

Jennifer Blank, Claudia Bergmüller,
Sonja Sälzle (Hrsg.)

Transformationsanspruch in Forschung und Bildung

Konzepte, Projekte, empirische Perspektiven



Waxmann 2023

Münster • New York

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

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

Print-ISBN 978-3-8309-4677-9

E-Book-ISBN 978-3-8309-9677-4

<https://doi.org/10.31244/9783830996774>

Das E-Book ist open access unter der Creative-Commons-Lizenz CC BY-SA 4.0 verfügbar.



© Waxmann Verlag GmbH, 2023
Steinfurter Straße 555, 48159 Münster

www.waxmann.com
info@waxmann.com

Umschlaggestaltung: Pleßmann Design, Ascheberg
Umschlagabbildung: Chan2545 - stock.adobe.com
Satz: MTS. Satz & Layout, Münster

TRANSCITY

Sozialräumliche Inklusion durch Instrumente des Klimaschutzes

Franziska Stelzer, Andreas Thiesen, Linda Weber & Sebastian Schuster

Abstract: „TRANSCITY“ ist ein partizipatives, sozialökologisches Forschungsprojekt, das hinsichtlich seiner transformativen Wirkung im folgenden Text exemplarisch anhand der Arbeiten mit und in der Stadt Essen vorgestellt und analysiert wird. Im ersten Abschnitt werden die vielseitigen Herausforderungen der Klimakrise herausgearbeitet, die den Bezugsrahmen des Projektes bilden. Im Mittelpunkt der Projektvorstellung stehen die Projektidee, die Zielsetzungen sowie das Projektdesign und die Forschungsmethoden. Im abschließenden Kapitel werden die transformativen Wirkungen untersucht. Am Ende folgt ein zusammenfassender Ausblick.

1. Einführung: Vielseitige Herausforderungen in der Klimakrise

Gesellschaftliche Herausforderungen wie die Klimakrise lassen sich in einer entkoppelten und zugleich global vernetzten Welt nicht mehr sektoral und eindimensional lösen. Es bedarf einer neuen Perspektive, einer „Zukunftskunst“ (Schneidewind, 2018) und einer gesellschaftlichen Transformation, um die aus menschlichen Handlungen resultierenden ökologischen Veränderungen positiv zu beeinflussen, denn menschliches Handeln ist der Ausgangspunkt für die Herausforderungen und damit auch die Lösungen in der Klimakrise. Der Klimawandel ist somit letztlich eine soziale Frage und eine Frage der Gerechtigkeit, sei es zwischen Generationen, Nationalstaaten oder unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen.

In diesem Zusammenhang ist auch die wachsende ökonomische Ungleichheit eine Herausforderung, die aktiv angegangen werden muss. Bisherige Erhebungen zeigen, dass in der Regel nicht die sogenannten unterprivilegierten Sozialmilieus den größten ökologischen Fußabdruck hinterlassen, sondern die Angehörigen der höheren Sozialmilieus (Gore et al., 2021). Zugleich haben Bewohner:innen aus ökonomisch schlechter gestellten Sozialmilieus in der Regel kaum Möglichkeiten, aus eigenen Mitteln Klimaschutzmaßnahmen durchzuführen, weil ihnen die finanziellen Mittel und/oder die Handlungsoptionen fehlen (WBGU, 2016).

Auch hängt die gesellschaftliche Zukunftsfähigkeit immer stärker davon ab, wie sich (Groß-)Städte entwickeln. Viele Menschen zieht es in die Stadt, die heute mehr

denn je durch Diversität definiert wird und milieuspezifische Vorstellungen von städtischem Leben erweitert (Thiesen, 2016; 2020). Dort brauchen wir im übertragenen Sinne ein „Klima“ der Offenheit sowie der Kooperationsbereitschaft, denn die Voraussetzung für jede Form von nachhaltiger Lebensführung sind offene Systeme und somit eine „offene Stadt“ (Sennett, 2018). Es geht daher weniger um das Schaffen eines subjektiven Problembewusstseins, notwendig ist vielmehr die Anstrengung, jenes Bewusstsein in konkrete kulturelle Praxis im öffentlichen Raum zu übersetzen (Welzer, 2013). Damit ergibt sich ein völlig neuer Politikansatz im Bereich der Transformationsforschung: Innovative Konzepte von Öffentlichkeit und Vergesellschaftung werden zur Grundvoraussetzung für Klimaschutz.

2. Zum Projekt „TRANSCITY“

2.1 Projektidee und Zielsetzung

Mit dem Projekt TRANSCITY wurde ein Projekt geschaffen, welches als Reallabor konzipiert ist (Wanner et al., 2018; Bergmann et al., 2021) und folglich gesellschaftliche Herausforderungen gemeinsam denkt und in ihrer Mehrdimensionalität betrachtet. Bei der Zusammenführung von Klimaschutz und sozialräumlicher Inklusion soll Klimaschutz vergesellschaftet und partizipativ angegangen werden. Dadurch soll der Weg geebnet werden für wichtige Veränderungen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Gesellschaft, ganz im Sinne einer „Großen Transformation“ (WBGU, 2011).

Bedingung für das Gelingen des Reallabor-Projekts TRANSCITY ist die Beteiligung der Zivilgesellschaft. Aus diesem Anlass haben wir lokale Praxispartner:innen auf Stadt- und Quartiersebene in das Projektvorhaben eingebunden. Aufgabe des transdisziplinären Teams war es, durch zielgruppengerechte Ansprache und Beteiligungsformate einen Transfer der wissenschaftlichen Erkenntnisse in die Gesellschaft zu ermöglichen und so exemplarisch die transformativen Weichen hin zu einer nachhaltigen, inklusiven Gesellschaft zu stellen.

