

REviewed

»Ich fahr kein Bus!« Bottroper Bürgerinnen und Bürger im Zentrum sozial-ökologischer Transformationsprozesse

Zusammenfassung & Einleitung

Im folgenden Beitrag untersuchen wir die Bürgerbeteiligung im Projekt InnovationCity Ruhr – Modellstadt Bottrop. Im Frühjahr 2010 hat der Initiativkreis Ruhr einen Wettbewerb ausgerufen, bei dem die »Klimastadt der Zukunft« gefunden werden sollte. Ausschlaggebend für den Sieg der Ruhrgebietsstadt war das vorgelegte Konzept, welches Gesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft verbindet. Ziel von InnovationCity Ruhr ist es die CO₂-Emissionen in der Stadt bis 2020 zu halbieren und somit eine Vorbildfunktion zur sozial-ökologischen Transformation für das gesamte Ruhrgebiet einzunehmen. Anhand der (Zwischen-) Ergebnisse zweier Untersuchungen (BEST 2013; ROOSE 2014) werden wir veranschaulichen, wie die Bottroper Bevölkerung die Beteiligungsmöglichkeiten im Projekt wahrnimmt. Darüber hinaus decken wir Hemmschwellen auf und geben Empfehlungen zu einer verbesserten Aktivierung der und breiten Beteiligung durch die Bürgerinnen und Bürger.

1 Bottrop und die Große Transformation

Bei Bottrop handelt es sich aus historischem Blickwinkel um eine typische Ruhrgebietsstadt. Durch die Industrialisierung und insbesondere den Bergbau entwickelte sich das einstige Dorf seit dem späten 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts zur Großstadt. Momentan leben hier knapp über 116.000 Menschen. Die Arbeitslosenquote, die im gesamten Ruhrgebiet über dem bundesweiten Durchschnitt liegt, ist in Bottrop im Vergleich zu den umliegenden Städten nur unwesent-

lich niedriger bei 8,5 % (BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2014). Durch die sinkende Wettbewerbsfähigkeit der Kohleförderung durchlebt die ganze Region seit den 1960ern eine wirtschaftliche Schrumpfung. In Bottrop wird 2018 die letzte Mine geschlossen. Seitens der Politik wird mit entsprechenden Programmen versucht, dem Schrumpfungsprozess zu begegnen und die Folgen für Mensch und Wirtschaft zu mildern.

Ein groß angelegtes Projekt, das die Transformation in der Stadt vorantreiben will, ist InnovationCity Ruhr – Modellstadt Bottrop



Benjamin Best, Master of Arts
»Sustainability Economics and Management«, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Wuppertal Institut mit den Forschungsschwerpunkten Postwachstum, Partizipation und Resilienz. Er promoviert bei Hans J. Lietzmann in Wuppertal und organisierte den scientific track der Degrowth Conference 2014 in Leipzig.

Ilka Roose, Master of Arts
»Urbane Kultur, Gesellschaft und Raum«, spezialisiert sich auf die Bereiche Stadtsoziologie und urbane Transformation in Richtung nachhaltiger Entwicklung. Die gebürtige Bottroperin arbeitet am Wuppertal Institut und promoviert an der Universität Duisburg-Essen.

(IC-R). Im Frühjahr 2010 rief der Initiativkreis Ruhr einen Wettbewerb aus, bei dem die Klimastadt der Zukunft gefunden werden sollte. Die Stadt Bottrop ging als Gewinnerin dieses Wettbewerbs hervor und darf sich seither InnovationCity Ruhr nennen. Die für das Projekt gebildete InnovationCity Management GmbH (ICM) formuliert das Vorhaben des Projekts IC-R so: »Das Gesamtprojekt (...) verfolgt das Ziel, einen klimagerechten Stadtbau bei gleichzeitiger Sicherung des Industriestandorts voranzutreiben. Konkret sollen die CO₂-Emissionen halbiert und die Lebensqualität gesteigert werden.« (ICM 2014)

Diese Halbierung der CO₂-Emissionen soll bis zum Jahr 2020 umgesetzt werden. Das Motto »Blauer Himmel. Grüne Stadt« versinnbildlicht diese doppelte Zielsetzung. Der blaue Himmel steht für den Klimaschutz, die grüne Stadt für das gute Leben in Bottrop. Das Konzept InnovationCity Ruhr bezieht alle Bereiche des täglichen Lebens in die CO₂-Minderung mit ein und untergliedert sich in die fünf zentralen inhaltlichen Handlungsfelder: Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Energie und Stadt. Ergänzt werden sie von den begleitenden Feldern: Aktivierung, Projektplanung und Forschungsprojekte.

Das Modellgebiet der IC-R umfasst die Stadtteile Ebel, Welheimer Mark, Batenbrock, Welheim, Boy und Lehmkuhle. Hier leben etwa 67.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Übertragbarkeit auf andere Stadtteile und Städte wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Durch Spillover- und Lerneffekte soll nicht nur im Modellgebiet, sondern mittelfristig bis langfristig im ganzen Ruhrgebiet und in anderen Regionen ein Transformationsprozess zu einer Niedrigenergieregion angestoßen werden (vgl. INNOVATIONCITY 2013). Um klar zu fassen, welche Aspekte sich genau verbessern sollen, nennen wir diesen Prozess in Übereinstimmung mit den Zielen der ICM einen *sozial-ökologischen Transformationsprozess*. Mit dem ambitionierten CO₂-Minderungsziel werden europäische und deutsche Ziele von mindestens -20% bis 2020 weit übertroffen. Während für den Klimaschutz ein quantitativer Wert von -50% CO₂ von 2010 bis 2020 angegeben wird, bleibt das zweite Ziel, die Steigerung der Lebensqualität, jedoch interpretationsoffen. Innerhalb des Projekts werden zum Beispiel Klimaanpassungsmaßnahmen darunter eingeordnet. Durch mehr urbanes Grün wie Straßenbäume oder Dach- und Fassadenbegrünung können beispielsweise das Mikroklima in der Stadt und gleichzei-

tig die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Lebensqualität wird aber auch schlicht mit wirtschaftlichem Wachstum und mehr Jobs gleichgesetzt, was in der formulierten Zielsetzung (»bei gleichzeitiger Sicherung des Industriestandorts«) deutlich wird.

Trotz des umfassenden Ansatzes in fünf Handlungsfeldern setzt die IC-R bisher vor allen Dingen auf technische Lösungen. Produkte und Dienstleistungen aus dem Portfolio führender deutscher Technologieunternehmen sollen für die Erreichung des CO₂-Minderungsziels die zentrale Rolle spielen. Aus der Literatur ist bekannt, dass die notwendige CO₂-Minderung nicht allein durch technische Mittel erreicht werden kann. Wenn die Implementation effizienter und konsistenter Technologien nicht von gesellschaftlichen Veränderungen begleitet wird, scheitert sie an Wachstums- und Verlagerungs- sowie Rebound-Effekten (BEST & HANKE 2013; LINZ & LUHMANN 2006; PAECH 2005; VON WEIZSÄCKER et al. 1996 S. S. 301). Daher wurde das Konzept der »Großen Transformation« in die Diskussion gebracht (GEELS et al. 2004; ROOSE 2014; WBGU 2011), das einen ganzheitlichen Wandel des fossilen ökonomischen Systems in Richtung klimaverträglicher Nachhaltigkeit und höherer Lebensqualität beschreibt.

