

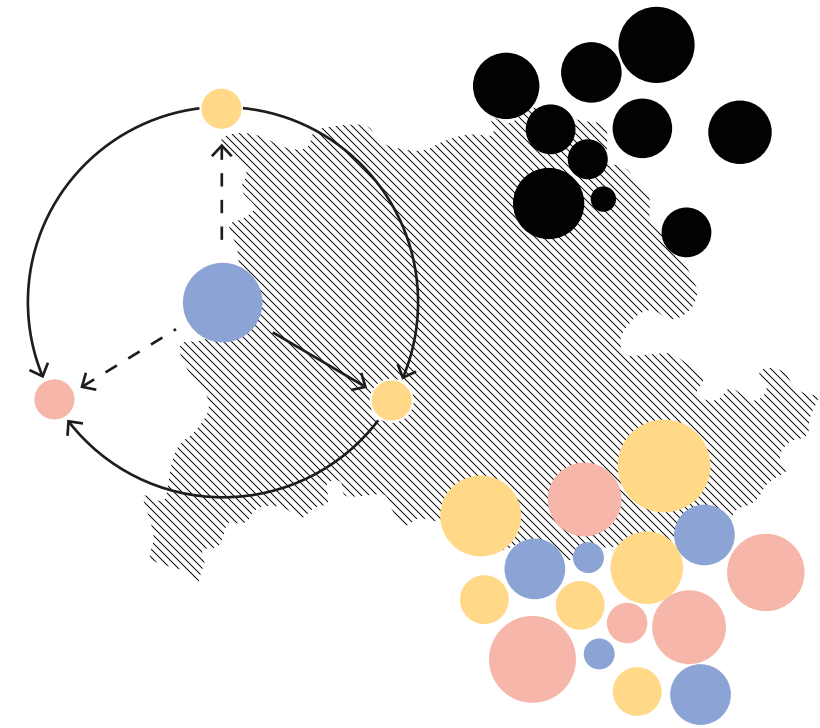
Der Klimawandel ist zu einer der bedeutenden Determinanten der Stadtentwicklung geworden und fordert seine Integration jene Formate, in denen die Stadt von morgen diskutiert und geprägt wird. Inwiefern dies auf die IBA'27 zutrifft und welche klimaökologischen Impulse diese in die Region Stuttgart aussendet, ist die zentrale Fragestellung der vorliegenden Bachelorarbeit. Es werden sowohl die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen und regierungstechnischen Aspekte des IBA-Formats und des kommunalen Klimaschutzes beleuchtet als auch die Zusammenhänge am Beispiel der IBA'27 erörtert. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen auf, inwiefern die IBA'27 bereits im Sinne einer klimaökologischen Siedlungsstruktur agiert und wo die Handlungsfelder für einen dauerhaften Impuls in die Region Stuttgart liegen.

STADT REGION KLIMA WANDELN ?

BACHELORARBEIT

STADT REGION KLIMA **WANDELN?**

Grenzen des Städtebaus im Klimaschutz am
Beispiel der IBA 2027 StadtRegion Stuttgart



Bachelorarbeit

Lukas Häfner

Professur Raumplanung und Raumforschung
Fakultät Architektur und Urbanistik
Bauhaus-Universität Weimar

STADT REGION KLIMA **WANDELN?**

Grenzen des Städtebaus im Klimaschutz am
Beispiel der IBA 2027 StadtRegion Stuttgart

Bachelorarbeit

Lukas Häfner, Matrikel 115930

Betreuung

Prof. Dr. phil. habil. Max Welch Guerra

Dr. Julia Gamberini

Professur Raumplanung und Raumforschung

Fakultät Architektur und Urbanistik

Bauhaus-Universität Weimar

Bearbeitungszeitraum

06.01.2020 bis

01.06.2020

Abstract

Climate change has become one of the major determinants of urban development. It requires its integration into the formats that discuss and shape the city of tomorrow. The key question of this study is to what extent this applies to the IBA'27 and what climate-specific impulses it sends out to the Region of Stuttgart.

Up to now, scientific studies have closed themselves off from an integrated approach of urban development and climate protection policy on the potentials of the IBA'27, or from any studies on the IBA'27. The present study breaks new ground gives insight to these aspects of the regional development. Using the example of IBA'27 points to the interrelationships of urban layout and government policy aspects in terms of climate protection. The scientific basis of this research is formed by in-depth reception of the state of research as well as six qualitative interviews and the analysis of the grey literature on IBA'27.

The desiderata of the work point to three central results: **(1)** The urban design aspects of **density**, mixed use and **polycentricism** fulfill the requirements for **climate-ecological** urban structures. **(2)** But built environment is not a sufficient determinant for **sustainable climate protection** in the city. **(3)** However, the IBA format and in particular the IBA'27 offer the structure and governmental function for the implementation of climate protection in urban development. In conclusion the final results of the study outline the fields of action for future development within IBA'27 for a transformational impulse to the outside world. On this basis the paper aims to encourage a stronger influence of the IBA'27 on discourse and action in planning and politics.

Zusammenfassung

Der Klimawandel ist zu einer der bedeutenden Determinanten der Stadtentwicklung geworden und erfordert seine Integration in die Formate, die die Stadt von morgen diskutieren und prägen. Inwiefern dies auf die IBA'27 zutrifft und welche **klimaökologischen** Impulse diese in die Region Stuttgart aussendet, ist die zentrale Fragestellung des vorliegenden Beitrags.

Aufgrund der Aktualität der IBA'27 finden sich bisher keine wissenschaftlichen Arbeiten zu diesem Thema, sodass die vorliegende Untersuchung Neuland betritt und erste Einblicke in diesen Regionalentwicklungsprozess bietet. Es werden sowohl die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen des kommunalen **Klimaschutzes**, als auch die regierungspolitischen Aspekte des IBA-Formats erörtert. Die Ergebnisse dessen werden auf Beispiel IBA'27 angewendet. Eine eingehende Rezeption des Forschungsstandes sowie sechs qualitative Interviews und die Analyse der grauen Literatur zur IBA'27 bilden das wissenschaftliche Fundament zur Beantwortung der Forschungsfrage.

Die Desiderate der Arbeit weisen auf drei zentrale Ergebnisse hin. **(1)** Zum Einen erfüllt die städtebauliche Programmatik der IBA'27 mit **Dichte, Nutzungsmischung und Polyzentralität** die grundlegenden Voraussetzungen für eine **klimaökologische** Stadtentwicklung. **(2)** Zum Anderen sind bauliche Aspekte nicht hinreichend, sondern nur notwendig für einen wirksamen **Klimaschutz** in Städten. **(3)** Das Format IBA ermöglicht jedoch einen Metadiskurs zur Verstetigung auch klimaschutzrelevanter Trends und Ziele in der Raumplanung. Die zentralen Ergebnisse der Untersuchung zeigen auf, inwiefern die IBA'27 bereits im Sinne einer **klimaökologischen** Siedlungsstruktur agiert und wo die Handlungsfelder für einen dauerhaften Impuls in die Region Stuttgart liegen. Auf dieser Grundlage möchte die Forschungsarbeit anregen, im weiteren Verlauf der IBA'27 den Einfluss auf die Schwerpunktsetzung und das Handeln in Planung und Politik zu fokussieren.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich an Eides statt, dass die vorliegende Bachelorarbeit von mir selbstständig und ausschließlich unter Verwendung der angegebenen Quellen angefertigt wurde. Alle Stellen, die wörtlich oder annähernd aus Veröffentlichungen entnommen sind, habe ich als solche kenntlich gemacht.

Die Bachelorarbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form, auch nicht in Teilen, keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt oder veröffentlicht.

A handwritten signature in black ink, reading 'Lukas Häfner'. The signature is fluid and cursive, with the first name 'Lukas' and the last name 'Häfner' clearly distinguishable.

Weimar, den 1. Juni 2020

Gendersensible Sprache

Sprache prägt die Wahrnehmung dargelegter Sachverhalte und die Vorstellung von Geschlechterrollen. Genderneutrale Sprache verschweigt das Geschlecht an Stellen, an denen es keine Rolle spielt. Gendersensible Sprache macht alle Geschlechter sichtbar und ermöglicht Differenzierung, wenn die empirische Voraussetzung besteht. Um dem gerecht zu werden, wird in der vorliegenden Arbeit sowohl eine möglichst neutrale Formulierung bemüht und der Gender-Stern (*) verwendet.

Kurzübersicht

1	IBA'27 – Wohin führt die Klimafrage zur IBA'27?	9
2	Methodik und Quellenlage	15
3	Klimaschutz: Einordnung, Position, Ansatz	28
4	Klimafreundliche Formen der Stadt	33
5	Kritik am Städtebauansatz	49
6	Die IBA – Superlativ der Stadtentwicklung?	57
7	Die Wiege der IBA'27: Die Region Stuttgart	73
8	Eine IBA für die Stuttgarter Region	87
9	Pfad und Abhängigkeit der IBA'27	100
10	Synthese: Regionale Wirkung und Klimaschutz	122
11	Handlungsfelder für die IBA'27	140
12	Ein klimaökologischer Impuls für die Region?	144
13	Offene Fragen und Forschungsempfehlungen	150
14	Anhang und Glossar	154

Inhaltsverzeichnis

9 1 Wohin führt die Klimafrage zur IBA'27?

- 9 1.1 Die IBA und das Klima?
- 12 1.2 Konkretisierung und Fragestellung

15 2 Methodik und Quellenlage

- 15 2.1 Vorgehensweise zum Forschungsstand
- 17 2.2 Empirische Vorgehensweise
- 19 2.3 Durchführung und Auswertung der Interviews
- 23 2.4 Zur Synthese der Ergebnisse
- 24 2.5 Quellenlage: Einschränkungen und Potentiale

28 3 Klimaschutz: Einordnung, Position, Ansatz

- 28 3.1 Ziel und Ansatz gängiger Klimaschutzpolitik
- 30 3.2 Perspektive Transformation: Paradigmenwechsel
in der Nachhaltigkeitsforschung

33 4 Klimafreundliche Formen der Stadt

- 33 4.1 Klimaschutz, Bürde der Städte?
- 37 4.2 Siedlungsstrukturen – Forschungs- und
Handlungsfeld des Klimaschutzes
- 45 4.3 Städtebau – Klimaschutz durch Effizienz?

49 5 Kritik am Städtebauansatz

- 49 5.1 Die transformativen Grenzen des Städtebaus
- 50 5.2 Das Beispiel Verkehr
- 54 5.3 Suffizienz und das Freiheitsparadigma
- 55 5.4 Transformieren – aber wie?

57 6 Die IBA – Superlativ der Stadtentwicklung?

- 57 6.1 Lokale Stadtentwicklung und internationales Fest
- 60 6.2 Wirkmechanismen des IBA-Formats
- 68 6.3 Die IBA – ein Regierungsinstrument

73	7 Die Wiege der IBA'27: Die Region Stuttgart
78	7.1 Politische Struktur
81	7.2 Klimapolitik mit städtebaulicher Dimension
83	7.3 Die Wiege der IBA'27 – Resumé
87	8 Eine IBA für die Stuttgarter Region
89	8.1 Präventiv gegen welchen Wandel?
97	8.2 Die IBA'27 GmbH übernimmt
100	9 Pfad und Abhängigkeit der IBA'27
100	9.1 Ein Fundament für die klimaneutrale Stadt von Morgen?
103	9.2 Das BA'27-Netzwerk: Diskursraum und Sprachrohr
107	9.3 Themen aus der Region, Ideen für die Region
111	9.4 Die IBA'27-Projektstruktur
116	9.5 Projektcluster und -programm
122	10 Synthese: Regionale Wirkung und Klimaschutz
122	10.1 IBA'27: Klimaschutz im Programm?
127	10.2 IBA'27: Mehr Klimaschutz in der Region?
140	11 Handlungsfelder für die IBA'27
144	12 IBA'27: Ein klimaökologischer Impuls für die Region?
145	12.1 Beantwortung der Leitfragen
147	12.2 Beantwortung der Forschungsfrage
150	13 Offene Fragen und Forschungsempfehlungen
154	14 Anhang und Glossar
154	14.1 Glossar
162	14.2 Abkürzungsverzeichnis
163	14.3 Interviewverzeichnis
164	14.4 Ergebnisprotokolle
190	14.5 Abbildungsverzeichnis
192	14.6 Literaturverzeichnis

1

WOHIN FÜHRT DIE KLIMAFRAGE ZUR IBA'27?

1.1 Die IBA & das Klima?

Weshalb braucht es eine Betrachtung der Internationalen Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart (IBA'27) aus der Perspektive des Klimaschutzes? Die Frage nach einer klimasensiblen Stadtentwicklung erfährt in der Kommunalpolitik, in der Theorie und Praxis der Stadt- und Raumplanung sowie des Städtebaus Konjunktur (vgl. Seite 33). In dieser Situation proklamiert die Region Stuttgart im Südwesten Deutschlands, sich anhand einer Internationalen Bauausstellung (IBA) unter anderem der Entwicklung nachhaltiger Siedlungsstrukturen anzunehmen (IBA'27 2018: 2). Die Kernfrage lautet, wie die Formen des Wohnens und Arbeitens, des Reproduzierens und Produzierens in der Stadt in Zukunft baulich gefasst werden können (ebd.: 9f.). Der IBA-Prozess soll die Region für die nächsten hundert Jahre prägen – aber ist das auch hinsichtlich des **Klimaschutzes** anzunehmen?

Ökologische Nachhaltigkeit ist zu einem Imperativ der Kommunalpolitik geworden, der nahezu jede planerische Tätigkeit berührt. Die Ordnung menschlichen Zusammenlebens ist sowohl Fundament als auch



Abb. 1: Leitfrage der IBA'27 – Vortrag des IBA'27-Intendanten Andreas Hofer im Rahmen IBA-Projekttag im Oktober 2018.

