein stückweit provoziert, über die politische Diskussion. Aber die Zeichen der Zeit waren dann inzwischen auch schon so, dass uns zumindest die Mehrheit, bei einigen Zweiflern, die es immer noch gibt an so einer Stelle, ist doch klar, dass uns die Mehrheit da gefolgt ist. Also es hat ein Sinneswandel stattgefunden, der ist aber auch von uns vorangetrieben worden. Man muss es auch mal aussprechen dürfen. Das war glaube ich eine ganz gute Kombination an der Stelle.“ (B14 2022: 591ff.)

Obwohl nicht explizit angesprochen, lässt sich dabei aus dem Verweis auf eine Provokation, die durch die Forderung nach einem autofreien Quartier definitiv von den Nischenakteur*innen formuliert wurde, darauf schließen, dass diese (vor mehr als einem Jahrzehnt noch) radikale Forderung durchaus auch einen Anteil an der angesprochenen Kombination hatte.

Zudem stellte sich heraus, dass auf Franklin, entgegen der Annahme nach der Analyse des Rahmenplans (vgl. 4.2.2), sehr wohl Tiefgaragen vorgesehen waren und sich die im Rahmenplan erwähnten Quartiersgaragen lediglich auf einen kleinen Teil des Planungsgebiet bezogen, in dem Bestandsgebäude umgenutzt wurden: „Wir haben die Vorgabe gehabt, wir müssen eine Tiefgarage bauen [...] Man sieht alle in die Erde buddeln und Tiefgaragen bauen. Es wird ein paar, grade für die Bestandshäuser wird auch was anderes geben [...]“ (B7 2022: 493ff.). Allerdings war es auf Franklin, im Gegensatz zu Turley, zumindest schon möglich, den Stellplatzschlüssel von 1,0 auf 0,8 zu senken, wenn man sich dem Gesamtverkehrskonzept verpflichtete (vgl. ebd.: 497ff.). Auf Spinelli hingegen galt dieser reduzierte Stellplatzschlüssel von vorneherein. Die benötigten Stellplätze in den dezentrale Quartiersgaragen würden von allen Anrainer*innen finanziert (vgl. B10 2022: 392). **B8** sah darin einen entscheidenden Schritt hin zu einem autoarmen Quartier, das zukünftige Bewohner*innen auch dazu animiert, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken:

„Also ich glaube, dass schon das Potenzial [einer nachhaltigeren Lebensweise, Anmerkung d. Autors] da ist, zum Beispiel wird ja auch, haben wir und auch die andern, alle Investoren, haben die Auflage bekommen die Bewohner und Bewohnerinnen, zukünftigen, darauf hinzuweisen, dass es dieses Mobilitätskonzept gibt, dass die Autos halt nicht vor der Tür stehen, nicht parken dürfen, sondern in diese

Garage müssen, sondern es ist Pflicht für alle Investoren, die Leute darauf hinzuweisen. Und wer da nicht einverstanden ist, darf eigentlich nicht einziehen.“ (B8 2022: 603ff.)

B11 (2022: 353ff.) betonte dabei eine direkte Beteiligung der Nischenakteur*innen an dem Diskurs um das Parkplatzkonzept auf Spinelli. Der große Unterschied, der sich in den Gesprächen mit den Expert*innen für Spinelli gegenüber Turley anhand des Verkehrs- und Stellplatzkonzepts feststellen ließ, war, dass diese keine gemeinsame Interessenvertretung haben, wie dies der Runde Tisch getan hat (vgl. 4.3.3). Stattdessen haben laut **B11** auf Spinelli im Zuge der Planungsworkshops (vgl. 4.2.3) *„diese berühmten Hinterzimmergespräche“* (Ebd.: 48f.) stattgefunden:

„Du hast die ganzen Player gekannt, die da auftraten und hast gesagt: ‚Hör mal, können wir das nicht so machen oder können wir das nicht so machen.‘ Da ging es um die Stellplatzgeschichte, dass man eben nicht mehr pro Tür einen Stellplatz nachweisen muss und sagt: ‚Komm, setzt euch über die LBO hinweg und macht den 0,8er Faktor.‘ (B11 2022: 49ff.)

B10 (2022: 190ff.) führte dies allerdings auf den Umstand zurück, dass **B11** innerhalb der Stadt sehr gut vernetzt sei, *„deswegen kommt man da halt an die richtigen Leute bei der Stadt und kann da irgendwie was anstupsen“* (Ebd.: 198). Von städtischer Seite betonte auch **B11** (2022: 199f.) die Wichtigkeit der Workshops zur Ausgestaltung des Rahmenplans. **B8** (2022: 14ff.) hingegen scheint nicht an solchen Gesprächen teilgenommen zu haben, da er*sie betonte, sich nicht erinnern zu können, dass die aktiven Nischenakteur*innen nach ihrem Input gefragt worden seien. Im Zuge der Unterhaltungen um die Parkplatzsituationen kam auch das *Lebendige Quartier* zur Sprache. Die zugehörigen Aussagen sowie die, eng damit verbundene, *Soziale Durchmischung* werden im folgenden Kapitel dargelegt.

4.3.5. Leben im Quartier – Lebendigkeit, Durchmischung, Nachbarschaftsvernetzung

Angesprochen auf das Umdenken hinsichtlich der Garagensituation äußerte sich **B15** (2022: 490ff.) dahingehend, dass Tiefgaragen sich insofern negativ auf ein Quartier auswirkten, als dass die Bewohner*innen gar nicht mehr mit ihren Nachbar*innen ins Gespräch kämen, da sie mit ihrem Auto in die Tiefgarage führen und von dort mit dem Aufzug in ihre Wohnung kämen. Mit den dezentralen Quartiersgaragen hingegen *„entsteht ein ganz anderes Quartier, ich weiß auf einmal, wer mein Nachbar ist [...]“* (Ebd.: 499). Das zuvor angesprochene Verhalten der Tiefgaragennutzer*innen ist allerdings genau das, was die Expert*innen der Wohnprojekte auf Turley im Neubaubereich ihrer Nachbar*innen auf BF I beobachteten: *„[...] hier hinten raus, das ist schon Schlafstadt, sag ich mal. Die Leute kommen und fahren in ihre Tiefgarage und gehen in ihre Apartments hoch und sind weg“* (B3 2022: 32f.). Allgemein war erkennbar, dass die Bewohner*innen der Wohnprojekte auf Turley enttäuscht über die soziale Zusammensetzung des Quartiers sind. Vernetzungsversuche im Quartier hinein seien oft nicht möglich, da die Interessen der Nachbar*innen sich stark von denen der Wohnprojektsbewohner*innen unterscheiden würden: sich

„Dahingehend fehlt vielleicht auch so ein bisschen das gemeinsame Anliegen. Also es ist ja schon eine sehr homogene Struktur hier. Also von wegen durchmischtes Quartier, das ist natürlich Quatsch! [...]“

Wahrscheinlich 95 Prozent Akademiker. Das sind natürlich dann die, die sich die Wohnung leisten können“ (B4 2022: 567ff.).

Auch **B1** verwies auf die fehlende Heterogenität der Nachbar*innenschaft, weshalb es wenige Kontaktpunkte gäbe, und sprach in diesem Zusammenhang sogar von „eine[r] Art Ghetto“ (B1 2022: 153). Angesprochen auf das im Bebauungsplan erwähnte Ziel miteinander zu wohnen und zu leben (vgl. 4.2.1), wurden die unterschiedlichen Auslegungsmöglichkeiten dieses Ziels deutlich:

„Also ich würde sagen auf keinen Fall. Ich bin mir sicher die Stadt Mannheim würde sagen: ‚Ja, die Vielfalt ist da, es gibt ja unterschiedliche Investoren was ist das Problem? Es gibt einen Kindergarten, bald einen zweiten. Es ist auf jeden Fall eine Mischung da.‘ Ja, die Mischung ist da, aber nicht von den sozialen Schichten. Es wohnen hier vorwiegend, zu 90 Prozent Personen, die sich eine teure Wohnung leisten können.“ (B1 2022: 136ff.)

B15 entgegnete dahingehend, dass er*sie nicht bestätigen könne, dass von den Wohnprojekten auf Turley ein großer Mehrwert fürs Quartier ausgehe. Die Wohnprojekte seien „*eigentlich sehr introvertiert*“ (B15 2022: 111). Zudem müsse man auch anerkennen, dass es noch andere Bewohner*innen im Quartier gäbe, die auch ein Recht auf eine Planung, die ihren Bedürfnissen entspreche, hätten:

„Und am Ende muss man sagen [...], und das war so ein bisschen die Anspruchshaltung der Wohnprojekte, wir entwickeln Turley nicht nur für drei Wohnprojekte. Da sind noch ganz viele andere Menschen, die da wohnen und die vielleicht ganz andere Vorstellungen haben. [...]es gibt auch die anderen, die vielleicht nur schön essen gehen wollen.“ (B15 2022: 139ff.)

Der Eindruck der Introversion der Wohnprojektsbewohner*innen bezogen auf das Quartier widerspricht sowohl deren Eigenwahrnehmung als auch den Eindrücken vor Ort: Zunächst konnte bei zwei Ortsbegehungen festgestellt werden, dass der, auf Initiative der Wohnprojekte entstandene (vgl. 4.3.2), verkehrsberuhigte Bereich von Kindern zum Spielen genutzt wurde (vgl. Abbildung 19). Dieser Eindruck wurde von **B2** (2022: 11) und **B3** (2022: 28ff.) bestätigt. An diesem Platz hatten die Bewohner*innen von umBAU² in Eigeninitiative eine Bank aufgestellt

„[...] um das Ganze ein bisschen zu beleben. Und auch weil diese Straße ja recht lang ist. Also wir haben wirklich auch hier Leute [...], Alte, für die das echt schon eine Entfernung ist, und dann haben wir gedacht: ‚Okay machen wir ne Bank vor unsere Tür.‘ Das hat auch gut funktioniert, die ist auch super angenommen worden. Da haben echt viele fremde Leute gegessen und haben das angenommen.“ (B3 2022: 21ff.)

Den positiven Einfluss der Bank auf das Quartiersleben bestätigte auch **B1** (2022: 816). Diese Bank habe aber aufgrund der Begrünungsmaßnahmen durch die MWSP wieder weichen müssen (vgl. B3 2022: 26). Diverse Anfragen, ob die Bewohner*innen sich selbst um die Begrünung kümmern oder als Pat*innen für die Baumscheiben auftreten könnten seien von der MWSP „*abschlägig behandelt worden*“ (B2 2022: 45). Diesbezüglich verwies **B15** (2022: 581f.) auf den städtebaulichen Vertrag mit der Stadt. Dieser sei ein „*Standardvertrag*“ (Ebd.: 588) gewesen, in den die Ergebnisse aus dem Bürger*innenbeteiligungsprozess (vgl. 4.1) daher nicht eingeflossen seien, da er sich nach den allgemeinen städtischen Standards richten müsse, weil die Konversionsfläche sonst von der Stadt nicht übernommen würde (vgl. ebd.: 592ff.). Es sei zwar ein Dialog mit den zuständigen Fachbereichen in

der Verwaltung geführt worden, an dessen Ende aber das Ergebnis stand, dass diese die Bank nicht genehmigen könnten (vgl. B15 2022: 615f.).

Die städtischen Vorstellungen zur Gestaltung der Grünflächen wurde seitens der Bewohner*innen auch bezüglich des Gesprächsthemas Urban Gardening kritisiert. Laut B1 (2022: 181ff.) würden die ursprünglich dafür vorgesehenen Flächen auf dem Quartierspark 1 nicht freigegeben. Die MWSP verweise dabei auf den



Abbildung 19: Ein Mann und ein Kind spielen Fußball auf der Spielstraße vor dem Haus von umBAU² (roter Kreis = Stelle, an der die Bank aufgestellt wurde) (Quelle: eigene Aufnahme)

baldigen Bau der Tiefgarage. Eine dahingehende Zwischennutzung sei ebenfalls besprochen worden, allerdings sei daraufhin nie etwas passiert (vgl. ebd.: 307ff.). Auch im Quartierspark 2 seien solche Flächen wohl angedacht, aber „diese Geschichte mit dem Bauskandal um [Investor*in 1], die hat einfach die Kommunikation völlig unterbrochen“ (B3 2022: 76f.). Vor dem Skandal gab es aber die Möglichkeit zur übergangsweisen Gestaltung. Die daraus resultierenden Pflanzkästen säumen jetzt des Grundstück von **13ha Freiheit** (vgl. B5 2022: 506ff.). Dahingehend äußerte sich B15 folgendermaßen:

„Und bei diesen ganzen Zwischennutzungsprojekten kann ich mich nicht erinnern, dass in den letzten Jahren da irgendein Wohnprojekt auf uns zugekommen ist und gesagt hat: "Wir hätten da gerne Urban Gardening", oder sonst was. Wir hatten mal so ein Kunstprojekt, das war, hatte mit Urban Gardening zu tun, danach haben die Wohnprojekte gesagt: "Wir würden das gerne übernehmen", haben sie auch gemacht.“ (B15 2022: 156ff.)

Hinsichtlich der viel beschworenen Brückenfunktion Turleys durch die Öffnung des Quartiers (vgl. 4.2.1), wurde bei einer Ortsbegehung festgestellt, dass in der Verlängerung der Wegeachse (vgl. Abbildung 20) zwischen dem zukünftigen Quartierspark 2 und dem angrenzenden, durch sozialen Wohnungsbau geprägten, Quartier ein Zaun neu aufgestellt wurde (vgl. Abbildung 21), der die Passierbarkeit verhindert. Nach Aussagen der Bewohner*innen sei dies erst passiert, nachdem das hochpreisige Bauprojekt dort fertiggestellt worden sei:

„Und der [Durchgang] war eigentlich auf, aber die Leute [...] mit den großen bodentiefen Fenstern (lacht), fühlen sich wohl gestört, wenn man da vorbeiläuft und seitdem ist da jetzt zu. [...] Das ist nicht wirklich schlimm, aber es ist natürlich, also für mich, schon das Sinnbild davon: hier so teures Wohnen und da so die armen Leute und dann macht man einen Zaun drum.“ (B6 2022: 35ff.)

Der Zaun gewinne laut **B4** (2022: 53ff.) an zusätzlicher Brisanz für die Wohnprojekte, da umBAU² auf ihrem Grundstück ebenfalls einen öffentlich begehbaren Weg zum Quartierspark habe anlegen müssen (vgl. Abbildung 20). Diesbezüglich äußerte sich **B3** wie folgt:

„Und das ist aber genau das Gegenteil von dem, was [man] damals wollte, dass es hier keine picket fences und keine Vorgärten will, sondern dass es ein offenes Quartier sein soll. [...]. Und so haben wir auch gebaut. Also wir haben keinen Zaun, bei uns laufen die Leute direkt am Haus vorbei und so, finde ich auch gut.“ (B3 2022: 1003ff.)

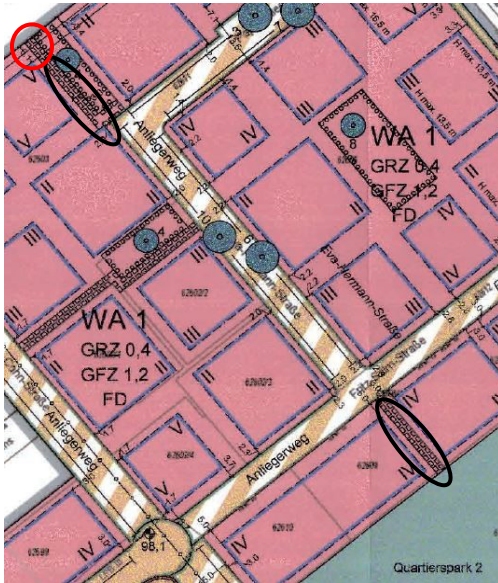


Abbildung 20: Auszug aus dem Bebauungsplan für Turley (roter Kreis: Lage des Zauns, schwarze Kreise: mit einem Gehrecht zu belastende Fläche zugunsten der Allgemeinheit nach §9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) (Quelle: Stadt Mannheim 2015a, eigene Bearbeitung)



Abbildung 21: Zaun am Ende des Turley Geländes. Im Hintergrund: Sozialer Wohnungsbau (Quelle: eigene Aufnahme)

Ab diesem Zeitpunkt, an dem die großen Investor*innen eingestiegen seien, sei dies dann, wie vieles, in Vergessenheit geraten (vgl. B3 2022: 1014ff.). Im Interview auf den Zaun angesprochen, wusste **B15** (2022: 665ff.) nichts von dessen Existenz. Dies lässt vermuten, dass die Nischenakteur*innen so frustriert sind, dass sie auch in solchen Fällen keinen Kontakt mehr zur MWSP aufnehmen (vgl. B6 2022: 94ff.). Im Anschluss an das Interview wurde erklärt, dass der MWSP der Zaun bis dato nicht aufgefallen sei und dessen Rechtmäßigkeit geprüft werde (Kommunikation mit **B15** am 02.03.2022). Die Weiterentwicklung der, zumindest intendierten, Brückenfunktion durch das Fehlen von Zäunen wurde von **B11** (2022: 939ff.) für Spinelli beschrieben. Dort entstünden Gemeinschaftshöfe, da die Nachbarschaftsparteien ihre Grundstücke ebenfalls nicht durch Zäune abgrenzen dürften. Darüber hinaus wurde deutlich, dass der Gemeinschaftsgedanke der Wohnprojekte nicht nur auf diese selbst beschränkt bleibt. Im Zuge der Corona-Krise habe ein* Bewohner*in von **SWK** eine Messenger-Gruppe für die Nachbarschaft gegründet:

„[D]as war ursprünglich, als Covid losging, als da große Unsicherheiten da waren, als [...] diskutiert wurde: ‚Wie organisiert man jetzt Nachbarschaftshilfe, falls Leute auf einmal nicht mehr einkaufen gehen können?‘ [...] [W]ir haben dann relativ schnell die Initiative ergriffen und haben gesagt: ‚Gut, wir machen jetzt einfach mal ne Nachbarschaftschatgruppe‘, haben

dann auch ziemlich viel geflyert und Aushänge gemacht und sowas. Und da sind schon jetzt relativ viele Leute drin. Und das wird auch genutzt.“ (B5 2022: 581ff.)

Diese würde aktuell zwar eher für Dinge des alltäglichen Lebens, beispielsweise entlaufene Katzen genutzt, was auch daran liege, dass die bauliche Entwicklung des Neubauareals auf Turley eigentlich gut funktioniert habe (vgl. B4 2022: 593ff.). Diese Qualität zur Quartiersvernetzung hat auch die Projektgruppe Konversion erkannt:

„Man muss wirklich sagen: diese Wohnprojekte, in der Pionierleistung darf man die nicht unterschätzen. Das sind einfach Menschen, die in der Regel sozial eingestellt sind, die viel kommunizieren auf der Straße und so weiter, die sich aber auch politisch engagieren, die auch keine Scheu haben bestimmte Themen anzusprechen oder einzufordern. Und die sicherlich für so eine Art, ich nenne es jetzt mal unfachlich, sozialen Kitt, dafür stehen, ja?“ (B13 2022: 704ff.)

Ähnliches schwebt auch den Projekten vor, die sich noch in der Bau- bzw. Planungsphase befinden. So plane **Esperanza** die Ansiedlung eines Unverpackt-Ladens oder einer Station für Solidarische Landwirtschaft (vgl. B7 2022: 545ff.). Zudem könne man sich vorstellen Straßenfeste oder ähnliches zu organisieren, um Begegnungsräume zu schaffen (vgl. ebd.: 649ff.). Dazu sollen auch die hauseigenen Gemeinschaftsräume beitragen, die auch für andere geöffnet werden sollen (vgl. ebd.: 665f.). Praktische Beispiele lieferte hierfür SWK, in deren Gemeinschaftsraum, vor der Corona Pandemie, bereits verschiedene Veranstaltungen durchgeführt wurden (vgl. B4 2022: 718ff.). Die beiden Wohnprojekte auf Spinelli betonten ähnliche Vorhaben für ihre Gemeinschaftsräume, wobei deutlich wurde, dass im Zuge der Konzeptvergabe innovative Ansätze gefordert waren:

„[...] dass Du schon sehr deutlich und sehr (...) unterfüttert die Wirkung ins Quartier beschreiben solltest. Da wurde auch schon signalisiert, dass also das fünfte Literaturcafé in dem Stadtteil jetzt nicht unbedingt gewünscht ist, dass man sich doch bitte über was anderes Gedanken machen soll.“ (B11 2022: 228ff.)

Im Zuge der BuGa wolle **oikos** den Gemeinschaftsraum beispielsweise zu einem Café umfunktionieren, auch Kunstveranstaltungen seien denkbar (vgl. B9 2022: 717ff.), während **Wohnwerk** unter anderem eine Leih- und Tauschbörse in ihrem realisieren wolle (vgl. B11 2022: 255ff.). Durch die offenen Gemeinschaftsräume sollen Brücken ins Quartier geschlagen werden, sodass aus der Wir-Gedanke auf das ganze Quartier überspringe (vgl. B10 2022: 923ff.). Gleichzeitig wurde betont, dass nicht alle ursprünglichen Vorhaben in die Tat umgesetzt werden könnten, da die Kosten für den Bau derzeit explodierten, weshalb man Kompromisse eingehen müsse (vgl. B8 2022: 734ff.). Dennoch kam im Verlauf des Interviews auch die zuvor von **B13** angesprochene Pionierfunktion auf:

„Aber geplant ist schon, dass wir uns da in den Stadtteil öffnen und wir hatten schon mal die Idee, dass, weil wir ja quasi als erste einziehen, [...] für die weiteren Zuzügler und Zuzüglerinnen so eine Art Anlaufstelle, wo man Informationen kriegen kann, was auch immer.“ (B8 2022: 744ff.)

Nachdem die tatsächlich umgesetzten und formulierten Ansprüche zum Wirken ins Quartier sowie weitere Konflikte, die damit einhergingen, dargestellt wurden, soll im folgenden Unterkapitel auf die Umsetzung verschiedener *Sharing Anwendungen* eingegangen werden, zu denen auch die bereits angesprochene Leih- und Tauschbörse von Wohnwerk zählt.

4.3.6. Sharing-Konzepte

Wie in der Analyse der Planungsdokumente gezeigt wurde, existiert auf Turley, im Gegensatz zu den anderen beiden Konversionsflächen keine durch die Stadt eingerichtete *Carsharing*-Station (vgl. Kapitel Ergebnisse der Analysen der Planungsdokumente). Bei einem Kennlerntermin mit einem*r Bewohner*in von **umBAU²** wurden dahingehend darauf hingewiesen, dass zwei der Parkplätze, die **umBAU²** errichten musste, an das Carsharing Unternehmen Stadtmobil vermietet wurden. Dabei ist hervorzuheben, dass diese günstiger an das Unternehmen vermietet werden, als dies für eine interne Belegung durch Bewohner*innen der Fall ist (Kommunikation mit **B3** am 21.03.2022). Diese beiden Autos sind frei für jede*n ausleihbar. **B1** (2022: 221ff.) betonte, dass er*sie davon Gebrauch machen würde, falls er*sie mal ein Auto benötige. Mit dem Gedanken, freie Stellplätze an das Stadtmobil zu vermieten, spielt auch **oikos** auf Spinelli (vgl. B8 2022: 688f.). Damit würde das dort von der Stadt geplante Angebot (vgl. 4.2.3) zusätzlich erweitert werden. Für die Zukunft plant **umBAU²** darüber hinaus die Anschaffung eines Elektroautos für das Wohnprojekt, welches mit einer eigenen Ladesäule über die Solarkollektoren auf dem Dach versorgt werden soll (vgl. B3 2022: 912ff.). Zusätzlich zum Angebot von **umBAU²** gibt es bei **13ha Freiheit** ein Auto, das projektintern geteilt werden: „*Das machen wir seit drei Jahren, vier Jahren. Das funktioniert wirklich sehr, sehr gut.*“ (B1 2022: 687f.). Das solche Entwicklungen allerdings lange brauchen, weiß **B7** aus Erfahrung:

„*Also auch in den Wohnprojekten dauert es, bis dann die ersten Leute sagen: ‚Naja ne, eigentlich brauchen wir das Auto nicht mehr, wir können uns auch ein Auto teilen.‘ Oder Leute schaffen ein Auto an zum Teilen und andere kommen dann: ‚Ja, ne, dann brauchen wir unsers nicht mehr.‘“* (B7 2022: 465ff.)

Abgesehen von *Carsharing* gibt es einige Personen bei **13ha Freiheit**, die in der projektinternen Werkstatt gemeinsam ein Lastenrad gebaut haben (vgl. B1 2022: 679ff.). Auch **umBAU²** bietet ein Lastenrad an, welches angemietet werden kann (vgl. ebd.: 256). Durch diese beiden Angebote für das Quartier wird die existierende *Bikesharing* Station seitens der Wohnprojekte ergänzt. Die bereits erwähnte Leih- und Tauschbörse von Wohnwerk soll, neben einem Beitrag zum Suffizienzgedanken durch verringerten individuellen Konsum und Besitz, dazu beitragen, dass das hausinterne Wir-Gefühl auf den Rest des Quartiers überspringen kann (vgl. B10 2022: 923ff.). Von den *Sharing* Konzepten im Mobilitätsbereich und dem bereits zuvor besprochenen Konzept des Leihladens abgesehen, konnten bei einer Ortsbegehung zusätzlich zwei Büchertauschkästen vor **umBAU²** und **SKW** entdeckt werden. Ebenso offensichtlich wie die Bücherschränke waren bei Ortsbegehungen einige Installationen für erneuerbare Energien, die im nächsten Unterkapitel vorgestellt werden.

4.3.7. Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Zuletzt wird an dieser Stelle auf die baulichen Gegebenheiten, die zu einer UST beitragen können, eingegangen. Hinsichtlich der bauphysikalischen Eigenschaften der Häuser der Wohnprojekte lässt sich feststellen, dass das Haus **umBAU²** das einzige auf Turley überhaupt ist, auf deren Dach PV-

Module installiert ist¹⁸. Darüber hinaus konnte bei einer Ortsbegehung festgestellt werden, dass warmes Wasser mittels Solarthermie erzeugt wird (vgl. Abbildung 22). Laut **B3** (2022: 941f.) wurden zudem Balkonmodule angebracht. Dabei sollte es nicht nur um die Erhöhung des Energieertrags gehen, sondern diese sollten auch ein Anstoß für Nachahmer*innen in der Nachbarschaft sein:

„[...] wir sind knapp davor ein Plusenergiehaus zu werden. Dafür brauchen wir aber noch mehr Fläche eigentlich. Und im Zuge dieser Balkonmodule gibts dann auch die Idee hier dieses ganze Flächen dies hier gibt bei den Nachbarn mitzubelegen. Also, dass wir praktisch denen über die HEG Balkonmodule zur Verfügung stellen, um dann so ein Ausbreiten (...) also es gibt ja so Untersuchungen, dass wenn einmal, wo Photovoltaik gebaut ist, dass sich das dann auch so verbreitet. Und das ist eigentlich so die Idee (...) wir haben es jetzt aber noch nicht geschafft.“ (B3 2022: 942ff.)

Das Interesse sei bei einigen Nachbar*innen laut **B2** (2022: 950f.) auch schon geweckt worden. umBAU² ist allerdings nicht das einzige Wohnprojekt, das die städtischen Mindeststandards (vgl. 4.2) übertrifft. Im Gespräch mit **B7** (2022: 426ff.) wurde deutlich, dass dies auch für Esperanza hinsichtlich der im Rahmenplan für Franklin genannten Anforderungen zur Energieeffizienz (vgl. 4.2.2) gilt.