Die Projektidee basiert auf der oben erwähnten Entwicklung, dass ökonomisch schlechter gestellte Quartiere einer Großstadt häufig auch zu den Quartieren mit einem geringeren ökologischen Fußabdruck gehören – und umgekehrt. Zugleich haben viele Bewohner:innen dieser Quartiere kaum Optionen, sich im Bereich des Klimaschutzes zu engagieren, weil sie über keine finanziellen Mittel und/oder Handlungsspielräume verfügen (bspw. weil sie als Mieterhaushalte nicht die Heizungsanlage modernisieren können) (Groß et al., 2022). Dieses sozialpolitische Paradox wurde in ein Forschungsdesign übertragen, das die Sichtweise auf kommunalen Klimaschutz neu gewichten soll: ein Social Urban Emissions Trading System (SUETS).

Innerhalb der Projektlaufzeit wurde das SUETS in transdisziplinärer Zusammenarbeit weiterentwickelt. Zentrales Ziel ist es, den kommunalen Klimaschutz in der Stadt Essen aus einer sozialen Perspektive voranzubringen. Denn: Die Quartiere sollen nicht nur dabei unterstützt werden, die Treibhausgasemissionen zu senken, sondern es soll zusätzlich ein Austausch zwischen unterschiedlichen Stadtteilen eröffnet, neue

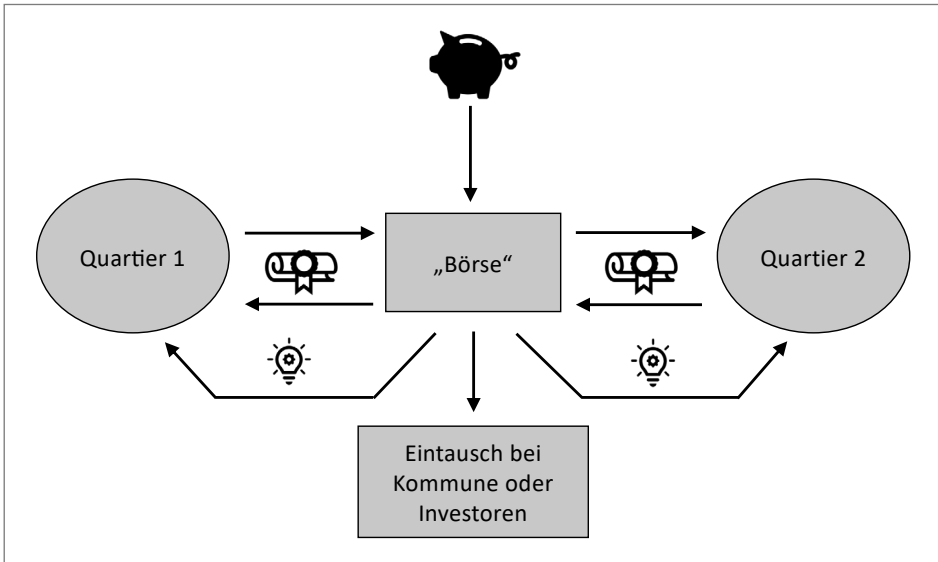


Abb. 1: Konzept eines quartiersübergreifenden Emissionshandels im Rahmen des Projekts TRANSCITY (Quelle: eigene Darstellung, 2022)

Kooperationen gefördert und das sozialökologische Bewusstsein gesteigert werden, um sich gemeinsam für zukunftsfähige Quartiere zu engagieren. Das Instrument, über das die Umsetzung des SUETS erfolgen soll, ist ein quartiersübergreifender Emissionshandel (siehe Abbildung 1). Auf Grundlage konkreter Indikatoren sollen Emissionszertifikate verteilt, budgetiert und gehandelt werden können. Die dabei freigesetzten finanziellen Mittel sollen in lokale soziale und ökologische Klimaschutzprojekte reinvestiert werden, über deren Auswahl die Bürger:innen zusammen mit der Stadt Essen und anderen Akteur:innen entscheiden.

Die Projektidee wurde in der Stadt Essen von März 2021 bis August 2022 gedanklich konkretisiert. In dieser 18-monatigen Erprobungsphase wurde eine erste Grundlage für einen Emissionshandel geschaffen, indem insbesondere Kontakt zu Bürger:innen vor Ort aufgebaut wurde, um mit ihnen das Konzept des Emissionshandels partizipativ (weiter) auszuarbeiten. Hierfür hat sich ein transdisziplinäres Team aus Wissenschaft und Praxis zusammengeschlossen: Das Wuppertal Institut und die Hochschule RheinMain koordinierten das Projekt und begleiteten es wissenschaftlich u. a. über die Durchführung von Datenerhebungen. Die Grüne Hauptstadt Agentur (GHA) der Stadt Essen und die Initiative für Nachhaltigkeit waren als einschlägige Praxispartner:innen mit einem weitreichenden Netzwerk vor Ort insbesondere für die Aktivierung der Dialogkulturen in den Quartieren zuständig.

2.2 Bezugsrahmen und Forschungsmethoden

TRANSCITY nutzt als Bezugsrahmen das Konzept der *transformativen Forschung im Format eines Reallabors* (Schneidewind & Scheck, 2013; Schneidewind, 2014; WBGU, 2011). Dieses orientiert sich an konkreten gesellschaftlichen Problemen und ist gekennzeichnet durch einen expliziten Interventionsanspruch. Ziel ist es, konkrete Veränderungsprozesse anzustoßen und dabei Stakeholder:innen aktiv in den Forschungsprozess mit einzubeziehen. Die *transdisziplinäre Zusammenarbeit* ist der zentrale Forschungsmodus in Reallaboren.