Die große Transformation erfordert einen gesellschaftlichen Kulturwandel (HOFFMAN 2010; SOMMER & SCHAD 2014; WBGU 2011). Damit ist im Sinne des WBGU die aktive Beteiligung aller gesellschaftlichen Akteure gemeint, also einerseits die Akzeptanz und Legitimation für den Transformationsprozess und andererseits die Partizipation und Beteiligung durch die Bevölkerung. Die für den Transformationsprozess wichtige Legitimation durch die Gesellschaft könnte bei InnovationCity Ruhr durch das Handlungsfeld »Aktivierung« abgedeckt sein. Bei der lokalen Energiewende heißt Akzeptanz und Legitimation zugleich, dass die Bürger(innen) den Prozess nicht nur hinnehmen, sondern aktiv an ihm teilnehmen (vgl. HEINRICHS 2013; SCHWEIZER-RIES et al. 2010). Elemente einer solchen Teilhabe können Änderungen des Energieverbrauchsverhaltens, »smarter« Verbrauch, Kauf von effizienten Geräten und eigenen Anlagen im Bereich der erneuerbaren Energien (EE), Investitionen in Wärmedämmung/Sanierung, EE-Bürgeranlagen und Fonds, sowie die aktive Teilnahme in Verfahren und Bürger-Initiativen sein. Das soll in Bottrop durch Öffentlichkeitsarbeit wie Kampagnen, Werkstattgespräche, öffentliche Veranstaltungen, Projektvorschläge von Bürger(inne)n

sowie Beratungsmaßnahmen wie Erstberatungen, die Erstellung von Energiegutachten und thermographische Gebäudeaufnahmen erreicht werden.

Schon heute lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten – in Deutschland sind es über 80%. Für die Transformation und in der Transition-Forschung (vgl. GEELS 2005; SCHNEIDEWIND & SINGER-BRODOWSKI 2013) spielen daher Städte eine zentrale Rolle (vgl. BULKELEY et al. 2011). Im Projekt IC-R ist man sich dieser immer wichtiger werdenden Funktion der Stadt bewusst. »Ich bin mir sicher: Wir schreiben hier die Blaupause in Bottrop, für die Energiewende von unten. Wenn die Energiewende in Deutschland gelingen soll, dann spielen die Städte dabei eine ganz wichtige Rolle« (TISCHLER 2013), sagt der Oberbürgermeister der Stadt Bottrop, Bernd Tischler, in einem im Interview mit dem WDR.

Vor dem Hintergrund dieses großangelegten sozial-ökologischen Transformationsprozesses fassen wir im Folgenden die (Zwischen-) Ergebnisse zweier Forschungsarbeiten zu Bottrop im Hinblick auf die Rolle der Beteiligungsmöglichkeiten zusammen:

»The application of QOL [Quality of Life] assessment to sustainability issues present another vital avenue of research. Answering the question: »What is the role of ecological sustainability for QOL?« could help integrate the social and policy agendas and hence pay double dividends« (CONSTANZA et al. 2008). An diese Frage von CONSTANZA et al. knüpfte ROOSE (2014) in ihrer Studie bezüglich der Lebensqualität in Bottrop an, um die Lebensqualitätsvorstellungen der Bevölkerung im Zusammenhang mit den Transformationsprozessen der Stadt zu untersuchen. Laut den Niederländern GRIN et al. (2010: 2) repräsentieren viele der aktuellen Krisen, mit denen die heutige Gesellschaft konfrontiert ist, »the dark side of dominant patterns of socio-economic-technological development«. Die vorherrschenden Probleme entstehen also durch Entwicklungen, deren Prozesse fest in unseren sozialen Strukturen verankert seien. Daher seien sie nur schwer und durch einen profunden Veränderungsprozess mit Hilfe von Systeminnovationen und Transformationen zu lösen. Nachhaltige Transformation sei demnach (auch) eine Suche nach einem neuen Wertesystem (vgl. GRIN et al. 2010: 2f). Mit Blick auf Bottrop drängt sich also die Frage auf, welche Wertesysteme die Bottroper Bevölkerung hat und wie sie zu dem geforderten Wandel steht. Die Forschungsarbeit von ROOSE (2014) zeigt mittels einer Methodentriangulation von qualita-

tiven Interviews mit acht Bottroper Bürgerinnen und Bürgern sowie der Anwendung einer Collagenmethode, welche Einstellungen und Präferenzen die Bottroper Bevölkerung in Bezug zum urbanen Leben hat. Dabei steht die Frage im Mittelpunkt: Was bedeutet Lebensqualität für die Bottroper(innen) und wie lässt sich diese mit der Großen Transformation vereinbaren? Anschließend deckt sie sowohl Anknüpfungspunkte als auch Interessenkonflikte zu InnovationCity Ruhr auf.

Im Rahmen seiner laufenden Dissertation konzipiert BEST (2013) den lokalen Transformationsprozess in Bottrop als »Real Experiment« (vgl. BEST 2011; GROSS et al. 2005; SCHNEIDEWIND & SCHECK 2012). Entscheidend ist dabei, dass die Stadt selbst zu einem Ort der Wissensproduktion – zu einem urbanen Laboratorium – wird. In den Naturwissenschaften funktionieren Experimente bekanntermaßen nach dem Prinzip »trial and error«: Experimente sollen in unergründete Wissensgebiete vorstoßen und Irrtum ist dabei ausdrücklich erlaubt. Ein Real Experiment meint analog, dass mit innovativen Technologien, Infrastrukturen, neuen Lebensstilen und andersartigen Wohlstandskonzepten experimentiert wird, deren Erfolg aber nicht sicher prognostizierbar ist. Anders als beim planvollen Implementieren ist hier keine bloße Legitimation und Akzeptanz gefragt, sondern aktive Partizipation und Kontroverse (vgl. BAECKER 2008; RENN et al. 2014; WELZER 2013). Die Akteure experimentieren mit Interventionen zur Steigerung der Sanierungsrate, versuchen mitunter instrumentell Akzeptanz für Prozesse oder Technologien zu schaffen und ermöglichen in Ansätzen demokratische Suchprozesse und Aushandlungsverfahren zur kollektiven Wissens- und Meinungsbildung. Die Forschungsarbeit umfasst einen Feldaufenthalt in Bottrop (01.02.-30.04.2013), um einen Zugang zu Akteuren des Wandels in der Zivilgesellschaft aufzubauen und Beteiligungsveranstaltungen der eigens gegründeten InnovationCity Management GmbH teilnehmend zu beobachten.¹ Im Mai 2014

¹ Folgende Veranstaltungen wurden teilnehmend beobachtet: (1) InnovationCity Management GmbH: »Elektromobilität visionär« im Rahmen des BMBF Wissenschaftsjahres Zukunftsprojekt Erde (16.02.2013), (2) InnovationCity Management GmbH / Masterplan-Konsortium: InnovationCity Tag zum Auftakt der Erarbeitung des Masterplans (15.04.2013) (3) InnovationCity Management GmbH / Masterplan-Konsortium: Bürgerwerkstatt für die westlichen Stadtteile (06.05.2013) und Bürgerwerkstatt für die Stadtteile Lehmkuhle, Ebel, Welheimer Mark (28.05.2013) als Teil der Erarbeitung des Masterplans, (4) InnovationCity Management GmbH

führte Best zusätzlich neun teilstandardisierte Interviews mit ausgewählten zivilgesellschaftlichen Akteuren. Einige der interviewten Akteure haben an den genannten Beteiligungsveranstaltungen teilgenommen und alle setzen sich in Bottrop aktiv für eine nachhaltige Stadtentwicklung ein. Mit diesen Methoden aus dem Instrumentenkasten der qualitativen Sozialforschung und Ethnographie soll das zugrundeliegende Beteiligungsverständnis und Wirkung der Beteiligungsveranstaltungen evaluiert werden. Gefragt wird nach der Wirkung auf die Teilnehmenden, also beispielsweise motivierenden und frustrierende Effekten auf die Beteiligten, sowie den Auswirkungen der Beteiligung auf das Projekt InnovationCity. Am Ende der Arbeit stehen Hypothesen, die darauf abzielen, Möglichkeiten zur Verbesserung der Akzeptanz und Beteiligung aufzuzeigen. In diesem Artikel kann zwar noch kein abgeschlossenes Ergebnis präsentiert werden, die Zwischenergebnisse zeigen aber, dass das häufig von Euphorie geprägte Verständnis von Bürgerdialogen und Partizipation für deren Stolpersteine sensibilisiert werden muss.