Abbildung 22: Solarthermie an der Hausfassade von umBAU² (Quelle: eigene Aufnahme)

Ursprünglich sei, unter anderem durch den Einsatz von Wärmepumpen, das Ziel gewesen, den KfW40 Standard zu erreichen, wobei man nun abwarten müsse, welche weiteren Fördermöglichkeiten sich ergeben. Auch im Gespräch mit den Wohnprojekten auf Spinelli ließ sich eine Bereitschaft, die städtischen Vorgaben bezüglich Energieeffizienz und erneuerbarer Energien zu übertreffen, erkennen. So werde **oikos** statt der halben, die ganze Dachfläche mit PV-Modulen bestücken (vgl. B8 2022: 756). PV-Module werden auch von **Wohnwerk** eingesetzt (vgl. B11 2022: 287f.). Durch den Einsatz verschiedener Maßnahmen wird das Wohnprojekt zudem den KfW40+ Standard erreichen und somit die festgeschriebenen Ziele für das neue Quartier übertreffen (vgl. B10 2022: 314). Darüber hinaus nutzen beide Wohnprojekte auf Spinelli Holz als *Nachhaltigen Rohstoff* in einer Hybridbauweise, wobei **ebd.** (2022: 299ff.) dahingehend feststellt, dass dies auch andere Bauträger*innen täten, was mit der Konzeptvergabe der Stadt zusammenhänge.

Durch die Analyse der Planungsdokumente und der Interviews konnten zwei zentrale Entwicklungen festgestellt werden, die durch das Wirken der Nischenakteur*innen beeinflusst wurden:

¹⁸ Grundlage dieser Beobachtung ist die Satellitenaufnahme von Google Earth Pro von 2021

1. Die **Anpassung des Verkehrskonzepts** auf Turley, welche in seiner heutigen Form weniger autofreundlich ist als ursprünglich geplant und dessen Elemente auch in den neueren Verkehrskonzepten zu finden sind. Der Blick der Stadt hinsichtlich ihrer Rolle zur Beeinflussung der Mobilität der Bürger*innen hat sich in diesem Zeitraum gewandelt. Auf Turley reagierte man noch auf das steigende Umweltbewusstsein der Bürger*innen durch die Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege. Auf Spinelli wurde schließlich aktiv der Anspruch formuliert, das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen durch eine entsprechende Planung aktiv zu beeinflussen.
2. Auch hinsichtlich der bereits 2012 geforderten **Anpassung der Bodenpolitik durch die Anwendung veränderter Normen** konnten Fortschritte festgestellt werden, die mit dem Engagement der Wohnprojekte zusammenhängen. So wurden auf Spinelli in Mannheim erstmals Grundstücke per **Konzeptvergabe** vergeben, welche sich positiv auf das Leben im Quartier und die verwendeten Baustoffe auswirken kann. Zudem konnte eine **Verringerung des Stellplatzschlüssels** festgestellt werden. Es wurde eine **kleinteiligere Vergabe der Grundstücke** praktiziert und eine **30-prozentige Sozialquote** angewendet. Dabei wurde festgestellt, dass der **Runde Tisch** als gemeinsames Sprachrohr der Wohnprojekte auf Turley dazu beitragen konnte diese Entwicklungen voranzutreiben.

Darüber hinaus konnte an verschiedenen Beispielen gezeigt werden, dass die Wohnprojekte die Lebendigkeit des Quartiers positiv beeinflussen bzw. dies durch konkrete Vorhaben gedenken zu tun. Wie im gesamten Kapitel 4 dargelegt wurde, haben die Wohnprojekte also auf vielfältige Weise zu einer nachhaltigeren Ausgestaltung des Konversionsprozesses beitragen können. Wie genau diese Erkenntnisse mit den in Kapitel 2 vorgestellten theoretischen Überlegungen zusammenhängen, wird im folgenden Kapitel diskutiert.

5. Diskussion

Ziel der vorliegenden Arbeit war es, den potenziellen Einfluss gemeinschaftlicher Wohnprojekte auf eine Stadtentwicklung zu untersuchen, sodass diese einen stärkeren Fokus auf Dimensionen von USTs setzt. Dabei wurde aufgrund der Literatur (vgl. 2.6) davon ausgegangen, dass Bewohner*innen von Wohnprojekten a) ressourceneffizienter leben können, b) durch den großen Fokus auf Gemeinschaft, der Wohnprojekten zu eigen ist, ein größeres Netzwerk zur Interessenvertretung gegenüber Regimeakteur*innen haben und c) im Gegensatz zu herkömmlichen Investor*innen ein inhärentes Interesse an der Durchsetzung der Eigenschaften von USTs in ihrem zukünftigen Quartier haben, da sie vorhaben, selbst im betreffenden Quartier zu leben. Diese Annahmen resultierten in der Hypothese, dass die drei Wohnprojekte, die von Beginn an am Mannheimer Konversionsprozess beteiligt waren, durch ihre Charakteristika als Soziale Innovatorinnen das „*window of opportunity*“ (Geels 2002: 1262) der Konversion einerseits nutzen konnten, Einfluss auf die Gestaltung der Konversionsfläche Turley zu nehmen, sodass diese mehr Eigenschaften von USTs aufweist und andererseits das Konzept der gemeinschaftlichen Wohnprojekte in Mannheim zu etablieren. Wie sich diese empirischen Erkenntnisse theoretisch erklären lassen, ist Gegenstand dieses Kapitels. Im folgenden Unterkapitel wird dabei zunächst auf die SI eingegangen.

5.1. Wohnprojekte und Soziale Innovationen

Die Analyse der Planungsdokumente und Expert*inneninterviews hat gezeigt, dass die Mannheimer Wohnprojekte als Soziale Innovatorinnen (vgl. 2.4) fungieren. Neben den in Kapitel 2.6.1 aufgezeigten Beispielen für SI in Wohnprojekten, die von Projekt zu Projekt unterschiedlich ausfallen können, wie das Einsetzen von (projektinternem) Carsharing (vgl. B1 2022: 681ff.; B2 2022: 250; B3 2022: 922f.), die Schaffung bezahlbaren Wohnraums (vgl. B3 2022: 776f.) oder die Überwindung der Dichotomie von öffentlichem und privatem Raum durch die Öffnung von Gemeinschaftsräumen für die Öffentlichkeit (vgl. B11 2022: 254ff.; B4 2022: 719ff.; B7 2022: 545ff.; B9 2022: 712ff.), lässt sich diese bei der Finanzierung der vier MHS-Projekte (vgl. Tabelle 2) feststellen. Diese haben ihr jeweiliges Vorhaben durch das Einwerben von Direktkrediten realisiert, bei dem statt auf herkömmliche Wege der Geldbeschaffung zunächst über den Kapitalmarkt auf ein breites soziales Netzwerk gesetzt wird. **B4** (2022: 929f.) äußerte dahingehend anfängliche Bedenken „[...] *als wir gestartet sind, dass wir uns gegenseitig Konkurrenz machen*“, was sich aber im weiteren Verlauf als unbegründet erwiesen habe: „*Die Leute haben schon Geld irgendwie. Und wenn das nur 5000 Euro sind [...] dann sagen die: ‚Dann gebe ich das lieber euch, da kriege ich sogar noch mehr Zinsen als auf der Bank.‘*“ (B6 2022: 940ff.). Wie wichtig soziale Interaktion dabei ist, lässt sich daran erkennen, dass das Projekt von **B7** (2022: 139ff.) aufgrund der Corona-Pandemie einen „*100 prozentige[n] Einbruch*“ erlebte. Wie erfolgreich dieser unkonventionelle Weg sein kann, lässt sich daraus ableiten, dass

zumindest **SKW** zwischenzeitlich sogar zu viele Mittel eingeworben hatte und diese dann einfach an andere Wohnprojekte in ganz Deutschland weitergegeben haben. Dabei sei ein Vertrauen gegenüber diesen gegeben, da sie auch dem MHS angehörten (vgl. B4 2022: 951ff.). Diese gegenseitige Unterstützung des stetig wachsenden MHS-Netzwerks ist also von großer Bedeutung für das Entstehen neuer Projekte. Dies wurde ebenfalls deutlich als sich zeigte, dass die Suche nach privaten Kreditgeber*innen zu Beginn, als das MHS in Mannheim noch unbekannt war, leichter vonstatten ging als dies später der Fall war: Als **Esperanza** am Beginn der Finanzierungsphase stand, bemerkten die Beteiligten,

„[...] dass alle, die einem zunächst in den Kopf kommen aus dem öffentlichen Leben oder sowas, die geben würden schon gegeben hatten. [...] zu einem Teil hat uns geholfen eben der Gesamtverbund. Also es gibt innerhalb des Mietshäuser Syndikats auch mal Menschen, die ihr Geld anlegen möchten. [...] Davon haben wir profitiert.“ (B7 2022: 345-253)

Durch diese SI wurde die Realisierung der jeweiligen Vorhaben überhaupt erst gewährleistet, weshalb dieser Schritt ein entscheidender für die darauffolgende aktive Beteiligung am Konversionsprozess und die Gründung des Runden Tisches war. Das Engagement der drei Projekte auf Turley innerhalb desselben hat sich ebenfalls als SI erwiesen, da durch ihn eine neue Form der Organisation der Wohnprojekte erreicht wurde, bei dem das langfristige Denken der Bewohner*innen (vgl. 2.6.1) deutlich wurde (vgl. Haxeltine et al. 2016: 19). Zudem ist durch das Einfordern der Gründung einer solchen Plattform (vgl. 4.1.2). Nach Moulaert/MacCallum/Mehmood/Hamdouch (2013: 15f.) ein zweites Charakteristikum für SI erfüllt, der Bottom-Up Zugang. Mit dieser Plattform ging eine neue Gewichtung der Wohnprojekte innerhalb des Konversionsprozesses einher, aus der eine verbesserte Position resultierte, um Forderungen zu formulieren. Dies lässt sich daraus ableiten, dass der Runde Tisch es geschafft hat, dass sich Mannheimer Stadtverwaltung und Öffentlichkeit mit den Themen Wohnprojekte im Allgemeinen sowie deren Vorstellungen von Wohnen, Quartiersplanung und Bodenpolitik im Speziellen auseinandersetzen mussten (vgl. B12 2022: 578ff.; B7 2022: 242ff.). Diese Wirkung entfaltete sich sogar über das Bestehen des Runden Tisches hinaus, auch Jahre nach dem der Runde Tisch aufgehört hatte zu tagen, konnten einzelne Initiativen auch in den lokalen Medien ihre Sicht des Konversionsprozesses darstellen (vgl. B11 2022: 430).

Im Zuge der Planungen auf Turley konnte durch den Runde Tisch genügend politischer Druck aufgebaut werden, um zumindest einen Teil der planerischen Vorstellungen der Wohnprojekte durchzusetzen (vgl. B13 2022: 115ff.). Hinsichtlich der konkreten Auswirkungen des veränderten Verkehrskonzepts auf die gesteigerte Lebensqualität im Quartier (vgl. 5.3.1) wurde dadurch auch erreicht, dass in den Bebauungsplan eine neue Planzeichnung (vgl. Abbildung 25) aufgenommen wurde:

„[...] wir haben das eben mit einer Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung entsprechend dann auch im BPlan hinterlegt, ja? [...] Also wir haben das eigentlich immer ganz klar definiert, die Räume, versucht im BPlan so deutlich wie möglich zu definieren. [...] Aber dieses starke Bild, erst mal (lacht): ‚Hoppla. ist es jetzt das Auto, ist es jetzt der Fußgänger, ist es der Radfahrer? Darf der oder der? Oder

ist der bevorzugt? ‘Also dieses klare Bild [...] [ist] mir vorher nicht begegnet, ja? [...] Und das haben die erreicht mit dieser Diskussion.’ (B13 2022: 121ff.)

Durch die Formulierung des Anspruchs zum Mitgestalten des Quartiers konnte damit erreicht werden, dass der bisher bestehende *Lock-In* (vgl. Schmitt et al. 2017: 72) der autogerechten Quartiersplanung zumindest teilweise überwunden werden konnte.

Warum der Runde Tisch nur bis 2016 bestand und seine Lobbyarbeit für Wohnprojekte in Mannheim nicht fortsetzen konnte, konnte im Verlauf der Interviews ebenfalls in Erfahrung gebracht werden. Dabei zeigte sich, dass der Runde Tisch über einen längeren Zeitraum nicht mehr die Dynamiken entfalten konnte, wie dies zu Beginn der Fall war:

Also der Runde Tisch [...] hat dann eine andere Struktur bekommen [...]. Das hat aber auch damit zu tun, dass die Kosten plötzlich nicht mehr von der Stadt unterstützt worden sind. Und die haben eine wichtige Rolle gespielt bei der Entwicklung der Hefte und bei den Protokollen und diese Entwicklung mitzuunterstützen und das auch nochmal festzuhalten. Also [...] die Lotsen wurden dann nicht mehr bestimmt oder die sind nicht mehr unterstützt worden und dann hat aber der Runde Tisch eigentlich nicht mehr dieses Forum in der Stadt gehabt, sondern es ist ein bisschen so gewesen, dass man sich in den Projekten getroffen hat. [...] [I]ch weiß gar nicht mehr genau, woran das lag, warum das irgendwo ein bisschen eingeschlafen ist. Aber das hat schon auch damit zu tun, dass die Lotsen es (...), dass die nicht mehr da waren oder nicht mehr so viel vermitteln konnten. (B2 2022: 700ff.)

Dabei wurde einerseits deutlich, dass die mit dem Beginn des Konversionsprozesses einhergehenden Dynamiken in der Stadt ein „*window of opportunity*“ (Geels 2002: 1262) für die Entstehung des Runden Tisches darstellte, dass dieser andererseits aber auch auf institutionelle Unterstützung angewiesen war (vgl. B3 2022: 361ff.). Letzteres liegt darin begründet, dass die Zeitintensität des eigenen Planungsprozesses und die währenddessen intern auftretenden Differenzen innerhalb der Projekte, die auch in der Literatur beschrieben wurden (vgl. 2.6.1), eine anhaltende Lobbyarbeit für zukünftige Wohnprojekte erschwert haben (B1 2022: 558ff.; B3 2022: 721ff.). Der Runde Tisch hätte also ohne finanzielle und institutionelle Unterstützung nicht die Schlagkraft entfalten können, die er in einigen Bereichen entwickeln konnte. Mehrere Expert*innen betonten daher, dass eine solche Einrichtung einer städtischen Koordination bedarf:

„Deswegen ist da ein bisschen glaube ich Luft verloren und hat alles nachgelassen [...].. Also die Stadt hat ja auch eine Koordinationsrolle, ne? [...] Und die Koordinationsrolle hat die Stadt quasi sehr ungerne oder gar nicht mehr übernommen. Und die Projekte alleine waren auch, also wir waren auch sehr viel mit uns selbst beschäftigt. [...] Das heißt wir können definitiv keine Koordinationsrolle übernehmen. Wenn, vom Mietshäuser Syndikat. Aber nicht vom Runden Tisch oder generell (...) das muss jemand als eine Hauptbezahlte Kraft machen. Jemand der wirklich jeden Tag damit zu tun hat und steuern kann. Das kann nur städtisch sein.“ (B1 2022: 553ff.)

Die daraus resultierende Inaktivität des Runden Tisches hatte zur Folge, dass die Interessen und Vorstellungen der Wohnprojekte auf den beiden jüngeren Konversionsflächen Franklin und Spinelli nicht mehr so hohen politischen Druck erzeugten, den **B13** (2022: 145) auf Turley als „*einmalig*“ bezeichnete. Aus Sicht der Stadt war das Thema gemeinschaftliche Wohnprojekte somit auf Turley begrenzt (vgl. ebd.: 473f.), da dem formulierten Anspruch des Runden Tisches, ausreichend Platz für neue Projekte auf Franklin bereitzustellen (vgl. 4.1.2), entgegenstand, dass kaum Bauplätze von Initiativen

nachgefragt wurden (vgl. B13 2022: 427f.). Dadurch, dass der Fokus nicht mehr so stark auf den Formen besonderen Wohnens lag (vgl. so sehr 4.1.1 und 4.2.1) und der Konversionsprozess aufgrund der gestiegenen Nachfrage auf dem Mannheimer Wohnungsmarkt (vgl. 4.1.1) eine andere Dynamik entwickelt hatte, habe sich zudem die Grundausrichtung der Stadt verändert:

„[...] bei dem Runden Tisch auf Turley, war halt eine komplett andere Grundvoraussetzung, da wurden die [Wohnprojekte, Anmerkung d. Autors] anders betitelt [...] wir haben jetzt nicht die Wohnprojekte speziell betitelt, sondern wir haben die Jugend betitelt, wir haben die Wohnprojekte betitelt, wir haben die Klimaökologen betitelt und so weiter und so fort. Also, wir wollten sozusagen alles Aspekte, die das Thema Qualität in irgendeiner Form tangieren, in diesen Formaten abarbeiten und da waren die dann tatsächlich nur noch ein Teil davon und haben nicht wie auf Turley, da waren die die einzigen. Also das ist da der Unterschied, ne?“ (B13 2022: 860ff.)

Aus der Sicht der MLP bedeutet das, dass die Wohnprojekte als Nischenakteure auf das Wohlwollen des Regimeakteurs Stadt angewiesen waren. Dennoch war der Runde Tisch essenziell für die in Kapitel 4 dargestellten Entwicklungen. Inwiefern dieser aus Sicht der MLP zu einer Beeinflussung der Regime-Ebene beitragen konnten, wird daher im folgenden Kapitel erläutert.

5.2. Beeinflussung der Regime-Ebene zur Veränderung von Normen

Wie in den Kapiteln 4 und 5.1 deutlich wurde, konnten die Wohnprojekte die Diskurse der beiden Regimeakteurinnen Stadtverwaltung und MWSP vor allem durch den vom Runden Tisch aufgebauten politischen Druck beeinflussen. Am offensichtlichsten wurde dies anhand der Entwicklungen um das Verkehrskonzept auf Turley. Zu Beginn des Konversionsprozesses stellte sich die Lage auf den verschiedenen Ebenen der MLP folgendermaßen dar:

- Auf der **Landscape-Ebene** war zu Beginn des Konversionsprozesses zwar bereits offensichtlich, dass die Klimakrise Auswirkungen auf unsere Zukunft haben wird (vgl. IPCC 2007), jedoch war der öffentliche Diskurs zum damaligen Zeitpunkt noch nicht so sehr davon bestimmt wie heute. Die SDGs, die die Wichtigkeit lokaler Handlungen zum Erreichen einer globalen Transformation betonen (vgl. 2.2), gab es zum damaligen Zeitpunkt beispielsweise noch nicht (vgl. 1). Auch die Reurbanisierung und eine damit einhergehende angespannte Situation auf dem Mannheimer Wohnungsmarkt waren zu Beginn des Konversionsprozesses ebenfalls nicht abzusehen (vgl. 4.1).
- Daher machte sich ein Druck in der **Regime-Ebene** eher dahingehend bemerkbar, dass die Stadtverwaltung die hinzugewonnene Fläche in Teilen zunächst eher als Risiko für die Entwicklung Mannheims denn als Chance begriff, was auch stark mit der globalen Immobilienkrise von 2008 zusammenhing (vgl. B15 2022: 22ff.). **B13** (2022: 224ff.) beschreibt die Stimmung in der Verwaltung, nachdem die Dimension der freiwerdenden Flächen bekannt wurde folgendermaßen:

"'Oh Gott, Scheiße, jetzt hat man dieses kleine Stück [Turley, Anmerkung d. Autors] vier, fünf Jahre nicht hingekriegt, die BImA hat es nicht hingekriegt, dieser Investor von Frankfurt hat es nicht hingekriegt und die Verwaltung hat es auch noch nicht hingekriegt und jetzt haben wir plötzlich 144 Hektar da draußen Franklin. Was machen wir denn damit?' "

Daher sei man auch froh gewesen, dass man letztendlich Investor*innen, unter ihnen die Wohnprojekte, für Turley und Franklin gefunden habe, was auch erklärt, warum die Wohnprojekte auf Turley besonders umsorgt wurden (vgl. 5.1). Der größte Einflussfaktor auf die Entwicklungen der Mannheimer Konversionsflächen ist allerdings das ökonomische Paradigma der Schwarzen Null festzustellen, dass sich die Stadt selbst auferlegt hat (vgl. B15 2022: 243ff.).

- Diese Voraussetzungen hatten zur Folge, dass sich die Wohnprojekte aus der **radikalen Nische**, formieren konnten und entsprechend von der Stadt als ernstzunehmende Investor*innen für Turley eingestuft wurden. Die damit einhergehende institutionelle Unterstützung und die daraus resultierende Wahrnehmung in der Öffentlichkeit, über die der politische Druck aufgebaut werden konnte, ist damit auf das Krisenmoment zurückzuführen in dem sich ein „*window of opportunity*“ (Geels 2002: 1262) öffnete (vgl. 2.1.4 und 2.3). Darüber hinaus hatten einige Akteur*innen bereits die Notwendigkeit des Reagierens auf die Klimakrise (umBAU²) und auf die Neoliberalisierung des Wohnungsmarktes (alle MHS-Projekte) erkannt und damit eine *transformative literacy* (vgl. 2.1.4) bewiesen. Diese war wiederum die Voraussetzung dafür, dass der Runde Tisch zu einer Transition der Regime-Ebene beitragen konnte, wie im Folgenden dargelegt wird.

5.2.1. Einflussnahme der Nischenakteur*innen auf die Verkehrskonzepte

Wie die Erkenntnisse um die Entwicklungen des **Verkehrskonzepts** auf Turley (vgl. 4.3.4) gezeigt haben, konnten die Wohnprojekte über die gemeinsame Interessenartikulation und die damit einhergehende Wahrnehmung in der Öffentlichkeit das Verkehrskonzept auf Turley nachhaltig beeinflussen (vgl. B13 2022: 115ff.). Die auf der Nischenebene artikuliert Utopie eines autofreien Quartiers konnte dabei zwar nicht erreicht werden, dennoch wurde der Diskurs in die Regimeebene getragen und eine ursprünglich autogerechtere Planung verhindert. Das Resultat war die Einrichtung von Begegnungszonen, Stich- und Anlieger*innenstraßen und einer (kleinen) autofreien Zone. Dies lässt sich nach der von Pelling et al. (2015: 117) ausgearbeiteten Definition von Transitionen als inkrementelle Anpassungsschritte einordnen. Auch die Kriterien nach Rotmans/Loorbach (2010: 109) sind erfüllt, da die anschließende langfristige Vision der Stadt autofreie Quartiere sind, wie die Analyse der Rahmenpläne von Franklin und Spinelli gezeigt hat (vgl. 4.2.2 und 4.2.3) und sich sowohl auf der System- als auch der Akteur*innenebene auswirkt, weil sich Mobilität dadurch langfristig verändert. Über solche Visionen sei zu Beginn des Konversionsprozesses „*noch nicht gesprochen*“ (B13 2022: 198) worden. Auf Spinelli hingegen verhielt es sich anders als auf Turley: Die beiden Wohnprojekte, die derzeit dort bauen, sind miteinander verstritten (vgl. B8 2022: 23ff.). Zudem hatten sie in ihrer Gründungsphase mit Akzeptanzproblemen innerhalb des Runden Tisches zu kämpfen, da beide

Genossenschaften sind und aus Sicht der MHS Projekte keinen bezahlbaren Wohnraum schaffen¹⁹ (vgl. 4.3.2), da man entsprechendes Eigenkapital braucht, um Genossenschaftsmitglied zu werden (vgl. B3 2022: 763ff.; B8 2022: 454ff.). Daher wurden von diesen Wohnprojekten eher Forderungen von Einzelpersonen, entweder in „*Hinterzimmergesprächen*“ (Vgl. B11 2022: 48ff.) im Rahmen der von der Stadt organisierten Planungsworkshops oder durch Briefe, formuliert (vgl. B8 2022: 611ff.). Dass die Verkehrskonzepte der jüngeren Konversionsflächen weniger autogerecht ausgestaltet wurden, ist also nicht nur auf die Dialoge zwischen Rundem Tisch und Regime-Akteur*innen zurückzuführen. Vielmehr erscheint es möglich, dass die Artikulation des radikalen Vorhabens auf Turley in Verbindung mit sich verändernden Bedingungen auf Landscape- und Regimeebene ein Umdenken auf Regime-Ebene initiiert haben könnte, was anhand der Beispiele im folgenden Kapitel untermauert wird.

5.2.2. Einflussnahme der Nischenakteur*innen auf geltende Normen und Regeln

Auch die Entwicklung von der Forderung nach veränderten Normen (vgl. 4.2.4) zeigen, dass die Nischenakteur*innen durch den politischen und öffentlichen Druck, den der Runde Tisch aufbauen konnte, das sozio-technische System der Regimeebene beeinflussen konnten. Bezüglich der bereits für Turley geforderten **Konzeptvergabe** (vgl. 4.1.2) konnte festgestellt werden, dass diese 2018 letztendlich auf Spinelli praktiziert wurde (vgl. 3.1.4). Diese Forderung der Nischenakteur*innen kam vor dem Hintergrund auf, dass diese im Zuge eines praktizierten Höchstpreisverfahrens keine Chance hätten an weiteres Bauland zu kommen (vgl. B3 2022: 814f.). Den Einfluss der Nischenakteur*innen schätzen die Regimeakteur*innen allerdings unterschiedlich ein. Während **B15** (2022: 346) diesen als „*minimal, am Anfang vielleicht*“ bezeichnete, kam **B13** (2022: 621ff.) zu folgender Einschätzung:

„[...] also ich habe das so noch nie reflektiert, aber durch Ihre Frage komme ich da jetzt gerade drauf, ja, es kann tatsächlich sein, dass dieser Impact dazu geführt hat, dass wir eine etwas breitere politische Diskussion an der Stelle bekommen haben, beziehungsweise umgekehrt, als wir dann diese Qualitäten aus fachlicher Sicht beschrieben haben, nicht auf so große Widerstände, zumindest in den Fraktionen, die man halt sonst so kennt, also rot-rot-grün, gestoßen sind, weil die [Wohnprojekte, Anmerkung d. Autors] eine Vorarbeit [...], tatsächlich eine gewisse Pionierarbeit geleistet haben.“

Ein ähnliches Muster lässt sich hinsichtlich der Planungen für die Unterbringung parkender Autos und bei der Forderung nach einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels erkennen. Die Beteiligten Regime-Akteur*innen äußerten sich dahingehend, dass man zum Zeitpunkt der Planungen für Turley noch nicht über dezentrale und demontierbare Quartiersgaragen, wie sie letztendlich für Spinelli geplant wurden (vgl. 4.2.3) nachgedacht habe (vgl. 4.3.4). So ähnlich waren sie aber nach dem Vorbild

¹⁹ Auch die Expert*innen der Genossenschaften sind sich dieser Tatsache bewusst und erwähnen selbstkritisch, dass sie derzeit ein „*elitärer Kreis*“ (B10 (2022: 470) seien, durch ihr Modell aber in der Zukunft für bezahlbaren Wohnraum sorgen würden. Da die vorliegende Arbeit Wohnprojekte aber über ihr Gemeinschaftsverständnis und die damit einhergehenden sozialen Praxen definiert (vgl. Kapitel 1) und sich nicht ausschließlich mit MHS-Projekten auseinandersetzt, fanden auch die Perspektiven der Genossenschaftler*innen Eingang in die Arbeit.

