MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Kongress für
IQ Innovative Quartiersentwicklung

Urbane Transformation & Governance im Quartier als neue Zukunftsaufgabe

BEISPIELE AUS FORSCHUNG UND PRAXIS

Stephan A Jansen Prof Dr
UdK Berlin & Geschäftsführer BICICLI Holding GmbH & MOND

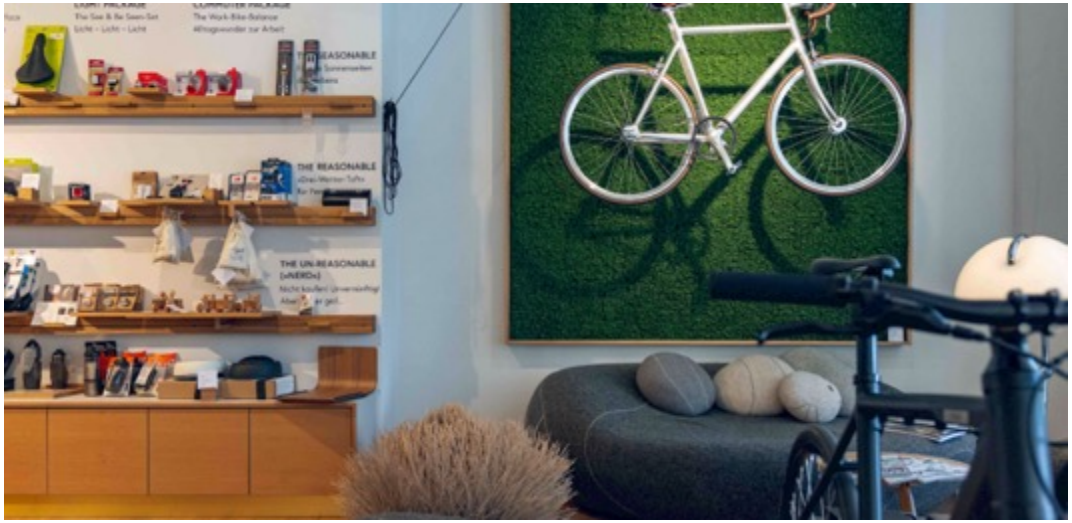
Alexander von Humboldt
INSTITUTE FOR INTERNET
AND SOCIETY

Universität der Künste Berlin

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

BICICLI
CYCLING
SOLUTIONS

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS
MOBILITÄTSBERATUNG FÜR WOHNEN, ARBEITEN UND LEBEN.
ANGEBOTE IN ALLEN MOND-PHASEN:
RAUM-FAHRT VON BERATUNG BIS WARTUNG
ANALYSE
KONZEPTION
UMSETZUNG
Mobilitäts-Bedarfs-Analysen
Mobilitäts-strategie
Mobilitäts-Konzept-Umsetzung
Infrastruktur-Bedarfs-Analysen
Mobilitäts-Konzept & Architektur
Rad-/Makro-Mobilität & Wartung
KOMMUNIKATION
Vorträge & Impulse
Interne & externe Workshops
Kommuni-kation & Marketing
Auswahl Kunden:
BAUWENS
BIM
Gewobag
p w r development
Berlin Hyp
FBB
Quantum
Sparda-Bank
www.mond.org
beratung@mond.org
+49 (0) 30 863 99 609
Future Mobility Summit 2020
INNOVATIONSPREIS DES HANDELS 2020



MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Stephan Jansen, Martha Wanat

Bewegt Euch. Selber!

Wie wir unsere Mobilität für gesunde und klimaneutrale Städte neu erfinden können

Weitere Informationen unter: **www.hanser-fachbuch.de** HANSER

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Road Map

MIT HELM & STÜTZRÄDERN

- Kurze Ideengeschichte der »Stadt
- Urbane Klimaneutralität
- Urbane Digitalität
- Urbane Gesundheit
- Urbane Immobilität
- Urbane Mobilität
- Governance-Modi der Urbanen Innovation
- Abschließende Thesen

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Kollektive Intelligenz & Verblödung

AUSGANGSTHESE

1971 (24)

»Kollektive Probleme

- ob Klimawandel, Kriege, globale Krankheiten oder intransparente Künstliche Intelligenz-Monopole –

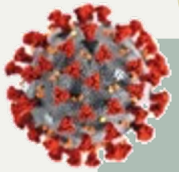
stossen *nicht* auf einen kollektiven Akteur.«

Institutionelle Designs des 20. Jahrhunderts greifen im 21. Jahrhundert nicht mehr! Nationalismus, Globalisierung, Individualismus. Ausschwärmen für neue Designs! Urbane Designs!

Sehr kurze »Ideengeschichte« zum langen Trend »Stadt«

»Historische Kompetenz der Stadt«: Transformationslabore

Machbare Mikrokosmen
in widersprüchlichen Makrostrukturen
→ Neue Governance-Modelle:
Regulierung von oben &
Urbanismus von unten.



»Negative Externalitäten«

Umwelt, Gesundheit, Infrastruktur
»Tragödie der Allmende«: *public bads*
Seit 14. Jahrhundert: *public goods*

»Wachstum der Städte«

Metropolis: Griechische Mutterstadt für regionale Nachbarstädte
1750: London, Paris, Neapel, Amsterdam: 200-700.000 Einwohner.
1850: London 2,3 Mio., Paris 1,3 Mio.
1950: London 8,9 Mio., Paris: 5,9. Berlin verachtfacht in 100 Jahren.*
Frühere Zentren: Rom, Babylon, Alexandria & Byzanz
Heute: New York, Peking, Tokyo & Perlfluss Delta (50 Mio.)
UN: → 54% der Menschheit lebt in Städten → 2050: 66,4%.

»Entstehung der Stadt«

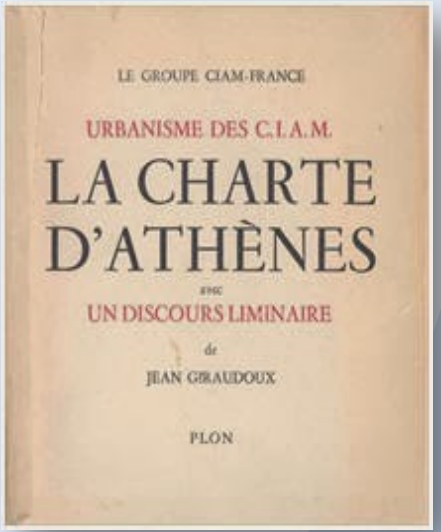
(1) *Primäre Gründe:* Nahrung, Logistik & Sicherheit
(2) *Sekundäre Gründe:* Zeremonielle Zentren von Macht, Ritualen, Symbolen

Eigene Darstellung mit Bezug auf Chandler/Fox 1974, p. 322-328, 337-339, p. 8

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Von Athen über Leipzig

ARCHITEKTEN- UND MINISTER*INNEN-IDEEN



IV. Kongress der *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* *(CIAM, Internationale Kongresse für neues Bauen)* 1933 in Athen

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

1. Trend: Klimaneutralität der Städte

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

»Laboratories of Transformation«

C40 & HIII

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

»Städte als Experimentier-Zentren«
EUROPAS KLIMANEUTRALE STÄDTE 2030

- Weltweite Urbanisierung: 66 Prozent in städtischen Gebieten.
- Europas Urbanisierung: 84 Prozent.

- EU Green Deal: bis 2050 klimaneutral –
  bis 2030 100 klimaneutrale Städte als
  »Experimentier- und Innovationszentren«.

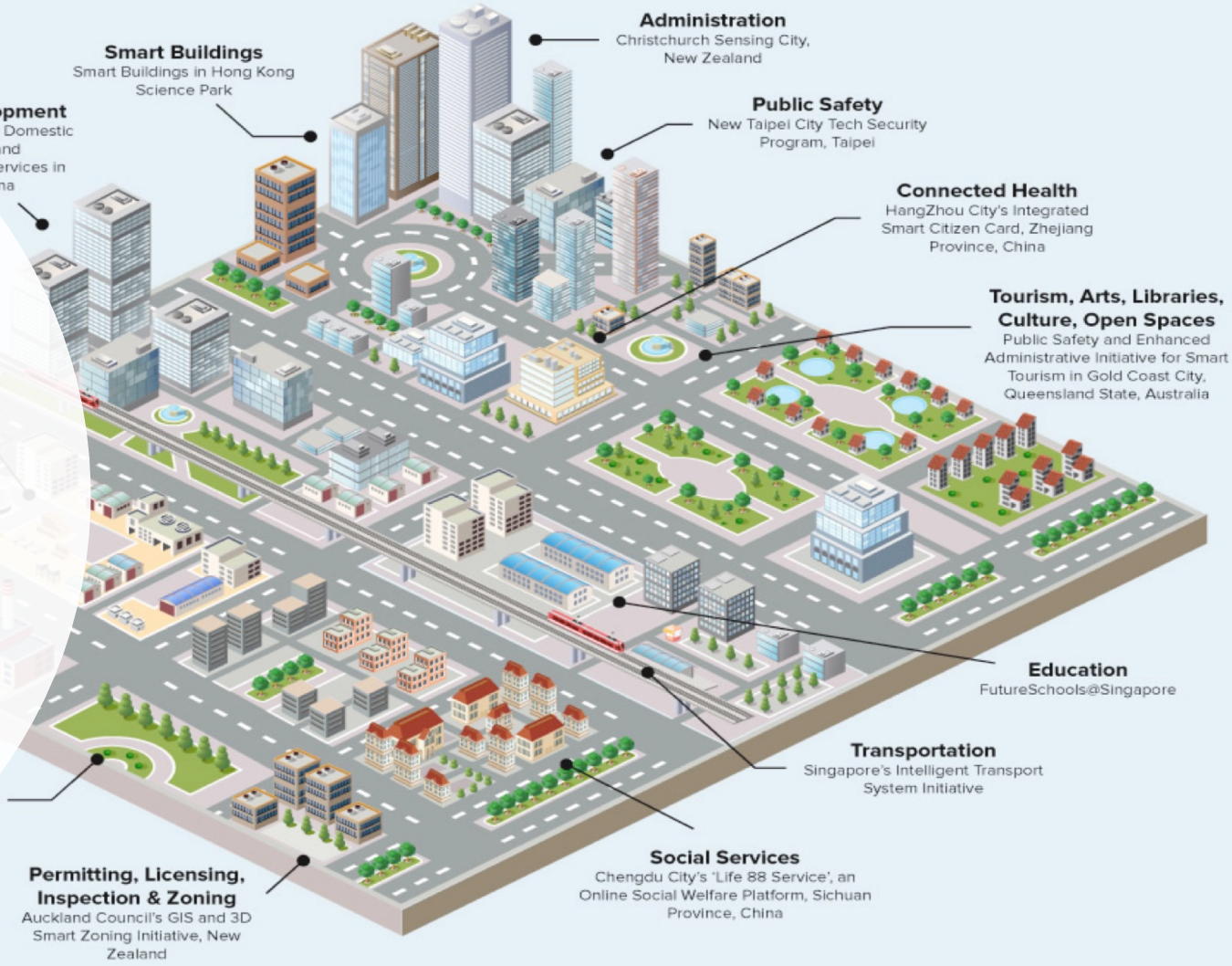
- Auswahl der Städte bis 2025
- Finanzierung über »Horizon Europe«: 80,9 Milliarden Euro
  Forschungs- & Innovationsprogramm für 2021 bis 2027.