Gegenstand raumplanerischer Strategien und gesellschaftlicher Transformationen – auch desjenigen Wandels, der auf Klimawandelmitigation und -adaption abzielt (vgl. Seite 30). Siedlungsstrukturen und deren Nutzung weisen vielfältige und wirkmächtige Transformationspotentiale auf und nehmen eine wichtige Position in der Debatte zur klimagerechten Stadtentwicklung ein. Welche Treibhausgasbilanz hat die Infrastruktur von Quartieren? Welche Determinanten bestimmen das Maß der Klimagasemissionen? Und welche Handlungsoptionen verbleiben der Stadtentwicklungsplanung? Städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung, Doppelte Innenentwicklung und Stadt der kurzen Wege prägen als Begriffe und Prinzipien die Diskussion um die effizienten Stadtstrukturen von morgen. Doch genügen diese Qualitäten für einen nachhaltigen Beitrag der Städte zum Klimaschutz?

Die Komplexität des Sachverhaltes erfordert und legitimiert eine umfassende wissenschaftliche und praktische Auseinandersetzung

der planenden und raumforschenden Disziplinen mit eben diesem Feld. Aufgrund der Dringlichkeit des Themas ist die Integration der Problematik in lokale und kleinteilige Diskurse der Stadtentwicklung, den Städtebau, und somit auch in die IBA'27, unabdinglich. Inwiefern stehen die Lösungsansätze für die einzelnen Zukunftsthemen untereinander, beziehungsweise mit der lokalen Gemengelage in Konflikt? Und in welcher Form setzt sich das **klimaökologische** Thema (vgl. Seite 156) innerhalb des Diskursraumes IBA und die IBA wiederum innerhalb der Region durch – oder bleibt es ein Nischenaspekt?

Laut der Generalsekretärin der Klimarahmenkonventionen der UN, Patricia Espinosa, gilt: „Der Klimawandel muss sich in jeder unserer Entscheidungen widerspiegeln“ (Bauhaus-Universität Weimar 2019) – ein Verpassen der jeweils aktuellen Entscheidungsoptionen, andauerndes Harren und die Marginalisierung der Thematik stehen diesem dringlichen Appell und der Integration der Klimafrage in alltägliche und außerordentliche planerische Entscheidungen diametral entgegen. Espinosas Äußerung öffnet den Blick für die gewaltige Tragweite lokaler Entscheidungen gegenüber der internationalen Gemeinschaft und fokussiert auf die Mitverantwortung der Entscheidenden vor Ort.

Die Region Stuttgart sieht sich mit mannigfaltigen Problemen konfrontiert. Wohnraumangel, schlechte Luftverhältnisse und die gefürchtete Rezession der Automobilwirtschaft bieten eine breite Diskussionsgrundlage, die einen monothematischen Diskurs nicht zulässt. Obwohl der Raum Stuttgart eine wirtschaftliche Wachstumsregion darstellt und sich weniger mit Berlin denn mit London und Paris vergleicht, sitzt die Furcht vor einem Strukturbruch tief (vgl. Seite 73). Nichtsdestotrotz darf die Diskussion um den potentiellen Beitrag der IBA'27 zu einer **klimaökologischen** Entwicklung der Region nicht ausgeklammert werden und wird deshalb zum Kernthema der vorliegenden Arbeit.

Globales Klima: (k)ein Thema der IBA'27

Es ist klar zu stellen, dass der vorliegenden Arbeit eine eigenes Forschungsinteresse zugrunde liegt, das **Klimaschutz** und Stadtentwicklung anhand des IBA-Formats zusammenbringt. Am Beispiel der IBA'27 wird eine Fokussierung auf einen bisher nicht unabhängig und umfassend behandelten potentiellen klimaschutzwirksamen Transformationsmoment durch das Format IBA vorgenommen. Die **klimaökologische** Perspektive, auf der die Fragestellung der Forschungsarbeit basiert, besteht unabhängig von IBA'27-intern gesetzten Zielen. Diese werden vielmehr zu einem Gegenstand der Forschung. Damit schließt die Forschungsarbeit die bestehende Lücke zwischen bisherigen an das Format gebundenen Diskursen und die Auseinandersetzung mit **Klimaschutz** in Stadtentwicklungsprozessen. Durch diese Verknüpfung soll einer monoperspektivischen Bewertungspraxis aus Sicht des einen oder anderen Feldes weitgehend entgegengewirkt werden. Es wird angestrebt, durch Qualität und Gegenstand der Untersuchung einen Raum für nachfolgende Forschungsvorhaben und Diskurse zu öffnen.

1.2 Konkretisierung und Fragestellung

Die als zielführend identifizierte Fragestellung strebt auf die Auseinandersetzung mit zwei wesentlichen Themenkomplexen hin. Einerseits mit der Auswirkung von Siedlungsstrukturen auf die Treibhausgasbilanz vor Ort, andererseits auf das IBA-Format und dessen Ausformung und Impulswirkung in der lokalen Gemengelage. Unter diesen Voraussetzungen findet eine Vertiefung beider Forschungsrichtungen anhand zweier Leitfragen statt (vgl. Abb. 2). Die dazu aufgestellten Hypothesen dienen der vorläufigen Darlegung des angenommenen Sachverhalts und werden auf ihre Stichhaltigkeit geprüft.

Es werden einige Einschränkungen vorgenommen, um die Untersuchung sowohl methodisch zu ermöglichen als auch thematisch klar zu strukturieren. In der Region Stuttgart lassen sich viele Ansatz-

punkte für einen kritischen Diskurs zu ihrer ökologischen Entwicklung identifizieren. Im Fokus der vorliegenden Arbeit stehen die Klimawirksamkeit von Siedlungsstrukturen im Kontext des globalen Klimawandels. Die ansonsten naheliegenden Themen Stadtklima und **Klimaadaption** können im Sinne der Klarheit des Forschungsstrangs nur implizit behandelt werden (bspw. Seite 46f.). Die potentielle Wirksamkeit auf das politische Handeln in der Region Stuttgart wird als integraler Bestandteil des von der IBA'27 ausgehenden Impulses in die vorliegende Arbeit mit einbezogen und bildet den zweiten Strang der Untersuchung.

Aus den Bedingungen des ausgewählten Themenkomplexes und aus der skizzierten Sachlage heraus werden folgende Fragen zur Untersuchung des Forschungsgegenstandes vorgeschlagen und in der vorliegenden Arbeit beantwortet:

Forschungsfrage: Inwiefern bietet die IBA'27 durch ihr Format und ihre städtebaulichen Ziele das Impulspotential für eine klimafreundliche Stadtentwicklung in der Region Stuttgart?

Leitfrage 1: Inwiefern haben städtebauliche Veränderungen durch die IBA'27-Projekte grundsätzlich eine Auswirkung auf die regionalen Treibhausgasemissionen?

Hypothese 1: Die Erhöhung von städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung ermöglicht die Reduktion lokaler Treibhausgasemissionen. Eine signifikante Wirkung erfordert jedoch suffiziente Handlungsweisen. Je umfassender diese durch die IBA'27 gefördert werden, desto größer die Wirkung effizienter Infrastruktur.

Leitfrage 2: Inwiefern erfüllt die Struktur des IBA'27-Prozesses die Voraussetzungen für eine klimaökologische Impulswirkung auf die regionale Stadtentwicklung?

Hypothese 2: Internationale Bauausstellungen sind ein Instrument, Projekte zu legitimieren und durchzusetzen. Je enger die Vernetzung der IBA'27 mit den Akteur*innen vor Ort, desto größer die dauerhafte Wirkung in der regionalen Stadtentwicklung.

Die Struktur der Fragestellung zielt durch die Engführung auf die IBA'27 und den Aspekt **Klimaschutz** auf die Bildung eines dieser Kombination spezifischen Destillats ab. Die Ergebnisse zu beiden Feldern werden jeweils erörtert und diskutiert, um die Antwort auf die eingangs gestellte Frage zu finden: Inwiefern bietet die IBA'27 durch ihr Format und ihre städtebaulichen Ziele das Impulspotential für eine klimafreundliche Stadtentwicklung in der Region Stuttgart?

2

METHODIK UND QUELLENLAGE

2.1 Vorgehensweise zum Forschungsstand

Die Untersuchung stützt sich auf eine eigene Analyse der wissenschaftlichen Rezeption zum Forschungsthema. In einer ersten Recherchephase wurden die Eckpunkte des Themenkomplexes abgesteckt und anhand ihrer Klimawirksamkeit Schwerpunkte herausgestellt. In der zweiten Phase wurde auf diese Schwerpunkte fokussiert und vertiefende Quellen hinzugezogen. Die abschließende Analyse findet sich in der vorliegenden Arbeit. Sie korrespondiert mit den Leitfragen 1 und 2 und erfolgt (1.) zur klimaschutzorientierten Stadtentwicklung und (2.) der **Transformation** urbaner Gesellschaften im Sinne des **Klimaschutzes**.

1. In einem ersten Schritt wird auf das Verhältnis der globalen Klimapolitik zum kommunalen Maßstab Bezug genommen. Die Adressierung der Stadt als Handlungsebene für **Klimaschutz** schlägt sich in einem breiten, städtebauorientierten Diskurs nieder. Als prägend für die theoretische Annäherung an die Thematik haben sich insbesondere Arbeiten im Rahmen der Reihe ‚Future Cities‘ des Springer Verlags

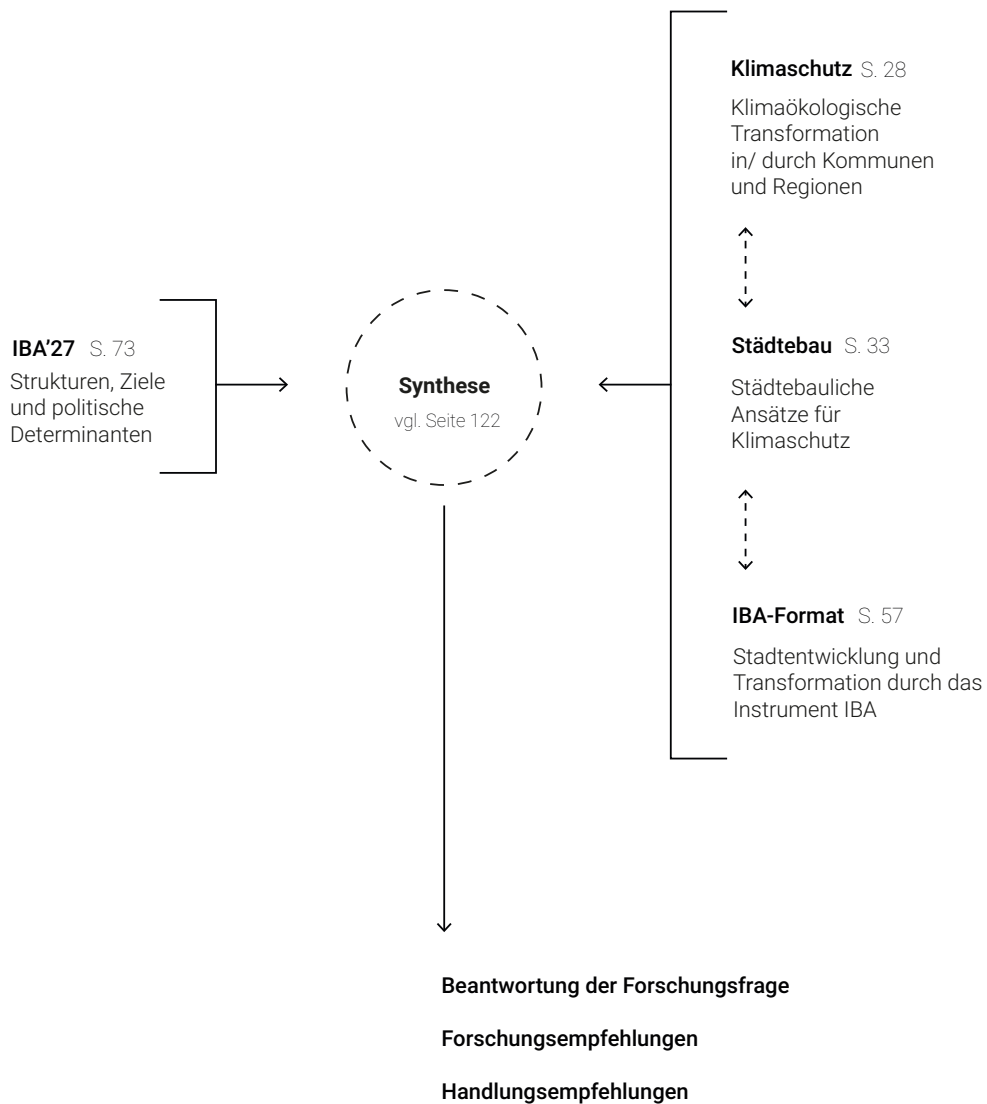


Abb. 2: Zur Vorgehensweise –
 linksseitig das Praxisbeispiel und die Untersuchungsbereiche,
 rechtsseitig das theoretische Grundlagenspektrum,
 unten die angestrebten Ergebnisse der Forschungsarbeit.

(vgl. bspw. Dixon u. a. 2018; Doak/Parker 2018) sowie einzelner wissenschaftlicher Akteur*innen aus dem Bereich der Transformations- und Verkehrswissenschaft (vgl. bspw. Holz-Rau/Scheiner 2016; Novy 2019) herausgestellt. Anhand dieser Ausführungen wird der Argumentation siedlungsstruktureller Implikationen auf Treibhausgasemissionen nachgegangen (vgl. Seite 33).