Freiburg-Vauban bereits 2013 für Franklin vom Runden Tisch gefordert worden, weshalb der*die Nischenakteur*in **B3** (2022: 284ff.) diese Entwicklung ebenfalls auf die Diskussionen, die der Runde Tisch bezüglich des Verkehrskonzepts angestoßen habe, zurückführt (vgl. Stadt Mannheim 2013a: 79). Dass diese Vermutung zutreffen könnte, legen die von **B13** (2022: 567ff.) und **B14** (2022: 591ff.) getätigten Aussagen hinsichtlich des ausgebliebenen, aber erwarteten Widerstands aus der Politik bei der Formulierung des Verkehrskonzepts für Spinelli nahe (vgl. 4.3.4), wobei der Verweis auf die entstandene politische Diskussion und die Pionierarbeit die dafür nötig gewesen sei dabei, lässt ebenso auf einen Anteil des Runden Tisches an den Entwicklungen schließen wie die Erwähnung der Impressionen aus anderen Städten, da dieser zu Beginn die Exkursion zum autofreien Stadtteil Vauban in Freiburg angeregt hatte (vgl. 4.3.3).

Die in Kapitel 4.3.4 zitierten Aussagen von **B13** gewinnen an zusätzlicher Dimension, wenn man folgende Aussage seiner*ihre*seits hinsichtlich der beobachteten Stellplatzreduzierung von Turley über Franklin zu Spinelli (vgl. 4.2.4) damit in Verbindung setzt:

„Da [in der Stadtplanung, Anmerkung d. Autors] ist eine große Offenheit für eben qualitative Themen, die wir so kennen und wo wir sagen: ‚Hey, wie funktioniert eine Stadt und wie fühlen wir uns wohl was brauchen wir?‘ [...] Ich glaube, ich kann mich an ein paar Diskussionen, auch aus dem Aufsichtsrat erinnern, tatsächlich, wo solche Vorgaben aus dem Munde der gemeinschaftlichen Wohnprojekte von Politikern auch übernommen wurden.“ (B13 2022: 614ff.)

Auch auf Spinelli wurde von Akteur*innen der Nischenebene eine Verringerung des Stellplatzschlüssels gefordert, allerdings in den von **B11** (2022: 50ff.) erwähnten Hinterzimmergesprächen während der Planungsworkshops (vgl. 4.3.4). Jedoch stellte sich auch heraus, dass diese Forderung nicht von den Nischenakteur*innen alleine, sondern auch von anderen Investor*innen vorgebracht wurde, um Baukosten zu sparen (vgl. B13 2022: 570ff.).

Weitere Diskurse, die vom Runden Tisch beeinflusst wurden, sind die Einführung einer **Quote für sozial geförderten Wohnraum** und die **Schaffung von Fördermöglichkeiten für Wohnprojekte** in Mannheim (vgl. 4.3.2) (vgl. B2 2022: 762; B3 2022: 757ff.). Letztere findet heute in Form von finanzieller Unterstützung, Unterstützungsangeboten für die Öffentlichkeitsarbeit und durch Informationsveranstaltungen statt (vgl. B14 2022: 523ff.; B5 2022: 379ff.; B6 2022: 390ff.; Stadt Mannheim 2021a). Diese Punkte finden sich heute, ebenso wie die Konzeptvergabe, im **12-Punkte-Programm** der Stadt Mannheim wieder (vgl. Stadt Mannheim 2017a). Darüber hinaus fand kurz vor den Interviews ein erstes Treffen des sogenannten Netzwerkaustauschs statt, der von der Stadt Mannheim als Nachfolgeinstitution des Runden Tisches ins Leben gerufen wurde. Dort sollen gemeinsame Ideen zur Quartiersentwicklung gesammelt, Nachbarschaftskontakte geknüpft und der Status Quo auf dem städtischen Wohnungsmarkt evaluiert werden. Das erste Treffen sei auch von den Akteur*innen, die am Runden Tisch mitgewirkt haben sehr positiv aufgenommen worden. (Vgl. B8 2022: 92ff.; B9

2022: 101ff.) Auch hier stellte sich heraus, dass einige Nischenakteur*innen aktiv daran beteiligt waren, dass die Stadt einen solchen Austausch initiierte: Wohnungsmarktevaluierung

„[D]as fing glaube ich auch so bei uns an, im letzten Jahr schon, zusammen mit anderen aus der Stadt, dieses Wohnungspolitische Forum, nennt sich das [...]. Das ist also ein Zusammenschluss aus (...) Mieterbund, paritätischer Wohlfahrtsverband, Gewerkschaften, SPD, Grüne, Linke, Mietshäuser Syndikat. Und wir haben gesagt wir müssen uns treffen, um irgendwie bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, und zwar außerhalb vom Gemeinderat, das war die Diskussion. Also eine zivilgesellschaftliche Beteiligung. Und daraufhin (...) also, nachdem das dann in der Diskussion war und gelaufen ist und wir uns ein paar mal getroffen haben, hat dann der neue Baubürgermeister eine Evaluierung des Themas Wohnen in der Stadt initiiert und es gibt jetzt dieses Netzwerk Wohnen.“ (B3 2022: 1085ff.)

Während die 30-Prozent-Quote und die Förderung Gemeinschaftlicher Wohnprojekte mittlerweile aktiv umgesetzt werden und das 12-Punkte-Programm evaluiert werden soll, kam im Interview mit den Expert*innen der Stadtverwaltung noch ein dritter Punkt des 12-Punkte-Programms zur Sprache, welcher zu Beginn des Konversionsprozesses ebenfalls vom Runden Tisch gefordert wurde: die Vergabe eines Erbbaurechts (vgl. 4.1.2). Zwar wurde dieses bis dato nicht angewendet, und auch nicht alle Akteur*innen sehen in dieser Option zwangsläufig einen Vorteil (vgl. B7 2022: 320ff.), jedoch zeigt die folgenden Aussagen von **B13** und **B14**, dass die Beschäftigung mit diesem Instrument ebenfalls auf einen Lernprozess auf der Regimeebene hinweist:

„Aber wir sind mit dem Thema nicht durchgedrungen. [...] Und wir haben aber versucht, das als bodenpolitisches Instrument zu beschreiben und zu sagen, dass wir handlungsfähig bleiben, dass wir die Entwicklung der Stadt auch in 100 Jahren und in 150 Jahren noch mitbestimmen können und nicht am Ende ohne Grundstücke dastehen und uns am Ende immer wieder mit den Gegebenheiten, die dann halt so, die Sau, die dann durchs Dorf getrieben wird, von Investor xyz, uns damit dann halt auseinandersetzen müssen. Und dieser Prozess ist tatsächlich, hat 2019, sag ich mal, hat das so angefangen, mit den ersten politischen Diskussionen und jetzt ist es klar, sag ich mal, wir haben jetzt die entsprechenden Vorlagen, alles eigentlich auch da, ein bisschen zu spät.“ (B13 2022: 328ff.)

„Es ist halt auch vor dem Hintergrund der Gefahr von Bodenspekulation und ein paar Fällen, die dann auch passiert sind, vor allen Dingen auch thematisiert worden, weil, wie gesagt, Boden ist endlich, das wissen wir alle, und letztendlich finden darauf wesentliche Dinge für den Menschen statt, wo viele darüber reden, ob das ein Grundrecht werden kann und Dinge, mit denen spekuliert wird, die können eigentlich kein Grundrecht, es ist eigentlich ein bisschen unanständig, was da zum Teil läuft. [...] Es muss halt, ein gewisses Kontingent zumindest, für die öffentliche Hand an der Stelle geben, indem man sich gewisse Grundstücke reserviert, um Bodenpreisentwicklungen auch entgegenwirken zu können. [...] Und es war dann aber tatsächlich so, und das ging sicherlich vielen Kommunen so [...], dass die Erbpacht irgendwie total vergessen wurde. Da gab es dann zum Teil Mitarbeiter, die gar nicht mehr in der Lage waren, längst in Pension, weil das so lang nicht mehr passiert war und dann hieß es: ‚Ja, wie sollen wirs machen?‘ [...] [So] dass wir gesagt haben: ‚Naja, wenn wir die Flächen jetzt schon verticken, dann werden die wenigstens qualitativ voll vertickt.‘ Dann gibt es dieses Verfahren, dass man letztendlich nach Qualität, also man setzt einen Preis fest, alle zahlen den gleich hohen Preis, und der, der das schönste, beste und für die Stadt dienlichste Konzept macht, der kriegt den Zuschlag, ja? [...] Das war jetzt, das ist jetzt bei Spinelli Programm und es ist jetzt so ein bisschen der Endpunkt, wenn man das so nennen kann, in unserer Entwicklungsgeschichte der größeren Flächen in Mannheim, wo wir aber auf dem Weg dahin, muss man ganz ehrlich sagen, eine Menge dazugelernt haben, bis wir da hin, da gelandet sind sozusagen.“ (B14 2022: 344ff.)

Die in diesem Kapitel präsentierten Veränderungen lassen sich dahingehend interpretieren, dass der Runde Tisch eine entscheidende Instanz war, welche das „window of opportunity“ (Geels 2002:

1262), zu Beginn des Konversionsprozesses (vgl. 5.2) nutzte und so dazu beitragen konnte, dass die Regime-Ebene an diesem vorläufigen Endpunkt angekommen ist (vgl. Abbildung 23).

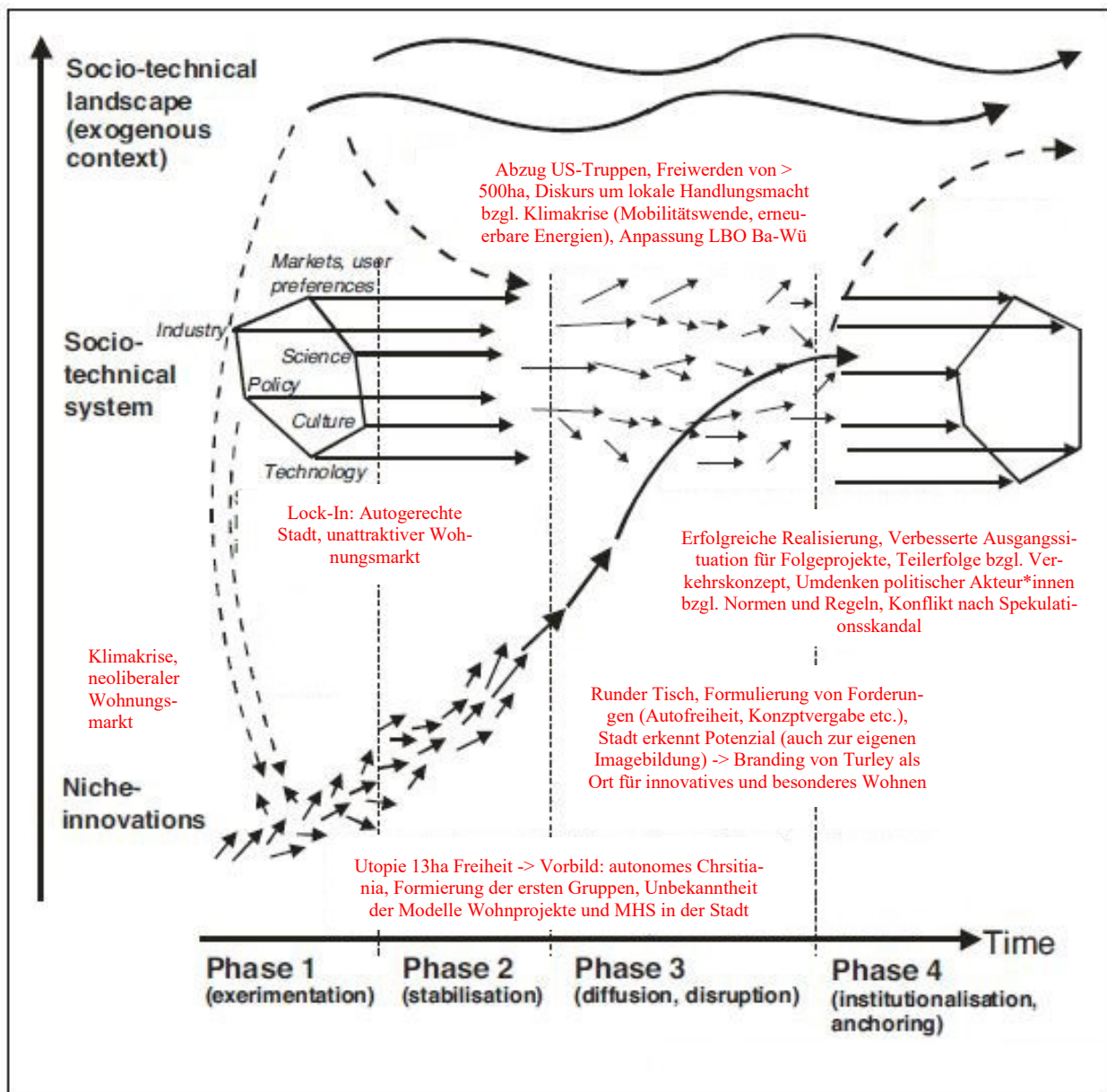


Abbildung 23: Schematische Darstellung der Rolle der Wohnprojekte im Konversionsprozess aus Sicht der MLP (Geels 2019: 191, eigene Bearbeitung)

Doch es wäre zu einfach beispielsweise den von **B14** zuvor angesprochenen Lernprozess hinsichtlich Erbpacht und Konzeptvergabe als alleinigen Verdienst der Nischenakteur*innen darzustellen. Im Verlauf des Konversionsprozesses haben sich nämlich auch die Gegebenheiten auf der Landscape-Ebene verändert und dadurch zusätzlichen Druck auf die Regimeebene, ausgeübt, was die Entwicklungen zusätzlich beeinflusst hat: So hatte sich der Druck auf die Stadt ihre Planungen an die

Klimakrise anzupassen beispielsweise durch die Verabschiedung der SDGs verschärft²⁰, durch die die Handlungsmacht und Wichtigkeit einzelner Städte klar hervorgehoben wurde (vgl. 1). Dieser Druck machte sich auch auf übergeordneter Verwaltungsebene bemerkbar, wie die Möglichkeit der Reduzierung des Stellplatzschlüssels durch eine Novelle der LBO Baden-Württembergs zeigt (vgl. 4.2.3). Auch darauf ist die veränderte Sicht auf eine Mobilitätswende und eine Berücksichtigung von Energieeffizienz, nachhaltigen Baumaterialien, Dachbegrünung und erneuerbaren Energien im Konzeptvergabeverfahren zurückzuführen (vgl. B13 2022: 197ff.; B14 2022: 591f.; B15 2022: 436ff.). Darüber hinaus hatte sich die Situation auf dem Mannheimer Wohnungsmarkt verändert, der steigende Mietspiegel und der vorausgegangene Spekulationsskandal auf Turley haben die Stadt dazu gebracht, ihre Bodenpolitik zu überdenken (vgl. B13 2022: 315ff.). Gleichzeitig hat die gestiegene Nachfrage nach städtischen Grundstücken zu einem gesteigerten Selbstbewusstsein und -verständnis der Regimeakteur*innen geführt. Dadurch, dass man bei den Planungen zu Spinelli, im Gegensatz zu Turley und Franklin, nicht mehr darum bangen musste, ob sich überhaupt Investor*innen für die Konversionsflächen interessieren, konnte man laut **B14** (2022: 369ff.) auf eine kleinteilige Vergabe nach entsprechenden Qualitätskriterien setzen (vgl. B13 2022: 461ff.).

Dennoch konnte in diesem Kapitel dargelegt werden, dass die Nischenakteur*innen, insbesondere über den Runden Tisch, Anteil an der Diskursverschiebung hatten und das in der Literatur identifizierte Ermächtigung durch die Nischenakteur*innen stattgefunden hat. Gleichzeitig war ein politischer Wille auf diese Zuzugehen zu beobachten, womit essenzielle Voraussetzung für USTs erfüllt sind (vgl. 2.2.2). Wie diese also aus Perspektive der UST-Debatte zu bewerten sind, ist Gegenstand des folgenden Kapitels.

5.3. Merkmale einer UST an denen die Wohnprojekte mitgewirkt haben

Im Zuge der Interviews konnte festgestellt werden, dass die oben beschriebene Diskursverschiebung zu einer Reihe von Kompromissen führte, die die ursprünglichen Vorstellungen der Nischenakteur*innen nur teilweise darstellen. Neben der bereits erwähnten Vorstellung eines selbstverwalteten Quartiers nach dem Vorbild Christianias (vgl. 4.3.1), schwebte insbesondere den Akteur*innen von **umBAU**² eine weitere Utopie vor (vgl. Abbildung 24):

„Wenn Du jetzt hergehen würdest und sagen würdest: ‚Okay, wir haben jetzt die drei Häuser gebaut und vielleicht sind noch einige andere entstanden und wir würden jetzt einfach nochmal (...)‘, also die

²⁰ Dass die Stadt Mannheims den Auftrag der SDGs im Allgemeinen ernst nimmt und die Zeichen der Zeit erkannt hat lässt sich daran erkennen, dass nach deren Verabschiedung einen Nachhaltigkeitsbericht (vgl. Stadt Mannheim (2016a) , einen Voluntary Local Review, der sich mit der Umsetzung der SDGs in der Stadt befasst (vgl. Stadt Mannheim (2019b) und ein städtisches Leitbild auf Basis der SDGs (vgl. Stadt Mannheim (2019a) veröffentlicht wurden. Dass die Stadt Mannheim den Auftrag der SDGs im Allgemeinen ernst nimmt und die Zeichen der Zeit erkannt hat, ist daran erkennbar, dass nach deren Verabschiedung ein Nachhaltigkeitsbericht (vgl. Stadt Mannheim (2016a), ein Voluntary Local Review, der sich mit der Umsetzung der SDGs in der Stadt befasst (vgl. Stadt Mannheim (2019b) und ein städtisches Leitbild auf Basis der SDGs (vgl. Stadt Mannheim (2019a) veröffentlicht wurden.

Zeit, die man hier durch die Spekulation verloren hat, wir hätten diese fünf Jahre jetzt [...] heute könnte ich mir das gut vorstellen, dass das zur Hälfte bebaut ist mit Projekten. Weil wir ja immer Leute hier treffen (...) und wenn man sagen würde: ‚Hier, guck, ihr könnt unser Haus da hinten eins zu eins da hinten wieder neu aufbauen.‘ “ (B3 2022: 447ff.)

Dass diese Utopie Wirklichkeit werden könne, zeige sich derzeit in Freiburg, wo ein Bauverein gegründet wurde, der Baugrundstücke für Wohnprojekte reserviere (vgl. B3 2022: 321ff.). Damit würde das Problem der Wohnprojekte gelöst, dass der langwierige Gruppenbildungs- und Finanzierungsprozess häufig zu lang andauere, um ausgelobte Grundstücke zu erwerben (vgl. ebd.: 323; B7 2022: 203ff.). Dies habe zu der Situation geführt, dass es in Freiburg ein Neubaugebiet gäbe, in dem

„15 Gruppen (...) Gruppen am Start [sind]. [...] Das heißt das ist, da kommen richtig ein paar hundert Leute zusammen. Und das ist halt die Situation, die wir hier für hier schon vorausgesehen haben. Das wird hier auch so sein. [...] Wenn wir dieses Grundstück [BF IV und V, Anmerkung d. Autors] jetzt als Mietshäuser Syndikat bekommen würden und sagen würden: ‚Hier ihr habt sieben Jahre Zeit, um das jetzt zu bespielen und zu entwickeln‘, dann würden wir das Entwickeln. Da bin ich mir 100 Prozent sicher und ich bin sicher, dass wir die Leute finden würden. Und was da stehen würde wäre nachher ein gemeinwohlorientiertes, klimaneutrales (...) ein Superquartier mit bezahlbaren Mieten. Das wäre so, da bin ich 100 Prozent sicher.“ (B3 2022: 609ff.)

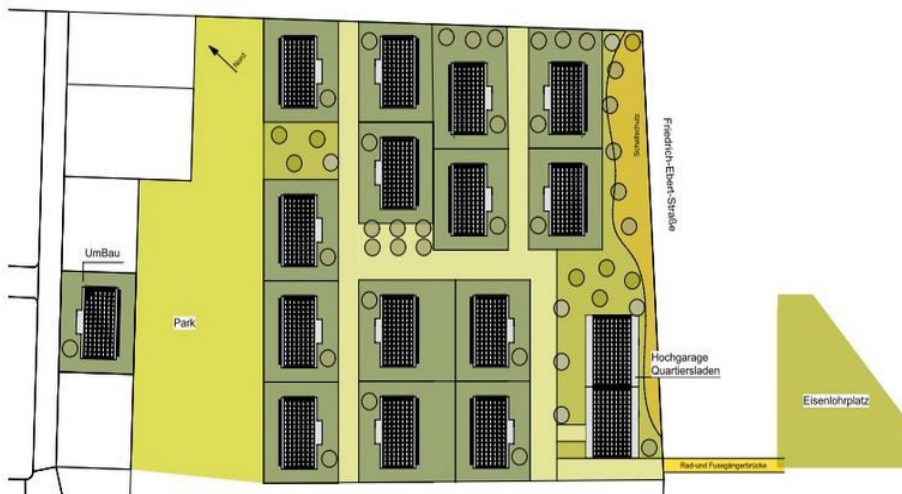


Abbildung 24: Mögliche Gestaltung der BF IV und V auf Turley nach der Vorstellung einiger Nischenakteur*innen (vgl. Bergmann 2021)

B3 war sich sicher: „Wenn man so baut, kann man sowohl die Klimakrise als auch gleichzeitig bezahlbares Bauen in den Griff kriegen.“ (B3 2022: 732ff.)²¹. Von dieser Möglichkeit sprachen die befragten Regimeakteur*innen zwar nicht, jedoch äußerte sich **B13** (2022:

693f.) zumindest dahingehend, dass er sich wünschte, dass es auf Franklin statt einem „fünf, sieben gemeinschaftliche Wohnprojekte“ gäbe. Allerdings gab es bezüglich der Vision eines Quartiers mit sehr vielen Wohnprojekten auch skeptische Stimmen anderer Expert*innen, die durch den Verlauf des Mannheimer Konversionsprozesses desillusioniert wurden und glaubten, dass sowohl die Stadtverwaltung als auch Bürger*innen Mannheims nicht bereit für eine solche Entwicklung seien (vgl. B12 2022: 309ff.; B7 2022: 184ff.). Dabei sei betont, dass die oben von **B3** geäußerte Utopie von kontinuierlich wachsenden Strukturen und einem entsprechenden Zeitrahmen ausgeht, was den in Kapitel 2.1.4 formulierten Annahmen für USTs, **Langfristigkeit**, **Radikalität** und **Stabilität** (da

²¹ Im Kontext dieser Aussage muss beachtet werden, dass das Projekt **umBAU**² nach Aussage der Expert*innen derzeit fast ein Plusenergiehaus sei (vgl. 4.3.7) und die Kaltmiete mit 8,50 €/m² auf dem derzeitigen Mannheimer Mietspiegel liegt (vgl. Stadt Mannheim (2020b); umBAU² Turley (o. J.c)).

Wohnraum dem Markt entzogen wird), entspricht. Angesprochen darauf, ob die Expert*innen eine verstärkte Nachfrage von Interessierten für Wohnprojekte verspürten, antworteten die meisten, dass es eine solche durchaus gäbe (vgl. B1 2022: 416ff.; B2 2022: 318; B3 2022: 316; B5 2022: 741f.; B6 2022: 778f.). Die Meinungen zu der richtigen Strategie zur Erweiterung des Angebots gehen zwischen den Akteur*innen aber auseinander:

„Es [...] gibt auch Leute, die sagen: ‚Wir müssen halt abgreifen was wir können, weil das die einzige Möglichkeit ist dauerhaft bezahlbaren Wohnraum in Selbstverwaltung zu schaffen.‘ Und dass man dann auch wenn man die Räume hätte, Leute findet, die das leben wollen, sozusagen. [...] Ich finde es ein bisschen leichter mit einer Gruppe zu arbeiten, die halt zu beraten, als jetzt selber loszulaufen und zu sagen: ‚Wir kaufen alles ein und gucken dann, wo wir die Gruppen herbekommen‘. Also das ist ja B3s Perspektive, das auch so politisch zu setzen, dass man da so einen Fuß reinkriegt und ich mach eher lieber so die Beratung von neuen Gruppen, dies so gibt, die sich melden und sagen: ‚Wir würden das gern, aber haben noch kein Projekt‘, oder so.“ (B6 2022: 765ff.)

Dabei ist es wichtig zu betonen, dass die Akteur*innen bereits in günstigen Mietverhältnissen wohnen und diese Forderungen daher nicht aus Eigennutz, sondern aufgrund von Idealen, die letztendlich zu einer realen Utopie führen sollen, versuchen durchzusetzen. Die Regimeakteur*innen waren der Frage gegenüber, Strukturen zu schaffen, die ein frühzeitigeres Einbinden von Wohnprojekten ermöglichten, unterschiedlicher Auffassung. **B14** (2022: 799f.) und **B15** (2022: 785ff.) waren der Meinung, dass man potenziellen neuen Gruppen derzeit bereits ausreichend Zeit einräume, allerdings zeigte **B14** (2022: 780ff.) dabei Verständnis für das Dilemma, vor dem die Nischenakteur*innen stehen, dass bis zu dem Zeitpunkt, an dem sich eine Gruppe gefunden hat, Grundstücke schon vergeben sind. **B13** äußerte sich dazu folgendermaßen

„[...] ich [weiß] jetzt nicht, ob das dann wirklich eine Aufgabe ist von der Stadt, aber ich will es gar nicht abstreiten, dass das vielleicht sinnvoll sein kann, dass man da proaktiv abrufen, aber das müsste man dann auch mal mit den Kolleginnen und Kollegen da auch von der Abteilung mal durchsprechen. Ich nehme das jetzt mal tatsächlich auch so mit.“ (B13 2022: 805ff.)

Bezüglich der Frage, ob die Wohnprojekte in Mannheim also in der Lage waren, zu einer UST beizutragen, muss zunächst allgemein festgehalten werden, dass die betrachteten Quartiere, und insbesondere Turley, wo sich die Projekte befinden, die am stärksten zur beobachteten Diskursverschiebung beitragen konnten (vgl. 1.5.2) nicht unbedingt progressiv geplant wurden. Dennoch konnte gezeigt werden, dass Wohnprojekte, die in der Literatur als potenzielle „Akteure des Wandels“ (Heyen et al. 2018: 12) betrachtet werden, in Mannheim vor zehn Jahren noch gänzlich unbekannt waren und sich dies grundlegend geändert hat. Seitdem konnten zahlreiche Verbesserungen für die perspektivische Ansiedlung neuer Projekte erreicht und Quartiersgestaltung aktiv mitverhandelt werden. Erstere geht sogar so weit, dass **B15** (2022: 786ff.) der Meinung ist: „Aber in dem Moment, wo sie [die Wohnprojekte, Anmerkung d. Verfassers] sich bewerben, [...] haben die schon so gut wie ein Grundstück.“ Insofern kann festgestellt werden, dass die Wohnprojekte zu einer Transition im Sinne von Rotmans et al. (2001: 16), einer „*spiral that reinforces itself*“ in Mannheim beitragen konnten, wenn man davon ausgeht, dass die Wohnprojekte die ihnen in der Literatur zugeschriebenen positiven

Eigenschaften (vgl. 2.6.1) tatsächlich an den Tag legen. Dahingehend zeigte sich, dass einzelne Wohnprojekte für sich betrachtet zu den identifizierten Anzeichen von USTs (vgl. 2.2.3 und 2.2.4) beitragen können, derzeit aber die Multiplikatoren fehlen, um von einem großmaßstäblichen Wandelprozess sprechen zu können, da der angestoßene Prozess in Mannheim daher einfach noch zu jung ist und USTs langfristige Prozesse sind (vgl. 2.1.4). Die identifizierten Merkmale werden in den folgenden beiden Kapiteln diskutiert.