Fit4 URBAN MISSION
Kick Off
Systemische Transformation
Finanzierung
Klare Ziele
Städte + Quartiere
Co-Creation
Zeit
Portfolio
Zwischen den Welten
Ein guter Plan!
GESAMTE STADT
Community building
100 CNG Vorteilen
BEGEISTERUNG
Climate Assembly
Climate Agreements
Austausch
Stakeholder ins Boot
Verbindung
Orientierung
Mobilisierte Zivilgesellschaft
Lebens-qualität
Realistische + Positive ERZÄHLUNG
Pilotprojekt Quartier
Verknüpfung ULTIMOB + Sbg.mobil.2025
Smart City Masterplan 2025
REK neu
CO2-Budget
Innovation durch Kooperation
Neue Prozesse
GESAMT-STRATEGIE
MOBILITÄT + VERKEHR
DORNBIRN
INNSBRUCK
SALZBURG
LINZ
ST.PÖLTEN
WIEN
GRAZ
VILLACH
KLAGENFURT
Ziele und Visionen mit Beteiligungsprozess
2 Quartiere im Fokus
KING
FINANZIERUNG FÖRDERUNG
SDGs
Verbindung mit
Stadt-quartier
Smart City Klagenfurt
2030 Klimaneutral
Ressourcen!
Fit für größere Projekte
Positive Beispiele
KOMMUNI-KATION NEU
DATEN-GRUNDLAGE
Ausbau Fern- und Abwärme
Pilotstadt für energieautonomes Vbg.
KICK OFF
AUSBAU FÖRDER-ANGEBOTE
10
25
50
BERATUNG
WORKSHOPS
INFOS
KONSULTATION
MITEINANDER LERNEN
ABSCHLUSS VERANST.
© 2021 Robert Six | www.ROBERTSIX.com

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

2. Trend: Digitalisierung der Städte

BIM/Twins/Meta



SIDEWALK LABS

The Architect's Newspaper

On By The Quayside

The second time's the charm for Toronto's Quayside, as Adjaye, Henning Larsen, and Alison Brooks Architects sign on

Full aerial view of Toronto's redeveloped Quayside site. (Courtesy Waterfront Toronto)

Just a little under two years after Alphabet subsidiary Sidewalk Labs pulled the plug on its contentious "smart city" redevelopment scheme for a 12-acre swath of disused land abutting Lake Ontario, Waterfront Toronto has revealed a new development team to helm Quayside, an ambitious revitalization project initiated in 2017.

Firms are hiring.

New technology can help, but people can't afford to wait for digital advances to transform the urban environment.

What's really METAVERSE

WEARABLE DEVICES

DIGITAL AVATAR

MIX REALITY

VIRTUAL REALITY

AUG

VIRTUAL ECONOMY

BIZIN

INDONESIA INTERNATIONAL FOOD & TRAVEL CULTURE TECH

Seoul Became The First Metaverse City in The World

The city government of Seoul, South Korea, announced that it will offer a new public service concept online by building a metaverse city. What will the city look like?

by Agung Kerta — 4 months ago in INTERNATIONAL Reading Time: 2 mins read

오세훈 시장

Share on Facebook

Share on Twitter

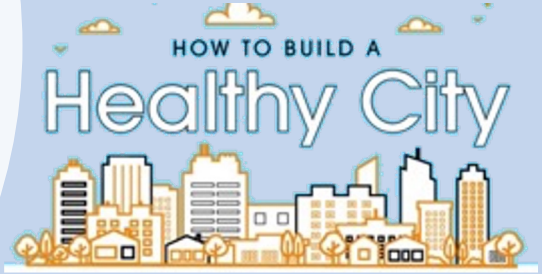
Share on Whatsapp

Share on Telegram

Bizin – The city government of Seoul, South Korea, announced that it will offer a new public service concept online by building a metaverse city. According to The Washington Post, the Mayor of Seoul, Oh Se Hoon, held a virtual conference in the form of an avatar and said his statement in October 2021.

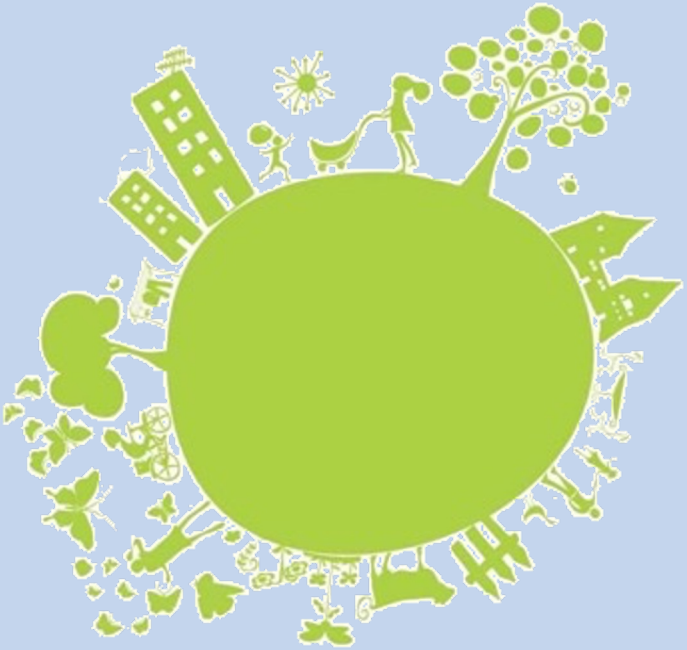
MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

3. Trend: Gesundheit von & durch Städte



Gesunde Städte-Netzwerk
der Bundesrepublik Deutschland

20 Jahre Partnerschaft für Gesundheit

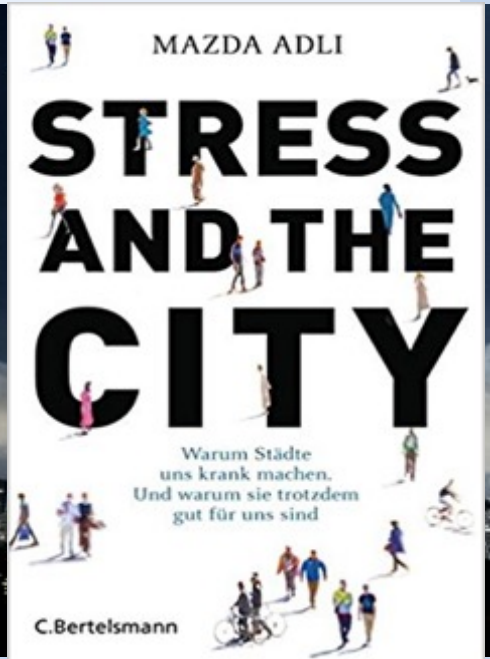


NETZWERK GESUNDE STÄDTE
ÖSTERREICHS GESUNDHEIT FÜR ALLE

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Trend 3: Städtische & Betriebliche Gesundheit

GLÜCKSFORSCHUNG & NEUROURBANISTIK DER URBANER MOBILITÄT



MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Bewegende Gesundheit

STUDIE ZUR GESUNDHEIT VON 300.000 PENDLER*INNEN NACH VERKEHRSMITTEL (1991-2016, England und Wales, Cambridge University & Imperial College London*)

WERTE RADELNDE PENDLER IM VERGLEICH ZU AUTOFAHRENDEN

Frühsterblichkeitsrate	minus 20%
Krankheitsrisiken (Herzkranzgefäße, Diabetes, Adipositas, Herzinfarkt, Schlaganfall)	minus 24%
Krankenfehltage	minus 25%
Krebserkrankungen	minus 16%

+ Radfahren ist die gesündeste Form des Pendelns (vor dem Fußverkehr)

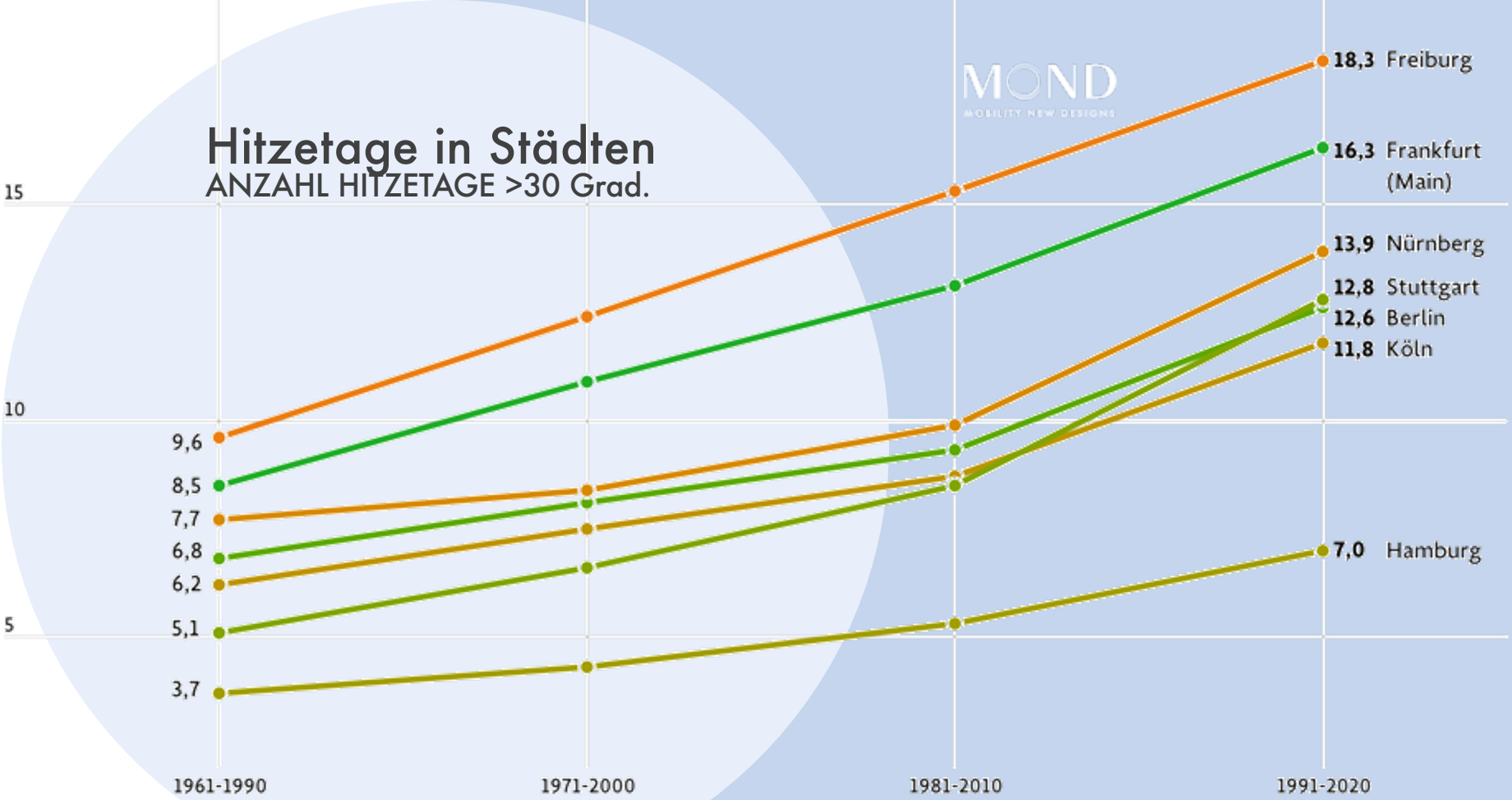
+ Steigerung Konzentrationsfähigkeit & Wohlbefinden

+ Starke Effekte bei »Bewegungsvermeidern« mit E-Bikes

* Original-Studie Mai 2020: https://www.thelancet.com/pdfs/journals/lanplh/PIIS2542-5196(20)30079-6.pdf

Hitzetage in Städten

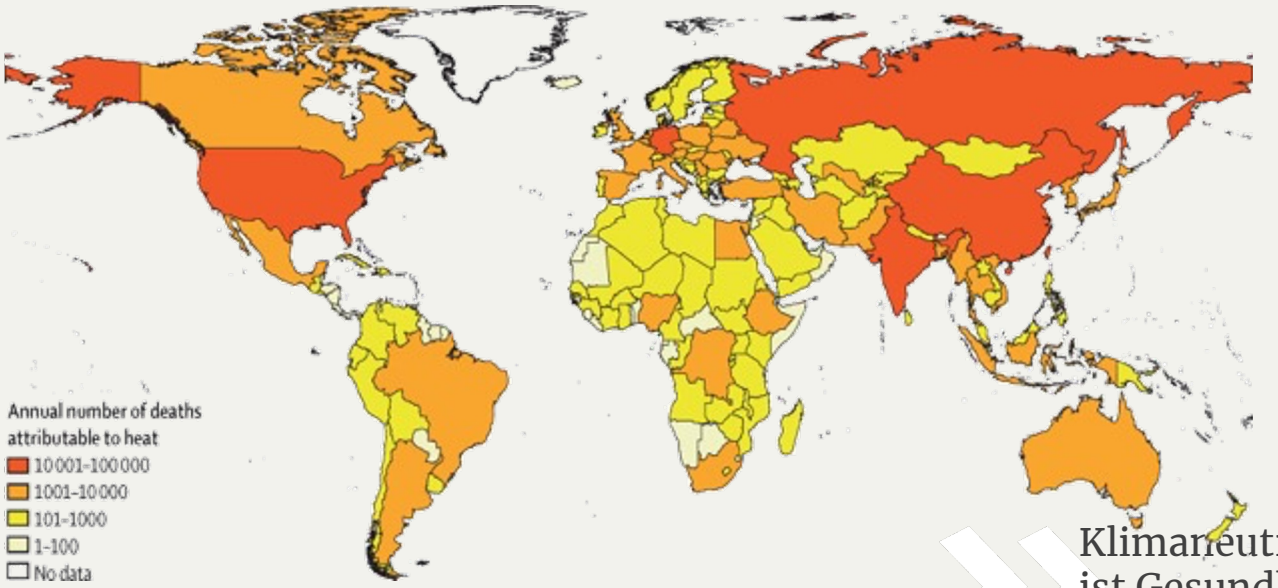
ANZAHL HITZETAGE >30 Grad.