2 Bürgerbeteiligung in Bottrop

Der Umgang mit dem Klimawandel gilt häufig als ein Paradebeispiel der Notwendigkeit reflektierter partizipativer Verfahren (vgl. LEGGEWIE 2006; LIETZMANN 2011; WBGU 2011). Dem steht bei vielen Durchführenden jedoch ein kleines Beteiligungsprogramm aus Kommunikation, Selbstdarstellung und (Wählerinnen-) Mobilisierung gegenüber. Nach der Soziologin Cordula KROPP (2013) werden Menschen dabei nicht als souveräne Partner(innen) und Expert(inn)en ihrer Lebenswelten wahrgenommen, sondern als inkompetente und zu aktivierende Masse. Die zu überprüfende These ist, dass Anspruch und Realität der Beteiligung in den Bereichen Energiewende und Klimaschutz stark auseinanderklaffen.

In dem Projekt IC-R wurde und wird mit vielfältigen Formaten zur Beteiligung der Öffentlichkeit experimentiert. Neben expliziten Beteiligungsveranstaltungen gibt es

fortlaufend zahlreiche Vorträge, Workshops und Auftritte auf Fachmessen. Internationale Besuchergruppen werden durch Bottrop gefahren und geführt, z.B. um drei sogenannte Energie-Musterhäuser zu besichtigen, in denen moderne Heimautomatisierung vorgeführt wird. In der Innenstadt stand viele Monate ein umgebauter Überseecontainer mit Informationsangeboten, in den nach Aussage eines ICM-Akteurs pro Tag 60 bis 70 Bottroper(innen) gekommen sind. Auch wurden kostenfreie thermographische Aufnahmen von Gebäuden als Grundlage für ebenfalls kostenfreie Beratungsangebote angefertigt. Es werden Buttons mit dem Aufdruck »Klimaschützer« verschenkt, um die Identifikation mit dem Projekt zu erhöhen. Und bei zahlreichen Veranstaltungen sowie im Zentrum für Information und Beratung liegen Postkarten aus, auf denen Projektideen für die InnovationCity Ruhr notiert werden können.

Es ist nützlich, zunächst die Kontext-Elemente zu kennen, welche auf sich auf das Projekt InnovationCity und die Bürgerinnen und Bürger auswirken. Ein übergreifendes Problem ist, dass zu Beginn des Prozesses auf Grundlage von Modellrechnungen die angepeilte CO₂-Minderung für einen typischen Stadtteil des Ruhrgebiets mit einem Investitionsbedarf von ca. 2.500.000.000 EUR beziffert wurde. Mit dem Zuschlag des Titels »InnovationCity Ruhr« an Bottrop stand diese Zahl wie ein Preisgeld im Raum. Akteure aus der Bürger- und Zivilgesellschaft beziehen sich (noch heute) darauf: »Die Veranstaltungen der Antragsphase und die anfangs kommunizierte Summe von 2,8 Milliarden EUR haben dafür gesorgt, dass die Menschen vor allem auf das Geld gehofft haben – Geld, das dann nie gekommen ist.« (Interviewzitat, 06.11.2013, BEST)

Auch in einer Beteiligungsveranstaltung, einer sogenannten Bürgerwerkstatt, bezog sich ein Teilnehmer auf diesen eklatanten Kommunikationsfehler: »Ich habe eine gute Idee und warte jetzt auf den Geldregen.« (Interviewzitat-Bürgerwerkstatt 28.05.2013, BEST).

Tatsächlich muss die genannte Investitionssumme jedoch noch durch die öffentlichen Hand und Unternehmen sowie Bürger(innen) aufgebracht werden. Statt Preisgelder verteilen zu können, sah sich die Gewinnerstadt also vor der komplizierten Aufgabe, unter hohem Erfolgs- und Zeitdruck eine kreative Finanzierung für das Projekt improvisieren zu müssen. Dabei ging es zunächst um den Aufbau einer Organisationsstruktur, der InnovationCity Management

/ Stadterneuerung Bottrop / Künstlerbund Bottrop: Quartiersspaziergang »Art Walks and Talks«, Diskussionsveranstaltung und »Lange Tafel« auf dem Trapez (14.09.2013) als Teil der Erarbeitung des Masterplans und (5) Stadterneuerung Bottrop / Künstlerbund Bottrop: Auftakt- und Informationsveranstaltung zur künstlerischen Bespielung des Platzes »Trapez« ,

GmbH, die nach einer turbulenten Anfangsphase 2010-2011 gegenwärtig über 200 praktische Projekte vorweisen kann und durch eine eigens geschaffene Koalition aus Unternehmen, Verwaltung und Politik getragen wird.

Kommuniziert wird eine energetische Sanierungsrate von 7,82 % im Modellgebiet (Mai 2014). Bei der Umsetzung von Projekten durch die Bevölkerung sind die Bedingungen in Bottrop jedoch sehr schwierig. Mit einem zensunsbereinigten BIP/Einwohner² von 19.308 EUR im Jahr 2010 ist Bottrop im deutschlandweiten Vergleich die ärmste Stadt überhaupt (vgl. INSTITUT DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT KÖLN 2013), was die Voraussetzungen für investive Klimaschutzmaßnahmen erheblich erschwert. Dieser Zustand prägt auch die Wahrnehmung des Stadtbildes der Bürger(innen): »Man merkt auch, dass die Armut hier zunimmt. Dass hier Geld fehlt den Leuten. (...) Ja und ich hab mehr das Gefühl, das hier viel mehr alte Leute bleiben. Dass die Leute hier viel mehr veralten. (...) Ja, ich denke, das hat auch was mit der Arbeit zu tun. Wat willse hier, wenn du keine Arbeit hast?« (Zitat Herr M., aus ROOSE 2014: 55)

Das Ruhrgebiet ist von den demographischen Trends des Bevölkerungsrückgangs und der Überalterung im nationalen Vergleich besonders stark betroffen. In Bottrop haben diese Entwicklungen zur Folge, dass das Durchschnittsalter bis voraussichtlich 2025 auf 47,4 ansteigen wird (RVR 2009). Dies ist eine durchschnittliche Alterung von mehr als 4 Jahren im Vergleich zu 2006. In Bezug auf die Umbaumaßnahmen im Projekt IC-R bedeutet dies, dass Bewohner(innen) und Eigentümer(innen) häufig so alt sind, dass es sich aus ihrer Sicht nicht lohnt, noch in die Modernisierung ihrer Häuser und Wohnungen zu investieren:

»Aber direkt für uns kommt das nicht in Frage, denk ich mal. Dass die Fördergelder, die da am Anfang mal anvisiert waren, entweder nur über Kredite zu machen (...). Und so ein altes Haus energetisch auf Vordermann zu bringen,

dat is einfach zu teuer. (...) Für ältere Herrschaften mit einem alten Haus ist das immer mit sehr viel Schwierigkeit verbunden, das umzukrempeln. Das rechnet sich für alte Leute nicht mehr.« (Zitat Herr D aus ROOSE 2014: 74)