5.3.1. Erhöhung der Lebensqualität

Im Zuge der Studie konnte gezeigt werden, dass die Wohnprojekte auf Turley die Entwicklung um das dortige Verkehrskonzept maßgeblich beeinflussen konnten (vgl. 5.2.1). Dieses ist die vielleicht offensichtlichste Errungenschaft der Wohnprojekte, die sich auf mehreren Ebenen positiv für das Quartier äußert. Dabei ist zuvorderst das **verminderte Autoaufkommen** im Quartier zu nennen, da, nicht wie ursprünglich vorgesehen, keine durchgängige Erschließung des Quartiers für den MIV erfolgte. Es ist anzunehmen, dass sich dies positiv für die Bewohner*innen durch eine **verbesserte Luftqualität**, und einen **geringeren Grundlärmpegel** äußert, was jeweils zu einer **höheren Lebensqualität** beiträgt (vgl. Kabisch/Koch/Rink 2018: 5f.; Stadt Mannheim 2017b: 126). Darüber hinaus konnte erreicht werden, dass mehrere Straßen ausschließlich für Anlieger*innen freigegeben sind und eine Spielstraße in der Mitte des Quartiers eingerichtet wurde, die intensiv von den im Quartier lebenden Kindern genutzt wird (vgl. B3 2022: 28ff.). Auch daraus lässt sich ableiten, dass das neue Verkehrskonzept auch zu einer **höheren Lebensqualität** (vgl. 2.2.4) im Quartier beiträgt, worauf sich auch die Stadt selbst beruft (vgl. 4.2.1). Zudem kann von dem verringerten Verkehrsaufkommen auch auf weniger Verkehrsunfälle geschlossen werden. Direkt bezogen auf die Spiel- und Anliegerstraße, an die die Grundstücke der Wohnprojekte grenzen, äußerten sich einige Interviewpartner*innen kritisch zum erreichten Kompromiss und dessen Auswirkung auf die tatsächliche Verkehrssicherheit (vgl. B1 2022: 315ff.):

„Also letztendlich ist es so, dass man diesen Bereich hat, wo diese Spielstraße vor unserem Haus ist (...) ich find die eigentlich gefährlich. Es ist zwar eine Spielstraße, eigentlich sollten da Kinder spielen dürfen und das tun sie ja auch, aber dadurch, dass das von einer normalen Straße ziemlich abrupt in ne Spielstraße übergeht, dass das gar nicht so ersichtlich ist, bremst da kein Auto von dreißig oder vierzig km/h auf sieben km/h runter.“ (B4 2022: 663ff.)

Nichtsdestoweniger äußern sich der Verzicht auf eine durchgängige Erschließung und die Stich- und Anlieger*innenstraßen in einer Vermeidung von Durchgangsverkehr (vgl. 4.2.1), was letztendlich durch eine erhöhte Verkehrssicherheit zu einer höheren Lebensqualität beiträgt und über die Berücksichtigung im SDG 11 als Indikator für USTs (vgl. 2.2) werden kann (vgl. Kabisch/Koch/Rink 2018: 5f.; Koch/Krellenberg 2018: 473).

Ein weiterer in der Literatur identifizierter Punkt zur Erhöhung der Lebensqualität sind **bezahlbare Mietpreise** (vgl. Koch/Krellenberg 2018: 473). Zumindest die drei Wohnprojekte auf Turley haben

Mietpreise, die sich deutlich unterhalb der durchschnittlichen Mieten befinden und die sich ungefähr auf dem Niveau des Mannheimer Mietspiegels bewegen (vgl. Tabelle 3). Dabei muss bedacht werden, dass die Mietpreise in der direkteren Umgebung (Stichwort: gehobene Wohnformen) laut der Stadt und den Expert*innen deutlich höher sind. Jedoch bezieht sich der Mietspiegel auf ganz Mannheim bezieht, welches bezüglich des gesamten Wohnungsangebots strukturell vergleichbar schwach aufgestellt ist, was sich in den Mietpreisen entsprechend äußert (vgl. 3.1.1 und 4.3.1). Darüber hinaus müssen die Mieter*innen des MHS keine Angst vor einer Erhöhung der Miete haben und wissen, dass sie mit ihren monatlichen Zahlungen helfen, ein Konzept weiterzuverbreiten, von dem sie selbst überzeugt sind, statt Investor*innen Rendite zu verschaffen. Insgesamt wird damit ebenfalls dem SDG 11 durch bezahlbare Mietpreise Rechnung getragen (vgl. Kabisch/Koch/Rink 2018: 5f.; Koch/Krellenberg 2018: 473).

Tabelle 3: Übersicht der Mietpreise in Euro pro Quadratmeter (kalt) der einzelnen Wohnprojekte.

umBAU ²	13ha Freiheit	SWK	Esperanza	Genossenschaften	Mannheimer Mietspiegel
8,50 (vgl. um-BAU ² Turley o. J.c)8,50 (vgl. ebd.)	7,60 (vgl. 13ha Freiheit)	7,60 (vgl. SWK 2022)	Ab 10 (vgl. B7 2022: 353ff.)	12 bis 15 (B10 2022: 495; vgl. B8 2022: 487ff.)	8,37 (vgl. Stadt Mannheim 2020b)

B7 (2022: 373ff.) äußerte allerdings einen Zielkonflikt zwischen dem Anspruch an bezahlbaren Wohnraum und einer hohen Energieeffizienz. Auch aufgrund der steigenden Rohstoffpreise und der abrupt beendeten KfW-Förderung (vgl. 4.3.7) haben sich die Baukosten erhöht:

„Und dann ist Du plötzlich bei Preisen von zehn, elf Euro, wo Du niemals hinwolltest. Wir können uns ja noch damit trösten, dass wir hoffentlich sehr wenige Heiz- und Energiekosten haben, weil Strom solarerzeugt wird und Heizung nicht viel nötig ist, weil eben sehr gute Dämmung ist.“ (B7 2022: 375ff.)

Auch die beiden Genossenschaften haben deutlich höhere Mietpreise, als die Pionierprojekte, was unter anderem mit einer anderen Fokussetzung beim Bau zu tun hat (vgl. B8 2022: 461ff.). Ziel ist es dennoch, zukünftigen Generationen bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen, da die Miete nach Abbezahlung des Kredits sinken wird (vgl. B10 2022: 487ff.).

Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität leisten die Wohnprojekte durch ihre **Vernetzungsfunktion** im Quartier und den damit einhergehenden Beitrag zu einem **lebendigen Quartier** (vgl. 4.3.5). Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie ist dabei das Erstellen der Quartiersinternen Messenger-Gruppe zur nachbarschaftlichen Hilfe (nicht nur in Krisenzeiten), die von **SWK** initiiert wurde zu nennen (vgl. B5 2022: 581ff.). Ansonsten muss dahingehend festgestellt werden, dass der verzögerte Baufortschritt dazu führt, dass weder das Casino, dessen frühzeitige Entwicklung von Expert*innen als essenzieller Bestandteil für die Quartiersentwicklung angesehen wurde (vgl. 4.2.1), noch die beiden Quartiersparks so genutzt werden können, wie die Bewohner*innen der Wohnprojekte sich dies zur Quartiersvernetzung vorgestellt haben (vgl. B1 2022: 176ff.; B3

2022: 108ff.; B4 2022: 461ff.). Für die beiden anderen Konversionsflächen konnten die jeweiligen Expert*innen lediglich ihre Ansprüche formulieren, aus denen sich allerdings jeweils erkennen ließ, dass diese vorhaben, sich aktiv in das jeweilige Quartier einzubringen und vernetzend zu wirken. Dies sollte vor allem durch die Gemeinschaftsräume und gemeinsam organisierte Aktivitäten geschehen (vgl. B7 2022: 638ff.). Konkrete Beispiele dafür sind die Eröffnung des Gemeinschaftsraums von oikos als Café während der BuGa und das *machbar*-Konzept des Gemeinschaftsraums von Wohnwerk (vgl. B11 2022: 256ff.; B9 2022: 713ff.). Letzteres soll laut Projektwebsite als Brücke ins Quartier dienen und unter anderem eine Fahrradreparaturstation und ein SoLaWi-Depot zur Abholung von Ernteanteilen beinhalten und als Kontaktbörse für alle Bewohner*innen des Quartiers dienen (vgl. Wohnwerk Mannheim 2021). Mit den von **B7** (2022: 373ff.) angesprochenen Heiz- und Energiekosten wird zudem das zweite in dieser Arbeit identifizierte Charakteristikum für UST angesprochen, die Ressourceneffizienz und -suffizienz (vgl. 2.2.3). Auf den Beitrag einzelner Wohnprojekte zu denselben wird im folgenden Kapitel eingegangen.

5.3.2. Erhöhung der Ressourceneffizienz und -suffizienz

Ein hoher Dämmstandard, der ein hohes Einsparpotenzial an Heizenergie mit sich bringt, wurde von den meisten Wohnprojekten in einem Maße, das über die von der Stadt gesetzten Vorgaben hinausgeht (vgl. 4.2.1 bis 4.2.3), umgesetzt (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Übersicht der Wohnprojekte, deren Energieeffizienz die geforderten Werte übersteigen (eigene Darstellung)

umBAU ²	Esperanza	Wohnwerk	Vorgaben der Stadt
Auf dem Weg zum Plusenergiehaus (vgl. B3 2022: 941ff.)	KfW40+ (vgl. B7 2022: 426ff.)	KfW40+ (vgl. B10 2022: 314)	Turley: Vorgabe im Bebauungsplan nicht möglich (vgl. Stadt Mannheim 2017b: 126) Franklin: Mindestens KfW55 für Neubau Wohnen (vgl. Stadt Mannheim 2014a: 87) Spinelli: Verweis auf gesetzliche Standards, aber Förderung energieeffizienter Gebäude durch Konzeptvergabe (vgl. Stadt Mannheim 2018: 179)

Lediglich 13ha Freiheit, das allerdings als einziges Wohnprojekt in einem Bestandgebäude umgesetzt wurde, hat keine besonderen Maßnahmen zu einem höheren Energieeinsparpotenzial getroffen. Insbesondere am Beispiel umBAU² lässt sich dabei erkennen, dass sich hohe Energiestandards und kostengünstige Mieten (vgl. Tabelle 3) nicht ausschließen. Allerdings gilt es dabei zu berücksichtigen, dass die Grundstücks- und Baukosten seit Beginn des Konversionsprozesses deutlich gestiegen sind. Die drei in Tabelle 4 aufgeführten Projekte verfügen zudem jeweils über PV-Anlagen, deren Umfang ebenfalls über die geforderten Werte (Turley: keine vorgeschrieben, vgl. 4.2.1; Spinelli: 50 % der Dachfläche, (vgl. B8 2022: 756) hinaus geht (vgl. B2 2022: 903ff.; B8 2022: 749ff.). Insofern kann zumindest bei einem Teil der Projekte erkannt werden, dass sie ihre Häuser auch mit dem Anspruch gebaut haben, in einem Rahmen auf Energieeffizienz zu setzen, der über die gesetzlichen Vorgaben hinaus geht. Diese Beobachtungen decken sich mit den in Kapitel 2.6.1 in der Literatur entdeckten

Aussagen über Wohnprojekte als „*Akteure des Wandels*“ (Heyen et al. 2018: 12). Dabei wurde einerseits der Anspruch, langfristig zu planen und die eigenen Vorstellungen vom Bauen in Zeiten der Klimakrise durchzusetzen, deutlich, andererseits konnte auch der Anspruch beobachtet werden, die direkte Nachbarschaft zur Nutzung erneuerbarer Energien zu bringen, indem die eigenen Module sichtbar an der Fassade installiert werden (vgl. B3 733f., 940 ff.).

Bezüglich der Suffizienz kann festgestellt werden, dass diese hinsichtlich der Reduzierung der Wohnfläche pro Kopf je nach Wohnprojekt sehr unterschiedlich ausgeprägt ist und sich nur eingeschränkt allgemeine Aussagen darüber treffen lassen. Allerdings setzen die beiden Projekte SWK und Wohnwerk besonders auf den Gemeinschaftsaspekt, der sich auch in einer entsprechend großzügigen Ausgestaltung der Gemeinschaftsflächen äußert, wodurch potenziell private Wohnfläche eingespart wird (vgl. SWK 2022; Wohnwerk Mannheim 2021). Zur Sprache kamen zudem die Car- und Bikesharing-Konzepte einiger Projekte, die dazu beitragen sollen, dass weniger PKWs in privatem Besitz notwendig sind. Zudem wurde ersichtlich, dass es einige Projekte gibt, die deutlich unter der vorgeschriebenen Anzahl an Stellplätzen bleiben, weshalb sie die überzähligen Parkplätze vorzugsweise an Car-sharing-Unternehmen vermieten möchten (vgl. B1 2022: 679ff.; B2 2022: 250; B8 2022: 688f.). Auch dies trägt prinzipiell zu einer Verbesserung des Indikators PKW-Dichte des SDG 11 bei (vgl. Bertelsmann Stiftung 2019). Auch die im vorigen Kapitel angesprochene *machbar* von Wohnwerk trägt dem Suffizienz-Gedanken Rechnung: Alltagsgegenstände, die man immer wieder, aber in der Regel nicht sehr lange oder häufig, nutzt, wie Werkzeug oder Küchengeräte, sollen dort ausgeliehen werden können (vgl. Wohnwerk Mannheim 2021).

Abschließend lässt sich festhalten, dass keines der Wohnprojekte für sich genommen zu allen in Kapitel 2.6.1 aufgeführten Beispielen zu transformativen Prozessen beiträgt. Allerdings konnte gezeigt werden, dass alle der betrachteten Projekte auf mehreren Ebenen versuchen Denkanstöße zu liefern, die über die eigenen vier Wände hinausgehen, um aus gewohnten Mustern auszubrechen. Diese Wirkung könnte sich umso mehr entfalten, wenn, wie auf Turley oder Spinelli, mehrere Wohnprojekte in geringem Abstand zueinander liegen (vgl. Pätzold/Abt 2019: 233). Bevor diese Gedanken zur Beantwortung der Forschungsfragen (vgl. 1.2) erneut aufgefasst werden, werden im folgenden Kapitel die Limitationen der vorliegenden Arbeit besprochen und Anregungen für nachfolgende Forschungen formuliert.

5.4. Limitationen und Forschungsausblick

Die zuvor dargestellten Erkenntnisse aus den Interviews beruhen auf subjektiven Wahrnehmungen von Prozessen, deren Entwicklung teilweise zehn Jahre andauert. Entsprechend sind die präsentierten Ergebnisse vor dem Hintergrund verschiedener Einschränkungen zu interpretieren. Zunächst wurde bei der Kontaktaufnahme mit den Wohnprojekten lediglich die grundlegende Intention des

Forschungsvorhabens dargelegt, um eine Beeinflussung der potenziellen Gesprächspartner*innen zu vermeiden und gleichzeitig der geltenden Forschungsethik gerecht zu werden. Als sich im Laufe der fortwährenden Literaturrecherche abzeichnete, wie wichtig die Rolle des Runden Tisches war, zeigte sich, dass einige der Personen, die sich zu einem Interview bereit erklärt hatten, keine Erfahrungen mit demselben gemacht haben, da sie damals entweder mit anderen Aufgaben betraut waren, nicht Teil der Gruppe waren oder dies nicht mehr sind. In den meisten Fällen gelang es, dass sich andere Interviewpartner*innen bereit erklärten, die beteiligt waren. Die interviewten Personen konnten jedoch nicht für alle ihrer Mitbewohner*innen sprechen. Dennoch waren nur wenige dieser Personen von Anfang an beim Runden Tisch dabei. Auch auf Seiten der Regimeakteur*innen war die Person, die den Konversionsprozess als Leiter*in der MWSP und der Projektgruppe Konversion zunächst in Personalunion geführt hatte, nicht mehr für ein Interview verfügbar. Es ist davon auszugehen, dass in Gesprächen mit anderen Personen auch andere Details zur Sprache hätten kommen können. Auch die ausgebliebene Rückmeldung der Verwaltungsstelle, die den neuen Netzwerkaustausch der Wohnprojekte betreut, beeinflusst den gewonnenen Informationsgehalt, da durch ein weiteres Interview mit einer zuständigen Person interessante Einblicke darüber hätten gewonnen werden können, warum die Regime-Ebene die Notwendigkeit der Koordination eines solchen Organs sieht und welche Lehren aus den Dynamiken rund um den Runden Tisch und dessen Betreuung gewonnen wurden. Zweitens muss beachtet werden, dass der offene Konflikt zwischen Wohnprojekten und MWSP die jeweiligen Wahrnehmungen der Entwicklungen beeinträchtigt haben könnte. Drittens ist zu beachten, dass der Konversionsprozess auf allen drei beobachteten Flächen noch nicht abgeschlossen ist. Dabei sind insbesondere das ehemalige Offizierscasino sowie die beiden Quartiersparks zu nennen, deren frühe Fertigstellung ursprünglich als essenziell für die Entwicklung eines lebendigen Quartiers genannt wurde (vgl. 4.2.1). Vor dem Hintergrund, dass Transformationen langwierige Prozesse von 40 bis 50 Jahren sind (vgl. 2.1.4) gilt es daher zu beachten, dass das wahre Ausmaß des gegenwärtig stattfindenden Sinneswandels auf allen Ebenen erst in Zukunft abschließend zu bewerten sein wird. Zudem muss beachtet werden, dass die MLP nicht den Anspruch erheben kann, alle Entwicklungen, die auf den verschiedenen Ebenen nebeneinander ablaufen, ausreichend und in ihrem vollen Umfang abzubilden.

Trotz der dargelegten Limitationen sind die präsentierten Ergebnisse belastbar, da mit einer Vielzahl an involvierten Akteur*innen gesprochen wurde und somit ein großer Umfang an zu analysierendem Material vorhanden war. Eventuellen Gedächtnislücken aufgrund der Länge des Prozesses konnte in vielen Fällen durch die Anwesenheit mehrerer Expert*innen vorgebeugt werden. So konnte in dieser Arbeit gezeigt werden, dass gemeinschaftliche Wohnprojekte das Potenzial zu Diskurverschiebungen haben und transformative Eigenschaften aufweisen. Dies gilt im Kontext dieser Arbeit insbesondere

dann, wenn sie ihre Interessen gemeinsam artikulieren, um so politischen Druck aufbauen können. Daraus ergeben sich verschiedene interessante Fragen für weitere Forschungsvorhaben. Zum einen könnten die, im Zuge der Interviews erwähnten, Entwicklungen in Freiburg und Frankfurt am Main dahingehend untersucht werden, welches transformatives Potenzial durch die Ausweisung eines Baugebiets, auf dem 15 Wohnprojekte verwirklicht werden (vgl. B1 2022: 598ff.), entsteht und wie es überhaupt zu einem solchen Baugebiet bzw. einer Entstehung der erwähnten Formen institutioneller Unterstützung von Wohnprojekten kommen konnte. Zum anderen könnten andere Städte in Deutschland mit ähnlich wenig Erfahrung mit Wohnprojekten wie Mannheim, die in jüngerer Vergangenheit ebenfalls Konversionsprozesse durchführten auf deren Flächen sich Wohnprojekte angesiedelt haben, in Form einer Vergleichsstudie untersucht werden. Darüber hinaus könnte es hinsichtlich der zuletzt aufgeführten Limitation ein ähnliches Forschungsvorhaben am selben geographischen Fallbeispiel nach den erwähnten 40 bis 50 Jahren erneut durchgeführt werden, um die gewonnenen Erkenntnisse abschließend einordnen zu können.

6. Conclusio

Die vorliegende Arbeit untersucht, inwiefern gemeinschaftliche Wohnprojekte dazu beitragen können USTs, welche vor der sich zuspitzenden Klimakrise und den bisher unzulänglichen Antworten auf dieselbe, auch in der Stadtplanung zunehmend an Bedeutung gewinnt, voranzutreiben. Der Beitrag, den Wohnprojekte zu derselben leisten können ist jedoch, ebenso wie die Untersuchung von Planungsdokumenten in diesem Zusammenhang, bislang untererforscht und lässt sich potenziell durch die Anwendung der MLP zur Analyse von USTs beobachten. Die MLP wurde aufgrund ihrer technologischen Fixiertheit darüber hinaus um die Theorie zur SI erweitert. Um den Beitrag von Wohnprojekten zu USTs zu untersuchen, wurde der Konversionsprozess der Stadt Mannheim mittels qualitativer Inhaltsanalysen von Planungsdokumenten und Expert*inneninterviews untersucht.

Die erste Subforschungsfrage fragte danach, wie die gemeinschaftlichen Wohnprojekte den Mannheimer Konversionsprozess beeinflussen konnten. Dies lässt sich erstens dahingehend beantworten, dass insbesondere die drei Pionierprojekte, die sich zu Beginn des Konversionsprozesses formierten, in Form des Runden Tisches einen großen Einfluss auf die Ausgestaltung des Verkehrskonzepts auf Turley hatten. Dabei konnte zwar nicht die Autofreiheit des gesamten Quartiers erreicht werden, jedoch trug ihr Engagement entscheidend dazu bei, dass die Planung weit weniger autogerecht ausfiel als zunächst von der Regimeebene gewollt. Wie gezeigt werden konnte, erkannte diese, nach intensiven Diskussionen, die positiven Aspekte hinsichtlich Umweltbelastungen, Verkehrssicherheit und Lebensqualität des erreichten Kompromisses und stellte diese im Bebauungsplan ausführlich dar. In den Verkehrskonzepten für die nachfolgenden Konversionsflächen ließ sich daraufhin jeweils eine Abnahme autogerechter Planungen feststellen: Auf Franklin wurden teilweise dezentrale Sammelgaragen eingeführt, die auf Spinelli schlussendlich flächendeckend errichtet werden und den Bau von monozentralen Tiefgaragen überflüssig machen sollen. Damit wurde die Möglichkeit einer Utopie der autofreien Stadt durch die Planung anerkannt. Auch ein verändertes *Wording* hinsichtlich der Gründe, warum die Stadt einen stärkeren Fokus auf die Förderung des Umweltverbundes setzt, konnte im Verlauf des Konversionsprozesses festgestellt werden: War im Bebauungsplan von Turley noch die Rede davon, dass man damit auf ein steigendes Umweltbewusstsein der Bürger*innen regiere, zeigte sich im Rahmenplan für Spinelli, dass die Stadt eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bürger durch entsprechende Planungen mitgestalten und fördern will. Der vehemente Einsatz des Runden Tisches für ein autofreies Quartier und die zuvor stark autofokussierte Planung für dasselbe legen nahe, dass die Wohnprojekte dahingehend einen Einfluss auf die Diskursverschiebung hatten, auch wenn diese von sich ändernden Rahmenbedingungen auf der Landscape-Ebene profitierten, die gleichzeitig mit ihrem Engagement einhergingen. Allerdings konnte auch festgestellt werden, dass sich das *window of opportunity* welches das Freiwerden der Konversionsflächen einhergehend mit

einer weniger dynamischen Situation auf städtischen Wohnungsmärkten als dies heute der Fall ist, bildete, relativ schnell wieder schloss: während auf Franklin das dort geplante Wohnprojekt gar nicht direkt auf die Planung einwirken konnte, da der Bauplatz dafür erst relativ spät gefunden wurde, wurden die Wohnprojekte auf Spinelli ebenfalls nicht mehr so stark in die Planungen miteinbezogen wie auf Turley. Dies lag laut einem*r Regime-Expert*in zum einen daran, dass sich die städtischen Strukturen zur Entwicklung von Wohnprojekten professionalisiert hatten und nun eine größere Bandbreite an Zielgruppen in den Planungsprozess inkludiert wurde. Allerdings wurde auch deutlich, dass die beiden betreffenden Wohnprojekte untereinander zerstritten sind und aufgrund ihrer unterschiedlichen Auffassungen jeweils nur schwach mit den bestehenden MHS-Projekten verknüpft sind. Durch diese Situation schien die erneute Formierung einer gemeinsamen Interessensvertretung gegenüber der Stadt, ähnlich dem Runden Tisch, unmöglich. Zweitens konnte gezeigt werden, dass sich neben dem Verkehrskonzept heute diverse Normen, im 12-Punkte-Programm der Stadt wiederfinden, die genau so zu Beginn des Konversionsprozesses von den Pionierprojekten bzw. dem Runden Tisch formuliert wurden. Diese beinhalteten neben der Schaffung von Strukturen zur Erleichterung der Ansiedlung von Wohnprojekten in finanzieller und organisatorischer Form, die potenzielle Gewährung des Erbbaurechts, eine 30-prozentige Quote für preisgünstige Mietwohnungen bei Neubauvorhaben und die Einführung der Konzeptvergabe, welche die ökologische und soziale Dimension mit der ökonomischen Dimension gleichsetzt. Im Laufe der Interviews stellte sich dabei heraus, dass diese Forderungen der Wohnprojekte einen entscheidenden Beitrag dazu leisten konnten, dass diese Punkte von politischen Fraktionen im städtischen Gemeinderat aufgegriffen und forciert wurden. Ein direkter Zusammenhang zwischen den Wohnprojekten und dieser verbesserten Situation, die zu ökologischer und sozialer ausgerichteten Bauprojekten führt, ist demnach gegeben.

Die zweite Subforschungsfrage verfolgte das Ziel, herauszufinden, wie die jeweiligen Akteur*innen die Rolle der Wohnprojekte innerhalb des Konversionsprozesses bewerteten. Dahingehend konnte festgestellt werden, dass die verschiedenen Nischenakteur*innen der ältesten Konversionsfläche ihre Rolle unterschiedlich bewerten. Während einige äußerten, dass sie einen Beitrag zu den, in der Antwort zur ersten Subforschungsfrage dargestellten, Entwicklungen erkennen können, äußerten sich andere Gesprächspartner*innen zurückhaltender, was aber an einer verschiedenen, individuellen Fokussierung liegen kann. Allerdings wurde festgestellt, dass sich bezüglich der ursprünglichen Ambitionen, das Quartier nach den eigenen Vorstellungen zu entwickeln eine gewisse Ernüchterung eingestellt hat. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Regimeakteur*innen keine autonome Entwicklung desselben zugelassen haben und daher

- viele Kompromisse in zähen Verhandlungen errungen werden mussten und

- Frustration über gar nicht erst umgesetzte Ideen, wie z. B. Konzepte zur essbaren Stadt, herrscht, über die eingangs noch Diskurse mit den Vertreter*innen der Regimeebene geführt wurden

Letzteres wurde von den Nischenakteur*innen vor allem auf das Einsteigen des*der Großinvestor*in zurückgeführt, nach dem viele Konzepte der vorausgegangenen Bürger*innenbeteiligung nicht mehr verfolgt wurden. In der Folge kam es zudem zu einem Bruch zwischen den Nischenakteur*innen und der städtischen Entwicklungsgesellschaft, weshalb heute zwischen diesen kein Austausch mehr besteht. Während es aus dem oben genannten Grund auf Franklin dahingehend nichts zu bewerten gab, konnten sich die Expert*innen der beiden Wohnprojekte auf Spinelli hingegen in den durchgeführten Workshops einbringen. Dabei wurde allerdings deutlich, dass ein großes persönliches Netzwerk, welches bei einem Projekt vorhanden war, sehr hilfreich bei solchen Runden ist, weshalb das betreffende Projekt seinen Einfluss auf die Planungsprozesse auch größer einschätzte als das andere. Seitens der Expert*innen der Regimeebene konnte ebenfalls eine ambivalente Bewertung festgestellt werden. Während den Wohnprojekten auf Turley eine entsprechende Rolle bezüglich der Überlegungen zum Verkehrskonzept und der Einführung der Konzeptvergabe zugestanden wurde, wurde deutlich, dass auch sich verändernde übergeordnete politische Diskurse und Rahmenbedingungen sowie ein allgemeiner Lernprozess im Umgang mit den Konversionsflächen, die in einem verbesserten Selbstbewusstsein der Stadt gegenüber Investor*innen mündeten, zu den dargelegten Fortschritten geführt haben. Dabei wurde deutlich, dass insbesondere die Rolle ökonomischer Zwänge den Utopien der Wohnprojekte entgegenstand.