*) Tage mit Tagesmaximum der Temperatur >= 30 Grad Celsius / Grafik: omer. / Quelle: DWD

Klimawandel und Gesundheit

VORZEITIGE HITZETOTE: STADT- UND VERKEHRSPLANUNG GEFORDERT.



Klimaneutralität ist Gesundheit.

Quelle: https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)32290-X/fulltext
"Lancet Countdown on Health and Climate Change 2020" (120 internationale Forscher, WHO und Weltbank.

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Luftverschmutzung & COVID19
FEINSTAUB UNTERSTÜTZT INDIREKT MORTALITÄT

Harvard University, 2020
„Die Resultate deuten darauf hin,
dass Langzeit-Exposition mit
Luftschadstoffen die Anfälligkeit
für die schwersten Covid-19-Folgen erhöht.“
Lombardei, New York, Paris etc.

»Burden of Disease Study«
der Fachzeitschrift *The Lancet*

Weltweit: 4,2 Millionen vorzeitige Todesfällen p.a.

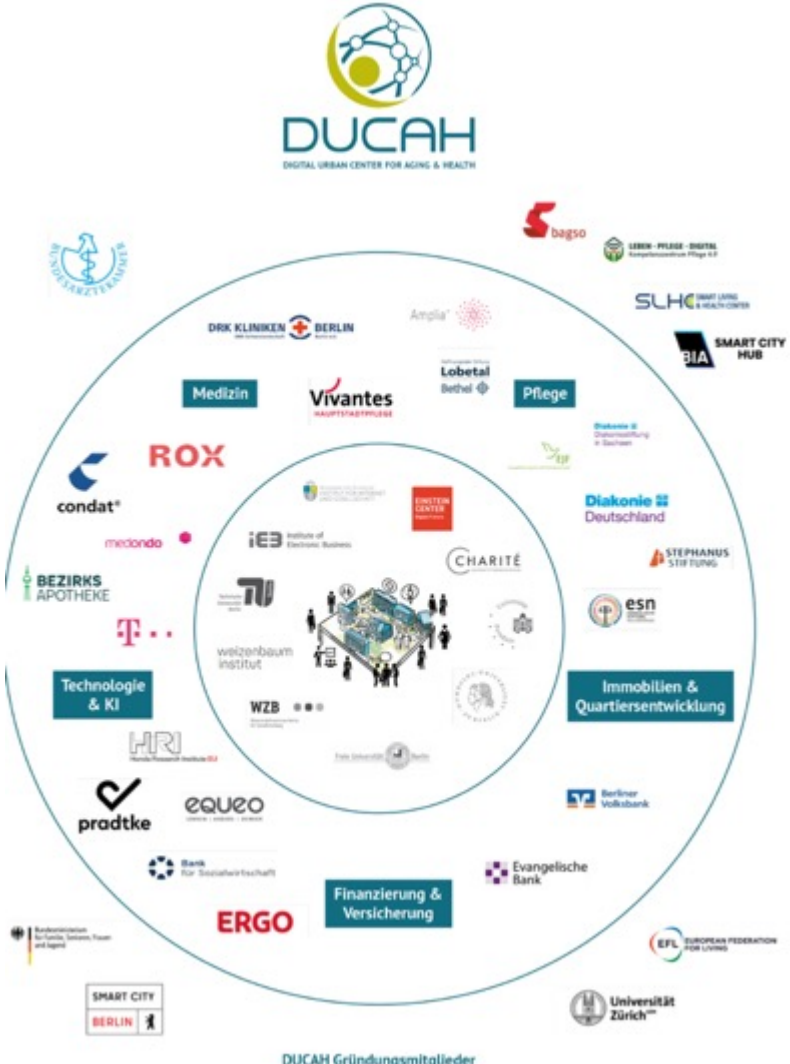
In EU: 630.000 vorzeitige Todesfälle p.a.

Xiao W and Rachel C N et al. (2020) Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States, https://projects.iq.harvard.edu/files/covid-pm/files/pm_and_covid_mortality.pdf (21.08.2020)

Vgl. Studien und Erhebungen unter https://www.thelancet.com/gbd (21.08.2020)

ETHIK
DATEN SCHUTZ
KUNDEN ZENTRIERUNG
FORSCHUNGS ERGEBNISSE
SENIOR PROFESSUR
JUNIOR PROFESSUR
STIFTUNGS PROFESSUR
SELBSTBESTIMMTES WOHNEN
CHANGE HUB
DIGITAL URBAN CENTER FOR AGING & HEALTH (DUCAH)
NACHHALTIGKEIT
ORGANISATIONEN

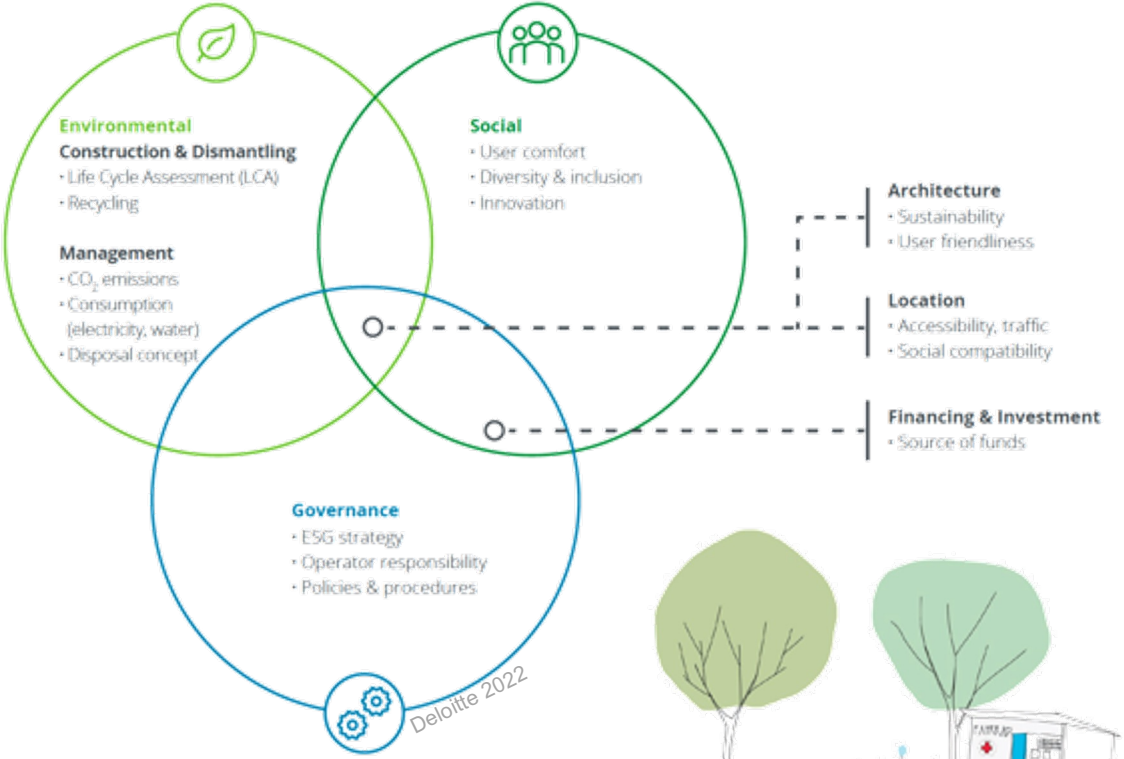
DUCAH
DIGITAL URBAN CENTER FOR AGING & HEALTH
Quartiers-Plattform
DUCAH Health Accelerator
Mensch-Zentrierung
Concierge-Service
Politik-Empfehlungen
Daten & Datensicherheit
Refinanzierung & Finanzierungsmodelle
360 Grad Digitale Kompetenzen
Soziale & Digitale Innovationen
Lernquartiere
DUCAH Forum
DUCAH Forum


DUCAH
DIGITAL URBAN CENTER FOR AGING & HEALTH
Medizin
Pflege
Technologie & KI
Immobilien & Quartiersentwicklung
Finanzierung & Versicherung
DRK KLINIKEN BERLIN
Vivantes
Lobetal
ROX
condat
medondo
BEZIRKS APOTHEKE
Diakonie Deutschland
CHARITÉ
weizenbaum institut
WZB
pradtke
equeo
ERGO
Evangelische Bank
Berliner Volksbank
SMART CITY HUB
SMART CITY BERLIN
Universität Zürich
DUCAH Gründungsmitglieder

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

4. Trend: Moralisierung der Immobilien

ESG & CSRD
REAL ESTATE



Lösungsproblem: Green-Gentrification?

Soziale Taxonomie in der Wohnungs-wirtschaft

Dilemma Nachverdichtung

WOHNUNGSBAU & VERKEHRSSTAU

„Innerstädtisches Bau-Potenziale“: 2,3 - 2,7 Millionen Wohnungen*

- *560.000 Wohnungen:* Aufstockung von Büro- und Verwaltungsgebäuden.
- *400.000 Wohnungen:* Flächen auf Discounter.
- *1,5 Millionen Wohnungen:* auf Dächern von Gebäuden privater Eigentümer.