2. Das Format IBA steht aufgrund seiner projektorientierten Perspektive in Nachbarschaft zur **Best-Practice-Policy**. Diese Nähe wird im zweiten Abschnitt anhand des jeweiligen Forschungsstandes und ergänzender Quellen erörtert und die Anforderungen an einen Impuls in der Stadtentwicklung, beispielsweise eine IBA, dargelegt. Ausgehend von den Ausführungen des IBA-Rates des Bundesministeriums des Inneren, für Bau und Heimat (BMI) bilden die Beiträge zu einer experimentellen Kultur der Stadtproduktion und der **Best-Practice-Governance** die tragenden Säulen der Auseinandersetzung mit den Grundlagen des einschlägigen Diskurses (vgl. Seite 57).

2.2 Empirische Vorgehensweise

Die Untersuchung des Forschungsgegenstandes stützt sich sowohl auf eine inhaltliche Analyse lokal publizierter Texte als auch auf eine interviewbasierte Auseinandersetzung mit den Akteur*innen vor Ort (vgl. Seite 19).

Die zur Darstellung der Sachlage zitierten Quellen setzen sich vor allem aus grauer Literatur zu und von der ‚Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH‘ (IBA’27 GmbH) und der vorherigen Trägerinstitutionen der IBA-Initiative zusammen. Insbesondere der vom ‚Verband Region Stuttgart‘ (VRS) publizierte Band ‚Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart‘ sowie die in unregelmäßigen

Abständen erscheinenden Dossiers und Berichte der IBA'27 bieten eine breite Grundlage zur Darlegung und Einordnung der Genese, Struktur, Vernetzung und Ziele des Vorhabens.

Zur Annäherung an die vor Ort herrschende Situation wird ein Portrait der Region und der hervorstechenden klima- und treibhausgas-spezifischen Kenndaten skizziert (vgl. Seite 73). Es wird dargelegt, aus welcher Gemengelage und welchen Interessen heraus sich eine Initiative für die lokale IBA herausbilden und verstetigen konnte. Im Zuge dessen wird jeweils der Umgang mit den Fragen des Klimawandels hervorgehoben und anhand der geschilderten Ausgangslage reflektiert. In der Analyse der Interviewergebnisse, der IBA'27-eigenen Publikationen und der politischen Beschlussdokumente zur IBA'27 wird nachvollzogen, wie das Vorhaben in der Region politisch und institutionell verankert ist (vgl. Seite 87). Daraus wird abgeleitet, welche Möglichkeiten und Limitierungen sich für einen von der IBA'27 ausgehenden klimaschutzspezifischen Impuls ergeben (vgl. Seite 122).

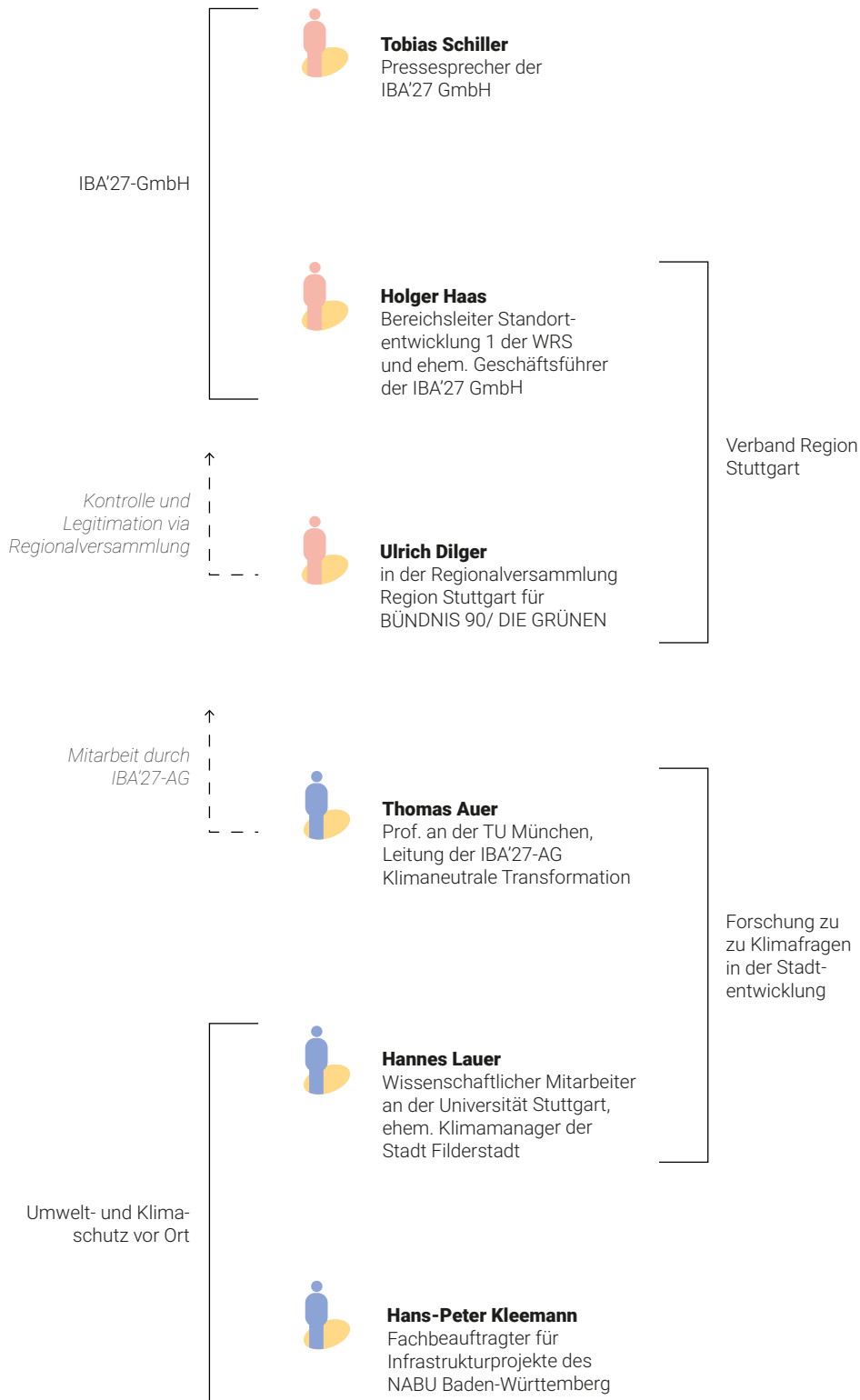
Die vorliegende Auseinandersetzung mit der Institution IBA'27 wie sie aktuell besteht legt den Fokus auf interne Strukturen und Inhalte sowie deren Rezeption im lokalen wissenschaftlichen, politischen und zivilgesellschaftlichen Diskurs. Diese Erörterung bedingt eine Ausdünnung der Literaturquellen und eine Betonung der Expert*inneninterviews. Die Strukturen der IBA umfassen sowohl deren Kernorganisation, die IBA'27 GmbH, als auch ehrenamtlich getragene Fachforen, sowie im erweiterten Sinne die kommunalen und regionalen Entscheidungsträger*innen als Ausgangspunkte und Adressat*innen der IBA'27. Die Zielformulierungen der IBA'27 werden mit der Kommentierung und den davon unabhängigen Aussagen der Vertreter*innen der Diskursparteien in Kontext gesetzt und hinsichtlich ihrer potentiellen Wirkung auf die Stadtentwicklungspraxis in der Region Stuttgart eingeordnet (vgl. Seite 100).

2.3 Durchführung und Auswertung der Interviews

Die Gestaltung, Durchführung und Auswertung der Interviews folgt den Ausführungen zu Gegenstand und Methodik der Stadtforschung nach Frank Eckardt (vgl. Eckardt 2014: 149 ff.). Das Spektrum der Interviewpartner*innen spiegelt die gezielte Identifikation von Expert*innen entsprechend einer angestrebten Multiperspektivität und kritischen Haltung zueinander wider. Dies ermöglicht Bestätigung, Widerspruch und Ergänzung einzelner Aussagen durch die jeweils anderen Parteien. Die Durchführung der Interviews ermöglicht die Synthese der theoretischen Grundlage und des Beispiels IBA'27 – und schließen auf diese Weise die identifizierte Forschungslücke (vgl. Seite 12).

Das Interviewformat dient in der vorliegenden Arbeit der Fokussierung auf quellenbedingt bisher nicht oder nur zum Teil behandelbare Detailfragen oder dem Einnehmen nicht anderweitig dokumentierter Sichtweisen. Die Problematik einer in manchen Fällen kaum möglichen Gegenprobe durch Literatur oder andere Personen (vgl. Eckardt 2014: 150 f.) ist bekannt, solche ungesicherten Einzelmeinungen werden durch die dezidierte Nennung der sprechenden Person kenntlich gemacht.

Die Interviewpartner*innen wurden als eine Auswahl der zum untersuchten Forschungsgegenstand aussagefähigen Expert*innen identifiziert und wurden explizit nach den oben genannten Kriterien ausgewählt. Die Expertise in Bezug auf die untersuchte Thematik wird dabei nicht von den interviewten Personen selbst proklamiert, sondern entsprechend der Bedarfe des Forschungsvorhabens zugesprochen (vgl. Eckardt 2014: 149 f.). Zur Realisierung des anspruchsvoll breiten Spektrums an Positionen wurde auf Akteur*innen aus der Regional- und Kommunalpolitik, Verwaltung, wissenschaftlichen oder zivilgesellschaftlichen Organisationen und der IBA'27 GmbH selbst zugegangen (vgl. Abb. 3).



Interviewte

Aus dem Bereich **Klimaschutz** und Stadtentwicklung:

- Thomas Auer, Professor für Gebäudetechnologie und klimagerechtes Bauen an der TU München, Leiter der Arbeitsgruppe ‚Klimagerechte Transformation‘ im Rahmen des IBA'27-Prozesses.
- Hans-Peter Kleemann, Vorsitzender des Naturschutzbundes Stuttgart und Fachbeauftragter für Infrastrukturprojekte des Naturschutzbundes Baden-Württemberg.
- Hannes Lauer, akademischer Mitarbeiter des Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung der Universität Stuttgart (IREUS), bis 2018 Klimaschutzmanager der Stadt Filderstadt (Region Stuttgart).

Aus dem Verband Region Stuttgart:

- Ulrich Dilger, Mitglied der Regionalversammlung (Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und des Planungsausschusses Verband Region Stuttgart, Leiter des Bereichs Stadtentwicklung im Stadtplanungsamt Stadt Fellbach (Region Stuttgart).
- Holger Haas, Leiter des Geschäftsbereichs Standortentwicklung 1 der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, Mitinitiator und ehemaliger Geschäftsführer der IBA'27 GmbH.

In Vertretung der IBA'27-GmbH:

- Tobias Schiller, Pressesprecher und Leiter des Bereichs Kommunikation der IBA'27, bis 2018 Berater in der Öffentlichkeitsarbeit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart.

Die Interviews mit diesen Personen ermöglichen im Rahmen der vorliegenden Arbeit die Kontextualisierung der Ergebnisse der Literaturanalyse, die Klärung von Detailfragen, den Nachvollzug

einer differenzierten Perspektivlandschaft und des lokalen Diskurses sowie grundsätzlicher Aspekte der strukturellen und institutionellen Zusammenhänge.

Die Interviews basieren auf jeweils 30-60 Minuten Gespräch und sind anhand von jeweils circa zehn Fragen leitfadenorientiert geführt (vgl. Eckardt 2014: 158). Die Fragenkataloge wurden unter Beachtung einer Vergleichbarkeit der Aussagen an die befragten Personen angepasst. Sie weisen eine identische Gliederung auf, nämlich in (1.) Orientierung und Annäherung an die befragte Person und deren Perspektive auf die IBA'27 und die Region, (2.) die Fragen nach dem Thema **Klimaschutz**, sowohl in Bezug auf die IBA'27 als auch auf klimasensiblen Städtebau, sowie (3.) die Einschätzung der Impulswirkung der IBA'27 auf die Region. Die unter diesen Punkten subsummierten Fragen und Punkte variieren je nach der spezifischen Position und Funktion der*des Befragten.

Die jeweiligen Interviewtermine lagen teilweise weit auseinander oder wurden spontan angekündigt, sodass die Interviews nur telefonisch durchgeführt wurden. Die Flexibilität des telefonischen Formats ermöglichte jedoch auch eine prozessuale Vorgehensweise, die die Reaktion auf unvorhergesehenen Gesprächsbedarf zuließ. Aufgrund dessen konnten durch geführte Interviews aufgekommene Themen oder sich später ergebende Detailfragen in Folgegesprächen vertieft werden.

Die Ergebnisse des Austauschs wurden sowohl als Audiodatei festgehalten, als auch in einem Ergebnisprotokoll verschriftlicht und Aussagen inhaltlich dem jeweiligen Erkenntnisinteresse zugeordnet. Diese in sich thematisch sortierten Protokolle dienen als Grundlage für Quellenverweise in der vorliegenden Forschungsarbeit (vgl. Seite 164). Indirekte Zitate werden durch die Nennung des Namens des Interviewten kenntlich gemacht oder in Klammern nach dem Muster: **(vgl. Name S. X f.)** auf das entsprechende Ergebnisprotokoll verwiesen. Wörtliche Zitate werden mit einer Zeitangabe zur Lokalisierung innerhalb der Audiodatei gekennzeichnet: **(Name: 00:00:00)**.

Auffällig ist, dass sich unter den Interviewten ausschließlich (so gelesene) männliche Personen finden. Die Kontaktaufnahme erfolgte geschlechtsunabhängig anhand des vorgefundenen Verhältnisses der Funktionsverteilung in den angesprochenen Institutionen. Es wurden sowohl (so gelesene) Frauen, als auch (so gelesene) Männer kontaktiert (vgl. Seite 21). Die Einbeziehung von Interviews mit (so gelesenen) weiblichen Personen wurden kurzfristig durch Krankheit oder im Gespräch festgestellte thematische Ferne verhindert. Von einer darauf reagierenden weiteren Interviewrunde wurde aus Kapazitätsgründen abgesehen. Dieser Umstand ist insbesondere insofern bedauerlich, als das sich die vorgefundene Akteurslandschaft in Bezug auf Ansprechpersonen nicht als per se männlich dominiert darstellt.