Die übergeordnete Forschungsfrage verfolge das Ziel, herauszufinden, welche Potenziale Wohnprojekte haben, um zu USTs beizutragen. Dies kann anhand der gesammelten Erkenntnisse auf vielfältige Weise beantwortet werden. Einerseits konnte hinsichtlich individueller Beiträge gezeigt werden, dass bei einigen Projekten am eigenen Haus aus Überzeugung die vorgeschriebenen Standards, wie die Nutzung von PV-Anlagen, Solarthermie oder hohe Dämmstandards, übertroffen werden. Darüber hinaus konnte gezeigt werden, dass die Wohnprojekte der Pionierphase es geschafft haben, Wohnprojekte als Modell im Allgemeinen und die spezielle Organisationsform des MHS im Speziellen in Mannheim bekannt zu machen. Daraus resultierten verbesserte Förderbedingungen in finanzieller Hinsicht und in Form der Einrichtung eines institutionellen Unterstützungsangebots durch die Stadt, was seinerseits ein Multiplikator für die beschriebenen transformativen Eigenschaften sein kann, da so eine sich selbst verstärkende Dynamik entstehen kann. Obwohl deutlich wurde, dass nicht jedes der Wohnprojekte das übergeordnete Ziel verfolgt, nachhaltig zu bauen, wohnen und leben, konnte gezeigt werden, dass alle betrachteten Wohnprojekte gewisse Teilaspekte, die einen Beitrag zu USTs leisten können, erfüllen:

- Teile von ihnen schaffen bezahlbaren Wohnraum, der dem klassischen, von Spekulationen geprägten, Wohnungsmarkt entzogen wird. Dadurch wird gezeigt, dass die Schaffung qualitativ hochwertigen, bezahlbaren Wohnraums möglich ist. Niedrige Mieten, die nicht steigen können, und ein selbstbestimmtes Wohnumfeld können zudem zu einer höheren Lebensqualität beitragen,
- Teile der betrachteten Projekte legen hohen Wert auf eine Architektur, die sozialen Austausch fördert oder die Einrichtung von Sharing-Konzepten, was Anzeichen für Effizienz- und Suffizienzdenken im Sinne eines neuen Wohlstandsmodells und damit eines gesellschaftlichen Wandels sind und
- Teile betrachten klimaangepasstes Bauen durch den Einsatz von PV-Anlage, Wärmepumpen, Fassaden- und Dachbegrünungen als essenziell. Bei einem der beobachteten Projekte konnte dabei explizit aufgezeigt werden, dass die Nutzung von PV-Balkonmodulen unter anderem auch deshalb in Erwägung gezogen werden konnte, weil die Bewohner*innen sich davon erhofften, dass die Technologie sich dadurch in der Nachbarschaft verbreitet. Durch diese Bereitschaft zeigt sich, dass die betreffenden Projekte die Herausforderungen, die die Klimakrise an sie als Bauherr*innen stellt, verstanden und sich eingehend darüber Gedanken gemacht haben, wie sie diesen begegnen können.

Sie verfügen also über eine *transformative literacy*, die Voraussetzung für das willentliche Wirken zum Anstoßen von Transformationen ist. Dabei ist es wichtig zu betonen, dass die meisten der betrachteten Wohnprojekte nicht nur jeweils einen dieser Teile, sondern Schnittmengen dieser erfüllen. Beispielsweise durch die Einrichtung von Carsharing-Flächen auf privaten Parkplätzen, das zur Verfügung stellen von Lastenrädern oder das Organisieren eines Leihladens können sie zu einer Diskursverschiebung hinsichtlich Nachhaltigkeit im Quartier beitragen und damit jeweils als *Akteure des Wandels* identifiziert werden. Am deutlichsten wurde dieses Potenzial durch die Betrachtung der Rolle des Runden Tisches durch die Perspektive der MLP.

Insgesamt konnte gezeigt werden, dass Wohnprojekte insbesondere durch die Bündelung ihrer Interessen in Verbindung mit günstigen Rahmenbedingungen auf der Landscape-Ebene, die dazu beitragen können, eine notwendige Aufmerksamkeit zu generieren, politischen Druck aufbauen können, der zu einer Diskursverschiebung beitragen kann. Die auf diese Weise transportierten radikalen Ideen, die neben dem inhärenten Interesse am eigenen Wohnumfeld auf Idealen und Utopien fußen, können zu veränderten Rahmenbedingungen auf gesamtstädtischer Ebene beitragen. Dieser Vorgang ist als Transition zu bewerten, da die radikalen Ideen nicht großflächig und meistens durch Kompromisse abgeschwächt umgesetzt werden. Da USTs allerdings langwierige Prozesse sind und Transitionen als Bausteine von diesen angesehen werden, lässt sich die Forschungsfrage dahingehend beantworten, dass gemeinschaftliche Wohnprojekte einen Beitrag zu USTs leisten können.

7. Literatur

- (2008): § 1 Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung. In: BMJV (Hg.): Raumordnungsgesetz.
- 13ha Freiheit: Fakten und Zahlen. URL: <https://13hafreiheit.de/das-haus/fakten-und-zahlen/> [15.4.2022].
- 13ha Freiheit: Ziele - Was wir wollen. URL: <https://13hafreiheit.de/wer-wir-sind/ziele-was-wir-wollen/> [9.4.2022].
- Abson, David J. / Fischer, Joern / Leventon, Julia / Newig, Jens / Schomerus, Thomas / Vilsmaier, Ulli / Wehrden, Henrik von / Abernethy, Paivi / Ives, Christopher D. / Jager, Nicolas W. / Lang, Daniel J. (2017): Leverage points for sustainability transformation. In: *Ambio* 46 (1). 30–39.
- Ache, Peter / Fedrowitz, Micha (2012): The Development of Co-Housing Initiatives in Germany. In: *Built Environment* 38 (3). 1–11. URL: https://www.researchgate.net/profile/Peter-Ache/publication/263145294_The_Development_of_Co-Housing_Initiatives_in_Germany/links/5940043ca6fdcce572327a9a/The-Development-of-Co-Housing-Initiatives-in-Germany.pdf [31.11.2021].
- Affolderbach, Julia / Schulz, Christian (2016): Mobile transitions: Exploring synergies for urban sustainability research. In: *Urban Studies* 53 (9). 1942–1957.
- Alisch, Monika (2002): Soziale Stadtentwicklung — Politik mit neuer Qualität? In: Walther, Uwe-Jens (Hg.): *Soziale Stadt — Zwischenbilanzen*. Wiesbaden. 57–70.
- Althaus, Eveline (2018): 1. Nachbarschaftsforschung. In: Ders. (Hg.): *Sozialraum Hochhaus*. 29–70.
- Amann, Marc (2020): Mehr als Baugruppe und alternatives Wohnprojekt. In: *sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung* 8 (1/2). 237–242.
- Ammer, Klaus-Jürgen / Bock, Georg / Knöbel, Arno / Weisner, Jens (2016): Wie kann die Konversion Stadtentwicklung voranbringen? In: *Stadt Mannheim* (Hg.): *Weissbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016 in Mannheim*. 92–99.
- Assmann, Dirk / Honold, Jasmin / Grabow, Busso / Roose, Jochen (2018): *SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen*. Gütersloh.
- Bachmann, Boris / Behrens, Maria / Brocchi, Davide / Heynkes, Jörg / Sinn, Matthias / Thiesen, Andreas (2017): Subsidiarität als Motos urbaner Transformation. URL: https://www.bergische-klimagespraechen.de/app/download/14196251629/Bergischer_Impuls_01.pdf?t=1549899609 [10.9.2021].

- Bader, Christoph / Bieri, Sbin / Schmidt, Stephan (2019): Erkenntnisse aus der Transformationsforschung für die Umweltpolitik nutzbar machen. Hintergrundpapier im Auftrag des Bundesamts für Umwelt. URL: https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/wirtschaft-konsum/externe-studien-berichte/erkenntnisse-aus-der-transformationsforschung-fuer-die-umweltpolitik-nutzbar-machen-hintergrundpapier.pdf.download.pdf/Transformationsforschung_f%C3%BCr_die_Umweltpolitik_nutzbar_machen_-_Hintergrundpapier.pdf [23.9.2021].
- Banzhaf, Ellen / Kabisch, Sigrun / Knapp, Sonja / Rink, Dieter / Wolff, Manuel / Kindler, Annegret (2017): Integrated research on land-use changes in the face of urban transformations – An analytic framework for further studies. In: Land Use Policy 60. 403–407.
- (2017): BauGB § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung. In: Baugesetzbuch. BauGB.
- BBSR / BBR (2020): Vom Stadtumbau zur städtischen Transformationsstrategie. Bonn.
- Beck, Sylvia (2020): Orte der Transformation? In: Indes. Zeitschrift für Politik und Gesellschaft 9 (2). 78–86.
- Bergmann, Günter (2013): Turley-Beirat. In: Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch II. September 2012 - Oktober 2013. 9.
- Bergmann, Günter (2018): MAVanti - mehr selbstverwaltete Mietshäuser in Mannheim. In: Rahmenplan Spinelli. Die Entwicklung eines Modellquartiers. 133.
- Bertelsmann Stiftung (2019): SDG-Indikatoren für Mannheim, Universitätsstadt. Langfristiger Vergleich. URL: https://sdg-portal.de/de/sdg-indikatoren/mannheim-universitaetsstadt?showAverage=1&goals%5B%5D=1&goals%5B%5D=2&goals%5B%5D=3&goals%5B%5D=4&goals%5B%5D=5&goals%5B%5D=6&goals%5B%5D=7&goals%5B%5D=8&goals%5B%5D=9&goals%5B%5D=10&goals%5B%5D=11&goals%5B%5D=12&goals%5B%5D=13&goals%5B%5D=14&goals%5B%5D=15&goals%5B%5D=16&goals%5B%5D=17&radio=1&longTermComparison=1&printoverlay_goals_1=1&printoverlay_goals_2=2&printoverlay_goals_3=3&printoverlay_goals_4=4&printoverlay_goals_5=5&printoverlay_goals_6=6&printoverlay_goals_7=7&printoverlay_goals_8=8&printoverlay_goals_9=9&printoverlay_goals_10=10&printoverlay_goals_11=11&printoverlay_goals_12=12&printoverlay_goals_13=13&printoverlay_goals_14=14&printoverlay_goals_15=15&printoverlay_goals_16=16&printoverlay_goals_17=17&printoverlayLongTermComparison=on&printoverlayShowAverage=1&q%5B%5D=37024&q%5B%5D=#indicators-indicator-card-form [12.21.2021].

- Blühdorn, Ingolfur (2020): Die Gesellschaft der Nicht-Nachhaltigkeit. Skizze einer umweltsoziologischen Gegenwartsdiagnose. In: Ders. (Hg.): Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit. 2. Aufl. 83–161.
- BMVBS / BBSR (2009): Baugruppen. BBSR-Online-Publikation 14/2009. Ergebnisse der ExEoSt-Studie "Strategien und Aktionsfelder für städtisches Wohnen von Familien". URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/DL_ON142009_neu.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [20.9.2021].
- Boyer, Robert (2014): Sociotechnical Transitions and Urban Planning. In: Journal of Planning Education and Research 34 (4). 451–464.
- Boyer, Robert H.W. (2018): Intermediacy and the diffusion of grassroots innovations. The case of cohousing in the United States. In: Environmental Innovation and Societal Transitions 26. 32–43.
- Bradley, Karin / Hedrén, Johan (2015): Utopian Thought in the Making of Green Futures. In: Dies. (Hg.): Green utopianism. Perspectives, politics and micro-practices. London/New York, NY. 1–20.
- Brand, Ulrich (2016): "Transformation" as a New Critical Orthodoxy. The Strategic Use of the Term "Transformation" Does Not Prevent Multiple Crises. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 25 (1). 23–27.
- Brand, Ulrich (2020): Sozial-ökologische Transformation konkret. Die solidarische Postwachstumsstadt als Projekt gegen die imperiale Lebensweise. In: Brokow-Loga, Anton / Eckhardt, Frank (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München. 30–42.
- Brocchi, Davide (2019a): Große Transformation im Quartier. Wie aus gelebter Demokratie Nachhaltigkeit wird. München.
- Brocchi, Davide (2019b): Nachhaltige Transformation im Quartier. In: Niermann, Oliver / Schnur, Olaf / Drilling, Matthias (Hg.): Ökonomie im Quartier. Wiesbaden. 249–268.
- Brohmann, Bettina / Gsell, Martin (2019): Nachhaltiges Wohnen als Beitrag einer kollaborativen Ökonomie. Ökologische und ökonomische Bewertung. In: Sinning, Heidi / Spars, Guido (Hg.): Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier. Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft. Stuttgart. 39–52.
- Brokow-Loga, Anton (2020): Eine andere Stadt ist möglich! Realutopische Transformationen zur Postwachstumsstadt. In: Brokow-Loga, Anton / Eckhardt, Frank (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München. 72–88.

- Bühler, Gerhard (2013): Frankfurter Unternehmensgruppe investiert in Mannheimer Turley-Barracks-Gelände. In: Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch II. September 2012 - Oktober 2013. 97.
- Bulkeley, Harriet / Castán Broto, Vanesa / Maassen, Anne (2011): Governing Urban Low Carbon Transitions. In: Bulkeley, Harriet / Castán Broto, Vanesa (Hg.): Cities and low carbon transitions. London. 29–41.
- Bunzel, Arno / Michalski, Daniela (2012): Natur und Landschaft bei der Konversion militärischer Liegenschaften. Fallstudie und Empfehlungen. URL: <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/125514/1/DA01203.pdf> [23.9.2021].
- Butterwegge, Christoph (2021): Wohnungsgleichheit in Deutschland. In: Sozial Extra 45 (3). 205–209.
- Castán Broto, Vanesa / Trencher, Gregory / Iwaszuk, Ewa / Westman, Linda (2019): Transformative capacity and local action for urban sustainability. In: Ambio 48 (5). 449–462.
- Chatterton, Paul (2016): Building transitions to post-capitalist urban commons. In: Transactions of the Institute of British Geographers 41 (4). 403–415.
- Christ, Michaela / Lage, Jonas (2020): Umkämpfte Räume. Soffizienzpolitik als Lösung für sozial-ökologische Probleme in der Stadt? In: Brokow-Loga, Anton / Eckhardt, Frank (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München. 184–202.
- Czischke, Darinka / Carriou, Claire / Lang, Richard (2020): Collaborative Housing in Europe: Conceptualizing the Field. In: Housing, Theory and Society 37 (1). 1–9.
- Danielzyk, Rainer / Sondermann, Martin (2018): Informelle Planung. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover. 963–974.
- Darchen, Sébastien / Poitras, Claire (2020): Delivering social sustainability in the inner-city: the transformation of South-West Montreal, Quebec (Canada). In: Local Environment 25 (4). 305–319.
- Deffner, Veronika (2013): Quartiere als soziale Räume. Sozialgeographische Reflexionen. In: Deffner, Veronika / Meisel, Ulli (Hg.): StadtQuartiere. Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven. 1. Aufl. Essen, Ruhr. 81–98.
- Deffner, Veronika / Meisl, Ulli (2013): Quartiere in der Stadt. Eine Einordnung theoretischer und praktischer Zugänge. In: Deffner, Veronika / Meisel, Ulli (Hg.): StadtQuartiere. Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven. 1. Aufl. Essen, Ruhr. 7–16.

- Détienne, Françoise / Baker, Michael / Le Bail, Chloé (2019): Ideologically-Embedded Design. Community, collaboration and artefact. In: *International Journal of Human-Computer Studies* 131. 72–80.
- Droste, Christiane (2015): German co-housing. an opportunity for municipalities to foster socially inclusive urban development? In: *Urban Research & Practice* 8 (1). 79–92.
- Duden (2021a): Transformation, die. In: Dudenverlag (Hg.): *Wörterbuch*. Berlin.
- Duden (2021b): Transition, die. In: Dudenverlag (Hg.): *Wörterbuch*. Berlin.
- Eckhardt, Frank / Brokow-Loga, Anton (2020): Einleitung. Der sozial-ökologische Wandel der Stadtgesellschaft. In: Dies. (Hg.): *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik*. München. 14–27.
- Edwards-Schachter, Mónica / Wallace, Matthew L. (2017): ‘Shaken, but not stirred’: Sixty years of defining social innovation. In: *Technological Forecasting and Social Change* 119. 64–79.
- EEA (2017): *Perspectives on transitions to sustainability*. Luxembourg.
- Elmqvist, Thomas / Andersson, Erik / Frantzeskaki, Niki / McPhearson, Timon / Olsson, Per / Gaffney, Owen / Takeuchi, Kazuhiko / Folke, Carl (2019): Sustainability and resilience for transformation in the urban century. In: *Nature Sustainability* 2 (4). 267–273.
- Feola, Giuseppe (2015): Societal transformation in response to global environmental change: A review of emerging concepts. In: *Ambio* 44 (5). 376–390.
- Fiedler, Johannes (2010): *Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit*. Wien.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - 13 Hektar Freiheit 1. Interview 1. Interview mit B1. Mannheim/Zoom, 10.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - umBAU Turley. Interview 2. Interview mit B3. Mannheim/Zoom, 11.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - umBAU Turley. Interview 2. Interview mit B2. Mannheim/Zoom, 11.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - 13 Hektar Freiheit 2. Interview 4. Interview mit B12. Mannheim, 13.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - SWK. Interview 3. Interview mit B4. Mannheim, 13.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - SWK. Interview 3. Interview mit B6. Mannheim, 13.2.2022.

- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - SWK. Interview 3. Interview mit B5. Mannheim, 13.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Esperanza. Interview 5. Interview mit B7. Mannheim/Zoom, 16.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Oikos. Interview 6. Interview mit B9. Mannheim/Zoom, 18.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Oikos. Interview 6. Interview mit B8. Mannheim/Zoom, 18.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Wohnwerk. Interview 7. Interview mit B10. Mannheim/Zoom, 22.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Wohnwerk. Interview 7. Interview mit B11. Mannheim/Zoom, 22.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Projektgruppe Konversion. Interview 8. Interview mit B14. Mannheim/Zoom, 24.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - Projektgruppe Konversion. Interview 8. Interview mit B13. Mannheim/Zoom, 24.2.2022.
- Fleischmann / David (2022): Die Rolle der Mannheimer Wohnprojekte im städtischen Konversionsprozess - MWSP. Interview 9. Interview mit B15. Mannheim/Zoom, 1.3.2022.
- Frantzeskaki, Niki / Dumitru, Adina / Anguelovski, Isabelle / Avelino, Flor / Bach, Matthew / Best, Benjamin / Binder, Constanze / Barnes, Jake / Carrus, Giuseppe / Egermann, Markus / Haxeltine, Alex / Moore, Michele-Lee / Mira, Ricardo Garcia / Loorbach, Derk / Uzzell, David / Omann, Ines / Olsson, Per / Silvestri, Giorgia / Stedman, Richard / Wittmayer, Julia / Durrant, Rachel / Rauschmayer, Felix (2016): Elucidating the changing roles of civil society in urban sustainability transitions. In: *Current Opinion in Environmental Sustainability* 22. 41–50.
- Franz, Yvonne / Strüver, Anke (2021a): Der Alltag (in) der Stadtgeographie. Relationale Perspektiven auf Raum und Quartier. In: Kogler, Raphaela / Hamedinger, Alexander (Hg.): *Interdisziplinäre Stadtforschung. Themen und Perspektiven*. 1. Aufl. Bielefeld. 53–75.
- Franz, Yvonne / Strüver, Anke (2021b): Der Alltag (in) der Stadtgeographie. Relationale Perspektiven auf Raum und Quartier. In: Kogler, Raphaela / Hamedinger, Alexander (Hg.): *Interdisziplinäre Stadtforschung. Themen und Perspektiven*. 1. Aufl. Bielefeld. 53–75.

- Froschauer, Ulrike / Lueger, Manfred (2020): Das qualitative Interview. Zur Praxis interpretativer Analyse sozialer Systeme. 2. Aufl.
- Gamberini, Julia (2020): Postwachstum - *versus* nachhaltige Stadt? Gemeinsamkeiten, Spannungsfelder und Auswirkungen auf Städte und Stadtforschung. In: Brokow-Loga, Anton / Eckhardt, Frank (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München. 104–119.
- Geels, F. W. / Schot, Johan (2010): The Dynamics of Transitions. A Socio-Technical Perspective. In: Grin, John / Rotmans, Jan / Schot, Johan (Hg.): Transitions to sustainable development. New directions in the study of long term transformative change. New York/London. 11–101.
- Geels, Frank W. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. In: Research Policy 31 (8-9). 1257–1274.
- Geels, Frank W. (2011): The Role of Cities in Technological Transitions. Analytical Clarification and Historical Examples. In: Bulkeley, Harriet / Castán Broto, Vanesa (Hg.): Cities and low carbon transitions. London. 13–28.
- Geels, Frank W. (2019): Socio-technical transitions to sustainability: a review of criticisms and elaborations of the Multi-Level Perspective. In: Current Opinion in Environmental Sustainability 39. 187–201.
- Gläser, Jochen / Laudel, Grit (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Aufl. Wiesbaden.
- Göpel, Maja (2016): The Great Mindshift. How a New Economic Paradigm and Sustainability Transformations go Hand in Hand. Cham/s.l.
- Grimm, Nancy B. / Faeth, Stanley H. / Golubiewski, Nancy E. / Redman, Charles L. / Wu, Jianguo / Bai, Xuemei / Briggs, John M. (2008): Global change and the ecology of cities. In: Science (New York, N.Y.) 319 (5864). 756–760. URL: <https://www.science.org/doi/10.1126/science.1150195> [14.11.2021].
- Grin, John / Rotmans, Jan / Schot, Johan (2010): Introduction. In: Dies. (Hg.): Transitions to sustainable development. New directions in the study of long term transformative change. New York/London. 1–8.
- Gusenbauer, Daniel / Müller, Hannah Lucia / Maltzahn, Lisette von / Hollweg, Max / Dersch, Pedram (2021): Solidarische Postwachstumsstadt Wien. Strategien für eine sozial-ökologische Transformation. In: Derive - Zeitschrift für Stadtforschung 4/21 (85). 13–18.
- Haasis, Hans-arthur (1990): Industriestädte im Wandel. Der Fall Mannheim. 1. Aufl. Baden-Baden.

- Hacke, Ulrike / Müller, Kornelia / Dütschke, Elisabeth (2019): Cohousing - social impacts and major implementation challenges. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 28 (1). 233–239.
- Hagbert, Pernilla (2019): Co-housing as a socio-ecologically sustainable alternative? In: Hagbert, Pernilla et al. (Hg.): Contemporary Co-housing in Europe. Milton Park, Abingdon, Oxon/New York, NY : Routledge, 2020. 183–201.
- Hallenberg, Bernd / Rohland, Fabian (2016): Konversion ist wohnungspolitische Zukunft. Soziale Bilanz. In: Stadt Mannheim (Hg.): Weissbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016 in Mannheim. 72–89.
- Hannemann, Christine (2018): Wohnen. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover. 2917–2930.
- Haxeltine, Alex / Avelino, Flor / Pel, Bonno / Kemp, René / Longhurst, Noel / Chilvers, Jason / Wittmayer, Julia (2016): A framework for Transformative Social Innovation. Working Paper.
- Haxeltine, Alex / Avelino, Flor / Wittmayer, Julia M. / Kunze, Iris / Longhurst, Noel / Dumitru, Adina / O’Riordan, Tim / Lorek, Sylvia / Genus, Audley / Backhaus, Julia / Vadovics, Edina (2018): Conceptualising the role of social innovation in sustainability transformations. In: Backhaus, Julia et al. (Hg.): Social Innovation and Sustainable Consumption. Research and Action for Societal Transformation. Abingdon, Oxon/New York, NY. 12–25.
- Haxeltine, Alex / Wittmayer, Julia / Avelino, Flor / Kemp, René / Weaver, Paul / Backhaus, Julia / O’Riordan, Tim (2013): Transformative Social Innovations. A sustainability transition perspective on social innovation. In: Nesta et al. (Hg.): Social Frontiers. The next edge of social innovation research.
- Helfrich, Silke / Knaffl, Tomislav / Meretz, Stefan (2021): Commons statt Gemeinschaft. In: Holm, Andrej / Laimer, Christoph (Hg.): Gemeinschaftliches Wohnen und selbstorganisiertes Bauen. Wien. 43–53.
- Hellriegel, Maximilian / Schmitt Pacífico, Sara (2019): Kompass für ein solidarisches Quartier. Reale Utopien für eine andere Stadtentwicklung. Frankfurt am Main.
- Hesse, Markus (2018): Suburbanisierung. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover. 2629–2639.
- Heyen, Dirk Arne / Brohmann, Bettina / Libbe, Jens / Riechel, Robert / Trapp / Jan Hendrik (2018): Stand der Transformationsforschung unter besonderer Berücksichtigung der kommunalen Ebene. URL:

- https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Forschungsfelder/2017/stadtumbau-transformationsstrategie/synthesepapier-transformationsforschung.pdf?__blob=publicationFile&v=1 [10.9.2021].
- Hobson, Kersty (2013): ‘Weak’ or ‘Strong’ Sustainable Consumption? Efficiency, Degrowth, and the 10 Year Framework of Programmes. In: *Environment and Planning C: Government and Policy* 31 (6). 1082–1098.
- Hodson, Mike / Marvin, Simon (2010): Can cities shape socio-technical transitions and how would we know if they were? In: *Research Policy* 39 (4). 477–485.
- Holm, Andrej / Laimer, Christoph (2021): Alternative Finanzierungsinstrumente für Haus- und Wohnprojekte. In: Dies. (Hg.): *Gemeinschaftliches Wohnen und selbstorganisiertes Bauen*. Wien. 137–148.
- Horlitz, Sabine (2021): Strategien der Dekommodifizierung. Zum transformativen Potenzial lokaler marktferner Eigentumsmodelle. In: Holm, Andrej / Laimer, Christoph (Hg.): *Gemeinschaftliches Wohnen und selbstorganisiertes Bauen*. Wien. 111–121.
- Huber, Andreas (2017): Theorising the dynamics of collaborative consumption practices: A comparison of peer-to-peer accommodation and cohousing. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 23. 53–69.
- Huber, Roland (2016): Konversion lohnt sich. Ökonomische Bilanz. In: Stadt Mannheim (Hg.): *Weissbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016 in Mannheim*. 48–55.
- Hummel, Konrad (2016): Konversion mit der Bürgerschaft. Politische Bilanz. In: Stadt Mannheim (Hg.): *Weissbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016 in Mannheim*. 41–47.
- ImmobilienReport Metropolregion Rhein-Neckar (2013): Turley-Investor stellt Pläne vor. Der erste Bock ist geschossen. In: *Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch II*. September 2012 - Oktober 2013. 98.
- Initiative Deutsche Wohnen & Co enteignen (2021): Etappen des Volksentscheids. URL: <https://www.dwenteignen.de/etappen-des-volksentscheids/> [14.11.2021].
- Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH (2019): Wohnfläche je Einwohner - Quadratmeter. URL: <https://www.deutschlandinzahlen.de/tab/deutschland/infrastruktur/gebaeude-und-wohnen/wohnflaeche-je-einwohner> [7.1.2022].
- IPCC (2007): *Climate Change 2007. Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Core Writing Team, Pachauri, R. K. and Reisinger, A. (eds.)].