ABER: Keine Parkräume

- Mobility Hubs für Mieter
- Sharing-Zugänge stationsbasiert gemanaged

Hamburg	2.340	Einw./km²
Köln	2.630	Einw./km²
Frankfurt am Main	2.960	Einw./km²
Berlin	4.060	Einw./km²
München	4.670	Einw./km²
Basel	6.400	Einw./km²
Kopenhagen	7.140	Einw./km²
Wien (Innere Stadt)	8.465	Einw./km²
Genf	11.730	Einw./km²
London City	12.600	Einw./km²
Barcelona	16.200	Einw./km²
Athen	17.050	Einw./km²
Paris[1)]	21.290	Einw./km²

Analyse: TU Darmstadt/ Pestel-Instituts Hannover 2019, S. 14

Computer-Darstellung Wohnprojekt in Berlin-Lichtenberg FOTO: DPA/ALDI NORD

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

5. Trend: Moralisierung der Mobilität

Mega-Trend: Moralisierung der Mobilität

2018: Leihräder

2019: E-Scooter

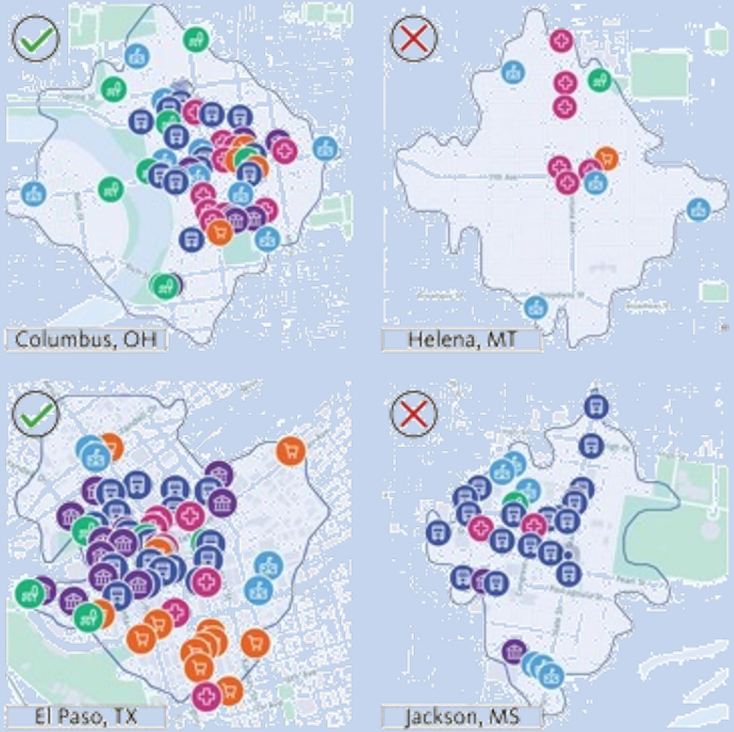
2022: Tankrabatt

2030: E-Autos

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Analysis of American Cities as 15 Minute Cities

Data via 15 min city Map



https://www.architonic.com/de/story/archdaily-15-minuten-staedte/20173719

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Iaac Institute for advanced architecture of Catalonia

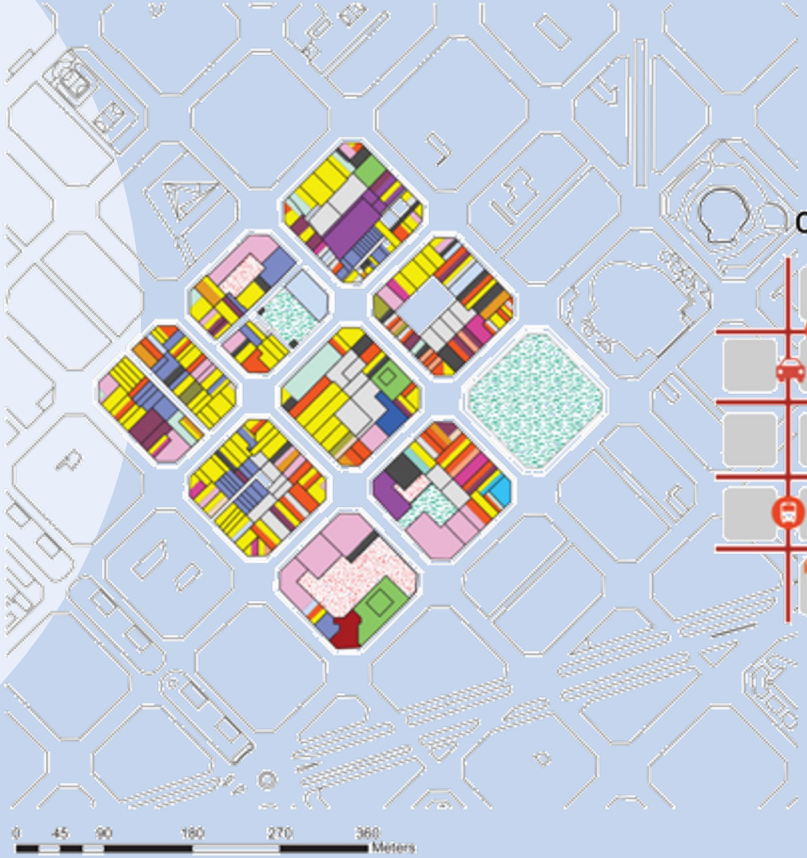
BARCELONA SUPERBLOCKS_MANY SLOW CITIES INTO A SMART CITY

Uses map - Ground floor

GFuse

Layer

- Art Gallery and antiques
- Educational
- Health services and clinics
- Office
- Pharmacy
- Residential
- Unidentified
- accessible parks
- bank
- hairdressers and beauty centers
- hotels suites
- minimarkets
- parking
- passage pedestrian and cars
- private parks
- pubs and bars
- recreational facilities
- religious
- residence for old people
- restaurant and Cafe
- service shop
- shops
- stationary
- supermarket



Current Model

Superblocks Model

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

»Park City« Chengdu

- 2018: 8 Mio. Einwohner.
- 2026: 16 Mio. Einwohner
- »Stadt in Parks« statt: »Parks in der Stadt«
- Maximale Zeiten: 15 Minuten Fuß-Verkehre

Ersparnis:

- 48% weniger Energie
- 58% weniger Wasser
- 60% weniger CO2
- 89% weniger nicht-recyclebaren Müll

Umsetzung:
8 Jahre

Urban
INNOVATIONS
Researching and Documenting
Innovative Responses to
Urban Pressures
THANDI'S TAKEAWAY

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Soziale Innovationen

URBANE INNOVATIONEN: MEHR ALS NUR URBAN-TECH…

Soziale Innovationen reduzieren die „cultural lags" zwischen Technologie und ihrer Anwendung und Kulturalisierung, zwischen Krisen und Turbulenzen und den daraus resultierenden Anpassungen.

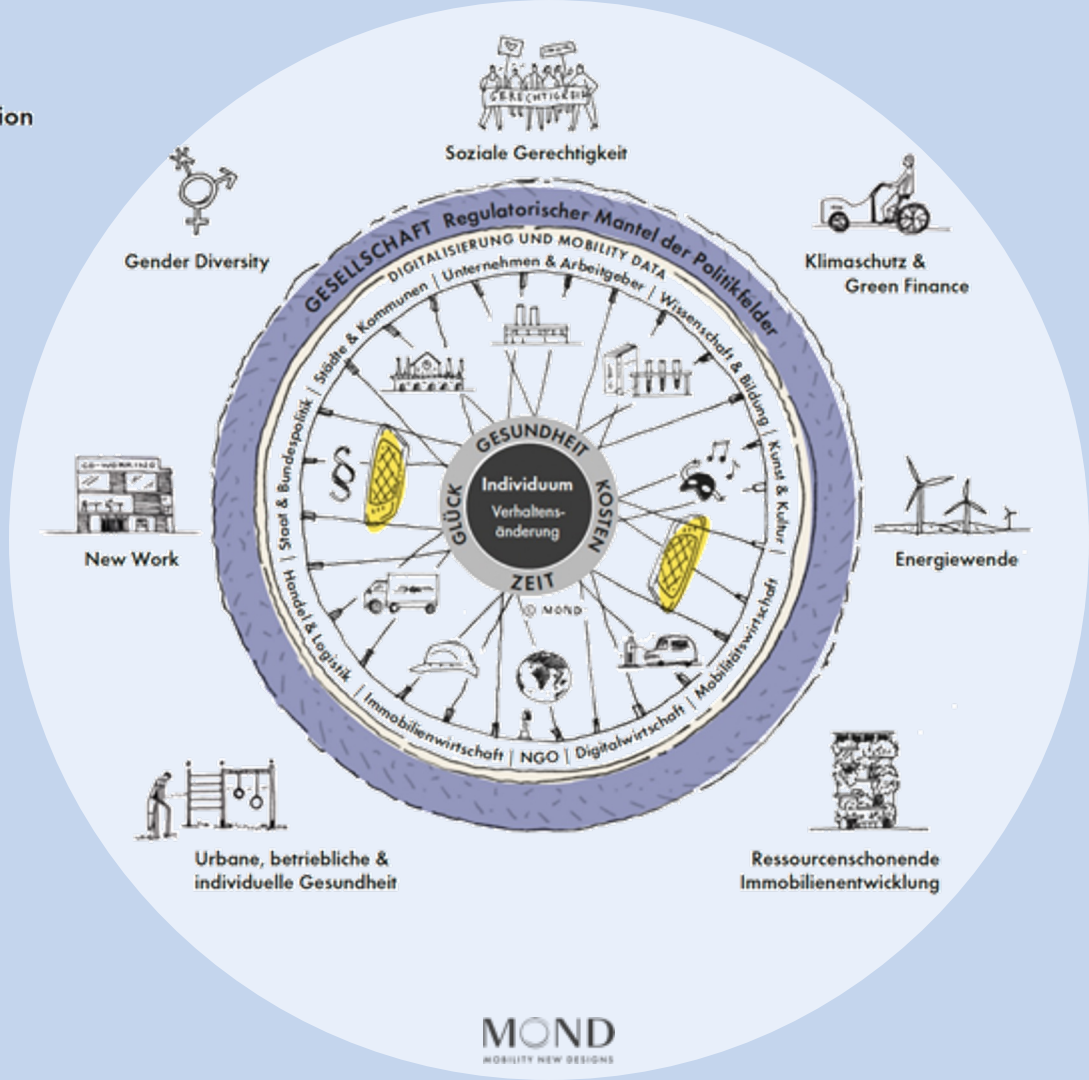
William Fielding Ogburn, 1922

Unsere Hypothesen zu den sozialen Innovationslogiken:

- Inklusion von unverbundenen Anspruchsgruppen
- Hybridisierung zu neuen, trisektoralen Organisationen
- Systemisierung zu komplexen sozio-technologischen Problemlösungen

Glücks-Rad

Ökosysteme sozialer Innovation



LEGENDE

SPEICHEN
Maßnahmenbündel von Akteuren im Zuge der Regulierung (Speichen) Richtung Speichen individuelles und kollektives Verhalten

VENTIL
Zivilgesellschaft
Verbände, Stiftungen, soziale Bewegungen etc.

KATZENAUGEN
Maßnahmen von Akteuren Zielerreichungsgrad
Individuell (innen)
Kollektiv (aussen)

© MOND – Mobilitätsforschung der Gesellschaft für urbane Mobilität, BICICLI, Berlin 2022

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Wir sind die Stadt!

Urbanes Leben in der Digitalmoderne

Hanno Rauterberg

edition suhrkamp

SV

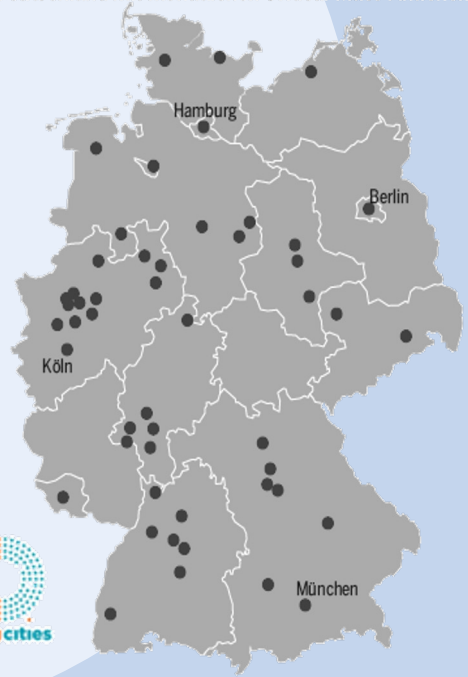
STREET DESIGN

WAYFINDING IS AN [redacted]

PARKLET

So schreibt man Mobilitätsgesetze!