Kernanforderungen an eine transdisziplinäre Forschung sind 1) der Fokus auf gesellschaftlich relevante (realweltliche) Probleme, 2) die Ermöglichung eines wechselseitigen Lernprozesses von Akteur:innen verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen ebenso wie nicht-wissenschaftlicher Akteur:innen sowie 3) die Schaffung von sozial robustem, lösungsorientiertem Wissen, welches sowohl in Gesellschaft als auch Wissenschaft anschlussfähig ist (Lang et al., 2012). Das Projekt TRANSCITY schafft somit nicht nur Systemwissen, sondern zusammen mit Akteur:innen aus der Praxis auch Zielwissen sowie konkretes Transformationswissen für den Wandel hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft.

Eine methodologische Besonderheit weist das Projektvorgehen im Zusammenspiel zwischen repräsentativem, messbarem Anspruch (quantitative Datenerhebung und Indikatoren) und milieusoziologischem Verstehens- und Partizipationsprozess (qualitative Verfahren der Datenerhebung) auf.

2.2.1 Vorgehen und Ergebnisse der quantitativen Datenerhebung

Für die quantitative Erhebung der THG-Emissionen der Stadtquartiere wurde ein Bottom-Up-Ansatz gewählt, bei dem die Haushalte in den Quartieren Fragen zu ihrer Lebenssituation und ihren Konsumgewohnheiten beantworten.

Hierfür wurden in den Essener Stadtteilen Holsterhausen und Altenessen zwei Zufallsstichproben à 4.000 Personen, die mindestens 18 Jahre alt sind, aus dem Melderegister der Stadt Essen gezogen. Die Ziehung entsprach einer einfachen Zufallsauswahl ohne Zurücklegen. Die Ziehung einer Zufallsstichprobe hat den Vorteil, dass eine systematische Verzerrung ausgeschlossen werden kann, da jedes Element der Grundgesamtheit mit gleicher Wahrscheinlichkeit gezogen wird (Häder & Häder, 2022). Somit sind die Ausprägungen der erhobenen Variablen unabhängig und identisch verteilt, wodurch Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit möglich sind. Die gezogenen Haushalte erhielten einen Brief von der Stadt Essen, welcher neben einem Anschreiben des Oberbürgermeisters auch eine Projektbeschreibung mit Teilnahmeaufforderung des Wuppertal Instituts enthielt. Der Befragungszeitraum begann im Oktober 2021 und endete im Mai 2022.

Die Teilnahme an der Befragung war auf drei Wegen möglich: 1) über das Online-Tool SUSLA¹, 2) über ein Online-Survey auf der Plattform LimeSurvey und 3) mittels Papierfragebogen. Die Varianten 2 und 3 entsprachen dem Fragebogen des Online-Tools SUSLA. Um möglichst viele der angeschriebenen Haushalte zur Teilnahme zu motivieren und die Befragung so niedrigschwellig wie möglich zu realisieren, wurde – mit Blick auf die Bevölkerungsstruktur in Holsterhausen und Altenessen – eine arabisch- und türkischsprachige Fassung des Fragebogens erstellt. Da beide Varianten aus Zeit- und Budgetgründen nicht in SUSLA integriert werden konnten, war eine Teilnahme in arabischer oder türkischer Sprache lediglich per LimeSurvey oder Papierfragebogen möglich. Da die Teilnahme an der Befragung freiwillig war, kam es zu einem Mittelschichtsbias², der für Befragungen dieser Art nicht ungewöhnlich ist (Kiesl, 2022). Um diese Verzerrung auf Stadtteilebene auszugleichen, wurden den Beobachtungseinheiten mithilfe von Daten aus der amtlichen Statistik der Stadt Essen Gewichte zugewiesen.

Ziel der quantitativen Datenerhebung war es, die CO₂-Fußabdrücke der befragten Haushalte zu ermitteln, um zu erörtern, inwieweit die Haushalte in den jeweiligen Stadtteilen vom CO₂-Zielwert der Stadt Essen für das Jahr 2022 entfernt sind. Die Berechnung des Zielwerts basiert auf den kommunalen Klimaschutzzielen der Stadt Essen, laut derer die Stadt Essen eine Minderung der Treibhausgasemissionen um 60 % bis zum Jahr 2030 in Bezug zum Basisjahr 1990 anvisiert (Stadt Essen, 2021). Wird eine lineare Abnahme der Pro-Kopf Emissionen angenommen, so liegt der Zielwert für das Jahr 2022 bei 5.668 kg CO₂e³ pro Kopf.

Tabelle 1 enthält die Lage- und Streuungsmaße zentraler Variablen. Vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen den Haushalten beider Stadtteile zeigen sich beim Blick auf das Alter mit einem mittleren Alter von 48,5 Jahren in Altenessen und 46,2 Jahren in Holsterhausen sowie bei Betrachtung der durchschnittlichen Wohnfläche, die in Altenessen 94,9 qm und in Holsterhausen 87,4 qm beträgt. Deutlicher unterscheiden sich die Haushalte beider Stadtteile bei Betrachtung ihrer Stromverbräuche mit Mittelwerten von 6.900 kWh in Altenessen und ca. 3.600 kWh in Holsterhausen und ihrer Heizenergieverbräuche mit Mittelwerten von 7.700 kWh in Altenessen sowie ca. 10.600 kWh in Holsterhausen. Bei Betrachtung der Mittelwerte der CO₂-Fußabdrücke fällt auf, dass die Haushalte der beiden Stadtteile sich in den Konsumbereichen Ernährung und Abfall/Konsum sehr ähnlich sind, wohingegen Altenessener Haushalte im Bereich Mobilität einen deutlich höheren durchschnittlichen CO₂-Fußabdruck haben. Dies kann ein Indiz für ein grundlegend anderes Mobilitätsverhalten sein. Haushalte aus Holsterhausen weisen im Mittel deutlich höhere CO₂-Fußabdrü-

1 <https://susla.app/>

2 Als Mittelschichtsbias wird eine Verzerrung von Erhebungsdaten bezeichnet, die darauf zurückzuführen ist, dass Personen mit mittlerem und gehobenem Bildungsniveau eher gewillt sind, an Befragungen teilzunehmen, als Personen mit niedrigem Bildungsniveau.