- IPCC (2021): Summary for Policymakers. In: Ders. (Hg.): Climate Change 2021. The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. 1–41.
- Iwaniec, David / Cook, Elizabeth / Barbosa, Olga / Grimm, Nancy (2019): The Framing of Urban Sustainability Transformations. In: Sustainability 11 (3). 573–583.
- Jessen, Johann / Siedentop, Stefan (2018): Reurbanisierung. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover. 2073–2084.
- Kabisch, Sigrun / Koch, Florian / Gawel, Erik / Haase, Annegret / Knapp, Sonja / Krellenberg, Kerstin / Zehnsdorf, Andreas (2018): Introduction. Urban Transformations – Sustainable Urban Development Through Resource Efficiency, Quality of Life and Resilience. In: Kabisch, Sigrun et al. (Hg.): Urban Transformations. Sustainable Urban Development Through Resource Efficiency, Quality of Life and Resilience. Cham. xvii–xxviii.
- Kabisch, Sigrun / Koch, Florian / Rink, Dieter (2018): Urbane Transformationen unter dem Leitbild der Nachhaltigkeit. Urban transformations towards sustainability. In: Geographische Rundschau 70 (6). 4–9. URL: https://www.researchgate.net/profile/Dieter_Rink/publication/326342738_Urban_transformations_towards_sustainability/links/5f2c222d92851cd302e19f84/Urban-transformations-towards-sustainability.pdf [9.12.2021].
- Klopp, Jacqueline M. / Petretta, Danielle L. (2017): The urban sustainable development goal: Indicators, complexity and the politics of measuring cities. In: Cities 63. 92–97.
- Kny, Josefa / Schmies, Maximilian / Sommer, Bernd / Welzer, Harald / Wiefek, Jasmin (2015): Von der Nische in den Mainstream. Wie gute Beispiele nachhaltigen Handelns in einem breiten gesellschaftlichen Kontext verankert werden können. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/von-der-nische-in-den-mainstream> [8.5.2021].
- Koch, Florian / Kabisch, Sigrun / Krellenberg, Kerstin (2017): A Transformative Turn towards Sustainability in the Context of Urban-Related Studies? A Systematic Review from 1957 to 2016. In: Sustainability 10 (2). 58–75.
- Koch, Florian / Krellenberg, Kerstin (2018): How to Contextualize SDG 11? Looking at Indicators for Sustainable Urban Development in Germany. In: ISPRS International Journal of Geo-Information 7 (12). 464–480.
- Kogler, Raphaela / Hamedinger, Alexander (2021): Interdisziplinäre Stadtforschung. Einleitung und Verortungen. In: Dies. (Hg.): Interdisziplinäre Stadtforschung. Themen und Perspektiven. 1. Aufl. Bielefeld. 9–28.

- Köhler, Jonathan / Geels, Frank W. / Kern, Florian / Markard, Jochen / Onsongo, Elsie / Wieczorek, Anna / Alkemade, Floortje / Avelino, Flor / Bergek, Anna / Boons, Frank / Fünfschilling, Lea / Hess, David / Holtz, Georg / Hyysalo, Sampsa / Jenkins, Kirsten / Kivimaa, Paula / Martiskainen, Mari / McMeekin, Andrew / Mühlemeier, Marie Susan / Nykvist, Bjorn / Pel, Bonno / Raven, Rob / Rohracher, Harald / Sandén, Björn / Schot, Johan / Sovacool, Benjamin / Turnheim, Bruno / Welch, Dan / Wells, Peter (2019): An agenda for sustainability transitions research: State of the art and future directions. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 31. 1–32.
- Krellenberg, Kerstin / Koch, Florian / Kabisch, Sigrun / berg, Kerstin / Zehnsdorf, Andreas (2016): Urban Sustainability Transformations in lights of resource efficiency and resilient city concepts. In: *Current Opinion in Environmental Sustainability* 22. 51–56.
- Kropp, Cordula (2017): Infrastrukturen als Gemeinschaftswerk. In: Engels, Jens Ivo et al. (Hg.): *Nachhaltige Stadtentwicklung. Infrastrukturen, Akteure, Diskurse*. Frankfurt. 198–219.
- Kunnen, Nola / MacCallum, Diana / Young, Susan (2013): Research strategies for assets and strengths based community development. In: Moulaert, Frank et al. (Hg.): *The international handbook on social innovation. Collective action, social learning and transdisciplinary research*. Cheltenham. 285–298.
- Lamker, Chrisitan / Schulze Dieckhoff, Viola (2020): Postwachstum + Planung = Postwachstump-lanung?! Erfahrungen aus der Konfrontation zweier Diskurse. In: Brokow-Loga, Anton / Eckhardt, Frank (Hg.): *Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik*. München. 90–103.
- Lang, Richard / Carriou, Claire / Czischke, Darinka (2020): Collaborative Housing Research (1990–2017): A Systematic Review and Thematic Analysis of the Field. In: *Housing, Theory and Society* 37 (1). 10–39.
- Leder, Dieter (2022): Gemeinschafts-Wohprojekte auf Spinelli kommen nicht voran. In: *Mannheimer Morgen*, 13.8.2022. URL: https://www.mannheimer-morgen.de/orte/mannheim_artikel,-mannheim-mannheim-gemeinschafts-wohnprojekte-auf-spinelli-kommen-nicht-voran-_arid,1673922.html [28.4.2022].
- Lehigh, Gabrielle R. / Wells, E. Christian / Diaz, Diana (2020): Evidence-Informed strategies for promoting equitability in brownfields redevelopment. In: *Journal of Environmental Management* 261. 110150.
- Leitner, Michaela / Littig, Beate (2018): Towards sustainable practices. A practice-theoretical case study of a cohousing project. In: Backhaus, Julia et al. (Hg.): *Social Innovation and Sustainable*

- Consumption. Research and Action for Societal Transformation. Abingdon, Oxon/New York, NY. 115–127.
- Lietaert, Matthieu (2010): Cohousing's relevance to degrowth theories. In: *Journal of Cleaner Production* 18 (6). 576–580.
- Littig, Beate / Leitner, Michaela (2017): Combining Methods in Practice Oriented Research. In: Jonas, Michael / Littig, Beate / Wroblewski, Angela (Hg.): *Methodological Reflections on Practice Oriented Theories*. Cham. 161–175.
- Löbe, Luciana / Sinning, Heidi (2019): Sharing-Ansätze im Bereich Wohnen und Quartiersentwicklung. Handlungsfelder, Potenziale und Restriktionen. In: Sinning, Heidi / Spars, Guido (Hg.): *Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier. Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft*. Stuttgart. 57–70.
- Loorbach, Derk (2014): *To Transition! Governance Panarchy in the New Transformation*. Rotterdam.
- Lutter, Stephan / Giljum, Stefan / Gözet, Burcu / Wieland, Hanspeter / Manstein, Christopher (2018): *Die Nutzung natürlicher Ressourcen. Bericht für Deutschland 2018*.
- Madlener, Reinhard / Sunak, Yasin (2011): Impacts of urbanization on urban structures and energy demand: What can we learn for urban energy planning and urbanization management? In: *Sustainable Cities and Society* 1 (1). 45–53.
- Markard, Jochen / Raven, Rob / Truffer, Bernhard (2012): Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. In: *Research Policy* 41 (6). 955–967.
- Martin, Chris J. / Upham, Paul (2016): Grassroots social innovation and the mobilisation of values in collaborative consumption: a conceptual model. In: *Journal of Cleaner Production* 134. 204–213.
- Mayring, Philipp (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 12. Aufl. Weinheim/Basel.
- Mayring, Philipp (2016): *Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken*. 6. Aufl. Weinheim/Basel.
- Mayring, Philipp / Fenzl, Thomas (2019): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Baur, Nina / Blasius, Jörg (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. 2. Aufl. Wiesbaden. 633–648.
- McCormick, Kes / Anderberg, Stefan / Coenen, Lars / Neij, Lena (2013): Advancing sustainable urban transformation. In: *Journal of Cleaner Production* 50. 1–11. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652613000085>.

- Mendizabal, Maddalen / Heidrich, Oliver / Feliu, Efre / García-Blanco, Gemma / Mendizabal, Alaitz (2018): Stimulating urban transition and transformation to achieve sustainable and resilient cities. In: *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 94. 410–418.
- Mietshäuser Syndikat (2021a): Finanzierung. URL: <https://www.syndikat.org/de/finanzierung/> [18.12.2021].
- Mietshäuser Syndikat (2021b): Projekte. URL: <https://www.syndikat.org/de/projekte/> [18.12.2021].
- Mietshäuser Syndikat (2021c): Solidarbeitrag - Seine Entstehung. URL: <https://www.syndikat.org/de/solidartransfer/> [18.12.2021].
- Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden Württemberg (2013): Wissenschaft für Nachhaltigkeit. Herausforderung und Chance für das baden-württembergische Wissenschaftssystem. URL: https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/PDF/Brosch%C3%BCre_Wissenschaft_f%C3%BCr_Nachhaltigkeit.pdf [10.9.2021].
- Molitor, Andreas (2019): Das Franklin-Experiment. Wohnraum in Mannheim. In: *Die Zeit*, 21.2.2019. URL: <https://www.zeit.de/entdecken/reisen/merian/franklin-village-wohnraum-mannheim-stadtplanung-bauprojekt> [30.11.2021].
- Moore, Michele-Lee / Tjornbo, Ola / Enfors, Elin / Knapp, Corrie / Hodbod, Jennifer / Baggio, Jacopo A. / Norström, Albert / Olsson, Per / Biggs, Duan (2014): Studying the complexity of change: toward an analytical framework for understanding deliberate social-ecological transformations. In: *Ecology and Society* 19 (4).
- Moulaert, Frank (2010): Social innovation and community development. Concepts, theories and challenges. In: Moulaert, Frank et al. (Hg.): *Can neighbourhoods save the city? Community development and social innovation*. Abingdon, Oxon/New York. 4–16.
- Moulaert, Frank / MacCallum, Diana / Hillier, Jean (2013): Social innovation: intuition, precept, concept, theory and practice. In: Moulaert, Frank et al. (Hg.): *The international handbook on social innovation. Collective action, social learning and transdisciplinary research*. Cheltenham. 13–24.
- Moulaert, Frank / MacCallum, Diana / Mehmood, Abid / Hamdouch, Abdelillah (Hg.) (2013): *The international handbook on social innovation. Collective action, social learning and transdisciplinary research*. Cheltenham.
- Moulaert, Frank / Martinelli, Flavia / Swyngedouw, Erik / Gonzalez, Sara (2005): Towards Alternative Model(s) of Local Innovation. In: *Urban Studies* 42 (11). 1969–1990.
- Müller, Hannes (2015): *Baugemeinschaften als städtebauliches Entwicklungsinstrument*. Dissertation. Wiesbaden.

- MWSP (2020): Unsere Geschichte. URL: <https://www.mwsp-mannheim.de/ueber-uns/unsere-geschichte/> [20.12.2021].
- MWSP (2021a): Franklin. Die Zukunft der Stadtentwicklung. URL: <https://www.mwsp-mannheim.de/projekte/franklin/> [5.8.2021].
- MWSP (2021b): Turley. Urbanes Wohnen und Arbeiten im Denkmalschutz. URL: <https://www.mwsp-mannheim.de/projekte/turley/> [30.11.2021].
- MWSP (2022): Unser Auftrag. URL: <https://www.mwsp-mannheim.de/ueber-uns/unser-auftrag/#todo> [20.1.2022].
- Nemes, Gusztáv / Chiffoleau, Yuna / Zollet, Simona / Collison, Martin / Benedek, Zsófia / Colantuono, Fedele / Dulrud, Arne / Fiore, Mariantonietta / Holtkamp, Carolin / Kim, Tae-Yeon / Korzun, Monika / Mesa-Manzano, Rafael / Reckinger, Rachel / Ruiz-Martínez, Irune / Smith, Kiah / Tamura, Norie / Viteri, Maria Laura / Orbán, Éva (2021): The impact of COVID-19 on alternative and local food systems and the potential for the sustainability transition: Insights from 13 countries. In: Sustainable Production and Consumption 28. 591–599.
- Neustart Schweiz (2013): Nachbarschaften entwickeln. Zürich.
- Nevens, Frank / Frantzeskaki, Niki / Gorissen, Leen / Loorbach, Derk (2013): Urban Transition Labs: co-creating transformative action for sustainable cities. In: Journal of Cleaner Production 50. 111–122.
- Nies, Martina / Ahaus, Björn (2021): Transformation von unten gestalten. Das *Fachgeschäft für Stadtwandel* als Ort des sozial-ökologischen Wandels im Quartier. In: Derive - Zeitschrift für Stadtforschung 4/21 (85). 23–31.
- O'Brien, Karen (2012): Global environmental change II. In: Progress in Human Geography 36 (5). 667–676.
- OECD (Hg.) (2010): Cities and climate change. 1. Aufl. Paris.
- Patterson, James / Schulz, Karsten / Vervoort, Joost / van der Hel, Sandra / Widerberg, Oscar / Adler, Carolina / Hurlbert, Margot / Anderton, Karen / Sethi, Mahendra / Barau, Aliyu (2017): Exploring the governance and politics of transformations towards sustainability. In: Environmental Innovation and Societal Transitions 24. 1–16.
- Pätzold, Ricarda / Abt, Jan (2019): Gemeinschaftliches Wohnen als kommunales Handlungsfeld. In: Sinning, Heidi / Spars, Guido (Hg.): Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier. Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft. Stuttgart. 225–234.

- Pel, Bonno / Haxeltine, Alex / Avelino, Flor / Dumitru, Adina / Kemp, René / Bauler, Tom / Kunze, Iris / Dorland, Jens / Wittmayer, Julia / Jørgensen, Michael Søggaard (2020): Towards a theory of transformative social innovation: A relational framework and 12 propositions. In: *Research Policy* 49 (8). 104080.
- Pelling, Mark / O'Brien, Karen / Matyas, David (2015): Adaptation and transformation. In: *Climatic Change* 133 (1). 113–127.
- Perez, Carlota (2010): Foreword. In: Grin, John / Rotmans, Jan / Schot, Johan (Hg.): *Transitions to sustainable development. New directions in the study of long term transformative change*. New York/London. xv–xvi.
- Peter, Camaren (2021): Social Innovation for Sustainable Urban Developmental Transitions in Sub-Saharan Africa: Leveraging Economic Ecosystems and the Entrepreneurial State. In: *Sustainability* 13 (13). 7360.
- Priebs, Axel (2019): *Die Stadtregion. Planung - Politik - Management*. 1. Aufl.
- Rabadjieva, Maria / Butzin, Anna (2020): Emergence and diffusion of social innovation through practice fields. In: *European Planning Studies* 28 (5). 925–940.
- Rey, Emmanuel / Laprise, Martine / Lufkin, Sophie (2022): *Neighbourhoods in Transition. Brown-field Regeneration in European Metropolitan Areas*. 1. Aufl. Cham.
- Riedel, Henrik / Haubner, Oliver / Wolinda, Marc / Drees, Sabine / Bungard, Deliana / Milbert, Antonia / Müller, André / Wilhelmy, Stefan / Turmann, Annette / Elsäeßer, Miriam / Milbert, Lucas / Jossin, Jasmin / Peters, Oliver / Holz, Philipp / Grabow, Busso / Roth, Anne / Walter, Jan / Lange, Katharina / Scheller, Henrik (2020): *SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen*. 2. Aufl.
- Rockström, Johan / Steffen, Will / Noone, Kevin / Persson, Asa / Chapin, F. Stuart / Lambin, Eric F. / Lenton, Timothy M. / Scheffer, Marten / Folke, Carl / Schellnhuber, Hans Joachim / Nykvist, Björn / Wit, Cynthia A. de / Hughes, Terry / van der Leeuw, Sander / Rodhe, Henning / Sörlin, Sverker / Snyder, Peter K. / Costanza, Robert / Svedin, Uno / Falkenmark, Malin / Karlberg, Louise / Corell, Robert W. / Fabry, Victoria J. / Hansen, James / Walker, Brian / Liverman, Diana / Richardson, Katherine / Crutzen, Paul / Foley, Jonathan A. (2009): A safe operating space for humanity. In: *Nature* 461 (7263). 472–475.
- Rößler, Stefanie / Mathey, Juliane (2018): Brachfläche, Konversionsfläche. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover. 293–305.

- Rotmans, Jan / Kemp, René / van Asselt, Marjolein (2001): More evolution than revolution: transition management in public policy. In: *Foresight* 3 (1). 15–31.
- Rotmans, Jan / Loorbach, Derk (2010): Towards a Better Understanding of Transitions and their Governance. A Systemic and Reflexive Approach. In: Grin, John / Rotmans, Jan / Schot, Johan (Hg.): *Transitions to sustainable development. New directions in the study of long term transformative change*. New York/London. 103–220.
- Schmelzer, Matthias / Vetter, Andrea (2019): *Degrowth/Postwachstum. Zur Einführung*. Hamburg.
- Schmitt, Martina / Bienge, katrin / Clausen, Jens (2019): Cohousing - eine nachhatige Form des Sharings im Bereich des Wohnens? Eine Betrachtung aus sozial-ökologischer Perspektive. In: Sinning, Heidi / Spars, Guido (Hg.): *Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier. Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft*. Stuttgart. 119–135.
- Schmitt, Martina / Leismann, Kristin / Baedeker, Carolin / Rohn, Holger (2017): Sharing – eine innovative, soziale Praktik für einen ressourcenschonenden, nachhaltigeren Konsum? In: Jaeger-Erben, Melanie / Rückert-John, Jana / Schäfer, Martina (Hg.): *Soziale Innovationen für nachhaltigen Konsum. Wissenschaftliche Perspektiven, Strategien der Förderung und gelebte Praxis*. Wiesbaden. 71–95.
- Schneidewind, Uwe (2018): *Die große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels*. Frankfurt am Main.
- Schnur, Olaf (2013): Quartiersforschung revisited. Konzepte und Perspektiven eines stadtgeographischen Forschungsfeldes. In: Deffner, Veronika / Meisel, Ulli (Hg.): *StadtQuartiere. Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven*. 1. Aufl. Essen, Ruhr. 17–40.
- Schnur, Olaf (2014): Quartiersforschung im Überblick: Konzepte, Definitionen und aktuelle Perspektiven. In: Ders. (Hg.): *Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis*. Wiesbaden. 21–56.
- Schwarz, Bernhard (2016): Die Konversion hat offene Räume und ist grün. Ökologische Bilanz. In: Stadt Mannheim (Hg.): *Weissbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016 in Mannheim*. 56–71.
- Seyfang, Gill / Longhurst, Noel (2013): Desperately seeking niches: Grassroots innovations and niche development in the community currency field. In: *Global Environmental Change* 23 (5). 881–891.

- Seyfang, Gill / Smith, Adrian (2007): Grassroots innovations for sustainable development: Towards a new research and policy agenda. In: *Environmental Politics* 16 (4). 584–603.
- Shaping the Trends of Our Time. Report of the UN Economist Network for the UN 75th Anniversary (2020).
- Sinning, Heidi / Spars, Guido (2019): Sharing als Zukunftstrend der nachhaltigen Wohnungswirtschaft? In: Dies. (Hg.): *Sharing-Ansätze für Wohnen und Quartier. Nachhaltigkeitstransformation, kollaborative Konsummodelle und Wohnungswirtschaft*. Stuttgart. 11–28.
- Sommer, Bernd / Welzer, Harald (2016): Transformation Design: A Social-Ecological Perspective. In: Jonas, Wolfgang / Zerwas, Sarah / Anshelm, Kristof von (Hg.): *Transformation Design. Perspectives on a new design attitude*. Basel. 188–201.
- Stadt Mannheim (o. J.): Umwandlung ehemals militärisch genutzter Flächen in Mannheim. Mannheim sucht Menschen, Ideen, Unternehmen.
- Stadt Mannheim (2010): Handlungskonzept zur Wohnungsmarktenwicklung. Attraktives Wohnen in Mannheim 2020.
- Stadt Mannheim (2012a): Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch.
- Stadt Mannheim (2012b): Offene Räume - Starke Urbanität. Konversion und Bürgerbeteiligung in Mannheim. Mannheim.
- Stadt Mannheim (2012c): Weißbuch zur Konversion. Gemeinsame Visionen. URL: <https://www.mannheim.de/de/nachrichten/weissbuch-zur-konversion-gemeinsame-visionen> [30.12.2021].
- Stadt Mannheim (2013a): Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch II. September 2012 - Oktober 2013.
- Stadt Mannheim (2013b): Weissbuch II. Konversion und Bürgerbeteiligung in Mannheim. Mannheim.
- Stadt Mannheim (2014a): Benjamin Franklin Village. Rahmenplan.
- Stadt Mannheim (2014b): Weissbuch III. Konversion und Bürgerbeteiligung in Mannheim.
- Stadt Mannheim (2015): Wohnen in Mannheim. Wohnungspolitisches Programm.
- Stadt Mannheim (2016a): Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Mannheim 2016.
- Stadt Mannheim (2016b): Weissbuch IV. Bilanz der Konversion von 2011-2016 in Mannheim.
- Stadt Mannheim (2017a): 12-Punkte-Programm für Wohnungsbau. URL: <https://www.mannheim.de/de/nachrichten/12-punkte-programm-fuer-wohnungsbau> [1.4.2022].

Stadt Mannheim (2017b): Bebauungsplan Nr. 32.41. Turley-Areal - Teilbereich 2 in Mannheim Neckarstadt-Ost. URL: [https://www.mannheim.de/sites/default/files/2017-05/170504_begrue-
nung_satzung_teilbereich_2_abgabe.pdf](https://www.mannheim.de/sites/default/files/2017-05/170504_begrue-
nung_satzung_teilbereich_2_abgabe.pdf).

Stadt Mannheim (2018): Rahmenplan Spinelli. Die Entwicklung eines Modellquartiers.

Stadt Mannheim (2019a): Leitbild Mannheim 2030.

Stadt Mannheim (2019b): Voluntary Local Review. The implementation of the United Nations' Sustainable Development Goals in Mannheim 2030. Mannheim.

Stadt Mannheim (2020a): Bevölkerung. URL: [https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/daten-
und-fakten/bevoelkerung](https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/daten-
und-fakten/bevoelkerung) [15.12.2021].

Stadt Mannheim (2020b): Mannheimer Mietspiegel 2021/2022. URL: [https://www.mann-
heim.de/de/presse/mannheimer-mietspiegel-20212022](https://www.mann-
heim.de/de/presse/mannheimer-mietspiegel-20212022) [12.4.2022].

Stadt Mannheim (2021a): Förderprogramm Gemeinschaftliche Wohnprojekte in Mannheim. URL: [https://www.mannheim.de/sites/default/files/2021-06/Baugemeinschaften_2021_final_An-
sicht.pdf](https://www.mannheim.de/sites/default/files/2021-06/Baugemeinschaften_2021_final_An-
sicht.pdf).

Stadt Mannheim (2021b): Stadtgebiet und Flächennutzung. URL: [https://www.mann-
heim.de/de/stadt-gestalten/daten-und-fakten/stadtgebiet-und-flaechennutzung](https://www.mann-
heim.de/de/stadt-gestalten/daten-und-fakten/stadtgebiet-und-flaechennutzung) [21.12.2021].

Stadt Mannheim (2021c): Turley Barracks. URL: [https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/kon-
version/konversionsflaechen/turley-barracks](https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/kon-
version/konversionsflaechen/turley-barracks) [30.12.2021].

Stadt Mannheim (2022a): Coleman Barracks. URL: [https://www.mannheim.de/de/stadt-gestal-
ten/konversion/konversionsflaechen/coleman-barracks-0](https://www.mannheim.de/de/stadt-gestal-
ten/konversion/konversionsflaechen/coleman-barracks-0) [4.1.2022].

Stadt Mannheim (2022b): Gemeinschaftliche Wohnprojekte. Aktuelles. URL: [https://www.mann-
heim.de/de/service-bieten/bauen-und-wohnen/gemeinschaftliche-wohnprojekte/aktuelles](https://www.mann-
heim.de/de/service-bieten/bauen-und-wohnen/gemeinschaftliche-wohnprojekte/aktuelles) [11.4.2022].

Stadt Mannheim (2022c): Gemeinschaftliche Wohnprojekte. Koordinationsstelle. URL: [https://www.mannheim.de/de/service-bieten/bauen-und-wohnen/gemeinschaftliche-wohnpro-
jekte/koordinierungsstelle](https://www.mannheim.de/de/service-bieten/bauen-und-wohnen/gemeinschaftliche-wohnpro-
jekte/koordinierungsstelle) [11.4.2022].

Stadt Mannheim (2022d): Projekte im Bau. Gemeinschaftliche Wohnprojekte. URL: [https://www.mannheim.de/de/service-bieten/bauen-und-wohnen/gemeinschaftliche-wohnpro-
jekte/projekte-im-bau](https://www.mannheim.de/de/service-bieten/bauen-und-wohnen/gemeinschaftliche-wohnpro-
jekte/projekte-im-bau) [8.1.2022].

Stadt Mannheim (2022e): Projektgruppe Konversion. URL: [https://www.mannheim.de/de/stadt-ge-
stalten/verwaltung/aemter-fachbereiche-eigenbetriebe/geoinformation-und-stadtplanung/konver-
sion](https://www.mannheim.de/de/stadt-ge-
stalten/verwaltung/aemter-fachbereiche-eigenbetriebe/geoinformation-und-stadtplanung/konver-
sion) [20.1.2022].

- Stellmacher, Michael / Brecht, Norma (2017): Recht auf Stadt. Degrowth in Boomtowns oder das gute Leben in der Stadt für Alle. In: Konzeptwerk Neue Ökonomie / DGF Kolleg Postwachstumsgesellschaften Friedrich-Schiller-Universität Jena (Hg.): Degrowth in Bewegung(en). 32 alternative Wege zur sozial-ökologischen Transformation. München. 332–343.
- Stirling, Andy (2014): Emancipating Transformations. From Controlling 'the Transition' to Culturing Plural Radical Progress.
- Strübing, Jörg (2018): Qualitative Sozialforschung.
- Suitner, Johannes (2021): Planning (in) transition. In: Kogler, Raphaela / Hamedinger, Alexander (Hg.): Interdisziplinäre Stadtforschung. 141–164.
- Super, Sabina / Klerkx, Laurens W. A. / Hermens, Niels / Koelen, Maria A. (2021): A multilevel transition perspective on embedding intersectoral action in local health policies. In: Health Promotion International 36 (4). 1050–1061.
- Süßbauer, Elisabeth: Klimawandel als widerspenstiges Problem. Dissertation, Fachbereich Architektur Stadt- und Landschaftsplanung. Wiesbaden.
- Sustainable Cities (2020): The Mannheim Message. Local Green Deals for a Carbon Neutral, Sustainable and Inclusive Europe. 9th European Conference on Sustainable Cities & Towns.
- SWK (2022): Das Haus. URL: <http://swk-mannheim.de/das-haus/> [15.4.2022].
- Temper, Leah / Walter, Mariana / Rodriguez, Iokiñe / Kothari, Ashish / Turhan, Ethemcan (2018): A perspective on radical transformations to sustainability: resistances, movements and alternatives. In: Sustainability Science 13 (3). 747–764.
- Tummers, Lidewij (2015): Understanding co-housing from a planning perspective: why and how? In: Urban Research & Practice 8 (1). 64–78.
- UBA (2020): Bodenversiegelung. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung> [23.11.2021].
- UBA (2021a): Siedlungs- und Verkehrsfläche. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#anhaltender-flachenverbrauch-fur-siedlungs-und-verkehrszwecke-> [15.11.2021].
- UBA (2021b): Wohnfläche. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/wohnflaeche#zahl-der-wohnungen-gestiegen> [25.4.2022].
- UmBAU² Turley (o. J.a): Energie / Ökologie. URL: <https://www.umbau-turley.de/energie-oekologie/> [5.8.2021].