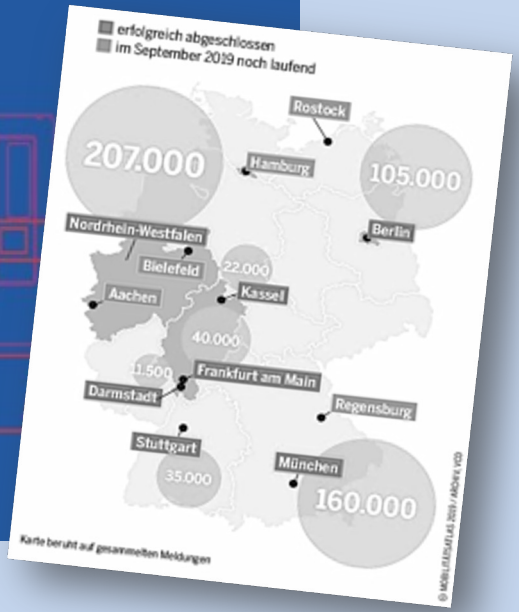
Orte in Deutschland mit monatlichen Critical-Mass-Aktionen,



changing cities

Karte beruht auf gesammelten Meldungen

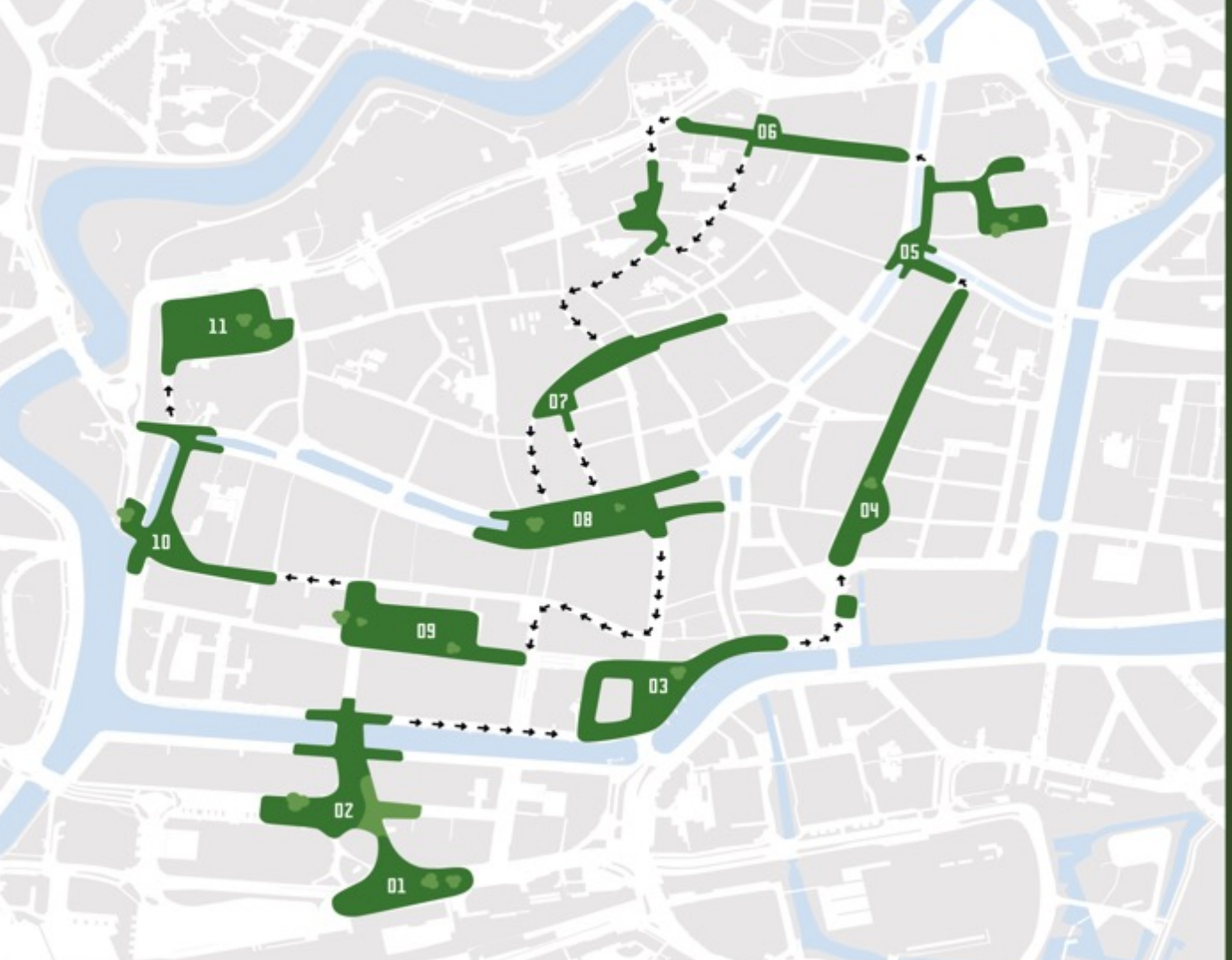
MOND
MOBILITY NEW DESIGNS



2018: Berliner Mobilitätsgesetz

- Beispiel für Intersektorale & Intermodale Innovation der Mobilität
- Radwege-Anlagen an Hauptstrassen
- 100 km Radschnellverbindungen Mindestlänge möglichst 5 Kilometer
- 50.000 Fahrradstellplätze ÖPNV-Stationen/Haltestellen
- 50.000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum bis 2025

DSR
Bringen Sie Ihren Stein ins Rollen.
«Joseph Beuys - 7000 Eichen»
Spendenkonto: Stadt Kassel · Stadtsparkasse Kassel · BLZ 520 501 51 · Konto-Nr. 011 098 · Verwendungszweck: VW220
Eine Idee schlägt Wurzeln.
«Joseph Beuys - 7000 Eichen»



BOSK ROUTE

Van 7 mei tot en met 14 augustus 2022 wandelt Bosk met meer dan 1000 bomen door de binnenstad van Leeuwarden. In deze periode worden op doordeweekse dagen 150 boombakken per dag verplaatst. Dit betekent dat het bos op de ene locatie afneemt en op de andere locatie groeit. Deze verplaatsmomenten zijn in onderstaande data meegenomen. **De data zijn onder voorbehoud.**
Kijk voor meer informatie op arcadia.frl.

01 **Stationsplein**
2 mei - 13 mei

02 **Lange Marktstraat - Sophialaan**
9 mei - 20 mei

03 **Beursplein – Wirdumerpoortsdwinger – Nieuweweg**
16 mei - 27 mei

04 **Blokhuisplein – Druifstreek – Tweebaksmarkt – Turfmarkt**
23 mei - 10 juni

05 **Tuinen – Amelandspijp – Voorstreek – Amelandshof – Bonifatiusplein**
6 juni - 17 juni

06 **Nieuweburen – Jacobijnerkerkhof**
13 juni - 24 juni

07 **Gouverneursplein – Raadhuisplein – Hofplein**
20 juni - 8 juli

08 **Waagplein**
4 juli - 15 juli

09 **Wilhelminaplein**
11 juli - 29 juli

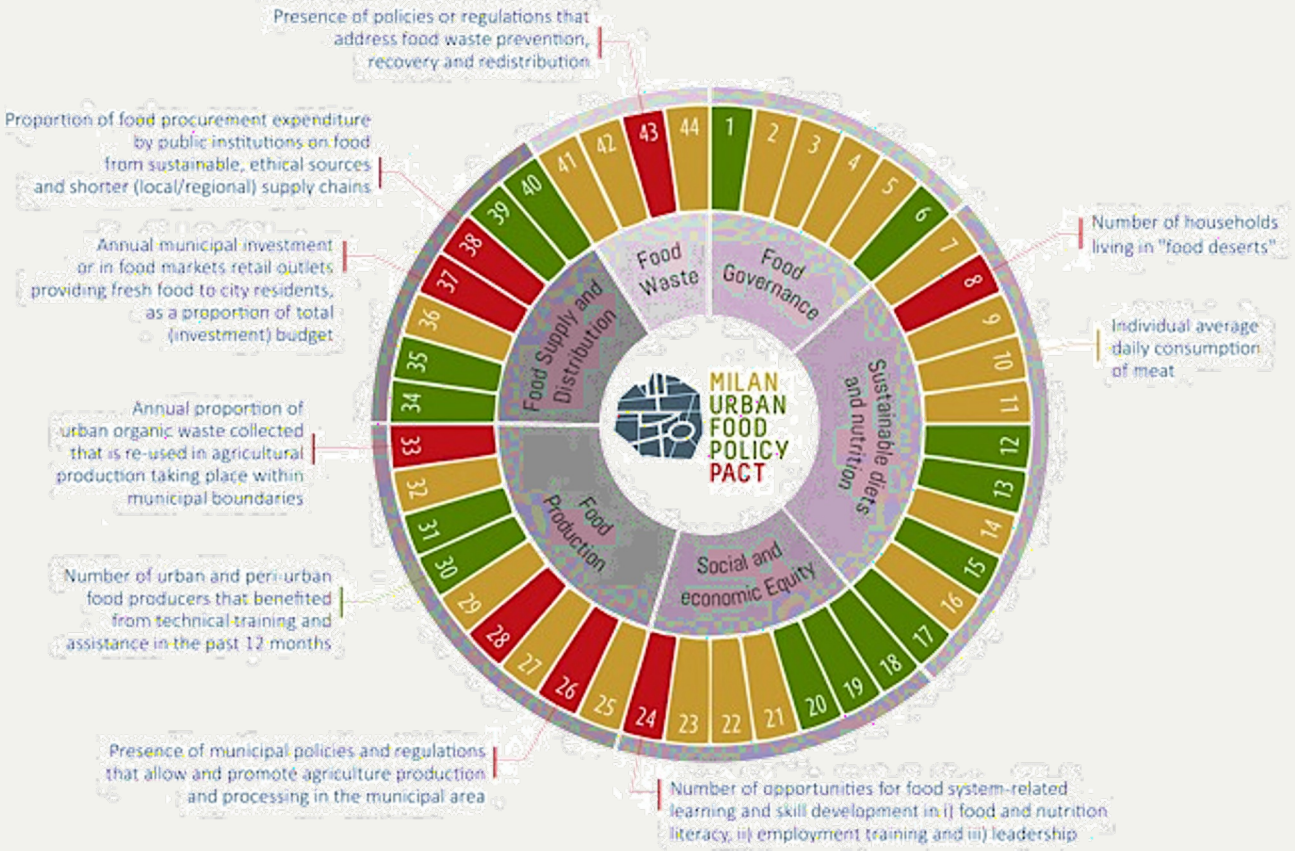
10 **Ruiterskwartier – Mata Hariplein – Groot Schavernek – Nieuwestad**
25 juli - 5 augustus