Insgesamt ist die Beteiligungskultur in Bottrop historisch gewachsen und spezifisch. Provokativ kann gefragt werden: Gibt es in Bottrop eine besonders schlechte Beteiligungskultur? In der Tat nimmt auch ein Akteur der ICM an, dass kulturelle und historische Eigenarten der Stadt und Region das Engagement der Bürger(innen) hemmen könnten. »Hier hat es in der Regel Unternehmen gegeben, die (...) haben den Wohnraum bereitgestellt, haben diesen Arbeitern Versorgungseinrichtungen, teilweise auch soziale Einrichtungen bereitgestellt, ähm, immer unter der Maßgabe: wenn ihr gute Arbeit leistet und euch sonst aus allem raushaltet, also ›brav‹ seid, sozusagen, dann könnt ihr bei uns alt werden und zwar rundum versorgt und dann ist auch die Firma für euch da, wenn ihr nichts dagegen unternimmt. (...) Das eigentliche Engagement, sich selber mit Problemen zu beschäftigen und zu lösen (ist) aus diesen Gründen hier nicht so stark ausgeprägt.« (Interviewzitat, 27.02.2013, BEST) Unabhängig davon, ob diese These belegt werden kann, ist entscheidend, was sie über die Wahrnehmung aussagt: Menschen in Bottrop sind vergleichsweise schwer zur aktiven Teilnahme zu bewegen.

Tatsächlich zeigen in der Studie über Lebensqualität und Transformationsprozesse (ROOSE 2014: 76) in Bottrop trotz allgemeiner Akzeptanz und Befürwortung des InnovationCity-Projektes nur vier von acht Befragten eine allgemeine Bereitschaft zum Bürgerengagement in den Projekten der IC-R. Keiner der Befragten beteiligte sich jedoch aktiv daran. In vielen anderen Feldern gibt es aber eine ausgeprägte Beteiligung in Bottrop, etwa beim erfolgreichen Bürgerengagement für das einzige Freibad der Stadt, für dessen Erhalt über 15.000 Unterschriften und viele Spenden gesammelt wurden. Der Bottroper Herr M. hat sich selbst für den Erhalt des Freibades eingesetzt und berichtet in einem Interview über das Verhalten seiner Mitbürger(innen):

»Man kriegt die Leute nicht unter einem Hut. Weil die Leute das nicht interessiert. Z. B. Das Freibad hier, (...) Stenkhof. Das wollten die ja schließen, obwohl die da ja einen Haufen Geld reingeballert haben. Und jetzt wollen die das schließen. Und ich hab da Autogramme gesammelt. Da haste hier doofe Sprüche bekommen.« (Zitat Herr M im Interview mit ROOSE, 23.11.2012)

2 Die Maßzahl BIP/Einwohner ist ein wichtiges Maß für den materiellen Wohlstand. Der faktische Wohlstand weicht in der Regel von diesem Kennwert ab, zumal in reichen Ländern, wo Konsument(innen) häufig keinen zusätzlichen Nutzen durch die vermehrte Produktion von Waren und Dienstleistungen haben (vgl. PAECH 2010) und zusätzliches Wachstum häufig durch die Reperatur der Schäden vorangegangenen Wachstums erzielt wird (vgl. SCHERHORN 2011). Bei der Frage, wie viel Kapital potenziell für Investitionen zur Verfügung steht, ist die BIP-Maßzahl jedoch sehr aussagekräftig.

Ein anderes Beispiel ist die selbstorganisierte Weiternutzung des ehemaligen Gemeindehauses der St. Barbara Kirchengemeinde. Als sich die katholische Kirche im Jahr 2007 aus dem Stadtteil zurückzog und die Kirche abgerissen wurde, bewahrten Bürger(innen) des Stadtteils das heutige Stadtteilzentrum »Barbaraheim« vor demselben Schicksal, indem sie die laufenden Kosten für den Erhalt des Gebäudes selbst übernahmen. Heute haben dort Nachbarschaftsfeste, Flohmärkte, Frauentreffpunkte und Sportgruppen ihren Raum. Es lässt sich also nicht sagen, dass die Beteiligungskultur in Bottrop »schlecht« sei, sie scheint lediglich andere Betätigungsfelder zu finden als die lokale Energiewende.

Doch was sind nun die entscheidenden Faktoren, die eine Bürgerbeteiligung an diesen Prozessen bremsen oder befördern können?

3 Welche Vorgehensweise wählt IC-R zur Aktivierung der Bürger(innen)?

Es folgt ein exemplarischer Bericht von einer Bürgerwerkstatt am 28.05.2013, die Benjamin Best mit besonderem Fokus auf den Umgang mit Expert(inn)en- und Laienwissen teilnehmend beobachtet hat. Die Veranstaltung stand im Rahmen der Erarbeitung des »Masterplans«, der das Drehbuch für die nachhaltige Stadtentwicklung in dem Modellgebiet Bottrops bis zum Jahr 2020 sein soll. Die Einladungen zu den Bürgerwerkstätten waren auf der Internetseite der IC-R (<http://www.icruhr.de>) zu finden. Es kamen zehn Veranstaltende aus dem Masterplan-Konsortium, der Management-Gesellschaft und Zugehörige der Stadtverwaltung sowie zehn Bürger(innen). Letztere wurden aufgerufen, ihre Ideen und Vorschläge für IC-R vorzubringen. Mitglieder des beauftragten Beraterkonsortiums moderierten die Veranstaltung im Zentrum für Information und Beratung (ZIB) der InnovationCity Bottrop, führten Protokoll und machten Fotos.

Ein Mitarbeiter der InnovationCity Management GmbH begrüßte die Teilnehmenden mit den Worten: »Wir sind hier um Ihre Ideen und Vorschläge zu bekommen – denn Sie kennen sich in diesem Stadtteil am besten aus.« Er erteilte den Bürger(innen) damit den Rang der Expert(inn)en, was jedoch durch die anwesenden Wissenschaftler(innen) später konterkariert werden sollte. Ein Mitarbeiter des Berater-Teams erklärte den

Ablauf der Veranstaltung. Die Gruppe der Teilnehmer(innen) wurde aufgeteilt und konnte in drei Runden an drei Tischen nacheinander Ideen und Fragen zu den Themen »Energie«, »Mobilität und »Stadt und Grün/Wasser« vorbringen. Bei einer Vorstellungsrunde am ersten Tisch wurde deutlich, dass die Teilnehmer(innen) zum überwiegenden Teil interessierte Senior(inn)en sind, die auch schon an anderen Veranstaltungen ähnlicher Art teilgenommen haben. Weitere Teilnehmer(innen) hatten ein wirtschaftliches oder wissenschaftliches Interesse an dem Projekt IC-R.

In den jeweiligen Themenbereichen klärte ein wissenschaftlicher Experte aus dem Beraterkonsortium die Teilnehmenden über den aktuellen Wissenstand bspw. zu den Gebäudealtersklassen, der technischen Wärmeversorgung und der Raumpläne der Quartiere auf. Die Experten konstituierten damit von Beginn an in jeder Runde das Verhältnis von fehlender und vorhandener Fachkenntnis. Ein (mutiger) Bürger warf in der Ideensammlung ein, dass umfassende Sanierungsmaßnahmen für ihn zu kostspielig seien. Im Stadtteil gebe es aber einen gewachsenen Zusammenhalt und darauf könne man aufbauen. Bei der Veranstaltung gelang es, den Ideenraum der Bürgerschaft sehr weit zu öffnen und eine gewisse Begeisterungsstimmung zu wecken. »Projektideen« wie zum Beispiel »bessere Busverbindungen«, »Grundschulen erhalten« und »Aufwertung der Emscher« wurden auf Karteikarten notiert und auf einer Pinnwand angebracht. Statt eine größere Klarheit über Zuständigkeiten oder eine Reduktion der Komplexität dieser Wünsche zu erarbeiten, wurde am Ende der Veranstaltung jedoch nur priorisiert, indem alle Teilnehmenden und die Gastgeber(innen) eine beliebige Anzahl von Punkten vergeben konnten.