3 CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Maßeinheit zur Vergleichbarkeit des Klimaerwärmungspotenzials.

Tab. 1: Variablenübersicht

Variable	n	Mittelwert	Standardabw.	Median	Min.	1. Quartil	3. Quartil	Max
Altenessen								
Alter (in Jahren)	94	48,5	17,6	49,0	18,0	34,0	62,0	85,0
Wohnfläche (in qm)	99	94,9	42,9	89,0	45,0	60,0	120,0	270,0
Stromverbrauch (in kWh)	63	6949,5	13180,4	4700,0	1500,0	2500,0	7300,0	90002,0
Heizenergieverbrauch (in kWh)	25	7729,2	7593,1	7000,0	11,0	19,0	15350,0	25500,0
Haushaltsgröße	99	2,1	1,2	2,0	1,0	1,0	3,0	5,0
Einkommen (in €)	65	2042,7	1542,4	1700,0	0,0	1000,0	3000,0	7500,0
Zusätzliches Einkommen (in €)	50	1200,0	1655,5	216,0	0,0	0,0	2400,0	7000,0
Haushaltsnettoeinkommen (in €)	99	1899,9	2199,5	1200,0	0,0	0,0	3369,0	8469,0
Haushaltsnettoeinkommen pro Kopf (in €)	99	1091,7	1283,7	727,0	0,0	0,0	1700,0	5100,0
Äquivalenzeinkommen (in €)	99	1383,6	1521,6	1028,1	0,0	0,0	2309,4	5988,5
Ernährung CF (in kg)	99	2120,5	431,5	2131,3	1161,0	1821,4	2383,5	3716,6
Mobilität CF (in kg)	99	1919,3	1827,2	1459,8	0,0	602,3	2883,0	9394,5
Freizeit/Urlaub CF (in kg)	99	733,7	1219,1	200,4	0,0	56,5	747,8	9553,7
Abfall/Konsum CF (in kg)	99	1183,5	822,3	912,0	262,8	612,4	1532,6	4643,0
Wohnen CF (in kg)	99	6191,7	3365,2	5473,5	819,8	3494,6	7782,9	15903,6
Gesamt CF (in kg)	99	12148,7	4635,7	11746,3	3713,3	9145,8	14960,2	22917,6
Gesamt CF pro Kopf (in kg)	99	7505,9	4373,6	6213,6	1856,7	4393,8	11169,1	19031,1
Distanz zum Zielwert 2022 (in kg)	99	1837,9	4373,6	545,6	-3811,3	-1274,2	5501,1	13363,1

Variable	n	Mittelwert	Standardabw.	Median	Min.	1. Quartil	3. Quartil	Max
Holsterhausen								
Alter (in Jahren)	218	46,2	18,5	42,0	20,0	30,0	60,0	87,0
Wohnfläche (in qm)	237	87,4	40,0	80,0	40,0	55,0	107,0	180,0
Stromverbrauch (in kWh)	157	3649,5	2463,8	2500,0	1500,0	2500,0	5000,0	75000,0
Heizenergieverbrauch (in kWh)	46	10612,2	10094,9	16000,0	300,0	800,0	16800,0	36000,0
Haushaltsgröße	237	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0
Einkommen (in €)	172	2300,0	1205,4	2300,0	0,0	1200,0	3300,0	8000,0
Zusätzliches Einkommen (in €)	122	1346,2	1960,4	0,0	0,0	0,0	3000,0	7000,0
Haushaltsnettoeinkommen (in €)	237	2490,2	2503,6	2000,0	0,0	450,0	3400,0	11000,0
Haushaltsnettoeinkommen pro Kopf (in €)	237	1688,8	1636,3	1477,0	0,0	450,0	2300,0	7300,0
Äquivalenzeinkommen (in €)	237	1988,6	1865,1	2000,0	0,0	450,0	2835,0	7778,2
Ernährung CF (in kg)	237	2014,8	571,5	1972,5	534,0	1595,3	2472,2	3891,5
Mobilität CF (in kg)	237	1086,0	1105,0	807,9	0,0	167,9	1908,7	7605,3
Freizeit/Urlaub CF (in kg)	237	1844,9	2606,7	846,4	0,0	87,7	2209,4	11217,1
Abfall/Konsum CF (in kg)	237	1032,3	587,7	897,3	204,5	630,3	1319,5	6098,1
Wohnen CF (in kg)	237	4657,0	1868,7	4377,3	384,3	3580,9	5355,7	12381,2
Gesamt CF (in kg)	237	10635,1	2962,2	10191,9	3352,1	8978,4	12335,1	19555,8
Gesamt CF pro Kopf (in kg)	237	8445,1	4238,7	8845,4	1635,5	4594,2	10787,0	18391,7
Distanz zum Zielwert 2022 (in kg)	237	2777,1	4238,7	3177,4	-4032,5	-1073,8	5119,0	12723,7

Anmerkung: CF = CO₂e-Fußabdruck

cke im Konsumbereich Freizeit & Urlaub auf. Im Konsumbereich Wohnen liegen die mittleren CO₂-Fußabdrücke in Altenessen über denen in Holsterhausen. Ursächlich ist mit hoher Wahrscheinlichkeit die durchschnittlich größere Wohnfläche in Altenessen und/oder die schlechtere energetische Bausubstanz der Wohngebäude. Im Mittel zeigen sich höhere CO₂-Fußabdrücke pro Kopf in Holsterhausen, wenn die Fußabdrücke aller Konsumbereiche summiert werden (Gesamt CF pro Kopf). Abschließend ist festzuhalten, dass sowohl in Holsterhausen als auch in Altenessen Haushalte existieren, die bereits den CO₂e-Zielwert für 2022 erreichen bzw. diesen sogar unterschreiten. Auf der anderen Seite liegen die Haushalte jedoch im Mittel mit 1,8 t in Altenessen und 2,8 t in Holsterhausen über dem Zielwert.