11 **Oldehoofsterkerkhof**
1 augustus - 19 augustus

ARCADIA

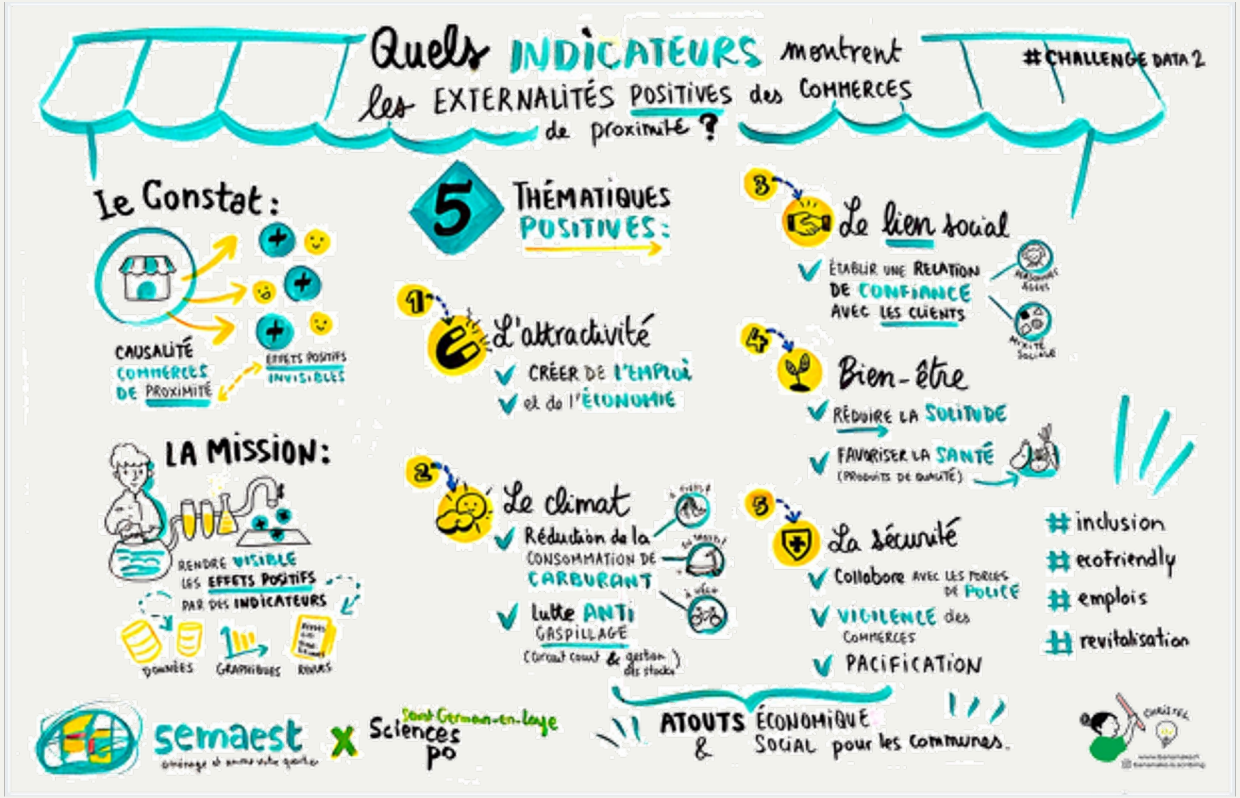
Landwirtschaftliche Städte

START 2015. 2022: 240 STÄDTE & MILLIONEN VON BÜRGER*INNEN. VON SINGAPUR BIS TORONTO



Revitalisierung der Innenstädte BEISPIEL SEMAEST PARIS

30 JAHRE PPP. 650 OBJEKTE. -25% LEERSTAND, -49%GROSSHÄNDLER



Revitalisierung der Innenstädte

PARIS: VOM HANDEL INS HANDELN – 350.000 qm FÜRS WOHNEN.

Neues Leben im alten Kaufhaus Pariser Stadtumbau - Mehr Sozialwohnungen in der City

Geschäfte, Universitätsgebäude und Büros erhalten im Zentrum der französischen Hauptstadt eine neue Funktion. Die Bürgermeisterin hat noch mehr vor.

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Deutscher Juristentag September 2022

VORGABEN DURCH BUNDESGESETZE *ODER* KOMMUNALE INNOVATION?

THESE
Zirkuläre Stadtplanung

1. Vorgaben durch Bundesgesetze
   mit Ziel-Ebenen und Zeit-Linien

2. Urbane, intersektorale Innovation zum
   „Noch-Besser-Machen" anreizen.

3. Agile Regulierung & Transfer
   durch Bund/Länder

Wie Städte nachhaltiger werden sollen

Der Juristentag diskutiert über Vorgaben für Verkehr, Wohnen und Umweltschutz

gel. BONN. Die Städte schlagen Alarm angesichts der vielen Probleme: Wohnungsnot, Verkehrsbelastung, Umwelt- und Klimaschäden und nun auch noch die Energie- und Preiskrise. Dabei soll die Stadt der Zukunft doch sozial, grün und produktiv – kurz nachhaltig – sein. So die Zielvorgabe zur europäischen Stadtentwicklung. Wie kann das in diesen schwierigen Zeiten gelingen? Da scheiden sich die Geister – auch auf dem Deutschen Juristentag in Bonn. Mehr Spielräume für die Kommunen versus mehr Lenkung der Städte und Gemeinden durch den Gesetzgeber. So lassen sich die Positionen grob skizzieren.

Beispiel Mobilität und Verkehr: Der vom Juristentag beauftragte Gutachter Martin Kment, Direktor des Instituts für Umweltrecht der Universität Augsburg, will eine „verbindliche integrative urbane Verkehrsplanung" institutionalisieren, für die wegen der individuellen Besonderheiten jeder Stadt die Kommunen zuständig sein sollen. Dagegen schwebt der Verfasserin des zweiten Gutachtens, Sabine Baumgart, ein Großprojekt für den Bundesgesetzgeber vor. Die Professorin für Stadt- und Regionalplanung an der Universität Hannover will die Verkehrsprobleme mit einem Bundesmobilitätsgesetz angehen. Verkehrsträgerübergreifend sollen den Städten Leitziele vorgegeben werden, die die Konkurrenz unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse, also Verkehrssicherheit, Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz, adressieren.

Derartiger Planungseifer behagt nicht jedem. „Es verbietet sich, die Stadt als Objekt zukunftsgestalteter Gesetzgebung und Planung zu denken", so der Rechtswissenschaftler Klaus Joachim Grigoleit von der Technischen Universität Dortmund. Ausgangspunkt des juristischen Nachdenkens über die nachhaltige Stadt müsse die Selbstverwaltungsgarantie der Kommunen sein. „Die nachhaltige Stadt der Zukunft wird nicht geplant, sie entscheidet und plant selbst", so Grigoleits Diktum.

Leitmotiv für die Novelle des Baugesetzbuchs, mit der Bundesbauministerin Klara Geywitz (SPD) bis Herbst 2023 die nachhaltige Stadt voranbringen will, sei die Stärkung kommunaler Planungshoheit", versicherte Ministerialdirigent Jörg Wagner in Bonn. Dieses Bekenntnis wird allerdings sogleich durch den Anspruch des Ministeriums relativiert, „unseren Städten und Gemeinden aufzuzeigen, wo ihre Entwicklung angesichts des Klimawandels in den nächsten Jahren hingehen sollte". In dieser Richtung ist bereits das Wirtschaftsministerium von Robert Habeck (Grüne) aktiv. Größere Kommunen sollen, vermittelt über die Länder, verpflichtet werden, eine Planung zur klimaneutralen Wärmeversorgung zu entwickeln.

Bei allem Ehrgeiz, die nachhaltige Stadt herbeizusehnen und zu planen, gerät die Wirtschaft leicht aus dem Blick. Dabei bildet die Ökonomie neben der Ökologie und der Sozialverträglichkeit eine der drei Säulen von Nachhaltigkeit. Es hätte nicht geschadet, wenn der Juristentag auch in den Expertenkreis zur Stadt der Zukunft einen Ökonomen aufgenommen hätte – so wie in die Beratungsrunde, die rechtspolitische Empfehlungen zum Thema Altersvorsorge und Demographie erarbeitete. In den Gutachten zur Stadt der Zukunft kam Wirtschaft vor allem als urbane Krisenerscheinung in Form wirtschaftlicher Segregation oder als Hemmnis einer zukunftsgerichteten Verkehrsplanung vor. Damit werde die Bedeutung der Wirtschaft verkannt, tadelt der Münchener Wirtschaftsverwaltungsrechtler Martin Burgi in einem Begleitaufsatz zum Juristentag. Die Produktivität und Innovationskräfte der Wirtschaft seien für die nachhaltige Stadt unverzichtbar. Umso wichtiger wäre es zu bedenken, welche Folgen die vorgeschlagenen Neuregelungen zur nachhaltigen Stadt für die Unternehmen haben. In allen Bereichen – ob es um die Neuausrichtung des Verkehrs, den Umweltschutz oder das Thema Wohnen geht – bekommen Unternehmer und Betriebe bereits jetzt zu spüren, wie konfliktreich die Verteidigung von Eigentums- und Berufsfreiheit ist, wenn zugleich der Schutz der Gesundheit, die Bewahrung der Lebensgrundlagen oder die Versorgung mit Wohnraum ins Feld geführt werden.

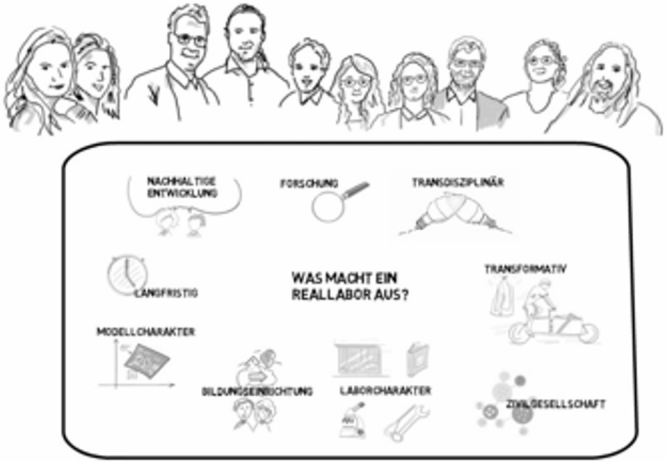
Der Schutz des Eigentums wird, jedenfalls wenn es um Bodeneigentum geht, zunehmend als Belastung kritisiert und gegen das Gemeinwohl in Stellung gebracht. Gutachterin Baumgart fordert beispielsweise, Gemeinwohl als Grundsatz der Boden- und Liegenschaftspolitik sowie im Planungsrecht zu stärken, gerade auch gegenüber der Baufreiheit.

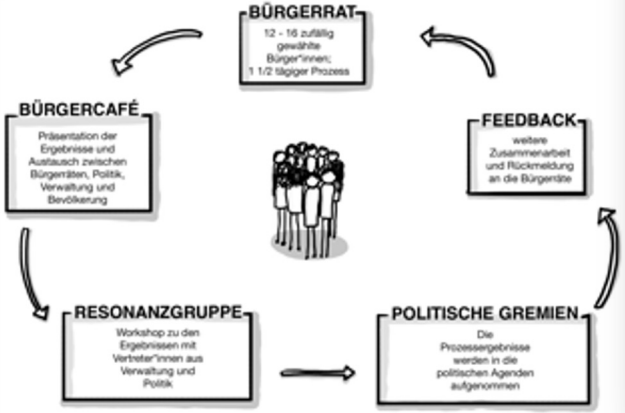
Die Funktion des Eigentums, vermögensrechtliche Gestaltungsfreiheit zu sichern, galt einst als Errungenschaft. Nun macht sich zunehmend Misstrauen breit. Die Abschöpfung sogenannter leistungsloser Unternehmensgewinne wird nicht nur als probates Mittel in der Energiekrise gesehen. Auch gegenüber Grundeigentümern haben Forderungen nach Abschöpfung vermeintlich unberechtigter Gewinne – mal wieder – Konjunktur.

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Transformationsdesigns

REALLABORE, ZUFALLSBASIERTE BÜRGERRÄTE UND STADT-GMBHs





https://urbaneproduktion.ruhr/netzwerk-reallabore-gegruendet/

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Zivilgesellschaft oder Kommunal-Kooperation

GESELLSCHAFTSRAT ODER WELTPARLAMENT

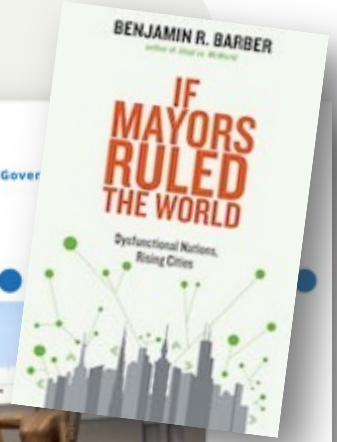
„Proteste in jedem Dorf"