Das Ergebnis des Workshops wurde als Protokoll mit Fotos ins Internet gestellt, so dass die ICM nach außen ihre Bereitschaft zu partizipativen Verfahren dokumentiert hat. Danach blieben die weitere Verwendung der Ideen, nachfolgende Verfahrensschritte, Kriterien zur Auswahl von Projekten und, vor allem, mögliche Verantwortlichkeiten unklar.

Der Grund dieser und weiterer Beteiligungsveranstaltungen war, dem Projekt als Ideenlieferant unter die Arme zu greifen. Welche Ideen in den Masterplan, der inzwischen fertiggestellt ist, eingeflossen sind – und welche nicht – ist nicht unmittelbar klar. Darüber hinaus ist eine tatsächliche Aufnahme der Masterplan-Projektideen nicht zwingend.

Zusammen mit Projektideen von Verwaltung und Wirtschaft sowie zahlreichen Vorschlägen des beratenden Konsortiums sind die Bürger-Projektideen in zwei Dokumente mit insgesamt 1.300 Seiten eingeflossen, das im Internet zeitweilig heruntergeladen werden konnte. Der Ursprung der Ideen ist dabei zwar markiert, selbst aktive Bürger scheinen von dem Umfang dieses Dokuments jedoch überfordert zu sein. Auch der Sinn der Masterplans erschloß sich nicht für die Teilnehmenden der Veranstaltung. Im Stadtrat wurde das Gesamtdokument des Masterplans zur Abstimmung vorgelegt und als allgemeine Grundlage für die künftige Stadtentwicklung im Pilotgebiet der InnovationCity Ruhr in Bottrop einstimmig angenommen. In der Tat ist der Masterplan als eine Art Steinbruch für künftige Projekte der Verwaltung und auch der IC-Management-Gesellschaft und der Wirtschaft gedacht.

In einem der zuständigen Verwaltungsreferate werteten im Mai 2014 die Mitarbeiter(innen) den Masterplan nach umsetzbaren Projektideen aus. »Wir haben jetzt ganz aktuell, denn dieser Masterplan ist ja ein Wust von möglichen Ideen und Projekten und Maßnahmen, den haben wir jetzt für unseren Bereich mal so durchforstet und haben genau solche Dinge mal identifiziert, wo wir selber auch mal was machen können, wo wir nicht unbedingt auf Industrie, Gewerbe oder Externe angewiesen sind, sondern wo wir als Stadt, als Verwaltung auch mal selber was umsetzen können und teilweise auch kurzfristige Sachen.« (Interviewzitat, 13.05.2014, BEST)

Bei den von der Stadtverwaltung identifizierten Maßnahmen geht es darum, für die Bürgerschaft sichtbare Erfolge zu erzielen. Von im Masterplan aufgefundenen Maßnahmen wie einer Ausweitung der Stadtdurchgrünung verspricht man sich, dass die Menschen sich am schöneren Stadtbild erfreuen können. Damit das Projekt IC-R bei den Bottroper(inne)n besser ankommt. Auf Seiten des IC-Management Teams werden Projekte systematisch ausgewählt und dabei ein eigens entwickeltes Kriterienraster angewendet.

Für die beteiligten Bürger(innen) kann dieses Verfahren durch seine mangelhafte Transparenz frustrierend sein. So meint ein Teilnehmer der Bürgerwerkstätten, dass seine Beiträge zwar gehört und aufgenommen würden, er mit dem Ergebnis aber nicht zufrieden sei und Bürgerbeteiligung selbst kritisch sieht. »Man konnte seine Redebeiträge da ohne weiteres leisten. Aber inwieweit das irgendwelchen Einfluss hatte, kann ich persönlich nicht

nachvollziehen. Nein. (...) [Bürgerbeteiligung] ist teilweise frustrierend. (...) Und was da raus gekommen ist, diese zwei großen DIN A4 Ordner. Ich habe also nicht vor, also, wat weiß ich, 2.000 Blatt zu bedrucken und dat ganze Ding zu lesen.« (Interviewzitat-09.05.2014, BEST)

4 InnovationCity Ruhr aus Sicht unbeteiligter Bürger(innen)

Aus analytischer Sicht ist die städtische Strategie, nun stärker sichtbare Projekte umzusetzen, kein sicheres Erfolgsrezept, um die teilweise von den Ergebnissen und Prozessen frustrierten Bürger(innen) von dem Projekt zu überzeugen. Bottroper(innen) die sich außerhalb der gegebenen Beteiligungsstrukturen von InnovationCity zum Projekt äußern, zeichnen ein eher eindimensionales Bild des Projektes.

Die von ROOSE (2014) interviewten Bürger(innen) verbinden es in erster Linie mit Umbaumaßnahmen und Sanierungen – also dem Handlungsfeld Wohnen. Die weiteren Felder Mobilität, Energie und Stadt werden kaum bis gar nicht wahrgenommen. Eine Beteiligung wird sofort ausgeschlossen, da sie mit kostspieligen Umbaumaßnahmen an der eigenen Wohnung und Haus verbunden wird, was teilweise nicht in die Biographien der interviewten Menschen passt. Ein junger Bottroper (21 Jahre) argumentiert folgendermaßen:

»Ich ordne zurzeit noch mein Leben. Ich weiß nicht, wo mein Leben zurzeit hingehet, aber wenn ich alt genug bin, um das realisieren zu können, dann kann ich mir auf jeden Fall vorstellen, sowas mitzumachen.« (Zitat Herr E aus ROOSE 2014: 83)

Ähnlich wie in den Bürgerdialogen zeigen die Befragten in den Interviews ein Gefühl von mangelnder Verbundenheit mit dem Projekt, weil es zu wenig mit der eigenen Lebenswelt zu tun hat:

»Ich mein, an sich find ich das ne gute Sache. Aber ja. Es ist natürlich so der Zeitfaktor. Denn wann soll man den Leuten da helfen, ne? Man is ja jetzt auch vollzeitig berufstätig. Man kriegt das kaum so schon sein eigenes Leben in die richtige Richtung und dann da noch anderen Leuten zu helfen.« (Zitat Frau C aus ROOSE 2014: 71)

Die Interviewte Frau C spricht in ihrer Aussage wiederholt von »anderen Leuten«. Eine Teilnahme wäre für sie demnach zunächst eine Unterstützung anderer und nicht eine aktive Verbesserung der eigenen Situation. Auch Frau R hält das Projekt für »wirklich

klasse« und glaubt selbst etwas beitragen zu können. Trotzdem lehnt sie eine Beteiligung ab. »Vielleicht ist es mir wirklich nicht wichtig genug«, stellt die Befragte schließlich fest. Hier scheint also, wie schon bei Frau C, die Verbundenheit des Projekts zur eigenen Lebenswelt zu fehlen, um einen Sinn und persönlichen Vorteil im eigenen Beitrag zu erkennen (ROOSE 2014: 72).

Die Analyse der qualitativen Interviews von ROOSE (2014) zeigt zahlreiche Überschneidungen zwischen den zentralen Indikatoren für Lebensqualität der Bottroper Bürger(innen) und den Handlungsfeldern von InnovationCity Ruhr. So gehört zu den meist genannten Faktoren für Lebensqualität der Bereich Mobilität (insbesondere öffentliche Verkehrsmittel), das soziale Umfeld sowie Umwelt und Natur im Wohnumfeld (ROOSE 2014: 77).