Für sich, aber insbesondere im Vergleich untereinander, leisten die Ergebnisse der qualitativen Expert*inneninterviews einen bedeutenden Beitrag zur Beantwortung der Forschungsfrage. Insbesondere in Bezug auf die Region Stuttgart und deren Verflechtung mit der IBA'27 konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden. Diese finden ihren Eingang in die Arbeit, vor allem in der Erörterung der Projektsteuerung, -akquise und -wirkung der IBA'27 (vgl. Seite 100) – und infolgedessen der Diskussion der Ergebnisse sowohl zur städtebaulichen Programmatik, als auch zur Impulswirkung der IBA'27 in der Region (vgl. Seite 122).

2.4 Zur Synthese der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Untersuchung werden diskutiert und im Kontext des Erkenntnisinteresses dargestellt. Die Synthese fokussiert sich auf die Darstellung der Erkenntnisse, beispielsweise unerwarteter Ergebnisse und Konflikte. Die verschiedenen Stränge der Untersuchung werden zu diesem Zweck in die Rahmenggebung der Leitfragen geführt und bemerkenswerte und widersprüchliche Punkte herausgestellt (vgl. Seite

122). Die Herleitung dieser Punkte erfolgt anhand einer Inhaltsanalyse nach den in der Darstellung des Forschungsstands herausgearbeiteten Schwerpunkten.

Die Beantwortung der Leitfragen, der Abgleich der Ergebnisse mit den zuvor formulierten Hypothesen und die ausführliche Beantwortung der Forschungsfrage stellen dar, inwiefern die IBA'27 durch ihr Format und ihre städtebaulichen Ziele ein Impulspotential für eine klimafreundliche Stadtentwicklung in der Region Stuttgart bieten kann (vgl. Seite 144).

Die Erkenntnisse der Forschungsarbeit stellen zugleich deren Desiderate dar und bilden das Fundament für die Formulierung praxisorientierter Empfehlungen, sowie potenzieller Forschungslücken und -bedarfe (vgl. Seite 150).

2.5 Quellenlage: Einschränkungen und Potentiale

Die Reflexion der Methode der vorliegenden Arbeit beinhaltet die Darlegung der Einschränkungen durch das dargelegte und begründete Forschungsdesign. Diese Kenntlichmachung weist alternative Zugänge zum Gegenstand und auf die Spezifik der Arbeit hin. Es wird klargestellt, auf welchen Quellen die Arbeit aufbaut, wo weiterhin Forschungsbedarf besteht, auf welchen endogenen und exogenen Einflüsse die Ergebnisse der Arbeit beruhen und worin ihre Stärken liegen.

Auswirkung der Aktualität

- Die Auseinandersetzung mit einem aktuellen Stand der IBA'27 bedingt drei zentrale Einschränkungen:
- Es gibt bisher keinen fixierten Projektkatalog, über den sich die IBA'27 aufgrund ihrer induktiven Verfahrensweise profiliert. Dadurch fehlt es an einem in Form von definierten Projekten untersuchbaren Gegenstand – was sich aber auf absehbare Zeit ändern wird.

- Die Schilderungen zur Region Stuttgart sind Momentaufnahmen. Für die Auseinandersetzung mit den Potentialen der IBA'27 im Sinne der Forschungsfrage wird diese unter Voraussetzung von ansonsten gleichen Bedingungen (*ceteris paribus*) betrachtet. Dadurch werden Veränderungen in der Region über den aktuellen Stand hinaus nicht abgebildet.
- Der Einfluss zukünftiger Ereignisse, die zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht absehbar waren und die darin nicht abgebildet wurden, kann nicht in die Beantwortung der Forschungsfrage mit einbezogen werden.

Grundsätzlich ergibt sich aus den genannten Punkten hinsichtlich der Aussagekraft der Forschungsarbeit ein Nachteil gegenüber rückblickender Betrachtungen. Allerdings befähigt diese Vorgehensweise die Formulierung von Handlungsempfehlungen für die laufende IBA'27, wodurch die Methode im Sinne der Erkenntnisinteresses legitimiert wird.

Auswirkung des Forschungsrahmens

Durch den inhaltlichen und methodischen Aufbau, der es ermöglicht, das Vorhaben IBA'27 im klimaökologischen und siedlungsstrukturellen Fokus zu betrachten, werden einzelne zentrale Punkte des Nachhaltigkeitsdiskurses hervorgehoben. Dies ermöglicht die zielgenaue Betrachtung des Sachgegenstandes im Sinne der Forschungsfrage.

- Da sich die IBA'27 wesentlich in der Entwicklung und Anwendung neuer Typologien und Technologien konstituiert, wird in der vorliegenden Arbeit von einer Kritik an Neubau an sich abgesehen. Eine solche würde den Kern des IBA'27 untergraben und eine reformorientierte konstruktive Kritik deutlich erschweren. In diesem Sinne sieht sich die vorliegende Arbeit nicht in Konflikt mit weitreichenderen Transformationsansätzen.
- Von einer Gegenüberstellung von Nachverdichtung und neuen Quartieren hinsichtlich ihrer klimaökologischen Bilanz wird aufgrund der bestehenden hohen baulichen Dichte in den

Zentren der Region Stuttgart und der absehbaren Implementierung beider Typen in die IBA'27Projektlandschaft abgesehen.

- Aufgrund der Zusammenführung der vielen für die Beantwortung der Forschungsfrage notwendigen Themenkomplexe können einige Aspekte des **ökologischen Städtebaus** nicht vollständig dargestellt werden. Dazu zählen: **Graue Energie** in der Stadtentwicklung, Bilanzierung von Konversion und Neubau, sowie Neubau oder Umverteilung von Wohneigentum. In ähnlich geringem Maße kann auf die baulichen und energetischen Details der angeführten technischen Infrastruktur eingegangen werden.
- Wie im Portrait der Region Stuttgart dargestellt, bildet der zunehmende Güterverkehr eine wesentliche Größe in der Treibhausgasbilanzierung. Interregionaler, beziehungsweise globalisierter Waren und Personentransport stellen ein wesentlich klimabedeutsameres Forschungsfeld dar, als lokale Kurzstreckenverkehre. Dieser Aspekten wird aufgrund des regionalen Fokus jedoch nicht mitbedacht.

Auswirkung der Quellenlage

Die Quellenlage verweist im Wesentlichen auf das junge Stadium der IBA'27 – und eine qualitative Grundsäule der vorliegenden Forschungsarbeit. Einerseits bestehen Einschränkungen hinsichtlich der verfügbaren Interviewpartner*innen, andererseits aufgrund der handhabbaren Literatur zum Format IBA, zum **Klimaschutz** und insbesondere zur IBA'27 selbst. Durch letztere ergibt sich ein offenes Forschungsfeld, in dem sich die folgenden Kapitel bewegen.

- Aufgrund langanhaltender Krankheit der Ansprechperson konnte der Kontakt zur Stadtverwaltung der Stadt Stuttgart nicht aufrechterhalten werden, weswegen es nicht zu einem Austausch mit den berührten Referaten kommen konnte. Aus diesem Grund kann die Perspektive dieser bedeutsamen Akteur*innen nur bedingt dargestellt werden.

- Das Stadium der IBA'27 erlaubt leider noch nicht die Einsicht in einen konkreten IBA-Projektkatalog oder definierte Erwartungen an die Projekte. In der Abwägung zwischen der Auseinandersetzung mit eventuellen und unsicheren Kandidat*innen der Projektlandschaft und den von der IBA'27 publizierten Thesen und Themen wird aus Zeit- und Kapazitätsgründen der Fokus auf letzteres gelegt, weswegen trotz einer Auseinandersetzung mit diesen Darstellungen keine detaillierte Projektdarstellung erfolgt.
- Die IBA Hamburg mit dem Präsentationsjahr beschäftigte sich eingehend mit der Klimaschutzthematik. Deren Dokumentation weist auch erste Verknüpfung der Funktionen des IBA-Formats mit einem potentiellen **ökologischen** Impuls in die planerische Welt auf (vgl. Hatzfeld 2013; Wachten/Bartels 2013). Ein Impuls für eine wissenschaftliche Debatte ist bis dato jedoch nicht nachzuvollziehen. Zur Verbindung von **Klimaschutz**, Politik und Städtebau anhand der IBA'27 wurde sich deswegen primär auf Publikationen der **Best-Practice-** und Transformationsforschung bezogen. Dieser Kanon hält jedoch bemerkenswerte Erkenntnisse zum Format IBA bereit und wird in der vorliegenden Arbeit erstmalig unter dementsprechender Prämisse zusammengeführt und auf die IBA'27 bezogen.

3

KLIMASCHUTZ: **EINORDNUNG** **POSITION** **ANSATZ**

3.1 Ziel und Ansatz gängiger Klimaschutzpolitik

Die internationalen Klimaschutzabkommen der internationalen Staatengemeinschaft formulieren konkrete Ziele des Klimaschutzes. Die Historie und der Fokus dieser klimapolitischen Meilensteine werden im Folgenden dargelegt. Deren Kernanliegen, die Reduktion der Treibhausgasemissionen, dient der vorliegenden Arbeit als legitimierendes Fundament.

Mit der ‚UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung‘ in Rio de Janeiro wurde der internationalen Klimapolitik zu Beginn der 90er-Jahre erstmals eine breite Bühne eingeräumt, die zugleich den Auftakt für die seitdem formalisiert stattfindenden UN-Klimakonferenzen bedeutet (Difu 2018: 16). Das in diesem Rahmen verabschiedete und 2005 in Kraft getretene ‚Kyoto-Protokoll‘ stellt den ersten völkerrechtlich verbindlichen Vertrag zur Eindämmung des Klimawandels – und damit den Vorläufer und Wegbereiter des Pariser Klimaabkommens dar (Difu 2018: 16; Umweltbundesamt 2013). Dieses verpflichtet die unterzeichnenden Staaten dazu, die globale Erwärmung des Klimas bis 2100 auf zwei Grad im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu

begrenzen – und sich an einem 1,5 Grad-Ziel zu orientieren. Zu diesem Zeitpunkt emittieren die unterzeichnenden Staaten mindestens 55 Prozent der globalen Treibhausgas-Emissionen (Difu 2018: 16). Trotz des Austritts der USA¹ büßt das Abkommen in der globalen Klimakrise nicht an Aktualität ein.

Auf europäischer Ebene besteht seit 2010 ein Zwei-Grad-Ziel: Die EU verpflichtet sich, ihre Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren (Difu 2018: 16). Ein Zwischenziel ist für das Jahr 2030 vorgesehen: eine Reduktion um mindestens vierzig Prozent innerhalb der vorhergegangenen vierzig Jahre, Steigerung des Anteils Erneuerbarer Energien und des Effizienzgrades um jeweils 27 Prozent (ebd.). Der EU-Mitgliedsstaat Deutschland verfolgt sich in diesem Rahmen nochmals ehrgeizigere Bestrebungen: Das Emissionsziel der EU für 2030 soll bereits 2020 erreicht, der Primärenergieverbrauch bis 2050 um fünfzig Prozent gesenkt und Erneuerbare Energien im selben Zeitraum für 80 Prozent der gesamten Energieerzeugung genutzt werden (ebd.).

Die genannten Konventionen spiegeln die Dringlichkeit des Themas Klimawandel wider. Das politische System folgt der ihm inhärenten Logik und bildet diese in den entwickelten Lösungsstrategien ab (Bauriedl 2014: 169). Die sich aus den internationalen und nationalen Übereinkommen ergebende Problematisierung des Klimawandels entspricht, neben der Festlegung einer quantitativen Dimension von Zielen, einer Fokussierung auf die Wirksamkeit von Effizienzsteigerung und innovativen Technologien² (vgl. BMU 2019; EU 2016; Habitat III Konferenz 2016).

Die vorliegende Arbeit argumentiert im Sinne des politisch propagierten Ziels einer Reduktion der Treibhausgasemissionen, behält sich jedoch eine eigene, transformationsorientierte Bewertungspraxis vor.

¹ Die immerhin den 1,4-fachen, relativ zur Bevölkerungsanzahl knapp doppelten, Treibhausgastausstoß der EU-28-Staaten aufweisen (Statista 2019a, 2019b).

² Gemeint ist eine Entwicklung nicht-menschlicher Akteur*innen, beispielsweise Maschinen – in Abgrenzung zu Technologien im Sinne von Handlungsweisen.

3.2 Perspektive Transformation: Paradigmenwechsel in der Nachhaltigkeitsforschung

Der aktuelle, einschlägige und wissenschaftliche Diskurs zur Nachhaltigkeit wendet sich dem Themenkomplex Transformation zu. Im Kontext des Klimaschutzes ist deren Ziel der Wandel der klimaschädlichen Praktiken und deren Determinanten. Um die dafür notwendigen Veränderungen umreißen zu können, ist eine Auseinandersetzung mit den wesentlichen Konzepten der nachhaltigen Entwicklung unumgänglich.