2.1.2 Vorgehen und Ergebnisse der qualitativen Datenerhebung

Die Berechnung des ökologischen Fußabdrucks wurde mit sozialräumlichen Erhebungen durch „virtuelle Erkundungen/Begehungen“ der Quartiere und Benennung raumbezogener Indikatoren wie bspw. dem Anteil der Grünflächen in einem Quartier ergänzt. Anderweitige qualitative Erhebungen vor Ort in Essen wären wünschenswert gewesen, jedoch war dies aufgrund der Corona-Pandemie nicht möglich. Die virtuellen Erkundungen und Recherchen lieferten zwar interessante sozialräumliche Erkenntnisse, jedoch wurde der oben erwähnte Anspruch eines milieusozilogischen Verstehens- und Partizipationsprozesses der Situation entsprechend deutlich begrenzt.

Im Rahmen eines Studierendenseminars wurden die Quartiere mit Fokus auf die vier Themen Öffentlicher Raum, Lokale Ökonomie, Arbeit(-losigkeit) und Migration theoretisch erschlossen. Dabei wurden insbesondere aus sozioökonomischer Perspektive Unterschiede sichtbar, beispielsweise bei Betrachtung der Arbeitslosigkeit oder der Wohnfläche, und auch der öffentliche Raum wird vielseitig und auf unterschiedliche Art und Weise genutzt.

Basierend auf den Ergebnissen der qualitativen und quantitativen Datenerhebung erarbeitete das TRANSCITY-Team eine beispielhafte Liste von Indikatoren, aus denen sich die Zertifikate berechnen lassen könnten. Hierbei wurden mehrere mögliche Kennzahlen zu verschiedenen Oberthemen aufgezählt, dazu gehören Öffentlicher Raum, Mobilität, Wohnen, Energie & Wärme, Arbeit & Lokale Ökonomie sowie Lebensqualität.

3. Transformative Wirkungen von TRANSCITY

Für den Leitgedanken von TRANSCITY ist entscheidend, dass sowohl empirisch als auch handlungstheoretisch nicht auf individueller oder der Haushaltsebene verharret wird; vielmehr soll ein Verständnis für Verantwortung im unmittelbaren Wohnquartier generiert werden. Es geht nicht darum, Druck auf einzelne Individuen aufgrund von klimaschädlichem Verhalten auszuüben, sondern der Fokus sollte darauf gerichtet sein, einen kommunikativen Austausch zwischen Stadtquartieren zu ermöglichen. Dahinter verbirgt sich die Annahme, dass kommunale Klimaschutzziele über den

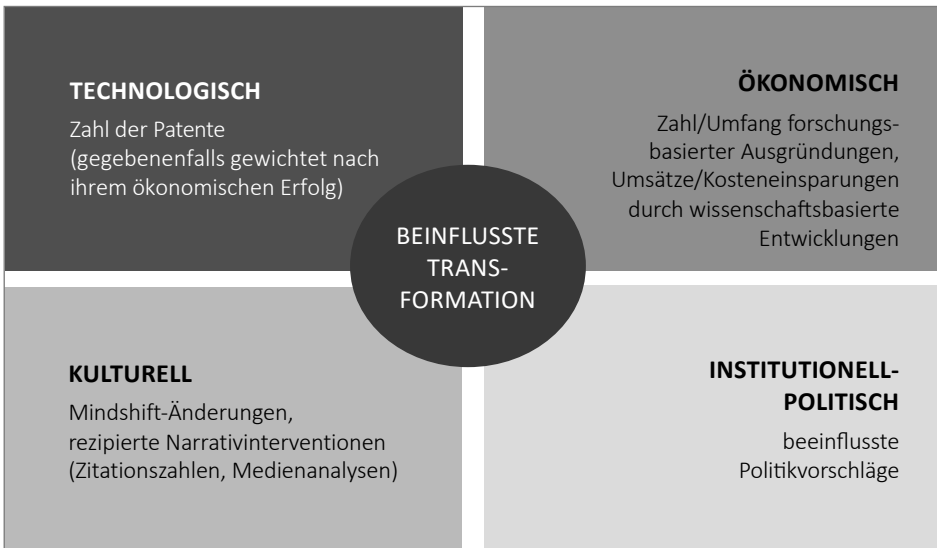


Abb. 2: Die vier Dimensionen der Zukunftskunst, die nachhaltigkeitsorientierte Veränderungsprozesse beeinflussen (Quelle: Schneidewind & Rehm, 2019)

„Umweg“ sozialer Themen wie Zusammenhalt, Bildung und gesellschaftliche Teilhabe leichter zu erreichen sind. Um eine klimaneutrale Gesellschaft gerecht zu gestalten, muss ein direkter Zugang zur Lebenswirklichkeit der Menschen hergestellt werden. Im Vordergrund der Aktivitäten stehen somit die Sensibilisierung für soziale Schief lagen und deren punktueller Abbau, die Förderung innerstädtischer Kooperation sowie die Ermöglichung von Teilhabe im Verbund mit konkreten Klimaschutzmaßnahmen.