5 Verknüpfung der Lebensqualitätsvorstellungen mit den Handlungsfeldern der InnovationCity Ruhr

Im Projekt InnovationCity Ruhr zielt das Handlungsfeld Aktivierung auf Bürgerbeteiligung in allen sektoralen Handlungsfeldern (Energie, Wohnen, Mobilität, Stadt). In fast allen Projekten im Bereich Aktivierung steht jedoch die Häusersanierung bzw. Energieberatung im Mittelpunkt. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Befragten aus der Studie von ROOSE (2014: 87) mit einer Teilnahme an InnovationCity Ruhr meist an die Sanierung des eigenen Hauses denken. Andere sprechen von InnovationCity Ruhr als »unverdienten Umweltpreis« (Frau L) oder können sich nur sehr oberflächlich etwas unter dem Projekt vorstellen. Hier scheint es der Öffentlichkeit an gezielter Information zu fehlen, die ihnen vermittelt, dass es bei InnovationCity Ruhr um mehr als das Handlungsfeld Wohnen geht.

Die empirischen Befunde zeigen, dass für alle von ROOSE (2014) interviewten Personen die Kriterien »allgemeine Verkehrsinfrastruktur« und »öffentliche Verkehrsmittel« (ÖPNV) eine zentrale Rolle spielen. Themen also, die von InnovationCity Ruhr eigentlich mit dem Handlungsfeld Mobilität vertreten sind. Betrachtet man die Anzahl der Einzelprojekte, so ist dieser Bereich wie auch der mit Mobilität stark verbundene Bereich Arbeit quantitativ unterrepräsentiert. Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität beispielsweise zielt darauf ab, langfristig die verkehrsbedingten CO₂-

Emissionen um ca. 30 % zu reduzieren. Hier spielt laut Projektbeschreibungen auch die Einbeziehung der Bürger(innen) eine wichtige Rolle (vgl. ICM 2014a). Der gegenwärtige ÖPNV stößt bei allen Befragten auf negative Resonanz. Künftig wird die öffentliche Daseinsvorsorge vor dem Hintergrund des demographischen Wandels insbesondere zur Sicherung der Erreichbarkeit immer wichtiger – physisch bedeutet dies, dass eine bessere Anbindung an den ÖPNV gebraucht wird (KOCKS & GATZWEILER 2005: 22). Die wachsende ältere Bevölkerung ist also auf einen qualitativ und quantitativ guten öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Die älteren Befragten bemängeln unter anderem die übersteuerten Preise und den digitalisierten Service. Laut Frau F könnten sich viele ältere Menschen eine Busfahrkarte aufgrund der niedrigen Rentenbezüge nicht leisten. Herr B ist zudem davon überzeugt, dass der Ticketkauf an Automaten, an der Tram oder der Bahn für ältere Personen zu kompliziert sei. Herr M, der eigentlich lieber mit dem Bus als mit seinem Roller zur Arbeit fahren würde, bemängelt die schlechten Verbindungen zwischen den Ruhrgebietsstädten, die Unzuverlässigkeit der Busfahrer und ebenfalls die hohen Fahrkartenpreise. Er sieht sich gezwungen auf seinen Roller umzusteigen (ROOSE 2014: 53).

Im Bereich des ÖPNV scheint in Bottrop also großes Verbesserungspotenzial zu liegen. Die zentrale Bedeutung dieses Themas in den Interviews lässt darauf schließen, dass die Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses dafür sorgen kann, das Handlungsfeld Mobilität zu stärken. So kann gesichert werden, dass diejenigen Personen, die generell bereit sind Bus und Bahn zu nutzen, weiterhin bei dem umweltfreundlicheren Verkehrsträger bleiben.

Empfehlenswert ist es außerdem, Maßnahmen zu konzipieren, die überzeugte Nutzer des Individualverkehrs dazu bringen könnten, öfter Bus und Bahn zu nutzen. Ein Beispiel dafür aus der Studie nach ROOSE (2014) gibt Frau C. Obwohl sie in ihrer Vergangenheit keine besonderen negativen Erfahrungen mit dem ÖPNV gemacht hat, lehnt sie diesen grundsätzlich ab. »Weil ich ein Auto hab«, begründet die Befragte ihre Verkehrsmittelwahl: »Weil das natürlich mit meinem Auto bequemer ist, als mitm Bus, ne. Also ich steig hier unten vor der Haustür in mein Auto ein und kann hinfahren, wo ich will. Ich muss jetzt nicht noch warten bis der nächste Bus kommt und zur nächsten Bushaltestelle fahren und laufen. Und die Schlepperei natürlich, sag

ich mal. Wenn man jetzt irgendwo unterwegs ist und nimmt da noch was mit und denn hier und da. Das ist mitm Bus natürlich auch immer doof.»

Für sie sei das Auto also schlichtweg bequemer, insbesondere wenn es darum geht, Einkäufe zu erledigen. Hier wäre zu überlegen, ob beispielsweise in Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel Anreize gefunden werden können, die den öffentlichen Nahverkehr attraktiver machen. Aktuelle Studien belegen zudem die Wirksamkeit solidarischer Finanzierungsinstrumente wie Bürgertickets, einerseits zur Sicherung der ÖPNV-Finanzierung und andererseits als Anreiz zur Nutzung (vgl. WALUGA 2014).

Bei der Maßnahmengestaltung darf nicht außer Acht gelassen werden, dass technische Innovationen allein auch im Bereich Verkehr nicht zum Erfüllen der Großen Transformation ausreichen. *»Alles in allem wird die kulturelle Transformation erst realistisch, wenn auch die Alltagsroutinen neu ausgerichtet sind.«* (KOPATZ 2013: 160). Die nicht-nachhaltigen Routinen in den Bereichen Verkehr, Energie und Wohnen – die durch tägliches Verhalten heute perpetuiert werden, wie in dem letzten Interviewzitat gesehen – wird von der Mehrheit der Bürger(innen) sehr wahrscheinlich nicht von selbst verändert werden. Das heterogene Netzwerk von InnovationCity Ruhr mit Akteuren aus Wirtschaft, Stadtverwaltung und wissenschaftlichen Institutionen bringt günstige Bedingungen mit sich, um solche Neuerungen mutig zu konzipieren, zu testen und zu bewerten. Statt dabei auf Teufel komm' raus auf technologische Neuerungen zu setzen, wäre es notwendig, alternative soziale Praktiken ausfindig zu machen, sie zu fördern und Hürden für nachhaltiges Alltags Handeln abzubauen. Dabei stellt die Möglichkeit, nicht zu handeln, jedoch keine Option dar, da die dominante gegenwärtige gesellschaftliche Praxis und meisten verwendeten Technologien nicht nachhaltig sind. In dem Projektportfolio der IC-R gibt es dazu bisher nur wenig Anhaltspunkte.

Ein weiteres Thema, das die Befragten aus der Studie nach ROOSE (2014) beschäftigt, ist der demographische Wandel. Die Analyse der Bürgerveranstaltungen zu InnovationCity Ruhr zeigt zwar, dass hier zum größten Teil die ältere Bevölkerung vertreten ist, sie zeigt aber auch, dass die Umsetzung der hier vorgeschlagenen Maßnahmen unklar bleibt. Sucht man allerdings im Handlungsfeld »Aktivierung« nach Projekten mit älteren Ziel-

gruppen, so findet man weder hier noch in anderen Handlungsfeldern konkrete Projekte, die diese wachsende Bevölkerungsgruppe adressieren (ICM 2014a). Laut NAEGELE & REICHERT (2005: 342f) ist bürgerschaftliches Engagement älterer Menschen zu fördern und auszubauen hilfreich, unter anderem um drohende Generationskonflikte zu entschärfen. Das Potenzial sehen Naegele und Reichert vor allem bei den »jüngeren Älteren« noch nicht ausgeschöpft: *»Dies gilt insbesondere für alternative, projektorientierte und weniger verpflichtende Einsatzbereiche jenseits des traditionellen Ehrenamts bei Kirchen und Wohlfahrtsverbänden.«* (NAEGELE & REICHERT 2005: 343) Als Beispiel nennen die Autoren hier die Mitwirkung bei der kommunalen Sozialplanung als Expert(inn)en in der Qualitätssicherung oder bei intergenerationellen Bildungsprojekten. Die Struktur von InnovationCity Ruhr bietet die Möglichkeit solcher alternativen Einsatzbereiche.