Die im Folgenden angewandte Annäherung an den Themenkomplex und das Begriffsspektrum der Transformationsstudien folgt der generellen Hinwendung der stadtbezogenen Klimaforschung zu der Auseinandersetzung mit den Prozessen effektiven Klimaschutzes (Schneidewind u. a. 2015: 22). Dieser perspektivische Wandel wird dadurch bestärkt, dass der Planungspraxis kein Wissens- sondern ein Umsetzungsmanko konstatiert werden muss (Nagorny-Koring 2018: 269). In der vorliegenden Arbeit wird auf nicht die inflationäre Entwicklung immer neuer Strategien, sondern von Techniken zu deren Implementierung fokussiert. Damit wird sich dem prozesshaften Charakter nachhaltiger Stadtentwicklung auf pragmatischer Ebene angenähert (Rink 2018: 238) und ein wissenschaftlicher Metadiskurs eröffnet, der darauf abzielt, praktische Potentiale anhand theoretischer Argumentation offen zu legen. Die Gefahr einer kleinteiligen Problemlösung liegt in der Hinwendung der Akteur*innen zu inkrementeller, kurzfristiger Entscheidungsfindung innerhalb der aktuell geltenden Logik; die Rückkopplung mit einer ökologischen Langzeitperspektive und dem Ziel einer gesamtgesellschaftlichen Transformation ist deswegen unabdingbar (Rink 2018: 244).

Effizienz, Konsistenz, Suffizienz

Der ökologisch orientierte Nachhaltigkeitsdiskurs operiert im Wesentlichen anhand von drei Begriffen: Effizienz, Konsistenz und Suffizienz.

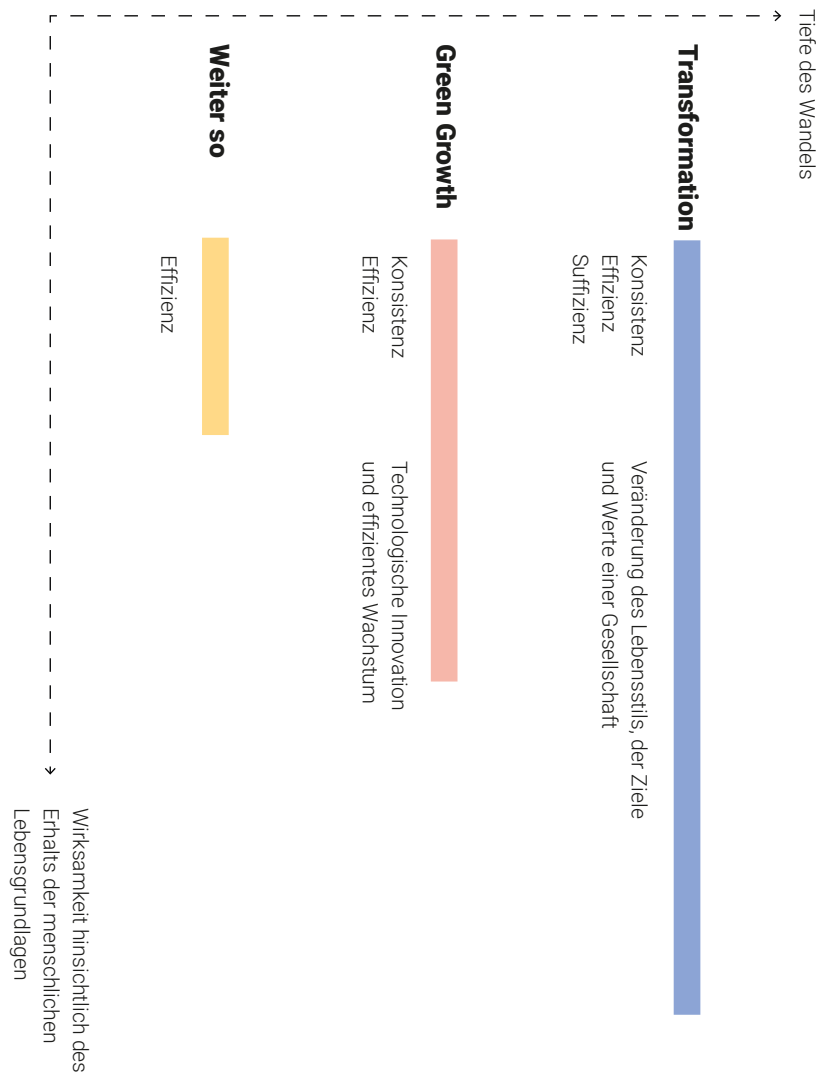
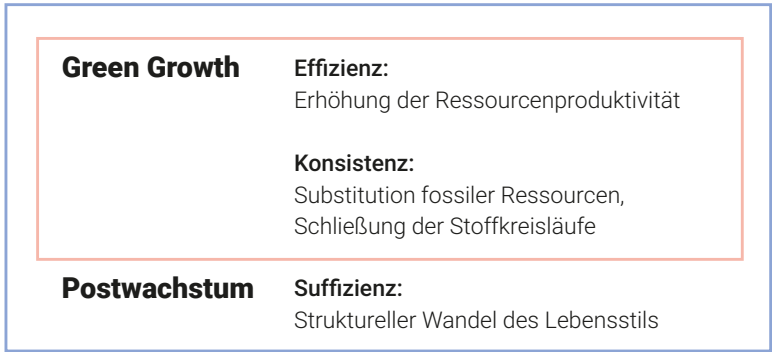


Abb. 4 und 5: Nachhaltigkeitsstrategien – Einbettung und Zuordnung der Konzepte.

Während die Konzeption von **Effizienz** und **Konsistenz** primär in der Maßnahmenentwicklung im Sinne des **Green Growth** angewandt werden, stellt **Suffizienz** einen Begriff der Postwachstumsdebatte dar (vgl. Abb. 4). (Engel u. a. 2017: 27)

Suffizienz und **Postwachstum** sind in ihrer technischen Dimension nahezu synonym, jeweils geht es um eine „Ressourcenverbrauchs-minderung“ (Profijt 2018: 23) durch den Wandel der Lebensweise. Durch Letzteres grenzen sie sich gegenüber den Konzepten von **Effizienz** und **Konsistenz** ab. Als eine transformationsorientierte Herausforderung an die planenden Disziplinen kann in diesem Kontext gelten, Strukturen und Angebote zu schaffen, die zu einem **suffizienten** Handeln ermutigen. Zwar sieht sich der Suffizienzansatz mit der Kritik konfrontiert, dass nicht das individuelle Konsumverhalten, sondern die vorgelagerten Produktionsweisen und Wirtschaftsstrukturen das Gros der Umwelteinflüsse determinieren – doch zeigen einige Bereiche die Potentiale des Konzeptes auf: Im Verkehrssektor beeinflusst einerseits die Veränderung von Konsummustern den dafür notwendigen Verkehr, andererseits hat ein bewusst suffizienter Umgang im Mobilitätsbereich durch die Reduktion der Distanzen Einfluss auf die potentiellen Konsummöglichkeiten (vgl. Seite 50) (Profijt 2018: 42).

Im einschlägigen Diskurs wird die **Green Growth**-Strategie vom weitreichenderen Transformationsbegriff abgegrenzt. Letzterer beinhaltet zwar die gemeinsamen Aspekte **Effizienz** und **Konsistenz**, erhebt zudem aber den Anspruch auf die Entwicklung suffizienter Handlungsweisen (Engel u. a. 2017: 27). Dies wird zur Grundlage genommen, bei der fortlaufenden Verwendung des Begriffes ‚**Transformation**‘, wie in Abbildung 3 dargestellt, das Konzept ‚**Suffizienz**‘ implizit mit einzubeziehen. Daraus ergibt sich eine Doppelbesetzung: **Transformation** als Prozess zur Entwicklung nachhaltiger Strukturen – und eine Hinwendung zur handlungsbezogenen Ebene im Sinne einer sich transformierenden Gesellschaft (vgl. Seite 55).

4

KLIMAFREUNDLICHE FORMEN DER STADT

4.1 Klimaschutz, Bürde der Städte?

„Wenn uns das Stadtklima besorgt, reden wir [...] über Folgen städtischen Tuns – im Fußball heißt dies Eigentor.“

*IBA'27-Intendant Andreas Hofer zum Jahresthema 2020:
Stadtklima und Grünräume (IBA'27 2020c)*

Städte und Metropolen sind prominente Täter und zugleich Opfer im Klimawandel: Einerseits werden in Städten rund siebenzig Prozent der globalen Treibhausgasemissionen verursacht – andererseits beeinflussen die Folgen des Klimawandels die Lebensverhältnisse und das soziale Gefüge vor Ort (Bauriedl 2014: 169 f.). Ärmere Städte und Quartiere weisen eine tendenziell höhere Vulnerabilität oder geringere finanzielle Möglichkeiten zu Selbstschutz auf, sodass bestehende sozial-ökonomische Ungleichheiten reproduziert und lokal wie global neue Konflikte aufgeworfen (ebd.). In dieser Gemengelage werden Agglomerationsräume nicht nur als Orte des Geschehens, sondern auch

als Orte eines sichtbaren und wirkungsvollen Handelns, als „zentrale Arenen, bzw. Akteur[innen] der **Transformation** zur **Nachhaltigkeit** adressiert“ (Rink 2018: 237).

Bereits im Bericht der Brundtland-Kommission werden Städte 1987 als eine der wesentlichen Ebenen der Nachhaltigkeitspolitik identifiziert. Im Zuge der ‚UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung‘ in Rio de Janeiro wird diesem Befund 1992 mit der Agenda 21 programmatisch Rechnung getragen und den Kommunen eine zentrale Rolle in der Umsetzung der politischen Ziele zugewiesen. Diese Problematisierung des Klimawandels auf der kommunalen Maßstabs- und Handlungsebene setzt sich in den Folgepositionen und -programmen der UN, EU und Staatsebene fort.¹ (Nagorny-Koring 2018: 39)

Die klimapolitische Legitimation und Rahmensetzung für lokale Handlungsansätze findet sich in diesem Feld nach wie vor vorrangig auf der internationalen Ebene (Rink 2018: 238). Die Reduzierung des Flächenverbrauchs und insbesondere der Treibhausgasemissionen sind direkt anknüpfungsfähige Ziele, die unter dem „Normativ“ (ebd.) ‚**Nachhaltigkeit**‘ subsummiert werden – welches jedoch weder aus dem kommunalen Diskurs stammt, noch intrinsisches Interesse der Städte ausdrückt (ebd.). Stattdessen stellen der kommunale Maßstab, die regionale und lokale öffentliche Verwaltung und die Zivilgesellschaft die primär von außen identifizierte Konkretisierungsebene dar (ebd.). Dies legt nahe, dass sich im Großteil der Städte und Gemeinden ohne die Identifikation lokaler Vorteile und Risiken kein Bedürfnis nach aktivem **Klimaschutz** artikuliert. Umso herausfordernder ist die Aufgabe der Planungsdisziplinen, die Interessensdiffusion und Multi-

.....

1 Als ein Beispiel dafür können die Sustainable Development Goals (SDGs) der UN aufgeführt werden. Ziel 11, „Nachhaltige Städte und Siedlungen – Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“ (Vereinte Nationen 2019), bildet darin ein Querschnittsfeld, dessen ökologische Komponente im ‚Habitat III-Prozess‘ und der ‚New Urban Agenda‘ aufgegriffen wird. Diese wiederum sind gemeinsam mit dem Klimaabkommen von Paris Teil der ‚Urban Agenda for the EU‘ (EU 2016) und nationaler Nachhaltigkeitspolitiken (BMU 2019: 12).

Level-Governance für einen Umbau der technischen und sozialen Infrastruktur mit dem Ziel einer postfossilen und klimaneutralen Gesellschaft voranzubringen und umzusetzen (Held, Tobias 2019: 48).

Um den Wandel in den Kommunen zu unterstützen, wird neben dem Normativ **Nachhaltigkeit** ein breites Instrumentarium an Förder- und Vermittlungsprogrammen (beispielsweise die genannte Lokale Agenda 21) sowie Richtlinien angewandt. Die Umsetzung in geltendes Recht findet sich beispielsweise im Baugesetzbuch (BauGB) und im Raumordnungsgesetz (ROG) (Koch/Wetzel 2019). Laut den Grundsätzen der Raumordnung ist den „räumlichen Belangen des **Klimaschutzes** Rechnung zu tragen“ (§2 Abs. 2 Nr. 6 ROG).

Das BauGB greift dies beispielsweise in Bezug auf die Bauleitpläne auf: „Die Bauleitpläne [...] sollen dazu beitragen [...] den **Klimaschutz** und die **Klimaanpassung**, insbesondere auch in der Stadtentwicklung zu fördern“ (§1 Abs. 5 Satz 2 BauGB). Im Rahmen der Flächennutzungspläne kann zudem explizit Infrastruktur dargestellt werden, die dazu dient, dem Klimawandel entgegenzuwirken, „insbesondere zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung“ (§5 Abs. 1 Satz 2 BauGB).

Das Landesentwicklungsprogramm Baden-Württembergs (Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg 2002: vgl. 14ff., 25f. 33, B47) spiegelt eine ähnliche Schwerpunktsetzung wider. Die verbindlichen Ziele des Programms schreiben ein Hinwirken auf eine flächen- und energiesparende Bau- und Erschließungsform sowie ausgewogene **städtebauliche Dichte**, **Nutzungsmischung** und Nähe zu Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fest (ebd.: 16). Die Siedlungsentwicklung soll dabei so gestaltet werden, dass eine Reduktion der Verkehrsbelastung und ein Zunehmen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) vermieden wird (ebd.: 25). Die Grundsätze des Programms sehen zudem eine verstärkte Nutzung von Nahwärmenetzen,

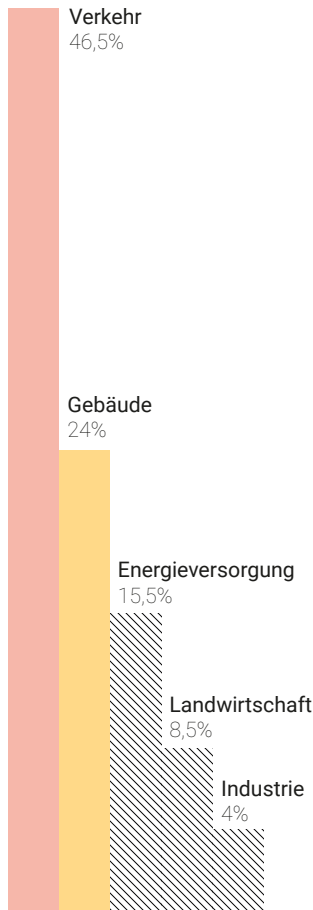


Abb. 6: Voraussichtliche THG-Zielverfehlung bis 2030 – Anteile der Sektoren mit Blick auf das Bundesklimaschutzgesetz im Jahr 2030 (Reduktion der Klimagasemissionen um 55% im Vergleich zu 1990).

dezentraler Energieversorgung und Kraft-Wärme-Koppelung vor – mit dem Ziel, schädliche Einflüsse auf die Umwelt möglichst zu reduzieren (ebd.: 33, B47).