Um die transformativen Wirkungen von TRANSCITY zu beschreiben, werden die Dimensionen der Zukunftskunst (siehe Abbildung 2) genutzt. Die vier Dimensionen, die nach Schneidewind & Rehm (2019) in ihrem Zusammenspiel nachhaltigkeitsorientierte Veränderungsprozesse beeinflussen, sind: 1) die technologische, 2) die ökonomische, 3) die politisch-institutionelle und 4) die kulturelle Dimension. Die Aktivitäten, die innerhalb des Projektes TRANSCITY unternommen wurden, fokussierten hierbei vor allem die kulturelle und die institutionell-politische Dimension.

Im Projektzeitraum wurden vielfältige Aktivitäten unternommen, um mediale Sichtbarkeit zu erlangen: lokale Zeitungsartikel, digitale und analoge Projektvorstellungen, Besuch von lokalen Veranstaltungen, u. a. „Gutes Klimafestival“, Verteilen von Flyern, Postkarten etc. Jene Aktivitäten hatten auch das Ziel, Narrative wie „Zusammen für ein gutes Klima“ und „quartiersübergreifender Emissionshandel“ zu prägen. Dabei wurden niedrighschwellige Kommunikationsmittel eingesetzt, die über eine pointierte Sprache und teilweise eher visuelle statt textliche Darstellungsform eine breite Zielgruppe ansprechen. So wurde beispielsweise ein 1,5-minütiges Video zur vereinfachten Darstellung der Projektidee angefertigt und auf YouTube veröffentlicht sowie ein ansprechendes, an popkulturellen Maßstäben orientiertes Sammelbild

einer möglichen Stadt in der Zukunft gestaltet, welches als „Corporate Identity“ von TRANSCITY auf einem Flyer und auf Postkarten Anwendung findet.

Bei der Entfaltung von transformativer Wirkung sind auch hemmende Faktoren zu beachten, denen TRANSCITY entgegenzuwirken versucht. Bei der Betrachtung eines Raums, beispielsweise einer Stadt, wird die Transformation verlangsamt durch Stigmatisierung und sozialräumliche Zuschreibungen wie die Betitelung eines Quartiers als „Brennpunkt“ (s. kritisch Thiesen, 2016, S. 130). Im Projekt TRANSCITY wurden u. a. zwei Workshops veranstaltet, bei denen sich Multiplikator:innen aus zwei Quartieren rund um das Thema Klimaschutz austauschten. Diese beiden Quartiere, in der vom Nord-Süd-Gefälle stark betroffenen Stadt Essen, weisen unterschiedliche Sozialstrukturen auf, und das Quartier im Essener Norden erlangte insbesondere durch die Medien den Ruf eines sogenannten sozialen Brennpunkts (Leber, 2018). Durch die beiden Workshops wurde ein Austausch eröffnet und die Grundlage für Kooperationen geschaffen, die zur De-Stigmatisierung und De-Segregation beitragen und den Weg für eine kulturelle Transformation ebnen.

Insgesamt konnte dadurch neben einer *Quartiersöffnung und Belebung einer engagierten klimasensiblen Stadtöffentlichkeit* auch zum *Aufbau einer kommunalen Vorreiterrolle* der Stadt Essen im Wettstreit um konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz beigetragen werden. Zudem möchte das Projekt langfristig auf der Governance-Ebene kommunaler Klimaschutzmaßnahmen progressive Diskussionen auslösen, da der gewählte Ansatz der quartiersübergreifenden Kooperation bisherige Gewissheiten und Traditionen der sozialen Stadtentwicklung (Thiesen 2020, S. 75 f.; Sennett 2018, S. 275 f.) in Frage stellt. Dieser Aspekt ist auch angesichts der Novellierung der Leipzig Charta 2021 (BBSR, 2021) von hoher Bedeutung. So soll TRANSCITY neben der kulturellen Transformation auch eine politisch-institutionelle Transformation anstoßen.

Außerdem will das Projekt dazu beitragen, dass die Investitionen einen positiven sozialen Mehrwert haben. Denn: Die Einnahmen aus dem lokalen Emissionshandel sollen in allen beteiligten Quartieren u. a. in sozial-ökologische Entwicklungsprojekte fließen. Exemplarisch könnten dies u. a. sein:

- gezieltes Empowerment im Bereich Energiebewusstsein (kurzfristiger Klimaschutzbeitrag: Veränderung des Konsumverhaltens; Senkung der Stromrechnung),
- Einrichtung eines Quartiershauses o. ä.,
- Abbau kultureller Barrieren durch die Ansiedelung von Suffizienzökonomien wie Repair-Cafés und/oder Tauschbörsen,
- Ausbau der Fuß- und Radwegenetze.

So entstehen erkennbare Anreize für eine zukunftsfähige Quartiersentwicklung, zudem werden konkrete Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität in ökonomisch schlechter gestellten Quartieren möglich.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Durch Auswertungsgespräche und flexible Workshopformate mit unterschiedlichen Beteiligten der kommunalen Akteur:innenlandschaft in Essen konnten vor allem auf drei Ebenen „konzeptionelle Lehren“ gezogen werden:

1. *Kommunikationsebene:* Während TRANSCITY als „politische Erzählung“ auf der Ebene von Fachcommunities, Wissenschaft, aber auch kommunalen Entscheidungsträgern relativ rasch eine breite und überregionale Resonanz erzielen konnte, hat sich in der Kommunikation mit lokalen Akteur:innen in den Quartieren gezeigt, dass eine weitere „Enttechnologisierung“ des quartiersübergreifenden Emissionshandels sinnvoll sein könnte, das heißt eine Erweiterung der „harten“ klimarelevanten Indikatorenbasis durch noch stärkere Einbindung sozialer Kriterien. Eine solche Betrachtung trägt nicht nur den kulturellen Relevanzsystemen vieler Menschen Rechnung, denen eine konkrete sozialökologische Alltagsführung nicht immer vertraut ist; insbesondere wird dies auf jene Milieus zutreffen, die habituell nicht bruchlos zur „Zivilgesellschaft“ gezählt werden können. Eine Ergänzung der CO₂-Wertebasis um soziale Indikatoren auf der Ebene des Gemeinwohls und des sozialen Zusammenhalts würde aus unserer Sicht jedoch nicht nur die Kommunikation der Projektidee vor Ort erleichtern, sondern adressiert zudem die aktuelle klimapolitische Situation: Diskurse um Energieknappheit und individuellen Verzicht appellieren zugleich an gesellschaftliche Solidarität. In dem Maße, wie TRANSCITY dezidiert den öffentlichen Raum zum Gegenstand klimabewusster Stadtpraxis erklärt, wird das Projekt, so die Rückmeldung unseres kommunalen Partners in Essen, dringender denn je benötigt. Denn bereits jetzt werden die sozialräumlichen Folgen einer Politik sichtbar, die einerseits das „Anstrahlen“ öffentlicher Gebäude zurückfahren will – was die Sicherheit vor allem marginalisierter und vulnerabler Personen gefährdet – während sie andererseits zusieht, wie in zahlreichen durch Eigenheimstruktur geprägten Wohngebieten ungebroschen Rasenflächen gesprengt werden und der Individualverkehr die mobile Referenz schlechthin bildet.
2. *Beteiligungsebene:* Die Pilotphase hat gezeigt, dass es einer stärkeren Aktivierung vor Ort bedarf und zwar ganz konkret durch intermediäre Organisationen. Die überwiegende Kommunikation durch ehrenamtliche „Leader“, also lokal akzeptierte Schlüsselpersonen, Kommunalpolitik und Vereine ist nicht ausreichend. Hinzu kamen die immensen Einschränkungen von Beteiligungsformaten durch die Corona-Pandemie. Dabei haben die Quartiersakteure im Essener Norden insbesondere den Aspekt des quartiersübergreifenden Dialogs als wesentliche Stärke des Forschungsprojektes hervorgehoben, da der sozialräumlichen Stigmatisierung auf diese Weise (zumindest symbolisch) entgegengewirkt werden kann.
3. *Kommunalrechtliche Ebene:* Voraussetzung eines empirisch messbaren Emissionshandels wäre dessen kommunalrechtliche Prüfung. Dieser Schritt konnte in der ersten Pilotphase noch nicht gegangen werden. Gleichwohl benötigt TRANSCI-

TY eine zeitlich mittelfristig angelegte Perspektive in einem räumlich begrenzten Testgebiet, um – vergleichbar mit einer Art „Sonderwirtschaftszone“ – die sozialökologischen Effekte des Emissionshandels benennen zu können. Ähnlich wie im Flugverkehr kann TRANSCITY Unternehmen oder Einzelhaushalten lokale Kompensationsmöglichkeiten für klimaschädliches Verhalten bieten, die finanz- und steuerrechtlichen Implikationen müssten zur Umsetzung eines solchen Verfahrens jedoch ausgelotet und ggf. überarbeitet werden. Es ist darüber hinaus höchst erfreulich, dass die GHA die Absicht hat, den quartiersübergreifenden Emissionshandel in das lokale Klimakonzept zu integrieren.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass TRANSCITY als interventionistisches Stadtkonzept nicht ohne einen gewissen Flexibilitätsgrad umgesetzt werden kann. Gerade weil die Idee der TRANSCITY als sozialökologisches Klimaschutzprogramm für Kommunen nicht auf eine einzelne Stadt beschränkt sein kann, muss sich das Projekt den sozialräumlichen Qualitäten, Machtstrukturen und Herausforderungen unterschiedlicher Quartiere zumindest vorübergehend anpassen. Was in Essen in relativ kurzer Zeit erstaunlich wertvolle Ergebnisse hervorgebracht und zu (zum jetzigen Zeitpunkt politisch beabsichtigten) strukturellen Konsequenzen durch Integration der Projektidee in den Verwaltungsablauf geführt hat, mag andernorts mehr Zeit in Anspruch nehmen oder gänzlich anders funktionieren. Bescheiden formuliert: Der Aufbau der TRANSCITY hat gerade erst begonnen.

Autorinnen und Autoren

DR. FRANZISKA STELZER, Senior Researcherin am Wuppertal Institut und Projektleiterin TRANSCITY. Studium der Psychologie an der Technischen Universität Braunschweig und wirtschaftswissenschaftliche Promotion an der Bergischen Universität Wuppertal. Von 2011 bis 2018 Stabstelle Wissenschaftliche Qualitätssicherung am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH und seit 2019 Senior Researcherin in der Abteilung Nachhaltiges Produzieren und Konsumieren, Forschungsbereich Innovationslabore, am Wuppertal Institut. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der transformativen und transdisziplinären Wissenschaft und Forschung, nachhaltigkeitsorientierten Reallabore und gesellschaftlichen Wirkung transformativer Forschung.
Kontakt: franziska.stelzer@wupperinst.org

PROF. DR. ANDREAS THIESEN, Projektleiter TRANSCITY. Studium der Sozialen Arbeit an der HAWK Hildesheim und politikwissenschaftliche Promotion an der Leibniz Universität Hannover. Professor für Theorien und Methoden Sozialer Arbeit am Fachbereich Sozialwesen der Hochschule RheinMain in Wiesbaden. Seine Forschungsschwerpunkte liegen u. a. im Bereich der Stadt- und Transformationsforschung.
Kontakt: andreas.thiesen@hs-rm.de

LINDA WEBER, Studium des doppelsprachigen Bachelors European Business an der Fachhochschule Aachen und der Napier University in Edinburgh, Schottland. Studium des Masters Sustainability Management an der Bergischen Universität Wuppertal. Von 2018 bis 2020 Wissenschaftliche Hilfskraft am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH in der Abteilung Nachhaltiges Produzieren und Konsumieren. Von 2021 bis 2022 war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Hochschule RheinMain, Fachbereich Sozialwesen und Projektkoordinatorin von TRANSCITY mit dem Schwerpunkt der Nachhaltigkeitsforschung.