6 Empfehlungen zur strukturellen Verbesserung der Beteiligungsmöglichkeiten

Die Feldforschung von Benjamin Best hat gezeigt, dass in den Bürgerdialogen von allein schon hauptsächlich ältere Mitbürger(innen) beteiligt sind – dennoch scheint das Management bisher aber nicht die Einbeziehung speziell dieser Gruppe aktiv als Chance zu nutzen. Die älteren Menschen machen einen immer größer werdenden Anteil an der Bottroper Bevölkerung aus und ihre Beteiligung ist somit auch für das Gelingen der Ziele von InnovationCity Ruhr entscheidend, gerade vor dem Hintergrund, dass das Alter teilweise als Sanierungshindernis gilt und damit die derzeitige Hauptstrategie der ICM teilweise zu blockieren droht. Daher ist zu empfehlen in den Programmen und Aktionen verstärkt auf diesen Teil der Bevölkerung einzugehen, alternative Strategien zur Energie- und CO₂-Einsparung zu entwickeln und umzusetzen.

In Bezug auf künftige Beteiligungsveranstaltungen schlagen wir vor:

1. Zu Beginn einer Veranstaltung sollte zwischen den Beteiligten und Beteiligten eine Art Mini-Vertrag geschlossen werden. Darin sollte klargestellt werden, worum es genau geht und welchen Spielraum die Beteiligten tatsächlich haben. So kann Ergebnis- und Verfahrensfrustrationen vorgebeugt werden.

2. Statt auf Maßnahmensammlungen sollten nun stärker als bisher Empowerment und konkrete Aktionsplanungen mit den Bürger(inne)n durchgeführt werden.

3. Die Aussagen der Bürger(innen) auf Veranstaltungen sollten als Metaphern für eine wünschenswerte Zukunft verstanden und aufgegriffen werden. Soll die Lebensqualität in Bottrop bis 2020 verbessert werden, so bräuchte es beispielsweise einen Plan für den Erhalt und die Verbesserung des bekundeten gewachsenen Zusammenhalts in den Quartieren.

7 Schlussbemerkung

InnovationCity Ruhr trägt schon allein durch den Namen den Anspruch innovativ zu sein. Laut JESSEN & WALTHER (2010: 283f) sei im sozialwissenschaftlichen Verständnis von Innovation seit SCHUMPETER (1964) stets das erfolgreiche Umsetzen einer Idee in die Realität und die Veränderung der Praxis durch eben diese nötig. Für InnovationCity Ruhr bedeutet dies, dass die neuen Ideen, Konzepte und Angebote im Rahmen des Projekts, von der Bevölkerung angenommen werden und einen technologischen wie sozialen Wandel hervorrufen.

Durch weitere qualitative Studien in diesem Bereich könnten soziale Innovationen entwickelt werden, die durch eine niedrige Hemmschwelle und starke Anknüpfungspunkte an die reale Lebenswelt einen größeren Teil der Bürger(innen) einbeziehen und aktivieren, die sonst wenig Interesse an Beteiligung und Bürgerengagement in dem Projekt haben (ROOSE 2014: 91). Die Große Transformation in Richtung nachhaltiger Entwicklung kann damit von der Anbindung an Lebensqualitätsforschung besonders im Bereich des sozialen Wandels profitieren und der Umsetzung in der Gesellschaft näher kommen.

Mit der Analyse des experimentellen Settings der IC-R soll ein Beitrag zu dessen Wirkung in der Stadt sowie dessen Replizierbarkeit erreicht werden. Die Bausteine einer erfolgreichen sozial-ökologischen Transformation nach dem Vorbild Bottrops sind noch nicht vollständig erforscht. Wichtige Faktoren sind jedoch das radikale CO₂-Minderungsziel, die Kombination mit gesellschaftlichen Veränderungen und der Bereitschaft zu partizipativen Verfahren sowie die Offenheit für rekursive Lernschritte im Projektverlauf. Die sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen im Reallabor Bottrop können also zu lehrreichen Do's and Don't's in der Gestaltung der Großen Transformation werden.

Literatur

- BAECKER, Dirk (2008): Die Kontroverse als das Programm der nächsten Gesellschaft. Die dritte industrielle Revolution - Aufbruch in ein ökologisches Jahrhundert: Dimensionen und Herausforderungen des industriellen und gesellschaftlichen Wandels -. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). <http://www.boell.de/oekologie/marktwirtschaft/oekologische-marktwirtschaft-5213.html>. Last access: 18 September 2011.
- BEST, Benjamin (2011): Real World Experimentation in the InnovationCity Ruhr. Vortrag gehalten auf der 3rd German Environmental Sociology Summit, Goethe Universität Frankfurt/Main.
- BEST, Benjamin (2013): Interdisziplinäre Verständigung mit der Konstellationsanalyse. Anwendung auf die »urbane Energiewende« im Ruhrgebiet. http://www.academia.edu/attachments/32237552/download_file. Last access: 05 November 2013.
- BEST, Benjamin & HANKE, Gerolf (2013): Die Energiewende aus wachstumskritischer Perspektive. In F. Ekarth und B. Henning (Hrsg.): Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Nachhaltigkeitsforschung. Marburg: Metropolis.
- BULKELEY, Harriet; BROTO, Vanessa Castán; HODSON, M. (2011): Cities and low carbon transitions. Taylor & Francis.