Anhand der internationalen Übereinkünfte zum **Klimaschutz** und der aufgeführten landesspezifischen Festlegungen zeichnet sich ein klarer, politisch definierter Pfad hin zur Adressierung der Planungsdisziplinen und der Kommunen als handelnde Akteurinnen. Ob diese Zuordnung hinsichtlich einer nachhaltigen **Transformation** im Sinne des **Klimaschutzes** eine tatsächliche Wirkung aufweisen kann, wird im Folgenden beleuchtet.

4.2 Siedlungsstrukturen – Forschungs- und Handlungsfeld des Klimaschutzes

Durch die Rahmengenbung der UN, EU sowie der nationalstaatlichen und landespolitischen Ebene erfährt die Stadtentwicklungspraxis von kommunalen und regionalen politischen Institutionen einen Bedeutungsgewinn im klimapolitischen Diskurs. Im Zusammenhang mit der Reduktion des Energieverbrauchs und den Klimagasemissionen werden immer wiederkehrend Verkehr- und Wärmeinfrastruktur als zentrale Forschungs- und Handlungsfelder thematisiert. Diese Rahmensezung wird durch die voraussichtlichen Verfehlungen der Treibhausgasemissionsziele in Deutschland gestützt, die zu über 70 Prozent den Entwicklungen im Verkehrs- und Gebäudesektor zuzurechnen sind (vgl. Abb. 36). So gilt bereits für 2019, dass

- die Ersparnis durch effizientere Fahrzeuge mit einer Steigerung der Emissionen um 0,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr durch die Zunahme der Fahrzeuge sogar überkompensiert wird.
- der preisbedingte Anstieg der Heizölabsätze und ein kälteres Klima einen THG-Emissionszuwachs um 4,4 Prozent gegenüber 2018 verursachten (BMU 2020).

Die Fokussierung auf diese beiden Themenkomplexe wird von der Mehrheit der recherchierten einschlägigen Beiträge aus Planungspraxis und Forschung mitgetragen (bspw. Hensold 2013; Jenks/Jones 2010). Darin finden sich sowohl Aufrufe zu wissenschaftlichen Diskussionsbeiträgen (Hensold 2013: 79), als auch zu praktischem Handeln (Ahlhelm u. a. 2012: 44).

Wärme durch Dichte und Mischung

Das Handlungsfeld Gebäudewärme wird durch das Energiekonzept der Bundesregierung anerkannt, das bis 2050 eine Reduktion der THG-Emissionen im Gebäudebereich um mindestens achtzig Prozent gegenüber dem Stand von 2008 anstrebt (BMU 2019: 43). Die dabei

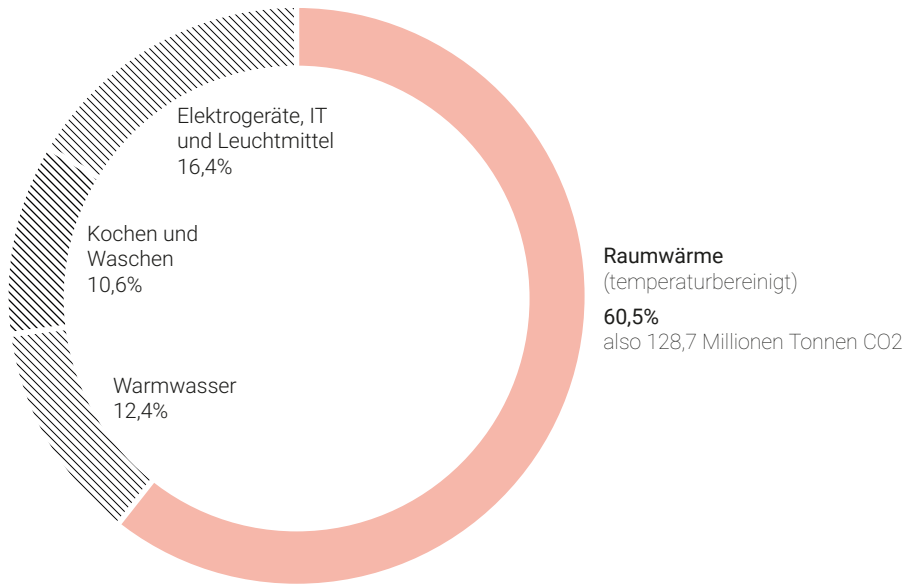


Abb. 7: CO2-Emissionen im Feld Wohnen
nach Anwendungsbereichen für
das Jahr 2015 in Deutschland.

als zielführend anerkannte Strategie sieht eine Kombination von Effizienzsteigerung und Nutzung nicht fossiler Energieträger vor. Aktuell bedingt die Beheizung von Gebäuden rund dreißig Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland, die Hälfte davon entfällt auf Wohngebäude (BMWi 2015: 55). An den THG-Emissionen im Feld Wohnen allein hat Raumwärme einen Anteil von gut 60 Prozent (Umweltbundestamt 2016) (vgl. Abb. 7). Wird der Einfluss von Warmwassernutzung ganz anteilig hinzuaddiert, wird die 75 Prozent-Marke überschritten (ebd.).

Um die **Effizienz** von Gebäuden hinsichtlich ihres Heizenergiebedarfs zu verbessern bieten sich zwei Vorgehensweisen an: umfassende und kostenintensive Dämmung und die Fokussierung auf kompakte Bauweisen (Hensold 2013: 86). Von diesen beiden wird die Realisierung von horizontal und vertikal **dichten** Nutzungen in Gebäude und Quartier hervorgehoben als langfristig und ökologisch günstigere Lösung

hervorgehoben (ebd.: 82, 86). Ein in diesem Kontext häufig verwandter Parameter ist das A/V-Verhältnis. Das Oberflächen-zu-Volumen-Verhältnis ermöglicht als Kennziffer die Bewertung eines Gebäudkörpers hinsichtlich seiner Kompaktheit und steht, zusammen mit der Materialität der Außenwand, in Verbindung zum zu erwartenden Transmissionswärmeverlust (Ahlhelm u. a. 2012: 251; Koch/Wetzel 2019: 226). Die Methode wird vonseiten des Umweltbundesamtes (Ahlhelm u. a. 2012: 251) in verschiedene Kriterien gefasst und in für die städtebauliche Praxis direkt anwendbare Parameter aufgeteilt. Darunter fallen beispielsweise die Lage der baulichen Anlage, der Gebäudetyp, die Ausformung des Baukörpers, die Geschossanzahl, die Dachform, mögliche passive Solarenergienutzung oder die übermäßige Verschattung durch Nachbargebäude, Topographie oder Vegetation (ebd.). Dabei wird eine Bewertungsmatrix geschaffen, mit deren Hilfe ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Effizienz der Baukörper und maximalem Wärmegewinn aus Sonneneinstrahlung angestrebt werden soll (ebd.). Doch stellen sich diese Fragen keinesfalls nur auf Gebäudeebene. Wird eine quartiersweite Perspektive eingenommen zeigen sich Potentiale einer verdichteten Bauweise nicht nur entsprechend ihrer Vorteile in der effizienten Nutzung von Wärme durch verringerte Transmissionswärmeverluste, sondern auch für Nah- und Fernwärmenetze (Ahlhelm u. a. 2012: 46).

Prädestiniert für eine exemplarische Darstellung der Vorteile und Bedingungen von Wärmenetzen ist die im Stadtteil Wilhelmsburg der Freien und Hansestadt Hamburg angewandte Perspektive und Vorgehensweise. Das Projektquartier der IBA Hamburg wurde als technisches Musterbeispiel einer klimaadaptiven und emissionsarmen Siedlung entwickelt. Matthias Sandrock (2015: 24), Berater für kommunale Wärmestrategien und Mitgestalter der Netzlösung im Stadtteil Wilhelmsburg führt dazu auf, dass er eine Energiewende ohne eine Wende in der Wärmeinfrastruktur nicht für möglich hält. Er belegt dies einerseits anhand stagnierender Sanierungsraten im energetischen

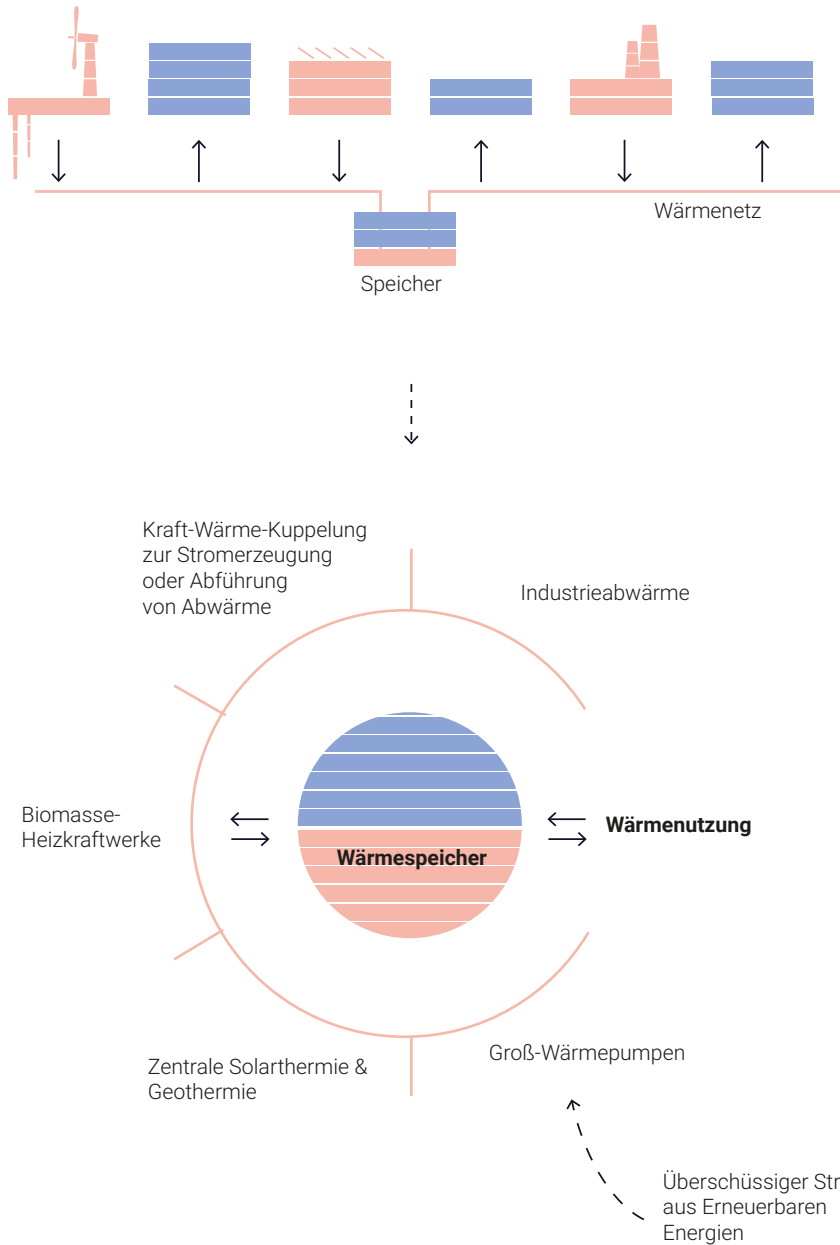


Abb. 8: Funktionsweise lokaler Wärmenetze
im Querschnitt exemplarisch dargestellter Aufbau,
als Systemgraphik abgebildet potentielle Wärmequellen.

Bereich und daran, dass über die Hälfte der in Deutschland verwandten Energie in Form von Wärme abgefragt wird. Zum Zwecke einer klimaverträglichen und dezentralen Energieversorgung werden Solarthermie, Erd- und Abwärme in den Fokus des Hamburger IBA-Projekts gestellt. Deren effiziente Nutzung wird im Wesentlichen durch Wärmenetze und intelligente Vernetzung ermöglicht (ebd.: 25, 27).

Parallel zur technischen Entwicklung der Energie- und Wärmeinfrastruktur wurden zudem umfassende Monitoringmechanismen installiert. Sowohl auf Gebäudeebene als auch für das gesamte Gebiet ermöglicht die individuelle Einsicht der Daten für Befugte den Vergleich der eigenen Kennzahlen mit dem Rest der lokalen Bevölkerung, mit dem Ziel, die einzelnen Personen und Haushalte für den eigenen Energie- und Wärmeverbrauch zu sensibilisieren (König u. a. 2015: 97).