SEBASTIAN SCHUSTER, er studierte den Bachelorstudiengang Sozialwissenschaft (1-Fach BA) und anschließend das sozialwissenschaftliche Masterprogramm „Methoden der Sozialforschung“ an der Ruhr-Universität Bochum. Von 2017 bis 2021 arbeitete er in der Abteilung *Nachhaltiges Produzieren und Konsumieren* des Wuppertal Instituts als wissenschaftliche Hilfskraft und ist seit 2021 Junior Researcher. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der Konzeption von Befragungen, der Analyse und Visualisierung von Daten sowie der Ergebniskommunikation. Der thematische Fokus seiner Arbeit liegt in der Erforschung von Lebensstilen und den damit verbundenen Umwelteffekten. Er ist Mitglied in der Deutschen Gesellschaft für Soziologie.

Kontakt: sebastian.schuster@wupperinst.org

Literatur

- BBSR. (2021). *Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl* (Fassung vom 30. November 2020), https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3
- Bergmann, M., Schöpke, N., Marg, O., Stelzer, F., Lang, D.J., Bossert, M., Gantert, M., Häußler, E., Marquardt, E., Piontek, F.M., Potthast, T., Rhodius, R., Rudolph, M., Ruddat, M., Seebacher, A. & Sußmann, N. (2021). Transdisciplinary sustainability research in real-world labs: Success factors and methods for change. *Sustainability Science*, 16, 541–564. <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00886-8>
- Gore, T., Ghosh, E., Nazareth, A., Kartha, S. & Dabi, N. (2021). *Carbon inequality in 2030: Per capita consumption emissions and the 1.5 °C goal*. Oxford: Oxfam House. <https://doi.org/10.21201/2021.8274>
- Groß, C., Grimm, V. & Wagner, G.G. (2022). *Eine faire CO₂-Bepreisung macht es Verbraucher*innen leicht sich klimafreundlich zu entscheiden*. Veröffentlichungen des Sachverständigenrats für Verbraucherfragen. Berlin: Sachverständigenrat für Verbraucherfragen.
- Häder, M. & Häder, S. (2022). Stichprobenziehung in der quantitativen Sozialforschung. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 333–348). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-37985-8_27

- Kiesl, H. (2022). Gewichtung. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 405–412, https://doi.org/10.1007/978-3-658-37985-8_30
- Lang, D. J., Wiek, A., Bergmann, M., Stauffacher, M., Martens, P., Moll, P., ... Thomas, C. J. (2012). Transdisciplinary research in sustainability science: practice, principles, and challenges. *Sustainability Science*, 7(S1), 25–43. <https://doi.org/10.1007/s11625-011-0149-x>
- Leber, S. (2018, 05. April). Brennpunkt Altenessen – Willkommen im abgehängten Westen. Der Tagesspiegel. <https://www.tagesspiegel.de/themen/reportage/brennpunkt-altenessen-willkommen-im-abgehaengten-westen/21141652.html>
- Schneidewind, U. (2014). Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. *Pnd Online*, 3, 1–7.
- Schneidewind, U. (2018). *Die Große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels*. Frankfurt am Main: S. Fischer.
- Schneidewind, U. & Rehm, A. (2019). Vom inside-out zum outside-in. Perspektivwechsel bei der Impact-Messung von transformativer Forschung. *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society*, 28(2), 168–170. <https://doi.org/10.14512/gaia.28.2.18>
- Schneidewind, U. & Scheck, H. (2013). Die Stadt als „Reallabor“ für Systeminnovationen. In J. Rückert-John (Hrsg.), *Soziale Innovation und Nachhaltigkeit* (S. 229–248). Wiesbaden: Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18974-1_12
- Sennett, R. (2018). *Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens*. Berlin: Hanser.
- Stadt Essen. (2021). *Kommunale Treibhausgasbilanz der Stadt Essen. Bilanzierungszeitraum 1190–2018*. Essen: Stadt Essen & GHA. https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM-0hpd2NXNFdFcExjZZcsTo3DK00K74YDSP45vmeI9x-6bc2oGIJB1QepEgK/Kommunale_Treibhausgasbilanz_1990_---_2018.pdf
- Thiesen, A. (2016). *Die transformative Stadt: reflexive Stadtentwicklung jenseits von Raum und Identität*. Bielefeld: transcript.
- Thiesen, A. (2020). *Urban Love Stories-Geschichten aus der transformativen Stadt*. Münster: Waxmann.
- Wanner, M., Hilger, A., Westerkowski, J., Rose, M., Stelzer, F. & Schöpke, N. (2018). Towards a Cyclical Concept of Real-world Laboratories: A Transdisciplinary Research Practice for Sustainability Transitions. *disP – The Planning Review*, 54(2), 94–114. <https://doi.org/10.1080/02513625.2018.1487651>
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (Hrsg.). (2011). *Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation [Haupt-gutachten]* (2., veränd. Aufl.). Berlin: WBGU.
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016). *Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte*. Berlin: WBGU.
- Welzer, H. (2013). *Selbst denken: eine Anleitung zum Widerstand*. Frankfurt am Main: S. Fischer.