- COSTANZA, Robert et al. (2008): An Integrative Approach to Quality of Life Measurement, Research, and Policy. S.A.P.I.EN.S [Online], 1.1 | 2008, Online since 19 December 2008, Connection on 06 September 2012. <http://sapiens.revues.org/169>. Last access: 06. November 2013.
- GEELS, Frank W. (2005): Technological Transitions And System Innovations: A Co-evolutionary And Socio-technical Analysis (illustrated edition.). Edward Elgar Publishing Ltd.
- GEELS, Frank W.; ELZEN, Boelie; GREEN, Kenneth (Hrsg.) (2004): System Innovation and the Transition to Sustainability: Theory, Evidence and Policy. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- GRIN, John et al. (2010): Transition to Sustainable Development. New Directions in the Study of Long term Transformative Change. Taylor & Francis, New York.
- GROSS, Matthias; HOFFMANN-RIEM, Holger; KROHN, Wolfgang (2005): Realexperimente. Ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft (1., Aufl.) [transcript].
- HEINRICH, Harald (2013): Dezentral und partizipativ? Möglichkeiten und Grenzen von Bürgerbeteiligung zur Umsetzung der Energiewende. In J. Radtke und B. Hennig (Hrsg.), Die deutsche »Energiewende« nach Fukushima: Der wissenschaftliche Diskurs zwischen Atomausstieg und Wachstumsdebatte. Marburg: Metropolis.
- HOFFMAN, Andrew J. (2010): Climate change as a cultural and behavioral issue: Addressing barriers and implementing solutions. *Organizational Dynamics* 39(4)295–305. doi: 10.1016/j.orgdyn.2010.07.005.
- ICM (2014): Innovation City Management GmbH: Über uns | InnovationCity Ruhr. <http://www.icruhr.de/index.php?id=28>. Last access: 14 August 2014.
- ICM (2014a): Innovation City Management GmbH: Die Handlungsfelder. <http://www.icruhr.de/index.php?id=134&L=1>. Last access: 01. September 2014.
- INNOVATIONCITY (2013): Idee & Konzept. <http://www.bottrop.de/microsite/ic/idee/index.php>. Last access: 22 Januar 2013.
- INSTITUT DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT KÖLN (2013): Städteranking 2013. Das Stärken-Schwächen-Profil: Bottrop. Immobilien Scout 24 und WirtschaftsWoche. http://www.iwconsult.de/content/iwc/aktuelles/iwc_doc07261.htm. Last access: 26 Juni 2014.
- JESSEN, Johan; WALTHER, Uwe-Jens (2010): Innovation in der Stadtplanung? In: Soziologie in der Stadt- und Freiraumplanung. Analysen, Bedeutung und Perspektiven. Hrsg.: Harth, Annette; Scheller, Gitta 1. Auflage. VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden. S. 283-295.
- KOCKS, Martina; GATZWEILER, Hans-Peter (2005): Öffentliche Daseinsvorsorge und demographischer Wandel. Erprobung von Anpassungs- und Entwicklungsstrategien in Modellvorhaben der Raumordnung. Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. DCM Meckenheim. Berlin/Bonn.
- KOPATZ, Michael (2013): Die soziale-kulturelle Transformation. In: Huncke, Wolfram; Kerwer, Jürgen; Röming, Angelika (Hg.): Wege in die Nachhaltigkeit. Die Rolle von Medien, Politik und Wirtschaft bei der Gestaltung unserer Zukunft. Hessische Landeszentrale für politische Bildung. Wiesbaden. S. 155-191.
- KROPP, Cordula (2013): Demokratische Planung der Klimaanpassung? Über die Fallstricke partizipativer Verfahren im expertokratischen Staat. In A. Knierim, S. Baasch, und M. Gottschick (Hrsg.), Partizipation und Klimawandel - Ansprüche, Konzepte und Umsetzung. München: Oekom.
- LEGGEWIE, Claus (2006): Deliberative Demokratie - Von der Politik- zur Gesellschaftsberatung. In S. Falk, D. Rehfeld, A. Römmele, und M. Thunert (Hrsg.), Handbuch Politikberatung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- LIETZMANN, Hans J. (2011): Auf zum nächsten Level: Bürgerbeteiligung im Wandel der Zeit. *politische ökologie, Bürgerbeteiligung* 3,0, S. 28–35.
- LINZ, Manfred & LUHMANN, Hans-Jochen (2006): Wie der Fortschritt bei der Energieeffizienz regelmäßig »abprallt«. *Energie & Management*.
- NAEGELE, Gerhard; REICHERT, Andreas (2005): Demographischer Wandel und demografisches Altern im Ruhrgebiet: Probleme, Chancen und Perspektiven. In: Hrsg.: o.A., Arbeit, Heft, Jg 14 (2004), S.335-347. <https://eldorado.tu-dortmund.de/bitstream/2003/28652/1/naegerle.pdf>. Last access: 06. November 2013).
- PAECH, Niko (2005): Nachhaltiges Wirtschaften jenseits von Innovationsorientierung und Wachstum: Eine unternehmensbezogene Transformationstheorie. Metropolis.
- PAECH, Niko (2010): Nach dem Wachstumsrausch: Eine zeitökonomische Theorie der Suffizienz. *Zeitschrift für Sozialökonomie* 47(166/167), S. 33–40.
- RENN, Ortwin; KÖCK, Wolfgang; SCHWEIZER, Pia-Johanna; BOVET, Jana; BENIGHAUS, Christina; SCHEEL, Oliver; SCHRÖTER, Regina (2014): Helmholtz Gemeinschaft-Allianz ENERGY-TRANS: Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planungsvorhaben der Energiewende. No. 01. Policy Brief. Karlsruhe: Helmholtz-Gemeinschaft. http://www.energy-trans.de/downloads/ENERGY-TRANS-Policy_Brief-Oeffentlichkeitsbeteiligung_bei-Planungsvorhaben_der_Energiewende.pdf. Last access: 15 Februar 2014.
- ROOSE, Ilka (2014): Urbane Lebensqualität und die Große Transformation: urbane Lebensqualität im Kontext von Transformationsprozessen zur Nachhaltigkeit. Eine Untersuchung am Beispiel der Stadt Bottrop mit InnovationCity Ruhr und Emscher-Umbau. Wuppertaler Studienarbeiten zur nachhaltigen Entwicklung 7. <http://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/5407>. Last access: 23 Juni 2014.
- RVR: Regionalverband Ruhr (2009): Hintergrund Demographischer Wandel. http://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/Daten___

- Fakten/Regionalanalysen/Bevölkerung/Hintergrund/Hintergrund_Demographischer_Wandel.pdf. Last access: 03. November 2013.
- SCHERHORN, Gerhard (2011): Die Politik entkam der Wachstumsfalle. Ein Bericht aus dem Jahr 2050. In H. Welzer und K. Wiegandt (Hrsg.), *Perspektiven einer nachhaltigen Entwicklung: Wie sieht die Welt im Jahr 2050 aus?* (1. Aufl.). Frankfurt am Main: Fischer.
- SCHNEIDEWIND, Uwe & SCHECK, Hanna (2012): Cities as »real world laboratories« for system innovations: theories, models and empirical designs. *Proceedings of the 3rd International Conference on Sustainability Transitions*. Gehalten auf der 3rd International Conference on Sustainability Transitions, Copenhagen. <http://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/4502>. Last access: 26 Februar 2013.
- SCHNEIDEWIND, Uwe & SINGER-BRODOWSKI, Mandy (2013): *Transformative Wissenschaft: Klimawandel im deutschen Wissenschafts- und Hochschulsystem*. Marburg: Metropolis.
- SCHUMPETER, Joseph Alois (1964): *Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung*. Berlin.
- SCHWEIZER-RIES, Petra; RAU, Irina; ZOELLNER, Jan (2010): *Aktivität und Teilhabe – Akzeptanz Erneuerbarer Energien durch Beteiligung steigern*. Berlin: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). http://fg-umwelt.de/assets/files/Aktivitaet_und_Teilhabe/Abschlussbericht_Aktivitaet_Teilhabe_FKZ_0325052.pdf. Last access: 16 Juni 2012.
- SOMMER, Bernd & SCHAD, Miriam (2014): Change Agents für den städtischen Klimaschutz. *Empirische Befunde und praxistheoretische Einsichten*. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 23(1)48–54.
- TISCHLER, Bernd (2013): Interview zur »InnovationCity Ruhr«. <http://www1.wdr.de/themen/politik/innovationcityinterview100.html>. Last access: 25 Februar 2013.
- WALUGA, Gregor (2014): Das solidarische Bürgerticket als Baustein einer zukunftsfähigen Nahverkehrsfinanzierung: Gewinn für Klimaschutz und Bevölkerung am Beispiel der Stadt Wuppertal. <http://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/5402>. Last access: 13 August 2014.
- VON WEIZSÄCKER, Ernst Ulrich; LOVINS, Amory B.; LOVINS, L. Hunter (1996): *Faktor vier: Doppelter Wohlstand - halbiertes Verbrauch* (9. Aufl.). München: Droemersch-Verlagsanstalt.
- WELZER, Harald (2013): *Selbst denken: eine Anleitung zum Widerstand*. Frankfurt a.M.: S. Fischer.
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung für Globale Umweltveränderungen (Hrsg.) (2011): *Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. http://www.wbgu.de/fileadmin/templates/dateien/veroeffentlichungen/hauptgutachten/jg2011/wbgu_jg2011.pdf