Die Realisierung der Wärmenetze als Infrastruktur fördert durch die geringeren Wärmeverluste eine effizientere Wärmeversorgung und durch die Integration postfossiler Energieträger einen Wandel entsprechend des **Konsistenzbegriffs**. Die Kommunikation der Verbrauchsdaten und das Sensibilisieren der Bevölkerung für das eigene Nutzungsverhalten zielt auf einen anderen Effekt ab: die Chance, dass das Sichtbarwerden des Energieverbrauchs einem potentiellen psychologischen **Rebound-Effekt** entgegenwirken und zu einer suffizienteren Lebensweise ermutigen kann. Dieser Aspekt wird in den Publikationen zur IBA Hamburg zwar nicht explizit thematisiert – stellt für die tatsächliche Wirkung der baulichen Maßnahmen eine nicht unbedeutende Größe dar (vgl. Seite 45).

Mobilität der kurzen Wege

Im Jahr 2014 verabschiedet der Deutsche Städtetag das Positionspapier „**Klimaschutz und Energiepolitik aktiv gestalten**“ (Deutscher Städtetag 2014). Darin wird unter anderem darauf verwiesen, dass sich eine klimafreundliche Mobilität „am ehesten in einer kompakten, nutzungsgemischten Stadt mit kurzen Wegen und qualitätsvollen öffentlichen Räumen und Grünflächen“ (ebd.: 2) realisieren lässt. Das

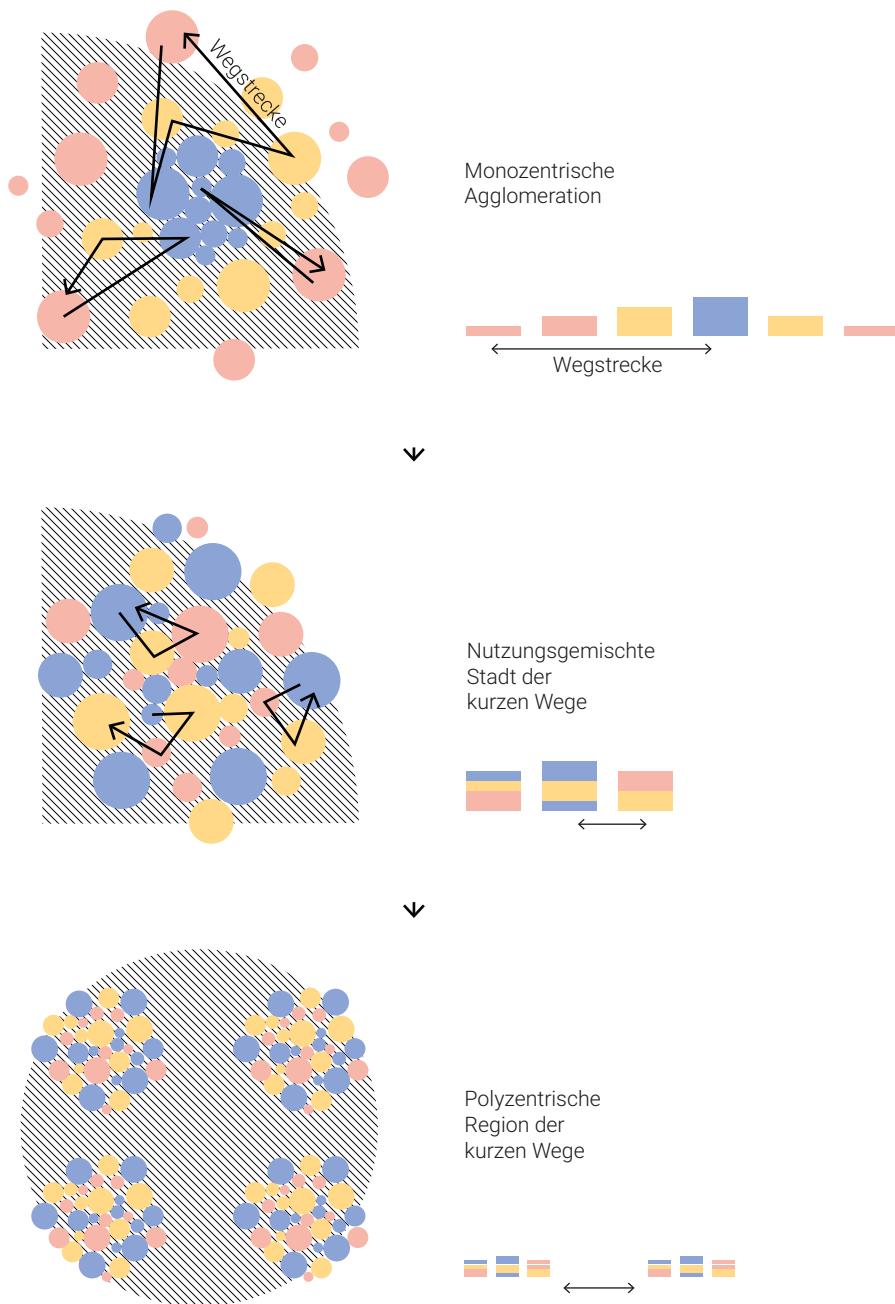


Abb. 9: Stadt- und Region der kurzen Wege
 abstrahierte Darstellung als Fortschrittsmodell zur Integration
 der Prinzipien Dichte, Nutzungsmischung und Polyzentralität.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) schließt sich dem an: „Zur Treibhausgasminderung gehört insbesondere das Ziel der Schaffung energiesparender, kompakter Siedlungsstrukturen. [...] Rebound-Effekte durch lange Anfahrtswege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz werden so vermieden“ (BMU 2019: 43). Es gilt den Verfasser*innen dieser Papiere als sicher, dass die Struktur des bewohnten Siedlungsraumes mit der Wahl der Verkehrsmittel und den zurückgelegten Distanzen korreliert (Anderson 2014: 180; Mitter 2011: 149; Neumann 2011: 207). Demnach scheint klar, dass Siedlungsstrukturen und die Lage von Orten im individuellen Funktionsnetzwerk aufgrund der erzeugten Verkehre in die Klimagasbilanzierung von Gebäuden und Quartieren mit aufgenommen werden müssen (Anderson 2014: 178).

Es wäre jedoch ein Fehler davon auszugehen, die weitere Verdichtung einer monozentrischen Siedlungsstruktur würde die Problematik dieses Phänomens auflösen. Dem Überschuss an Orten der Arbeit und Freizeit, der in einem einzelnen Kern besteht, steht ein Überangebot von Wohnraum in der Peripherie gegenüber (Holz-Rau/Scheiner 2016: 456). Die beiden Raumkategorien bedingen sich gegenseitig und auf regionaler Ebene gleichen sich beide Pole aus (ebd.). Gleichen sich die Verhältnisse an, sinken in dem einen Raum die Wegstrecken zwar signifikant, steigen im anderen jedoch im vergleichbaren Maße (ebd.). Daraus ergibt sich der regionale Maßstab als geeignete Beobachtungsebene kommunaler Verkehrspolitik, von welcher aus sich die für den lokalen **Klimaschutz** adäquaten Handlungsfelder ableiten lassen. Diese Perspektive bietet sich für eine Auseinandersetzung mit der Klimawirksamkeit von Siedlungsstrukturen auch deswegen an, weil die wesentlichen Einsparpotentiale im Verkehrsbereich nicht in der Innenstadt, sondern vielmehr am Rande von Agglomerationsräumen liegen (Beckmann u. a. 2011: 28 f.). Nach dieser Logik muss das Ziel sein, Strukturen zu entwickeln und zu fördern, die flächendeckend kurze Wege ermöglichen.

Als ein städtebauliches Leitbild, das die Forderung nach kompakten Siedlungsstrukturen, einer **dichten** Stadt mit möglichst wenig

Raumüberwindungslast erfüllt, findet sich ‚die Stadt der kurzen Wege‘. Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung in diesem Sinne zusammenzudenken wird beispielsweise vonseiten der Agora Energiewende proklamiert (Agora Verkehrswende 2017: 26). Teil des Leitbilds ist neben kompakten Siedlungsstrukturen auch **dichtes Wohnen** und eine zu Fuß erreichbare Grundversorgung in Kombination mit einer „Wahlfreiheit bei der Nutzung von Verkehrsmitteln“ (Mitter 2011: 150).

Die Parameter für eine **Region der kurzen Wege** gleichen denen einer **Stadt der kurzen Wege**: kompakte Siedlungsstrukturen, **Nutzungsmischung** und die attraktive Gestaltung öffentlicher Räume (ebd.: 5). Eine **Region der kurzen Wege** erfordert die automobilunabhängige Erreichbarkeit der Orte des täglichen Bedarfs, der Arbeit und der Ausbildung innerhalb kurzer Zeit (ebd.). An anderer Stelle werden diese Orte unter dem Begriff ‚everyday eight‘ aufgeführt, zu denen beispielsweise auch eine Poststelle, Grünräume oder ein Zeitungskiosk gezählt werden (Dempsey u. a. 2010: 24).

Die gesamte Region zu betrachten und ein bestimmtes Leitbild zu verfolgen erfordert anders als bei einem einzelnen Quartier ein Konzept mit Fokus auf eine polyzentrische und in sich ergänzende Städtestruktur. Abseits klassischer Raumordnung bildet das Konzept einer **polyzentrischen Region der kurzen Wege**, ein durchaus breitenwirksames Narrativ, dass an verschiedenen Stellen seine Anwendung und Förderung findet. So geht es nicht nur um die alltägliche Versorgung statischer Individuen; die **Region der kurzen Wege** ist auch Voraussetzung dafür, Menschen bei der **ökologischen Reorganisation** ihrer Mobilitätsmuster zu unterstützen, wenn diese ihre Arbeits-, Wohn-, Lern- und Versorgungsorte wechseln (Becker u. a. 2011: 8). Polyzentrische, nutzungsgemischte Siedlungsstrukturen mit hoher Bevölkerungsdichte sind eine Voraussetzung für postfossilen Verkehr ohne Einschränkung der Mobilität Einzelner und eine Chance auf einen Zugewinn an Lebensqualität (Becker u. a. 2011: 7)(vgl. Seite 50).

4.3 Städtebau – Klimaschutz durch Effizienz?

Die hervorstechenden Handlungsfelder Wärme und Mobilität, beziehungsweise die Verwendung von Heiz- und Verkehrsenergie sowie die Reduktion der dadurch emittierten Treibhausgase, wird, wie gezeigt, im auf Siedlungsstrukturen bezogenen Diskurs zu großen Teilen anhand städtebaulicher ‚Dichte‘ und ‚Nutzungsmischung‘ besprochen. Außerdem wird mit der **Stadt und Region der kurzen Wege** zusätzlich **Polyzentralität** als weiterer Parameter eingeführt. Auch international, durch die Vereinten Nationen (Habitat III Konferenz 2016: 21) und durch die zuständigen Ministerien der EU-Mitgliedstaaten (BMUB) 2007: 4) werden diesen Aspekten Ressourceneffizienz und ökologische **Nachhaltigkeit** zugeschrieben; der Deutsche Städtetag betont zugleich hohe Nutzungsdichten als Grundlage zur Entwicklung zukünftiger kommunaler Infrastruktur (Deutscher Städtetag 2014: 2). Dadurch implizite Qualitäten sind eine geringe Außenentwicklung und eine kleinräumige **Nutzungsmischung** (ebd.). Als weiterer Faktor wird die Bevölkerungsdichte einer alleinigen Betrachtung baulicher Kompaktheit entgegengestellt. Diese schlägt sich zwar auch auf die Transmissionswärmeverluste von Gebäuden nieder (Ahlhelm u. a. 2012: 46), die Erweiterung um die Bevölkerungsdichte bietet jedoch zusätzlich einen gängigen Parameter für Rentabilität und **Effizienz** von ÖPNV (ebd.: 75; Koch/Wetzel 2019: 227). Vor diesem Hintergrund spricht sich Thomas Auer, Professor für Gebäudetechnologie und Klimaneutrales Bauen an der Technischen Universität München im Interview gegen den Neubau lockerer Siedlungsstruktur aus (vgl. Auer S. 164f.). Eine personenscharfe Berechnung der Treibhausgasemissionen führt seiner Meinung nach dazu, dass der Wohnort als bedeutsame Größe der individuellen Klimabilanz sichtbar wird (ebd.). Deswegen identifiziert Auer das Praktizieren einer strategischen Raumplanung und die Entwicklung effizienter Siedlungsstruktur als wesentliche Handlungsfeld für Städte und insbesondere Regionen. Das Ziel dessen ist eine langfristige Wirkung durch die Implementierung effizienter

Wärmeinfrastruktur und effektiver und umweltfreundlicher Mobilitätsinfrastruktur – während für locker bebaute Räume oftmals kostenineffiziente energetische Sanierungen als beste Lösung verbleiben (ebd.).

Als zur städtebaulichen **Dichte** komplementäre Herausforderung für eine ökologische Stadtentwicklung findet sich an vielen Stellen die Nennung einer ausgewogenen Heterogenität der Quartiere hinsichtlich sozialer und wirtschaftlicher Funktionen (Breuer 2013: 13), also „Wohnen, Arbeiten Versorgung, Bildung, Soziales, Freizeit und Kultur“ in Reichweite des **Umweltverbundes** (Beckmann u. a. 2011: 68). Als Beispiel für diese Funktionen wurde bereits das Konzept der „everyday eight“ genannt. Besonders hoch frequentiert sind kleine Nahversorgungsgeschäfte, Sportstätten und gastronomische Angebote wie Cafés und Bars (Williams u. a. 2010: 211). Eine adäquate Vielfalt ist der „Schlüssel für eine nachhaltige Stadtentwicklung“ (Beckmann u. a. 2011: 68) und „der effizienteste Weg zur Verkehrswende“ (Agora Verkehrswende 2017: 22).