- UmBAU² Turley (o. J.b): Soziales. Geförderter Wohnungsbau – im Mietshäuser Syndikat gewünscht! URL: <https://www.umbau-turley.de/soziales/> [14.12.2021].
- UmBAU² Turley (o. J.c): Startseite. URL: <https://umbau-turley.de/> [12.4.2022].
- UN General Assembly (2015): Transforming Our World. The 2030 Agenda for Sustainable Development.
- UNDESA (2013): World Economic Survey 2013. Sustainable Development Challenges. E/2013/50/Rev.1/ST/ESA/344. New York.
- UNDESA (2018): The World's Cities in 2018. Data Booklet. ST/ESA/SER.A/417.
- UNDESA (2019): World Urbanization Prospects. The 2018 Revision. ST/ESA/SER.A/420. URL: https://www.un.org/en/events/citiesday/assets/pdf/the_worlds_cities_in_2018_data_booklet.pdf [14.11.2021].
- Van den Bergh, Jeroen C.J.M. / Truffer, Bernhard / Kallis, Giorgos (2011): Environmental innovation and societal transitions: Introduction and overview. In: Environmental Innovation and Societal Transitions 1 (1). 1–23.
- VERBI GmbH (2021): MAXQDA.
- Voß, Elisabeth (2021): Gemeinschaftliche Bauen und Wohnen als *Solidarisches* Wirtschaften - wie kann das gelingen? In: Holm, Andrej / Laimer, Christoph (Hg.): Gemeinschaftliches Wohnen und selbstorganisiertes Bauen. Wien. 67–81.
- Wagner, Felix (2017): Reallabore als kreative Arenen der Transformation zu einer Kultur der Nachhaltigkeit. In: Reinermann, Julia-Lena / Behr, Friederike (Hg.): Die Experimentalstadt. Wiesbaden. 79–94.
- Wagner, Klaus (2018): Bewertung von Konversionsflächen. In: Bienert, Sven / Wagner, Klaus (Hg.): Bewertung von Spezialimmobilien. Risiken, Benchmarks und Methoden. 2. Aufl. Wiesbaden. 771–787.
- Wamsler, Christine / Brink, Ebba / Rivera, Claudia (2013): Planning for climate change in urban areas: from theory to practice. In: Journal of Cleaner Production 50. 68–81.
- WBGU (2011a): Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation. Berlin.
- WBGU (2011b): World in Transition. A Social Contract for Sustainability.
- WBGU (2016): Der Umzug der Menschheit. Die transformative Kraft der Städte. 2. Aufl. Berlin.
- Werner, Walter / Santos de Castro, Susana (2012): Plattformen für gemeinschaftliches Wohnen. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung "Konversion". In: Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch. 12–18.

- Werner, Walter / Santos de Castro, Susana / Neef, Christoph / Remstadt, Claus Dieter / Kämmerer, Doris (2012): Exposé der ZukunftslotsInnen zur strategischen Ausrichtung des Runden Tisches. Potenzial für gemeinschaftliches Wohnen auf den Turley Barracks. In: Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim. Projektbuch. 73–74.
- Wilkinson, Sara (2018): The Context for Building Resilience through Sustainable Change of Use Adaptation. In: Wilkinson, Sara J. / Remøy, Hilde (Hg.): Building Urban Resilience through Change of Use. Chichester, UK. 1–20.
- Wohnwerk Mannheim (2021): Unser Haus. URL: <https://www.wohnwerk-mannheim.de/unser-haus/> [15.4.2022].
- Wolfram, Marc (2016): Conceptualizing urban transformative capacity: A framework for research and policy. In: Cities 51. 121–130.
- Wynne, Laura / Riedy, Chris (2018): Precinct-scale Innovation and the Sharing Paradigm. In: Wilkinson, Sara J. / Remøy, Hilde (Hg.): Building Urban Resilience through Change of Use. Chichester, UK. 21–37.

Anhang

Anhang 1 – Zusammenfassung

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der voranschreitenden Klimakrise bedarf es radikaler, vielfältiger und gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozesse, die sich am normativen Konzept der Nachhaltigkeit orientieren, um angemessen auf diese zu reagieren. Dies gilt insbesondere für Städte, die Orte des Wandels und des sozialen Austauschs sind, in denen aber auch ein großer Teil des globalen Ressourcenverbrauchs stattfindet. Der in diesem Zuge aufgekommene Diskurs um urbane Nachhaltigkeitstransformationen (engl. *Urban Sustainability Transformations*, USTs) beschäftigt sich einerseits mit den Zielen, die erreicht werden müssen, um die Klimakrise so weit wie möglich abzumildern und sich an deren irreversible Auswirkungen so gut wie möglich anzupassen. Andererseits existieren innerhalb des Transformationsdiskurses auch Konzepte, wie die *Multi Level Perspective* (MLP) von Frank Geels (2002), die zu verstehen suchen, wie sich derartige Wandelprozesse vollziehen.

Diese Perspektive wurde in der vorliegenden Arbeit gemeinsam mit der Theorie zu Sozialen Innovationen (SI) angewandt, um zu erforschen, ob und wie gemeinschaftliche Wohnprojekte zu USTs hinsichtlich der Beeinflussung stadtplanerischer Prozesse beitragen können. Dies anhand des Fallbeispiels der deutschen Stadt Mannheim, in der im vergangenen Jahrzehnt ein umfassender Konversionsprozess startete wurde, untersucht. Zu dessen Beginn haben sich dort drei Wohnprojekte formiert und u.a. die Entwicklung eines autofreien Quartiers gefordert. Um die dadurch angestoßenen Entwicklungen zu untersuchen, wurden nach der Literaturrecherche zunächst maßgebliche Planungsdokumente mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015) analysiert. Anschließend wurden auf dieser Basis Interviews mit Bewohner*innen der Wohnprojekte und mit städtischen Akteur*innen geführt. Aus Sicht der MLP wurden die Wohnprojekte dabei der Nischenebene und die städtischen Akteur*innen der Regimeebene zugeordnet. Dabei konnte gezeigt werden, dass die Wohnprojektsakteur*innen insbesondere zu Beginn des Konversionsprozesses diverse Diskurse inklusiver transformativer Aspekte anstoßen und beeinflussen konnten. Zudem wurde festgestellt, dass sich das *window of opportunity*, welches sich mit dem Freiwerden der militärischen Flächen öffnete, auch schnell wieder schloss: Die beobachtete Diskursverschiebung auf der Regimeebene wurde insbesondere durch die gemeinsame Artikulation der Interessen der Nischenakteur*innen durch einen Runden Tisch beeinflusst, der aber nur bis 2016 aktiv war und anschließend, aufgrund verschiedener interner und externer Entwicklungen, nur noch formell existierte. Die danach entstandenen Wohnprojekte hatten keine solche gemeinsame Plattform und waren daher auf persönliche Netzwerke angewiesen, um Planungsdiskurse zu beeinflussen. Insbesondere hinsichtlich der, von den Projekten der Pionierphase angestoßenen, Debatten konnte gezeigt werden, dass diese sich nachhaltig auf die Regimeebene ausgewirkt haben und deren Handeln bis heute mitbeeinflussen. Daher konnte gezeigt werden, dass in Mannheim seitens der Wohnprojekte Transitionen angestoßen wurden, welche sich

am normativen Leitbild der Nachhaltigkeit orientieren und im Rahmen dieser Arbeit als Bestandteil einer Transformation angesehen werden. Daraus lässt sich folgern, dass Wohnprojekte im Allgemeinen unter günstigen Voraussetzungen einen Beitrag zu USTs leisten können.

Abstract

Radical, multifaceted, and society-wide transformation processes oriented towards the normative concept of sustainability are needed to respond appropriately to the challenges humanity faces due to the evolving climate crisis. This is especially true for cities, which are places of change and social exchange, but also where a large part of global resource consumption takes place. The discourse on Urban Sustainability Transformations (USTs) that has emerged in this context is, on the one hand, concerned with the goals that need to be achieved to mitigate the climate crisis as much as possible and to adapt to its irreversible impacts as best as possible. On the other hand, within the transformation discourse also concepts, such as the Multi Level Perspective (MLP) by Frank Geels (2002), exist which seek to understand how such transformation processes take place

This perspective was applied in this thesis together with Social Innovation (SI) theory to explore whether and how co-housing projects can contribute to USTs with a special emphasis on their influence on urban planning processes. As a case study, the German city Mannheim, where an extensive conversion process has started a decade ago, was used to investigate the potentials of co-housing projects to influence urban planning processes. At the beginning of this process, three co-housing projects formed there and demanded, among other things, the development of a car-free neighborhood. In order to investigate the developments triggered by this, planning documents were analyzed with the help of qualitative content analysis according to Mayring (2015). Subsequently, interviews with residents of the co-housing projects were conducted on this basis and supplemented by interviews with persons working for the municipality. From the perspective of the MLP, the housing projects were assigned to the niche level and the urban actors to the regime level. It was shown that the actors of the co-housing project were able to initiate and influence various discourses that included transformative aspects, especially at the beginning of the conversion process. It was also found that the window of opportunity, which opened with the release of the military areas, quickly closed again: The observed shift in discourse at the regime level was particularly influenced by the joint articulation of the interests of the niche actors through a round table, which was only active until 2016 and then, due to various internal and external developments, only existed formally. The co-housing projects that emerged thereafter did not have such a common platform and therefore had to rely on personal networks to influence planning discourses. Particularly regarding the debates initiated by the projects of the pioneering phase however, it was found that these had a lasting impact on the regime level and continue to influence its actions to this day. Thus, it could be shown that the co-housing projects

initiated transitions in Mannheim that were oriented by the normative model of sustainability and that are seen as part of a transformation in the context of this work. From this it can be concluded that housing projects in general can contribute to USTs under favorable conditions.

Anhang 2 – Kodierleitfaden

Kategorie	Unterkategorie	Definition	Ankerbeispiel	Theoriebezug
Veränderte Normen				UST
	Lernprozesse	Veränderung von Normen/Vorgaben/Planungen/Verfahren, bei denen ein Lernprozess erkennbar ist oder explizit erwähnt wird	Also man kann schon sehen, wenn man zum Beispiel mal die Frage der Parkplätze anguckt, das wollte ich vorhin noch sagen, dass es sozusagen ne Entwicklung gibt von Turley nach Franklin zu Spinelli.	MLP
	Reale Utopie	Planungen/Vorhaben, bei denen ersichtlich wird, dass eine gesellschaftliche Idealvorstellung angestrebt werden	13 Hektar, genau sowas war die Utopie. Wir waren eine der ersten hier auf dem Gelände. Wir durften quasi nicht ganz das Gebäude aussuchen, (...) aber es wurde schon ein gutes Angebot gemacht. Und die Idee war, tja die Utopie 13 Hektar, (...) die ganzen 13 Hektar für gemeinschaftliche Flächen, Wohnprojekte zu nutzen.	UST
	Kommunikation mit der Stadt	Aussagen, die die direkte Kommunikation von Bewohner*innen der Wohnprojekte mit der Stadt beinhalten oder eine fehlende Kommunikation bemängeln	Wir haben es geschafft, hier auf 13 Hektar, von 2014 bis 2016, also zumindest die Mehrheit der Arbeit, aber wir fragen, oder wenn wir in Kontakt mit der Stadt oder mit den Behörden sind, sagen wir immer: "Sowas braucht einfach Zeit und muss auch mitgetragen werden, auch von der Politik.	MLP
	Vielfältige Nutzung	Planungen/Ideen, die darauf ausgelegt sind mehrere Nutzungsprofile zu erfüllen	Die Qualitäten des städtebaulichen Konzepts liegen in seiner Robustheit, die es in die Lage versetzt, Änderungen aufzunehmen, ohne die Grundideen zu verlieren, und gleichzeitig in der daraus resultierenden Flexibilität.	induktiv
	Institutionelle Unterstützung	Maßnahmen, die dazu führen, oder Aussagen, die darauf hinweisen, dass Wohnprojekte von institutioneller Seite unterstützt werden	Aber man bräuchte (...) ich meine es gibt so einen Interessierten Tisch, aber ich weiß, als wir in die Stadt kamen, und das finde ich wirklich besser, wenn man so drauf stößt, also hier hingen sogar Plakate aus für den Runden Tisch, für diese Veranstaltung und das ist halt seitdem nicht mehr passiert. Und eigentlich wäre, wenn also so Konversion oder sowas, wenn da Grundstücke da sind, dann wäre es eigentlich schon schön, wenn die Stadt, wenn sie das wirklich wünscht, und das sollte sie wünschen, von sich aus einen Prozess auch anstößt. Und wenn sie sagt: "Hier da gibts und wir laden nochmal ein zu einer Veranstaltung und wir moderieren das mit oder wir geben euch auch mal einen Raum."	UST
	Sharing Ansätze	Planungen/Vorhaben, die Sharing-Projekte ins Leben rufen/fördern	Im gesamten Gebiet ist die Vernetzung für eine Steuerung und Regelung der Abnehmer im Bereich Fernwärme (dezentrale Speicherladung) sowie elektrische Großverbraucher, wie z.B. Waschmaschinen in Gemeinschaftseinrichtungen und im Rahmen der Elektromobilität, zu prüfen bzw. vorzusehen.	UST/SI

	Sharing Ansätze - Mobilität, anderweitig	Planungen/Vorhaben, die Sharing-Projekte im Bereich Mobilität ins Leben rufen/fördern, die kein Carsharing sind	Mobilität Der Radschnellweg ist eine tolle Idee! Hier sollten auch Wege für die gemeinsame Nutzung von Fahrrädern, E-Bikes, oder Segways (E-Mobilität) (+ Lademöglichkeit) berücksichtigt werden.	UST/SI
	Sharing Ansätze - Carsharing	Planungen/Vorhaben, die Carsharing-Projekte ins Leben rufen/fördern	Mit Hilfe der Bündelung des ruhenden Verkehrs in dezentralen Quartiersgaragen mit einem guten Angebot an Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, einer eingeschränkten Befahrbarkeit (zum Ein- und Ausladen von Einkäufen) der einzelnen Baufelder und einer guten Verknüpfung von ÖPNV, Fahrradabstellablagen und (E-)Carsharing an zentralen, publikums-wirksamen Orten soll eine möglichst klimaneutrale Mobilität ermöglicht werden.	UST/SI
	Partizipation	Partizipationsprozesse im Verlauf der Planungen	Im folgenden Abschnitt stellen wir das favorisierte Siedlungsmodell vor, das sich aus den Gesprächen der Experten sowie einer intensiven Bürgerbeteiligung ergab, sowie die Rahmenbedingungen, die sich durch das Areal selbst, bestehenden Rahmenbedingungen sowie gesetzliche Bestimmungen ergeben, dieses Modell zeitnah, aber stets unter Beibehaltung der Einhaltung dieser sowie finanzieller Vorgaben zu realisieren.	UST
	Allgemein	Normen, Vorgaben, Verfahren o.ä. werden abgeändert bzw. sollen abgeändert werden, um nachhaltigeres Planen zu ermöglichen	Die Konzeptvergabe ist dabei ein wichtiges strategisches Instrument	UST
Quartier				UST
	Lebendiges Quartier	Planungen/Ideen/Vorhaben, die dazu führen sollen, dass das Quartier belebt wird	Aufgrund ihrer Zahl, Fläche und Lage wird die Stadt alle Kraft darauf richten, die bisher nicht zugänglichen und rein militärisch genutzten Areale in lebendige Stadtquartiere und Freiräume zu verwandeln.	UST/SI
	Fehlende Beziehung im Quartier	Aussagen, die auf Differenzen/soziale Distanz in der Nachbarschaft hinweisen	Und wir sind auch als Wohnprojekt, genau, haben wir vielleicht Schwierigkeiten oder wenige Anhaltspunkte mit unseren Nachbar*innen.	induktiv
	Soziale Durchmischung / Inklusion	Planungen/Vorhaben, die ein sozial durchmisches und/oder inklusives Quartier fördern oder Aussagen, die darauf hinweisen, dass die Planung nicht eingetreten ist	Darüber hinaus soll durch ein spezifisches Wohnprogramm ein Stadtteil mit einer ausgewogenen sozialen Mischung entstehen, der die Mannheimer Bevölkerung abbildet (Stichwort: „Mannheim im Kleinen“) – ein lebhaftes, sozial gemischtes Quartier für alle Generationen.	UST/SI/induktiv

	Urban Gardening	Planungen/Vorhaben, die Urban Gardening Projekte fördern/umsetzen	Insbesondere in der Initialphase müssen Maßnahmen und Aktionen wie Wander- und Radwege, Sport- und Trimm-Dich-Pfade, Urban Gardening, Baumschulen etc. als image-prägende Initiativen initiiert werden.	UST/SI
Probleme/ Herausforderungen				induktiv
	Altlastenbeseitigung	Probleme/Verzögerungen im Baufortschritt, durch das Aufkommen von Altlasten	Sanierung der Grundwasserverunreinigung im Bereich der ehemaligen Kraftstoff-Tankstelle;	induktiv
	Diskrepanz zwischen Plan und Baufortschritt	Aussagen, die darauf hinweisen, dass der Baufortschritt nicht dem Zeitplan der Planung einhergeht und sich daraus negative Auswirkungen auf das Quartier ergeben	Weil, wie gesagt, wir leben jetzt in der Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis. Diese Aufenthaltsorte müssten alle schon da sein, sie sind aber nicht da.	induktiv
	Projektinterne Probleme	Aussagen, die beinhalten, dass es zu projektinternen Differenzen kam	Und die Projekte alleine waren auch, also wir waren auch sehr viel mit uns selbst beschäftigt. Und wenn Du mich fragst, würde ich sagen heute noch.	induktiv
	Zeitaufwändigkeit/Langwierigkeit von Prozessen/Entscheidungen	Aussagen, die beinhalten, dass Abstimmungsprozesse sehr zeitintensiv waren oder Prozesse sehr langwierig waren wodurch wichtige weitere Entscheidungen nicht getroffen werden konnten oder keine weiteren Aufgaben übernommen werden konnten	Diese Projekte brauchen in der Regel ein bisschen länger, ein bisschen mehr Zeit. Weil die beruhen auf (...) ehrenamtlicher Arbeit, wenn vielen Köpfe mitdenken können und eine Stimme haben, dann wird natürlich der Entscheidungsprozess auch länger.	induktiv
	Definition von Wohnprojekten	Aussagen, bei denen ersichtlich wird, dass es unterschiedliche Auffassungen darüber geben kann, was ein Wohnprojekt ist	Aber was man unter Wohnprojekten versteht, oder gemeinschaftlichen Wohnprojekten, ist auf jeden Fall eine große Vielfalt. Also von der Rechtsform, manche sind Genossenschaften, wir sind, ein Verein plus eine GmbH manche andere sind (...) es gibt auf jeden Fall andere Rechtsformen.	induktiv
Ideen/ Potenziale				UST
	Verhaltensänderung	Vorgaben/Anreize/Ideen, die dazu führen, dass Bewohner*innen ihre täglichen Verhaltensweisen langfristig in eine nachhaltigere Richtung verändern	Im gesamten Gebiet ist die Vernetzung für eine Steuerung und Regelung der Abnehmer im Bereich Fernwärme (dezentrale Speicherladung) sowie elektrische Großverbraucher, wie z.B. Waschmaschinen in Gemeinschaftseinrichtungen und im Rahmen der Elektromobilität, zu prüfen bzw. vorzusehen.	UST

	Wissensvermittlung	Vorhaben/Ideen zur Wissensvermittlung zur Anpassung an die oder Minderung der <u>Klimakrise</u>	Diese öffentliche Nutzung bietet sich als Demonstrationsobjekt für energetische Sanierung und Umgestaltung zur Förderung der Umweltbildung an.	UST/induktiv
	Wissenschaft-liche Begleitforschung/Unterstützung	Planungen, die mit der Unterstützung von Universitäten/Hochschulen/Forschungseinrichtungen durchgeführt wurden oder Vorhaben zur Einbeziehung derselben	Im Rahmen des Kooperationsprojekts „Zusammen bauen – voneinander lernen“ zwischen der Stadt Mannheim und dem Fachbereich Architektur/Tektonik im Holzbau der Technischen Universität Kaiserslautern bauten deshalb Studierende und Geflüchtete zusammen ein Gemeinschaftshaus aus Holz.	induktiv
Schlagwort				induktiv
	Klimakrise	Erwähnung der Worte Klimawandel oder Klimakrise oder eines assoziierten Wortes	In ganz Europa wird über strukturell notwendige Veränderungen insbesondere unter dem Stichwort Klimawandel diskutiert.	UST
	Ressourcengerechtigkeit	Erwähnung des Wortes Ressourcengerechtigkeit oder eines assoziierten Wortes	Die Maßgabe der Ressourcengerechtigkeit erstreckt sich bei der Entwicklung des Geländes Spinelli auf unterschiedliche Themen.	UST
	Klimagerechtigkeit	Erwähnung des Wortes Klimagerechtigkeit oder Verweis auf die moralische Notwendigkeit des Handelns gegen die Klimakrise	Beim Baustein Ökologie liegt der Fokus auf der Klimaökologie. Bei den neuen Siedlungsstrukturen ist eine möglichst klimagerechte Planung essenziell:	UST
	Klimaschutz/-neutralität	Erwähnung der Worte Klimaschutz oder Klimaneutralität oder eines assoziierten Wortes oder Vorhabens	Basis der konkreten Ausgestaltung des Verkehrsnetzes ist die Nutzung des vorhandenen Wegenetzes, das allerdings der zukünftigen Siedlungsstruktur und den Anforderungen an eine möglichst klimaneutrale Mobilität anzupassen ist.	UST
	Resilienz	Erwähnung des Wortes Resilienz oder eines assoziierten Wortes	Für resilienten, zukunftsfähigen und innovativen Städtebau bietet das Konzept deshalb Lösungen, die das Quartier zur Regulierung des Wasserhaushalts und zur Starkregenvorsorge als Ganzes mit einbeziehen.	UST
	Transformation - Allgemein	Erwähnung des Wortes Transformation oder eines assoziierten Wortes	Mit der Räumung dieser Flächen setzt ein Transformationsprozess ein, der bedeutende Spielräume für neue, zukunftsweisende Entwicklungsstrategien und -ziele für die Stadt Mannheim eröffnet.	UST
	Transformation - Ko-Produktion	Erwähnung des Wortes Ko-Produktion oder eines stark assoziierten Wortes	Ziel der Franklin Factory ist es, eine nutzerbasierte Planung zu ermöglichen, die die Stadtbewohner – und somit die wirklichen Nutzer städtischer Räume – zu Ko-Produzenten des neuen Stadtquartiers machen.	UST

	Transformation - Experimentierfeld	Planungen/Vorhaben, die Experimente fördern/umsetzen, die zu nachhaltigeren Lebensweisen beitragen könnten	Ziel ist die Schaffung eines Quartiers mit gestalterischen Alleinstellungsmerkmalen in räumlich-funktionaler Verflechtung mit der Nachbarschaft mit innovativen Ansätzen aus den Bereichen Ökologie, Mobilität und Energie.	UST
	Nachhaltigkeit	Erwähnung des Wortes Nachhaltigkeit oder eines stark assoziierten Wortes	Der Erhalt des Bestehenden verdeutlicht den elementaren Grundgedanken der Nachhaltigkeit. Dabei gilt es, dieses eine große Ziel stets unter Berücksichtigung der Kosten mit der anstehenden Aufgabe des energetischen und energieeffizienten Sanierens abzuwägen.	UST
Klimawandel-anpassung				UST
	Starkregen-vorsorge	Planungen, die dem erhöhten Starkregenrisiko Rechnung tragen	Beim Thema Stoffkreisläufe liegt der Fokus auf dem Umgang mit dem Element Wasser, das vor dem Hintergrund immer häufiger eintretender Starkregenfälle in der Siedlungsplanung eine wachsende Herausforderung darstellt, zugleich aber auch ein geeignetes und bereicherndes Gestaltungselement für das Quartier sein kann.	UST
	(Regen)Wasser-management	Planungen, die dem erhöhten Wasserstress Rechnung tragen	Das Regenwasser kann für trockene Zeiten aufgefangen und genutzt werden.	UST
	Urban Heat Island/ Kühlende Maßnahmen - Allgemein	Planungen, die der Bildung von Urban Heat Islands Vorbeugen bzw. deren Effekte abmildern	Alle passiven Maßnahmen des Sonnenschutzes und der Vermeidung von Überhitzung ausschöpfen	UST
	Urban Heat Island/ Kühlende Maßnahmen - Fassaden-/ Dachbegrünung	Planungen/Vorgaben zu Dach- und/oder Fassadenbegrünung	Die Fassade wird außerdem begrünt.	UST
	Urban Heat Island/ Kühlende Maßnahmen - Entsiegelung	Planungen zur Entsiegelung versiegelter Flächen	In der städtebau-lichen Konzeption wird das bestehende Verkehrsnetz fast gänzlich übernommen und in Teilbereichen zurückgebaut.	UST

	Allgemein	Planungen/Vorgaben zur Klimawandelanpassung, die von den spezifischen Kategorien nicht abgedeckt wurden	Mit Blick auf sich verändernde Wetter- und Witterungsprozesse hat Mannheim dadurch die außergewöhnliche Chance, die dringend erforderliche klimaökologische Anpassung der Stadt systematisch anzugehen.	UST
Gebäude/ Wohnen				UST
	Dichte	Planungen/Vorgaben, die eine hohe bauliche Dichte fördern	Aus dem Areal Benjamin Franklin Village sollen kompakte Siedlungsstrukturen und entsprechend optimierte Verkehrsinfrastrukturen dafür sorgen, dass zurückzulegende Wege minimiert und so Verkehre möglichst vermieden werden können.	UST/SI
	Lockere Bebauung	Planungen/Vorgaben, die einer hohen baulichen Dichte entgegenstehen	Der Plan wird dahingehend präzisiert, dass der Erhalt des Bestands der übrigen Kasernengebäude der Mitte nicht im amerikanischen Erscheinungsbild gemessen wird, sondern an den Kriterien bzw. dem Leitbild einer weniger dicht bebauten, aber urbanen Siedlung mit großer typologischer Häuservielfalt.	UST
	Gemeinschaft-liches Wohnen - Allgemein	Planungen/Erwähnung gemeinschaftlichen Wohnens	Die Gruppe der jungen, experimentierfreudigen Menschen bevorzugt Mietformen und gemeinschaftliche Wohnformen und ist kurzfristig am Umbau von Bestand und mittelfristig an zielgruppengerechten Neubaumaßnahmen interessiert.	induktiv
	Gemeinschaft-liches Wohnen - Generations-übergreifend	Planungen/Erwähnung gemeinschaftlichen, intergenerationalen Wohnens	Ein Ärztehaus am Platz soll das infrastrukturelle Angebot zusätzlich stärken und stützt das Konzept des generationenübergreifenden Wohnens.	UST/SI
	Gemeinschaft-liches Wohnen - Wohnprojekte	Planungen/Erwähnung für/von gemeinschaftlichen Wohnprojekten	Mit dem runden Tisch „Gemeinschaftliches Wohnen in Mannheim“ haben sich unterschiedliche Initiativen und Wohngruppen zusammengeschlossen, um das gemeinsame Anliegen des gemeinschaftlichen Wohnens zu diskutieren und nach außen zu vertreten.	UST/SI
	Ressourcen-effizienz	Planungen/Vorgaben zur Erhöhung der Ressourceneffizienz	Es ist im Sinne der Ressourceneffizienz und Nachhaltigkeit vorzusehen, die Busse mit E-Motoren auszustatten, für die auch entsprechende Ladeinfrastrukturen (induktives Laden) vorgesehen werden müssen, um den Modellcharakter des Quartiers für eine (energie-)effiziente und nachhaltige (Elektro-)Mobilität zu betonen	UST
	Ressourcen-effizienz - Wärmever-sorgung	Planungen/Vorgaben zur Erhöhung der Ressourceneffizienz im Bereich der Wärmeversorgung	Für die energetisch gute Grundversorgung des Quartiers mit Wärme soll Fernwärme aus dem vorhandenen Fernwärmenetz genutzt werden. Die bereits jetzt effiziente Fernwärmeversorgung der MVV soll bevorzugt angewendet und – wenn möglich – verbessert werden.	induktiv