„Letzte Generation" will Gesellschaftsrat fürs Klima

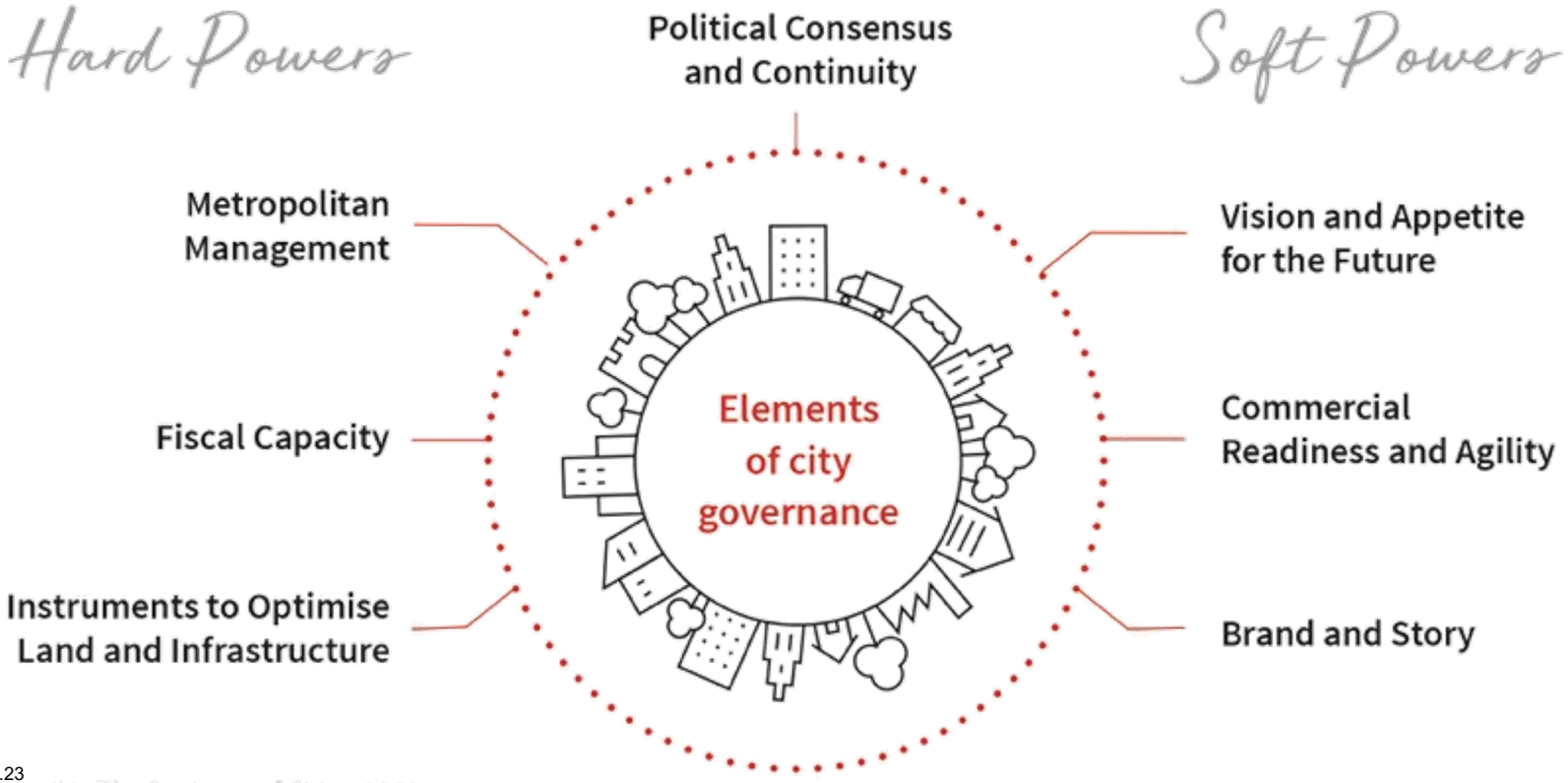
asch. FRANKFURT. Die Klimaaktivisten der „Letzten Generation" haben die Bundesregierung aufgefordert, einen „Gesellschaftsrat" einzusetzen. „Die Regierung hat in der Frage der Klimakatastrophe auf ganzer Linie versagt", sagte Jakob Beyer, ein Sprecher der Gruppe. Selbst „kleinste Maßnahmen", wie ein Tempolimit oder ein vergünstigter Nahverkehr, seien nicht umgesetzt worden. Weil sie die Lebensgrundlage der Bürger nicht schütze, verstoße sie gegen die Verfassung, warf die Gruppe der Ampelkoalition am Montag anlässlich des Jahrestags der ersten Blockadeaktion vor. „Wir respektieren den demokratischen Rechtsstaat und werden uns nicht außerhalb dessen bewegen. Nur muss die Demokratie demokratischer werden", sagte Beyer weiter.

Nach den Plänen der Gruppe sollen die Mitglieder des Gesellschaftsrats per Losverfahren aus der Bevölkerung ausgewählt werden. Der Rat solle dann Maßnahmen erarbeiten, mit denen Deutschland bis 2030 klimaneutral werde. Die Bundesregierung solle sich darüber hinaus verpflichten, die vom Rat erarbeiteten Maßnahmen umzusetzen. Die Idee ist nicht ganz neu: Bürgerräte sieht auch der Koalitionsvertrag der Ampelparteien vor – nur muss die Regierung die erarbeiteten Ideen nicht verpflichtend umsetzen.

Die „Letzte Generation" kündigte zudem an, ihre Proteste vom 6. Februar an auszuweiten. „Wir werden den Protest in jede Stadt, in jedes Dorf bringen", sagte Aimée van Baalen, eine Sprecherin der Gruppe. Die Aktivisten wollen sich auch im Jahr 2023 weiter auf Straßen festkleben und so den Verkehr blockieren. Die Klimaaktivisten des britischen Ablegers der Gruppe Extinction Rebellion hatten Anfang des Jahres eine Abkehr von dieser Protestform angekündigt. Die „Letzte Generation" wolle darüber hinaus „kreativ" bleiben, auch Störungen an Öl- oder Gaspipelines würden in Erwägung gezogen, sagte Carla Hinrichs, eine Sprecherin der Gruppe. Kritik an ihren Aktionen verteidigte Hinrichs: „Das Auf-die-Straße-Kleben hat etwas gebracht, denn wir sind nicht mehr ignorierbar. Wir haben einen massiven politischen Diskurs angestoßen." Fragen nach einer möglichen Radikalisierung wiesen die Aktivisten von sich. Es sei „unumstößlicher Konsens" in der Gruppe, dass es keinerlei Gewalt gegen Menschen gebe, weder in Wort noch Tat.



MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

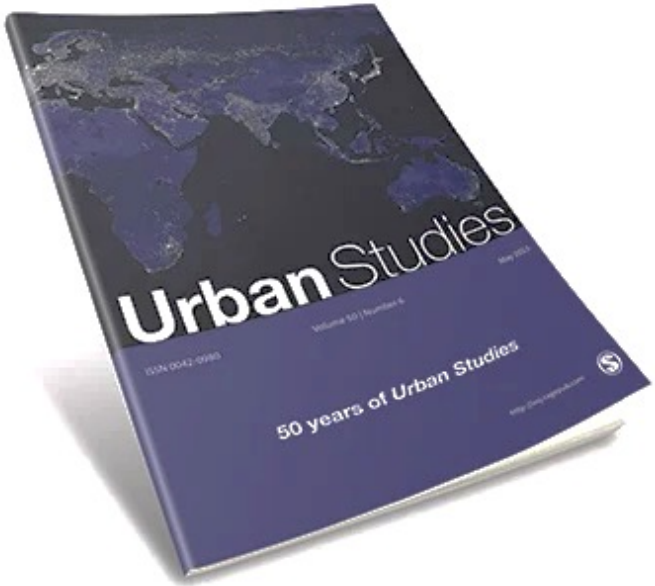


Source: JLL, The Business of Cities, 2020

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Resilienz- oder Transformationsdesigns

PASSENDE GOVERNANCE BRAUCHT GEMEINSAME BASIS: IDENTITÄT & NOT.



Urban Studies
Volume 59, Issue 6, May 2022, Pages 1300-1310
© Urban Studies Journal Limited 2021, Article Reuse Guidelines
https://doi.org/10.1177/00420980211998923

SAGE journals

Critical Commentaries

'Remaining the same or becoming another?' Adaptive resilience versus transformative urban change

Stephan Leixnering [1] and Markus Höllerer [2,3]

Abstract

Structural change of cities has long been a central theme in urban studies. Recent manifestations of urban change have been described either as instances of 'adaptation', often associated with flexible adjustment and reorganisation, or of 'transformation', implying a deeper and more radical scope of change. The conceptual difference between these two ideas, however, remains surprisingly under-theorised and ambiguous in the extant literature. We find both notions casually (and at times even interchangeably) employed in recent debates on 'resilient cities'. Addressing this conceptual imprecision, our commentary focuses on the structure–identity relationship, coupling resilience thinking with an institutional perspective that has provided the intellectual moorings for recent scholarly approaches to city identity. Through this prism, city identity is firmly conceptualised as a distinctive set of socio-political values; the structure of a city, then, provides the means to realise these values. In consequence, we are able to offer a precise conceptual differentiation between what we here dub 'adaptive resilience' and 'transformative urban change' as the two facets of change in city contexts: if structural change is accompanied by a shift in socio-political values (and thus a change in identity), we refer to this as transformative; if no such identity shift takes place, this is an instance of adaptive urban change, primarily on the level of structures. We illustrate our argument with the empirical case of the city of Vienna. Overall, our commentary's ambition is to add nuance, clarity and conceptual precision to the debates on resilience currently raging in the field of urban change.

(1) Strukturwandel mit einhergehenden Wertewandel:
identitätsverändernde transformative Governance

(2) Strukturwandel zur Resilienz-Erhöhung bei Identität:
Adaptive Governance

Research Institute for Urban Management and Governance,
WU Vienna University of Economics and Business,

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Hybrid-Governance

SCHATTEN-STRUKTUREN

SAGE journals

Article

Hybrid coordination of city organisations: The rule of people and culture in the shadow of structures

Stephan Leixnering[1], Renate E Meyer[2,3], and Tobias Polzer[4]

Abstract

Under far-reaching reforms, many cities have delegated core tasks previously delivered by their administrations to independent organisations that they formally own, e.g. municipal companies, or supervise, e.g. municipal trust funds. The coordination of these (as we call them) 'domestic' city organisations has proven challenging. Extant literature argues that such coordination is achieved through a mix of various hierarchical, market and network mechanisms. Yet it is unclear how these modes are combined. Addressing this gap, we ask: How do governance modes interact in the hybrid coordination of domestic city organisations? Analysing the case of Vienna, where 100 domestic organisations employ about 60,000 people, we find that while cultural mechanisms, rooted in the network mode, are predominant, they unfold in the shadow of latent structural mechanisms, which are associated with hierarchy and market. In the background, structural mechanisms keep cultural coordination effective, while cultural mechanisms allow structural coordination to remain (generally) hidden. This study aims to contribute to the literature on the governance of public organisations by exploring the relationship between governance modes as well as furthering urban governance studies by applying insights from studies on the coordination of public organisations to the city context.