	Ressourcen- effizienz - Energieeffizienz	Planungen/Vorgaben zur Erhöhung der Ressourceneffizienz im Bereich der Energie bzw. zur Verbesserung des energetischen Standards von Gebäuden führen	Der Erhalt des Bestehenden verdeutlicht den elementaren Grundgedanken der Nachhaltigkeit. Dabei gilt es, dieses eine große Ziel stets unter Berücksichtigung der Kosten mit der anstehenden Aufgabe des energetischen und energieeffizienten Sanierens abzuwägen.	UST
	Energiever- sorgung - Allgemein	Planungen/Vorgaben zu einer nachhaltigeren Energieversorgung	Ziel ist die Schaffung eines Quartiers mit gestalterischen Alleinstellungsmerkmalen in räumlich-funk-tionaler Verflechtung mit der Nachbarschaft mit innovativen Ansätzen aus den Bereichen Ökologie, Mobilität und Energie.	UST
	Energiever- sorgung - Erneuerbare Energien	Planungen/Vorgaben zur Nutzung erneuerbarer Energien	Die im Gebiet erzeugte Energie (insbesondere Photovoltaik) soll direkt vor Ort für das Laden von E-Fahrzeugen genutzt werden.	UST
	Versiegelung	Planungen, die mit einem erhöhten Versiegelungsgrad einhergehen oder Bestandsaufnahmen, die auf einen hohen Versiegelungsgrad hinweisen	Die Kasernenfläche stellt sich derzeit als intensiv durchgrüntes Areal dar. Größere versiegelte Flächen weisen lediglich die im östlichen Teil gelegenen Gewerbeflächen mit einer weitläufigen PKW-Abstellfläche auf	UST
Mobilität				UST
	Stärkung des Umweltverbunds - Allgemein	Expliziter Verweis auf den Umweltverbund oder Nennung von Maßnahmen zur Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV in einer Sinneinheit	Um eine zeitgemäße verkehrliche Erschließung zu gewährleisten, ist dem öffentlichen Verkehr sowie dem Nicht-Motorisierten-Verkehr (NMV) besondere Bedeutung beizumessen.	UST
	Stärkung des Umwelt-verbunds - Radverkehr	Planungen/Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs	An den Stadtbahn-Haltestellen und im Schnittpunkt attraktiver Fuß- und Radwege liegen die Versorgungseinrichtungen des Stadtteils.	UST
	Stärkung des Umwelt-verbunds - Fußverkehr	Planungen/Maßnahmen zur Stärkung des Fußgänger*innenverkehrs	An den Stadtbahn-Haltestellen und im Schnittpunkt attraktiver Fuß- und Radwege liegen die Versorgungseinrichtungen des Stadtteils.	UST
	Stärkung des Umwelt-verbunds - ÖPNV	Planungen/Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV	Um eine zeitgemäße verkehrliche Erschließung zu gewährleisten, ist dem öffentlichen Verkehr sowie dem Nicht-Motorisierten-Verkehr (NMV) besondere Bedeutung beizumessen.	UST

	Förderung Multimodalität	Planungen/Maßnahmen, die die Kombination verschiedener Verkehrsmittel miteinander vereinfachen	Das Modellquartier bietet insbesondere in seinem dichter zu besiedelnden Kerngebiet „Franklin-Mitte“ gute Voraussetzungen für den Aufbau integrierter Mobilitätsstationen ähnlich „Bremen*“, bei dem ÖPNV-Haltestelle, (E-)Car- und Bikesharing-Station und Radabstellanlagen zusammen und ermöglichen eine einfache inter- und multimodale Nutzung umweltfreundlicher Mobilität zusammenkommen	UST
	Autogerechte Planung	Planungen/Maßnahmen, die nicht zur Verringerung des Autoverkehrs beitragen	Die Stadt Mannheim geht nach aktuellem Stand der Planungen davon aus, dass im gesamten Planungs-gebiet Wohnraum für rd. 5.300 Menschen entsteht. Weiter wird angenommen, dass dadurch ein zusätz-liches KFZ-Verkehrsaufkommen von 10.580 PKW-Fahrten pro Tag generiert wird. Das Verkehrsaufkom-men verteilt sich voraussichtlich etwa hälftig auf die Gebietszufahrten Wasserwerkstraße sowie den Platz der Freundschaft / Birkenauer Straße.	UST
	Autoverkehr reduzieren	Planungen/Maßnahmen, die zur Verringerung des Autoverkehrs beitragen	Durch vielfältige und effiziente Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes im Bereich der inneren Erschließung kann eine deutlich geringerer Anteil des MIV am <u>Modal Split erreicht werden.</u>	UST
	Fehlender ÖPNV	Erwähnung von unzureichender ÖPNV-Erschließung	Eine innere Erschließung durch den ÖV besteht zur Zeit nicht.	UST
	Nähe zu ÖPNV	Erwähnung von guter ÖPNV-Erschließung	Doch bieten die Landschaftsnähe, die gute Anbindung an den ÖPNV und der teilweise umnutzungsfähige Gebäudebestand Anknüpfungspunkte für eine positive Entwicklung.	UST
	Elektromobilität	Planungen/Maßnahmen, die zur Elektrifizierung des Autoverkehrs beitragen	Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, dessen Anteil am Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) reduziert werden soll, bieten sich zudem Potenziale, mit geeigneten technischen Infrastrukturen und Organisationsprinzipien des ruhenden Verkehrs dafür zu sorgen, dass die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner optimale Voraussetzungen erhalten, um möglichst emissionsarme und klimaneutrale Fahrzeuge (z.B. Elektrofahrzeuge) zu nutzen.	UST
	Allgemein		Ziel ist die Schaffung eines Quartiers mit gestalterischen Alleinstellungsmerkmalen in räumlich-funktionaler Verflechtung mit der Nachbarschaft mit innovativen Ansätzen aus den Bereichen Ökologie, Mobilität und Energie.	UST
Öffentlicher Raum				

	Begegnungszone	Planungen/Maßnahmen zur Errichtung verkehrsberuhigter Bereiche wie Spielstraßen oder Begegnungszonen, in denen alle Verkehrsteilnehmer*innen den Straßenraum gleichberechtigt nutzen können	Erweitert man das Konzept der Quartiersgaragen um Begegnungszonen, haben die Bewohner des Quartiers die Möglichkeit, in einem verkehrsberuhigten Quartiersteil mit wenig Autoverkehr und damit sowohl weniger Lärm- als auch Feinstaubbelastung sowie erhöhter Verkehrssicherheit zu leben.	UST
	Parkraumbewirtschaftung	Planungen/Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum	Dazu gehört auch ein restriktiver Umgang mit KFZ-Parkflächen. Eine Zentralisierung von Stellplätzen kann dabei sinnvoll sein	UST
	Weniger Parkplätze	Planungen/Maßnahmen, die dazu führen, dass weniger Parkplätze im öffentlichen Raum entstehen oder die generell ein geringeres Parkplatzaufkommen beinhalten	Dazu gehört auch ein restriktiver Umgang mit KFZ-Parkflächen. Eine Zentralisierung von Stellplätzen kann dabei sinnvoll sein	UST
	Grünraum - Allgemein	Planungen/Maßnahmen, die den öffentlichen Grünraum betreffen und nicht explizit den Erhalt oder das Pflanzen von Bäumen beinhalten	Die Verbindung von gartenstädtischen Wohnqualitäten und urbanen Merkmalen kommt in einer städtebaulichen Figur zum Ausdruck, deren Quartiere durch Freiräume gegliedert sind und vielfältige Bezüge zur Landschaft aufweisen – nach außen zum Käfertaler Wald und zu den Ackerfluren, nach innen zu attraktiven Parkbändern.	UST
	Grünraum - Bäume erhalten	Planungen/Maßnahmen, die explizit den Erhalt von Bestandsbäumen betreffen	Dabei ist der Baumbestand möglichst umfänglich zu erhalten und eventuell sind Ersatzpflanzungen auf dem Gelände des Benjamin Franklin Village vorzunehmen	UST
	Grünraum - Bäume pflanzen	Planungen/Maßnahmen, die explizit die Pflanzung von Bäumen betreffen	Dabei ist der Baumbestand möglichst umfänglich zu erhalten und eventuell sind Ersatzpflanzungen auf dem Gelände des Benjamin Franklin Village vorzunehmen	UST
	Aufenthaltsqualität stärken	Planungen/Maßnahmen, die explizit das Stärken der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zum Ziel haben oder die diese im Allgemeinen zur Folge haben	Die hohen Freiraumqualitäten kommen nicht nur den neuen Nutzern zugute, sie stellen vielmehr auch eine Verknüpfung mit Käfertal und Vogelstang her.	UST
Bauliche Substanz				UST

	Abriss	Planungen/Maßnahmen zum Abriss des baulichen Bestands	Ob und in welcher Form der vorgesehene Rückbau des Bestandes um 50% oder anders vollzogen wird, ist v. a. auch von den Investoren beziehungsweise von der Fortschreibung des wohnungs-politischen Programms Wohn.Raum.Stadt abhängig <u>und muss in zukünftigen Verhandlungen geklärt werden.</u>	UST
	Erhalt von Bausubstanz	Planungen/Maßnahmen zum Erhalt vom baulicher Substanz	Der Erhalt des Bestands der übrigen Kasernengebäude der Mitte nicht am amerikanischen Erscheinungsbild gemessen wird, sondern an den Kriterien bzw. dem Leitbild einer weniger dicht bebauten, aber urbanen Siedlung mit großer typologischer Häuservielfalt.	UST
	Nachhaltiges Bauen - Allgemein	Planungen/Vorgaben/Erwähnung zu/von nachhaltigen Bauweisen	Ein oder mehrere Neubauobjekte im Einfamilienhausbereich werden als „Smart Energy Home“ gebaut. Das Konzept ist als „All-Inclusive-Energielösung“ zu verstehen. Die Gebäude zeichnen sich durch Passivhaus- oder Null- bzw. Plusenergiestandard aus und sollen als Demonstrationsobjekt für hohe Energiestandards, nachhaltige Materialien, Smart Home-Lösungen für Bewohner, Integration von Elektromobilität einschließlich Ladestation und Nutzung von Solarenergie und innovativer neuer Wärmeversorgungs-lösungen dienen.	UST
	Nachhaltiges Bauen - Nachhaltige Rohstoffe	Planungen/Vogaben zur Nutzung nachhaltiger Rohstoffe	Ein oder mehrere Neubauobjekte im Einfamilienhausbereich werden als „Smart Energy Home“ gebaut. Das Konzept ist als „All-Inclusive-Energielösung“ zu verstehen. Die Gebäude zeichnen sich durch Passivhaus- oder Null- bzw. Plusenergiestandard aus und sollen als Demonstrationsobjekt für hohe Energiestandards, nachhaltige Materialien, Smart Home-Lösungen für Bewohner, Integration von Elektromobilität einschließlich Ladestation und Nutzung von Solarenergie und innovativer neuer Wärmeversorgungs-lösungen dienen.	UST
	Nachhaltiges Bauen - Recycling	Planungen/Vorgaben zur Nutzung von Baustoffen, die recyclet werden können	Baustoffe und Konstruktionsarten sollten auf ihre Wiederverwertbarkeit und Recyclingmöglichkeiten untersucht und bewertet werden.	induktiv

Anhang 3 – Interviewleitfaden

Interviewleitfaden Turley

1. Wohnprojekte als konkrete Utopien

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
13ha Freiheit: Euer Name <i>13ha Freiheit</i> lässt erahnen, was ihr euch bei eurer Gründung für einen Anspruch an Turley hattet. Wurde dieser erfüllt? SWK und umBAU: Wie habt ihr euch Turley zu Beginn des Konversionsprozesses vorgestellt und was ist davon Realität geworden?	<ul style="list-style-type: none"> ○ 13ha Freiheit als konkrete Utopie 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ist diese Utopie auch über die Grundstücksgrenze hinweg spürbar? ○ Im Weißbuch wurdet ihr als Beispiel aufgeführt, um Turley bunter zu machen – wie siehst Du das? ○ Was würdest Du gerne am Quartier verändern? ○ Wären größere bzw. mehr Wohnprojekte möglich gewesen?

2. Runder Tisch gemeinschaftliches Wohnen und Planungsphase

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Wie bewertest Du die Arbeit des Runden Tisches rückblickend, was hat er erreicht?	<ul style="list-style-type: none"> ○ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Habt ihr euch von Stadtplanung und MWSP bei den Diskussionsrunden ernst genommen gefühlt? Erst mit Gründung des Runden Tisches oder auch schon davor? ○ Gab es Forderungen, die ihr trotz gebündelter Kräfte nicht durchsetzen konntet? ○ Wieso existiert der Runde Tisch nicht mehr? ○ Hat sich die Kommunikation mit Stadtplanung/MWSP seit dem Ende des Runden Tisches wieder verändert? ○ Besteht weiterhin ein Austausch mit anderen Wohnprojekten? ○ Habt ihr auch nach der Auflösung des Runden Tisches versucht, Interessen zu bündeln und etwas im Quartier zu verändern? ○ Wie genau kam es zur Abänderung des Verkehrskonzepts? ○ Ihr hattet Konzeptvergabeverfahren gefordert – auf Spinelli kamen diese nun zum Einsatz. Hattet ihr einen Anteil am Beschluss des Gemeinderates? ○ Verfolgst Du den weiteren Verlauf des Konversionsprozesses? Gibt es etwas, was sich Deiner Meinung nach im Lauf der Zeit verändert hat?

3. Bebauungsplan, Leben im Wohnprojekt und im Quartier

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Würdest Du die Planungen auf Turley als zukunftsweisend oder modellhaft bezeichnen? Wenn ja: warum und was genau? Wenn nein: woran fehlt es?	<ul style="list-style-type: none"> ○ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gibt es, Deiner Meinung nach, richtungsweisende Planungen im Quartier, die darauf abzielen das Verhalten der Bewohner*innen auf eine nachhaltige Art und Weise zu verändern? ○ Gibt es nur auf euren privaten Stellplätzen Car-Sharing Parkplätze? ○ Was passiert mit dem Casino? ○ Wie wird der ehemalige Appellplatz im Quartier angenommen? Wie sind Deine Erwartungen an den neuen Park? ○ Ist Turley ein lebendiges Quartier? Interagiert ihr mit den anderen Nachbar*innen? ○ Kommt die Tiefgarage, ist Turley autofreundlich?

Interviewleitfaden Franklin

1. Wohnprojekte als konkrete Utopien

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Worin liegt Franklins größtes Potenzial und was könnt ihr dazu beitragen?	○	<ul style="list-style-type: none">○ Was erhoffst Du Dir vom Leben auf Franklin?○ Könnten noch weitere Wohnprojekte auf Franklin verwirklicht werden?

2. Runder Tisch gemeinschaftliches Wohnen und Planungsphase

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Wie bewertest Du die Arbeit des Runden Tisches rückblickend, was hat er erreicht?	○	<ul style="list-style-type: none">○ Damals wurde Wohnraum für 200 Menschen in Wohnprojekten gefordert. Warum gibt es nur ein Projekt?○ Inwiefern habt ihr von den bereits bestehenden Wohnprojekten profitieren können?○ Wie unterschied sich der Planungsprozess für Franklin mit dem für Turley?○ Habt ihr bei der Planung Unterstützung von Stadt/MWSP erfahren? Gab es Probleme mit den Akteur*innen?○ Was habt ihr euch als Teil des Wohnpolitischen Netzwerks zum Ziel gesetzt?

3. Rahmenplan und Wohnprojekt

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Wurde die Chance zur Entwicklung Franklins genutzt?	○	<ul style="list-style-type: none">○ Wie bewertest Du ÖPNV- und Verkehrskonzept?○ Glaubst Du, dass eine soziale Durchmischung gegeben sein wird?○ Glaubst Du auf Franklin ist ein autofreies Leben möglich?○ Gab es die Möglichkeit einer Erbpacht?○ Konntet ihr den Stellplatzschlüssel verhandeln?○ Auf eurer Website werden Tiefgaragen erwähnt. Was ist mit den Quartiersgaragen?○ Werdet ihr den geforderten Passivhausstandard übertreffen?

Interviewleitfaden Spinelli

1. Planungsphase und Rahmenplan

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Mir wurde von der Projektgruppe Konversion berichtet, dass bei der Erstellung des Rahmenplans eng mit euch zusammengearbeitet wurde. Wie habt ihr das wahrgenommen?	○	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie verlief die Kommunikation mit der Stadt/MWSP? ○ Hat sich die Stadt aktiv um euch bemüht? ○ Wie wurde mit euren Anregungen umgegangen? ○ Was habt ihr genau gefordert? ○ Wurden einzelne Konzepte (z.B. Verkehr) im Detail besprochen? ○ Inwiefern habt ihr von den bereits existierenden Wohnprojekten profitiert? ○ Gab es etwas Vergleichbares wie den RT für die Planungen für Spinelli? ○ Weisst Du, warum es auf Spinelli kein MHS-Projekt geben wird? ○ Was hat sich Deiner Wahrnehmung nach im Laufe des Konversionsprozesses verändert? ○ Wie bewertest Du das Konzept der Quartiersgaragen? ○ Seid ihr über die Konzeptvergabe an das Grundstück gekommen? Was war dafür ausschlaggebend? ○ War der Stellplatzschlüssel verhandelbar?

2. Wohnprojekte als konkrete Utopien

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Was erhofft ihr euch vom zukünftigen Quartier und wollt ihr dieses mitgestalten?	○	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wo siehst Du mögliche Knackpunkte? ○ Was erhoffst Du Dir vom Leben auf Franklin? ○ Könnten noch weitere Wohnprojekte auf Franklin verwirklicht werden? ○ Wie definiert ihr bezahlbaren Wohnraum? Schafft ihr solchen?

Interviewleitfaden Regime-Ebene

1. Konversionsprozess

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Welche Lernprozesse hat die Stadt/MWSP im Zuge des fortschreitenden Konversionsprozesses durchlaufen und welche Rolle haben die Wohnprojekte dabei gespielt?	○	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie haben Sie die Diskussionen um das Verkehrskonzept für Turley in Erinnerung? ○ Was sind die Lehren aus dem „Experimentierfeld für neue Formen des Zusammenlebens“? ○ Wie waren die Reaktionen in der Stadt, als sich die ersten Wohnprojekte gemeldet haben? War das Konzept bekannt? ○ Wie bewerten Sie die Rolle des Runden Tisches im Konversionsprozess? ○ Welchen Anteil hatte der Runde Tisch an der Einführung des Konzeptvergabeverfahrens auf Spinelli? ○ Was wird die Stadt in Zukunft unternehmen, um Wohnprojekte zu unterstützen? ○ Was verspricht sich die Stadt von der Unterstützung gemeinschaftlicher Wohnprojekte? ○ Was sind die Ziele des neuen Netzwerkaustauschs? ○ Ist eine Stärkere Einbeziehung der Wohnprojekte bspw. hinsichtlich der Konzeptvergabe denkbar? ○ Unterscheidet die Stadt zwischen Wohnprojekten und Baugruppen?

2. Turley

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Hatte die Stadt zu Beginn des Konversionsprozesses den Anspruch, die zukünftigen Bewohner*innen zu einer nachhaltigen Lebensweise zu animieren und Verhaltensänderungen durch Planungen zu befördern?	○	<ul style="list-style-type: none"> ○ Warum ist die Planung für Turley im Vergleich zu Franklin (autoarm, perspektivisch autofrei) und Spinelli (rückbaubare Quartiersgaragen) wenig progressiv? ○ Wird die Tiefgarage unter dem ehemaligen Appellplatz noch gebaut werden? ○ Warum gibt es weder Urban Gardening noch Carsharing auf Turley? ○ Ist Turley ein lebendiger, durchmischter Stadtteil? Wenn nein: Was fehlt dafür? ○ Warum wurden Initiativen von WP zur Belebung wieder rückgängig gemacht bzw. verhindert (Bank, Baumscheiben)? ○ Gab es einen Bruch in der Kommunikation mit den Wohnprojekten? Warum existiert der Runde Tisch nicht mehr?

3. Franklin

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Ist der auf Franklin überwiegend angebotene, gehobene Wohnraum mitverantwortlich für die steigenden Mietpreise in Mannheim?	○	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie viel Bauland hat die Stadt veräußert? ○ Was spricht gegen das Erbbaumodell? ○ Weshalb gibt es bei einer so großen Fläche nur ein Wohnprojekt, wenn alle drei auf dem „Experimentierfeld“ Turley erfolgreich realisiert wurden?

4. Spinelli

Leitfrage	Theoriebezug	Ggf. Konkrete Nachfragen
Inwiefern wurden die Wohnprojekte in die Entwicklung des Rahmenplans miteingebunden?	○	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wo siehst Du mögliche Knackpunkte? ○ Was erhoffst Du Dir vom Leben auf Franklin? ○ Könnten noch weitere Wohnprojekte auf Franklin verwirklicht werden? ○ Wie definiert ihr bezahlbaren Wohnraum? Schafft ihr solchen? ○ Warum gibt es soetwas wie den Runden Tisch nicht für Spinelli?

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Wie kam es zu dem Paradigmenwechsel (Tiefgaragen - rückbaubare Quartiersgaragen; Reaktion auf Umweltbewusstsein der Bürger*innen – bewusste Steuerung durch Planung)?
--	--	---

Anhang 4 – 12 Punkte Programm der Stadt Mannheim

VIII. Beschlussvorschlag: Punkte-Programm zum Wohnen

I. Erlangung von Grundstücken

1. Aktivierung (nicht militärischer) städtischer Konversionsflächen

Nicht mehr benötigte oder nicht mehr genutzte, bebaute Flächen im Eigentum der Stadt (Schulstandorte, Sportanlagen, etc.) werden für den Wohnungsbau mobilisiert.

2. Umnutzung untergenutzter Gewerbeflächen

An den Übergängen zu Wohngebieten werden die Randbereiche von Misch- und Gewerbegebieten hinsichtlich ihrer Eignung für den Wohnungsbau geprüft. Davon unberührt bleiben funktional intakte Misch- und Gewerbeflächen, in denen weiterhin baurechtlicher Schutzbedarf für gewerbliche Betriebe und deren Nutzung besteht.

3. Aktivierung städtischer Brachflächen

Die im Wohnbaulandkataster identifizierten, unbebauten städtischen Flächen werden geprüft und bei Eignung in eine entsprechende Entwicklung geführt.

4. Aktivierung privater Baulücken unter Einbeziehung des BDA und der Architektenkammer

In Zusammenarbeit mit dem Bund Deutscher Architekten und der Architektenkammer Mannheim sollen die bereits im Wohnbaulandkataster identifizierten Flächen ergänzt und exemplarisch Planungen zum Wohnen erarbeitet werden.

5. Nachverdichtung und Ersatzneubau

Über Nachverdichtung und partiellen Ersatzneubau (insbesondere in stark aufgelockerten Quartieren der 1950 und 1960er Jahre), wird die Angebotsvielfalt erweitert und zusätzliche Angebote im preisgünstigen Segment geschaffen.

6. Rolle der GBG als strategisches Instrument der Stadtentwicklung

Die GBG wird weiterhin breite Schichten mit Wohnraum versorgen und durch ein gemischtes Wohnungsangebot, sowohl auf den Konversionen als auch in den Stadtteilen, sozialer Segregation vorbeugen. Neben dem Erhalt günstigen Wohnraums gehört dazu auch der Wohnungsneubau. Neben dem Neubau wertiger und quartiersprägender Wohnungen ist insbesondere die Bautätigkeit im preisgünstigen Segment zu intensivieren. Durch den Ankauf von Immobilien in Stadtteilen mit stark positiver Mietenentwicklung soll der Mannheimer Mietwohnungsmarkt zusätzlich stabilisiert werden.

II. Konditionen der Flächenüberlassung

7. Quotenmodell für preisgünstigen Wohnungsbau

Beim Verkauf städtischer Grundstücke und bei der Schaffung von Baurecht im gesamten Stadtgebiet wird für Wohnungsneubauvorhaben ab einer Größe von 10 WE, ein verpflichtender Anteil von mindestens 25% preisgünstigen Mietwohnraums über städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB festgesetzt. Die Verwaltung wird hierzu einen Vorschlag erarbeiten.

8. Verbilligte Vergabe von Wohnbaugrundstücken für preiswerten Wohnbau

Zum Zweck preisgünstigen Wohnungsbaus werden städtische Grundstücke verbilligt abgegeben. Dazu wäre gemäß Gemeindeordnung eine allgemeine Richtlinie über die verbilligte Abgabe von Grundstücken zu erarbeiten und zum Beschluss vorzulegen. Die Verwaltung wird hierzu ein Konzept zur verbilligten Vergabe städtischer Grundstücke erarbeiten.

9. Vergabe nach Konzeptqualität

Erfolgt keine Verbilligung, werden städtische Grundstücke nach dem aktuellen Bodenwert vergeben, nicht nach Maximalgebot. Entscheidend ist in erster Linie nicht der Preis, sondern die Konzeptqualität, u.a. Menge und Qualität preisgünstigen Wohnraums.

10. Gewährung von Erbbaurechten

Die Stadt Mannheim gewährt zum Zweck preisgünstigen Wohnungsbaus auf Teilflächen Erbbaurechte zum vollen Erbbauzins. Über einen schuldrechtlichen Vertrag wird dem Erbbaunehmer der Erbbauzins für eine bestimmte Zeit erlassen. So kann die Stadt diese Grundstücke über einen längeren Zeitraum strategisch für ihre städtebaulichen/ wohnungspolitischen Ziele vorhalten und Einfluss auf die Bodenpreisentwicklung nehmen. Von dieser faktischen Reduzierung der Einstiegskosten (Eigenanteil) profitieren in erster Linie gemeinschaftliche Wohnprojekte und kleinere Wohnungsmarkt-Akteure (z.B. Genossenschaften). Die Verwaltung wird hierzu einen Vorschlag erarbeiten.

11. Einsatz von Städtebaufördermitteln

Im Rahmen von Sanierungsgebieten werden kommunale Mittel, komplementär zu den Städtebaufördermitteln von Bund und Land, zur Modernisierung und Erhalt preisgünstiger Wohnungen systematisch eingesetzt.

12. Förderung Gemeinschaftlicher Wohnprojekte

Über die Koordinierungsstelle für Gemeinschaftliche Wohnprojekte und das zugehörige kommunale Förderprogramm erhalten gemeinschaftliche Wohnprojekte eine Prozessbegleitung und finanzielle Förderung.

Anhang 5 – Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit eidesstattlich, dass ich die vorliegende schriftliche Arbeit selbstständig angefertigt, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und alle aus ungedruckten Quellen, gedruckter Literatur oder aus dem Internet im Wortlaut oder im wesentlichen Inhalt übernommenen Formulierungen und Konzepte gemäß den Richtlinien wissenschaftlicher Arbeit zitiert, durch Fußnoten gekennzeichnet bzw. mit genauer Quellenangabe kenntlich gemacht habe.

Darüber hinaus versichere ich, dass ich dieses Masterarbeitsthema zuvor weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe und dass diese Arbeit mit der von der Begutachterin beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, am 21.07.2022

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'D' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.