Hybridität zwischen Personen/Kultur der Stadtverwaltung & dem »Schatten der Strukturen«

THESE

Drohung mit Regulierung und Inkompetenz einer schwachen Stadtverwaltung zur Aktivierung der Stärken aus der Stadt

Data supporting interpretations of hybrid coordination of domestic city organizations: Themes and representative quotes from interviews	1st order concepts	2nd order themes	Aggregate dimensions
• Central administrative control of 'highly diversified conglomerate' of city organizations is elusive (i) • The city administration lacks 'direct access' and 'overview' but also authority and information to control city organizations via directives and contracts (a, j, k, t, u) • 'Who might be able to supervise so many people at all?' (d, k)	Lack of access and information that would be needed for ongoing structural control	Central control is elusive	Rule of people and culture
• The administrative apparatus is itself internally 'completely fragmented' (f) • While the city administration has always been heterogeneous, it is now 'super decentral' (m) • No single centre responsible for governing city organizations but multiple relevant centres – the 'triangle' (f)	Policentricity of administration and lack of center		
• The city's 'meta-objectives are not explicit' (b) but more like 'use resources efficiently to keep social freedom' (j) • We don't wait for political orders (a) • Issues are managed locally, but 'with a global perspective on the city' (f)	City ethos and shared abstract meta-goals	Dominance of identity and clan	
• 'It's all about people and their attitudes' (c) • Executives 'come from the city' (g) • The selection of the 'right' people becomes the crucial means of control (t) • Administration as an 'occult science' (b)	Socialization and 'networks'		
• Shortcuts 'are not always bad: Sometimes you need short ways' (e) • 'Some things you won't find in files' (v) • 'Sure, you can do it formally – but informally is better' (f)	Information flows within informal networks across formal structures ('shortcuts')	Informal communication	
• 'We have no formal contact, but we talk' (a, c) • Informal, ad-hoc type meetings (a, s, r); 'occasionally, we might meet' (d)	'No formal contact, but we talk'		
• 'City organizations are instruments of the administration' (u) • Informal elements need to be 'balanced' with formal ones (b, d) • Focus on people needed to be complemented with structures in order to be sustainable (g, i)	Need to balance informal with formal coordination elements	Cultural coordination alone is ineffective	Shadow of structures
• 'No more shortcuts!' (i) • Executives' inclination to use shortcuts excessively (c, k)	Need to focus on structures alongside people		
• Interaction between administration and executives 'of course' regulated (o, p) • Delegates representing the city in meetings or supervisory boards 'have their reporting assignments' (o, p) • Whenever officials request information, executives of city organizations 'are happy to provide it' (d)	Authority-based instruments established	Shadow of vertical power	
• 'Function well and make no noise' (s) • Administration's role in strategy development only minor, hardly interferes with operations of city organizations (a, d, g, i, j, s, u, v, w) • Reporting beyond basic legal requirements widely regarded as 'redundant' (d)	Vertical structures of authority available, but little used		
• Powerful role of city's audit authority (d, k, n, q, t): 'When things went bad and I took over from my predecessor, they sent in the audit court more than 20 times' (q) • 'Your steering problem then turns into a staffing problem, and that is one you can solve' (k), for example by not renewing temporary employment contracts (s) • 'Only call the fire brigade when things are on fire' (u)	Ownership power of administration as 'last resort'		
• City organizations have performance contracts with the city (h, p, g, v) • Financial incentives of managers and performance-related pay, as targets are default parts of management contracts (g, h, s)	Market-type instruments established	Shadow of quasi-horizontal power	
• 'We hardly talk about objectives' (g) • Not sure whether a performance contract was signed with the city and what the targets could have been (p)	Horizontal structures of bar-gaining available, but little used		
• 'Money is always the best lever for the administration' in negotiations (j) • 'If I need money, I have to negotiate with the financial director' (g) • Administration exerts 'control through finance and its purchasing power' as the only buyer for the service provided by a city organization (t)	Purchasing power of administration		

Research Institute for Urban Management and Governance,
WU Vienna University of Economics and Business,

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Identität in Veränderung

STÄDTISCHES SELBSTVERSTÄNDNIS (DER NÖTE)

Die Stadt als Entscheidung. Die Welt als Scheibe – das „3F-Modell" vs. das „3T-Modell" .....
Die Migrationsstadt: Arrival Cities und soziale Mobilität .....
Die digitale Stadt: „Sidewalk Labs" und „digitale Seidenstraße" ..
Die gesunde Stadt: Aktivierend, entspannt, eherettend .....
Die klimaneutrale Stadt: „Missionen" für „Morgenstädte" .....
Die menschengerechte Stadt: Was nach der Auto-Biografie der Stadt kommt .....
Die kollaborative Stadt: Städtepartnerschaften 5.0 .....

Urbane Narrative & Notlagen
geben Foki & Designs vor!

+ Amtszeit, Wiederwahlinteresse, Geschlecht der Bürgermeister*innen (These)

Eine gesunde und klimaneutrale Stadt der Selbstbewegung ist daher für uns vielfältig:

- **Die regulierende Stadt:** Der Instrumentenkasten der kommunalen Verkehrswende wird in den kommenden Jahren nur in einer Einbahnstraße eingesetzt: der Verkehrsreduktion, der Verteuerung von Straßen- und Parkraumnutzung, der Neuzonierung zugunsten emissionsloser Verkehre und der Elektrifizierung des auszubauenden ÖPNV. Durch ein strengeres Planungsrecht schafft sie leistbaren Wohnraum in den Zentren und sorgt so für soziale Gerechtigkeit.
- **Die partnerschaftliche Stadt:** Die Stadt wird – je nach Größe – sich mit verkehrsinduzierenden Akteuren zusammensetzen. Viele sind in der Daseinsvorsorge z. B. im Bereich Bildungs- und Gesundheitsverkehre im direkten Zugriff. Bei verkehrsinduzierenden Unternehmen wird es Mobilitätspatenschaften z. B. mit der IHK oder Handwerkskammer geben. Für Pendlerverkehre können durch neu ausgewiesene Flächen Werkswohnungen entstehen, die auch für kommunale Beschäftigte mehr und mehr kommen werden. Es können Kiez-Garagen entstehen, um nachverdichtete Quartiere zu entlasten. Mit Logistikunternehmen können Mikrodepots als Public Private Partnership entstehen – wie einiges andere an Infrastruktur.
- **Die beschaffende Stadt:** Die Stadt selbst beschafft Mobilitätsmittel und -dienstleistungen für ihre Infrastruktur, ihre Mitarbeitenden und ihren Nahverkehr. Das wird strategischer als der günstigste Preis bei Vergabeverfahren. Hier wird es zu spannenden Einkaufspolitiken kommen – die Nachhaltigkeit, Wartungsarmut und auch wieder kooperative Geschäftsmodelle in Verbindung mit Stadtwerken, ÖPNV und eigener Flotte ermöglichen.
- **Die versorgende Stadt:** Die Stadt vermeidet im Sinne der Folgenlosigkeit aktiv Mobilität, in dem sie in Nahversorgungs- und Naherholungsinfrastrukturen investiert, die ihre Autonomie und die ihrer verschiedenen Quartiere fördern (z. B. Urban-Farming- oder Gardening-Projekte, Gesundheitsdienstleistungen, Sport- und Spielplätze).
- **Die vernetzte Stadt:** Die Stadtbewohnerinnen sind nicht mehr auf private Fahrzeuge angewiesen, da das Verkehrsnetz dank der transparenten Verwendung von Bewegungsdaten dicht, verlässlich und eng getaktet ist. In einer solchen Stadt fließt der Verkehr.
- **Die analoge Stadt:** Die Straßen und Plätze der Stadt stehen ihren Bewohnerinnen zur Verfügung, sind Ort politischer Teilhabe, gesellschaftlicher Debatten sowie lebendiger Kultur und bergen Lücken, in denen Neues entstehen kann.
- **Die aktive Stadt:** Die Stadt privilegiert die aktiven Modi, indem sie eine hochwertige Wege- und Park-Infrastruktur bereitstellt und mithilfe eines digitalen Nahverkehrs mit multimodalen Mobilitätsstationen den intermodalen Verkehr fördert.

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Lässig-leichte Thesen zur »Zukunft der Urbanität«

(1) **Moralisierung der Städte: Zielkonflikte.**
Arbeitsmarkt-, Immobilien-, Klima-, Energie-, Gesundheitspolitik.
→ Intersektorale Stadtstrategien & edukative Kommunikation.

(2) **Moralisierung der Mobilität & Mietimmobilien: Zielkonflikte.**
Zins-, Steuer-, Energie-, Infrastruktur-, Klima-, Gesundheits- & Verkehrspolitik + Bestandsmieter-Widerstände.
→ Werthaltigkeit durch Vorsorge.

(3) **Kooperative Co-Working/Living- und Sharing-Systeme**
(z.B. Social Mobility Hubs mit Wohnungsgesellschaften, Arbeitgeber, Quartiere im Full Service)

(4) **Bürgermeister*in statt Bund: Städte sind anders – überall.**
Miet-, Mobilitäts- & Gesundheitswenden werden dezentral „erzwungen".

(5) **Zirkuläre Governance: Urbanismus von unten für Ziele von oben**
Denkt Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Künste als Teil der Lösung.
Von Protest zum Pro Testen.

(6) **Kommunikation: Gesunde & demographieresiliente Städte**
Positive Narrative: Gewinne im neuen Wohlstand statt Verzicht
Optimistisch, kollaborativ, begehrlich, aktivierend, spielerisch.

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Kontakt

stephan.jansen@mond.org

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

MOBILITÄTSBERATUNG
FÜR WOHNEN, ARBEITEN UND LEBEN.

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

BAUWENS, NL

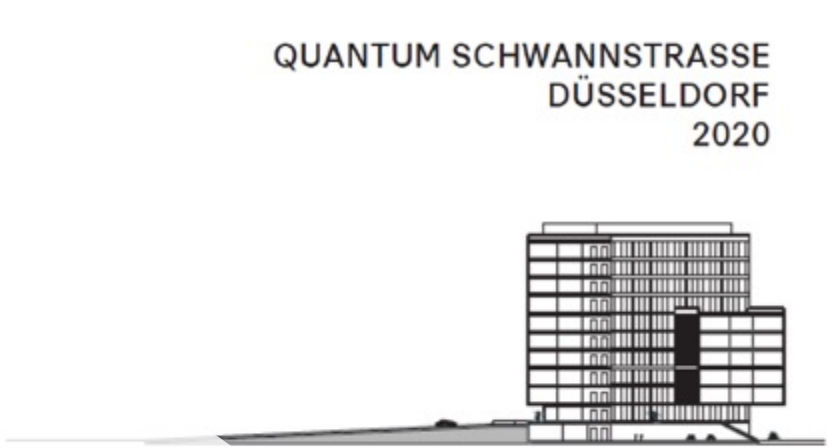
Grüntuch Ernst

Mobilitätskonzept für nachhaltige Immobilie

Aufgabe: Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes

Methode: Analyse der Verkehre, Modal-Split-Schätzungen,
Workshop für Zonierung von Infrastruktur-Entwicklung

Lösungen: EG-Flächen für Parkierung



MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

QUANTUM
Mobilitätskonzepte für Quartiere
Berlin, Düsseldorf, Hamburg

Aufgabe: Entwicklung Mobilitätskonzepte (Stellplatznachweis) Mobilitätsstationen und

Methode: Mobilitätsbedarfsanalysen
Infrastrukturbedarfsanalysen
Mobilitätskonzepte für Stadt
Workshops mit Architekten
RKW, Sauerbruch Hutton, Tchoban

Lösungen: Konzept, Stadtkommunikation,
Mobility Hubs mit Infrastruktur

Bildquelle: Quantum

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

RKW & QUANTUM
Mobilitätskonzepte für Quartiere
Berlin, Düsseldorf, Hamburg

Aufgabe: Autofreie Hochhäuser,
Entwicklung Mobilitätskonzepte mit
Mobilitätsstationen

Methode: Mieter- und Anrainerworkshops
Mobilitätsbedarfsanalysen
Infrastrukturbedarfsanalysen
Mobilitätskonzepte für Stadt
Workshops mit Architekten
RKW, Sauerbruch Hutton, Tchoban

Lösungen: Mobilitätssstrategie,,
Mobility Hubs mit Infrastruktur
Werkswohnungen, Anrainer

BICICLI
CYCLING SOLUTIONS

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Ehemaliges Innenministerium Moabit

Gewobag
Die ganze Vielfalt Berlins.

03.02.23

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

GEWOBAG AG, Berlin
Wohnungsbaugenossenschaft
75.000 Einheiten. 130.000 Mieter*innen.

Aufgabe: Neue Mobilitätsstrategie
Mitarbeitermotivation
Mietermobilität

Methode: Analysen
Kiezentwicklung
Bike Days vor Ort

Lösungen: Lade-/Park-Infrastruktur,
Dienstrad-Programm,
Rad-Flotten
Residential Mobility Hubs

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
2020
3. PLATZ
KATEGORIE INFRASTRUKTUR

WÜRSCHINGER Architekten Gewobag

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

Social Mobility Hubs

SHARING WITH CARING: MULTIMODALE KIEZ-INNOVATIONEN

Erster Berliner Mobilitätshub mit BVG/Jelbi, Gewobag, Verkehrssenat, Berlin
Gitschiner Straße 64 am U-Bahnhof Prinzenstraße, 2019

MOND
MOBILITY NEW DESIGNS

VIELEN DANK!

stephan.jansen@mond.org

Stephan Jansen, Martha Wanat

Bewegt Euch. Selber!

Wie wir unsere Mobilität für gesunde und klimaneutrale Städte neu erfinden können

Weitere Informationen unter: **www.hanser-fachbuch.de**

HANSER