Die erfolgreiche Ermutigung oder Bewegung zur routinierten und alltäglichen Wahl treibhausgasarmer Fortbewegungsmittel wird darüber hinaus als ein zentraler Transformationsfaktor identifiziert und versucht umzusetzen (Agora Verkehrswende 2017: 22; Beckmann u. a. 2011: 68). Beispielsweise reduzieren vielfältige und **dichte** Siedlungsstrukturen durch wenige Parkmöglichkeiten und unkomfortable Infrastruktur strategisch die Attraktivität eines motorisierten Individualverkehrs und des Unterhalts eines eigenen Fahrzeugs (Ferguson/Woods 2010: 73). **Nutzungsmischung** wird dadurch als eine indirekt wirksame Stellschraube betrachtet, die insbesondere die notwendigen alltäglichen Verkehre beeinflussen kann (Beckmann u. a. 2011: 67).

Doppelte Innenentwicklung

Städtebauliche **Dichte** darf jedoch nicht nur unter dem Aspekt des globalen Klimas betrachtet werden. Zu konfliktbehaftet ist die Mehrfachbelastung durch die zusammengedrängten Funktionen in den

verbleibenden Freiräumen. Das Interesse am Erhalt und der Förderung eines gesunden Stadtklimas und einer ausgeprägten Biodiversität steht mit den negativen Effekten hoher Dichte auf das lokale Ökosystem tendenziell in Konflikt und stellt den Wert einer maximalen Verdichtung des Siedlungsraumes infrage (Jones u. a. 2010: 252). Hohe Versiegelungsgrade haben beispielsweise negativen Einfluss auf den Grundwasserspiegel und das Versickern von Regenwasser (ebd.: 2), aber auch auf den Luftaustausch mit umliegenden Kaltluftgebieten (Hensold 2013: 82). Biotopverbundmaßnahmen und der Rückbau flächen- und emissionsintensiver Infrastruktur hingegen wirken nicht nur fortschreitendem Artensterben in dicht besiedelten oder anderweitig intensiv genutzten Landschaften entgegen, sondern stellen insgesamt eine wichtige Stellschraube des Naturschutzes dar (vgl. Kleemann S. 176f.). Darüber hinaus zeigt der Verlust von bisherigen Brachen und Grünflächen die sozialetisch bedingten Grenzen des planerischen Handelns auf: In der Regel fällt der Hauptteil der zu tragenden gesundheitlichen und ökologischen Lasten sowie ein genereller Verlust an Lebensqualität auf ärmere Einkommensschichten zurück (Umweltbundesamt 2019: 21). Der Verlust oder Mangel an Räumen der Begegnung, Bewegung und Erholung bedingt eine Mehrfachbelastung der verbleibenden Grünflächen (ebd.). Dadurch wird die Problematik der Klimagerechtigkeit zusätzlich durch Reizthemen belastet, die der Raumordnung schon lange als Konfliktbereiche bekannt sind wie beispielsweise Lärmemissionen¹ (ebd.). Obwohl gut sichtbar umkämpft in situativen und planerischen Konflikten sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Interessen stehen Grünräume somit nicht nur durch ihre alltäglich verhandelte Nutzung unter Druck.

¹ Ein zum Beispiel bei der mit der Novellierung der BauNVO 2017 eingeführten Gebietskategorie ‚Urbane Gebiete‘ kontrovers diskutiertes Thema (vgl. Scholz 2018).

Welche Nutzungen können in welcher Nähe untergebracht werden und welche Infrastruktur wird benötigt, um kurze Wege zu garantieren¹? Es geht um die Abwägung von „Körnung der Vielfalt“ (Breuer 2013: 13) und den Grad der städtebaulichen Kompaktheit – kurz gesagt um die unvoreingenommene Gewichtung der konkurrierenden Belange (Ahlhelm u. a. 2012: 48). Damit wird es für die Zukunft der Quartiersplanung wichtig sein, einen gelungenen Ausgleich zwischen Energieeffizienz und notwendigen Freiflächen herzustellen (Koch/Wetzel 2019: 232).

Selbst innerhalb der klimaökologischen Debatte ergeben sich entgegengesetzte Gestaltungsziele: Verdichtete Stadtstrukturen zu schaffen ist wesentlicher Teil des Beitrags der Stadtplanung zur Klimawandelmitigation – gleichzeitig sind Grünflächen ebenso zentrales Element der Klimaadaptation (Hensold 2013: 82). Wichtig ist also ein Ansatz, der beiden Bestrebungen Entwicklungs- und Aushandlungsoptionen bietet. Um diesem Anspruch zu genügen kann auf den Begriff der „doppelten Innenentwicklung“ (Hensold 2013: 82 f.) zurückgegriffen werden. Neben der strategischen Entwicklung von Frischluftschneisen und Grünzügen streben entsprechende Entwicklungsvorhaben eine kleinteilige Mischung der bebauten Flächen, Verkehrs- und Grünräume an. Statt einer schachbrettmusterartigen parametrischen Verteilung bietet sich im städtischen Raum die Verknüpfung der verschiedenen Infrastrukturnetze mit Teilen des Ökosystems an (Kunert/Zimmermann 2012: 154). Im Resultat sollten Siedlungsräume mit einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Grünräumen sowie bebauten und versiegelten Flächen entstehen, die über begrünte Frischluftkanäle in der Stadtstruktur und kleinteiliges Grünflächenmanagement sowohl einen Beitrag zur Klimawandelmitigation und -adaptation aber auch zur Erfüllung der sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung leisten.

.....

1 Wird das Thema weiterausdifferenziert, stellt sich die Frage danach, welcher räumlichen Strukturen den Anforderungen einer „soziale[n] Gebrauchsfähigkeit“, „ökonomische[n] Tragfähigkeit“, „soziale[n], räumliche[n] und bauliche[n] Vielfalt, Kompaktheit und Dichte, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Durchlässigkeit, Kleinteiligkeit und Überschaubarkeit, Sicherheit und Geschütztheit, Eigenständigkeit und Integration, Einbindung und Verflechtung“ sowie „Teilhabe und Verfügbarkeit, Mitwirkung und Kooperation, Anpassbarkeit und Schritthaftigkeit, Flexibilität und Reversibilität“ entsprechen (Breuer 2013: 12).

5

KRITIK

AM

STÄDTEBAUANSATZ

5.1 Die transformativen Grenzen des Städtebaus

Der Diskurs zu nachhaltigem Städtebau bezieht, auf einer auch für nicht ingenieurstechnische Ansätze offenen Metaebene, die Themen des Klimaschutzes in der Stadtentwicklung gleichermaßen wie andere ökologische Problematiken mit ein. Grundsätzlich wird jedoch ein defizitärer Bestand an wissenschaftlichen Beiträgen zur Debatte um Nachhaltigkeit in den Planungsdisziplinen beklagt – in Kontrast zur zunehmenden Verwendung des Begriffes in Politik und Öffentlichkeit (Rink 2018: 240). Dabei ist eine Auseinandersetzung mit dieser Thematik für Gestaltungsvorhaben mit Wirkung in sozialer, wirtschaftlicher wie ökologischer Dimension in Bezug auf eine Selbsteinschätzung und Potentialanalyse von zentraler Bedeutung.

Die Dominanz städtebaulicher Leitbilder und siedlungsstruktureller Paradigmen im in der Praxis vorherrschenden Diskurs führt dazu, dass Leitbilder wie das der europäischen Stadt als „per se positiv im Sinne des Klimaschutzes“ (Bauriedl 2014: 171) angesehen werden. Auch die in der vorliegenden Arbeit bereits herausgearbeiteten Begriffe

wie ‚Nutzungsmischung‘ und ‚Polyzentralität‘ werden häufig als „per se nachhaltig“ (Rink 2018: 241) eingeschätzt. Anstatt der städtebaulichen Form oder der Gebäudetypologie sind jedoch vielmehr Bevölkerungsdichte, soziale Gruppe und Lebensstil die ausschlaggebenden Faktoren für energieeffizientes Wohnen – der Siedlungsstruktur bleibt schlussendlich eine marginale Rolle (Baker u. a. 2010: 131; Jones u. a. 2010: 246, 251).

Die alltäglichen und außergewöhnlichen Handlungen, die Verkehr und Siedlungspraxis prägen, sind kaum zu lenken oder generell mit der städtebaulichen Form in Verbindung zu bringen, was sich am Beispiel Verkehr eindrucksvoll darlegen lässt (Beckmann u. a. 2011: 28 f. Jenks/ Jones 2010: 4). Dasselbe Beispiel eröffnet jedoch auch den Zugang zu einer Erweiterung des Verständnisses notwendiger und möglicher Lösungsansätze.

5.2 Das Beispiel Verkehr

Es zeigt sich schnell, dass Siedlungsdichte eine notwendige, aber keinesfalls hinreichende Voraussetzung für eine Verkürzung der von der Bevölkerung gereisten Distanzen darstellt (Beckmann u. a. 2011: 28 f. Williams u. a. 2010: 212), sodass die generelle Annahme, bauliche Veränderungen in der Stadtstruktur würden kausal zu einem substanziellen Wandel im Verkehrsverhalten der Bevölkerung führen, umstritten bleibt (Jones u. a. 2010: 242). Christian Holz-Rau und Joachim Scheiner (2016: 455), beiderseits Professoren im Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Technischen Universität Dortmund, bestätigen diesen Befund. Sie sehen keine der Bedingungen für eine zielführende klimaökologische Verkehrspolitik durch integrierte Verkehrsplanung gegeben, nämlich weder einen Kausalzusammenhang, noch eine zeitliche Stabilität der Zusammenhänge oder eine Gestaltbarkeit der Ursachen der Verkehrsveränderung (ebd.). Dahinter steht eine

wesentliche Problematik von Transformationsbestrebungen durch städtebauliche Maßnahmen: Selbst wenn die Entscheidungsfreiheit für oder gegen effiziente, konsistente oder suffiziente Lebenspraxen besteht, obliegt die Wahl dem einzelnen Individuum, das sich jedoch nach wie vor nicht primär an den Belangen des **Klimaschutzes** orientiert (Bauriedl 2014: 171).

Die Beschränkung auf lokale Verkehrseinsparungen blendet die globalen Triebkräfte des zunehmenden Verkehrs vollkommen aus (Holz-Rau/Scheiner 2016: 452). Vor Ort kann zwar die notwendige Infrastruktur zur Schaffung kurzer Wege geboten werden, aber selbst bei einer Annahme durch die Bevölkerung drohen die gewonnenen Einsparungen durch die Zunahme der Fernreisestrecken vollständig getilgt zu werden (ebd.). So könnte zwar über eine Verlagerung der Hälfte der MIV-Reisen von unter fünf Kilometern zu einer Ersparnis von fünf Millionen Tonnen betriebsbedingtem CO₂-Äquivalenten führen (Ahlhelm u. a. 2012: 72), doch ist gerade die betroffene Zielgruppe, vorrangig städtische und junge Milieus, besonders affin zu Fernreisen (Holz-Rau/Scheiner 2016: 459). Auch die Bevölkerung von dezidiert unter **ökologischen** Gesichtspunkten entwickelten Quartieren ist davor nicht gefeit: Der Besitz und Betrieb von Kraftfahrzeugen zeigt sich in diesen Gebieten sogar leicht erhöht, was auf die erhöhte Prosperität der Bevölkerung von ‚nachhaltigen Quartieren‘ zurückgeführt wird (Williams u. a. 2010: 208).

Im Einklang verbannen Holz-Rau und Scheiner kommunale Verkehrsverlagerungskonzepte in die Marginalität und relativieren damit die Hoffnung auf Wirksamkeit baulicher Maßnahmen hinsichtlich eines Wandels zu klimaverträglichem Verkehr im erheblichen Maße (Holz-Rau/Scheiner 2016: 453). Doch selbst im kleinteiligen Wirkbereich der städtischen Ebene wird die Verringerung des Verkehrsaufwands durch Verdichtung und **Nutzungsmischung** durch die Attraktivität weiter entfernter Angebote für Arbeit, Freizeit und Konsum anteilig kompensiert, indem die Bevölkerung ihre jeweiligen Zeit- und Geldbudgets zur Ausreizung ihrer Mobilitätsoptionen nutzt.



Abb. 10: Dichteabhängige Alternativen zum MIV – Stuttgarter U-Bahnstation Killesberg.

Grundsätzlich wird der **Rebound-Effekt** im Bereich MIV vor Ort auf durchschnittlich zehn bis dreißig Prozent der eigentlichen Ersparnisse geschätzt (Profijt 2018: 31). Als dem entgegenwirkende Maßnahmen wird vielfach der Ausbau von Sharingangeboten, Radwegenetzen, Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Fußwegen genannt – aber auch die Notwendigkeit von Restriktionen gegenüber ressourcenintensiven Verkehrsmitteln (Profijt 2018). Als mögliche Maßnahmen zur Entwicklung einer treibhausgasarmen Mobilität wird hier anders als im Bereich Wärmeenergie neben der notwendigen Siedlungs- und Infrastruktur häufig auf ein Zusammenspiel von **Push- und Pull-Maßnahmen** verwiesen. Das Konzept der **Effizienz** droht unter dem Gesichtspunkt seiner langfristig geringen Wirksamkeit und die Kompensation durch Distanzerweiterungen als für einen effektiven **Klimaschutz** unzureichend klassiert zu werden. Im Anbetracht der Dominanz von Fernreisen in der Klimabilanz erweist sich der Konsistenzansatz mangels Alternativen zu ressourcenintensivem Flugverkehr und uneingeschränkter Reisewilligkeit der Bevölkerung als ebenso problematisch. Es bleibt das Konzept der **Suffizienz**, unterstützt durch notwendige und förderliche Siedlungsstrukturen – verbleibend jedoch im Konflikt zwischen zielführendem Verhalten und individuellem Lebensstil.

Suffizienz als Feld der Verkehrsplanung

Das Beispiel Verkehr bietet auch hier eine weiterhin anschauliche und vielfach aufgegriffene Diskussionsplattform. Der Begriff „**Mobilitäts-suffizienz**“ (Profijt 2018: 82) ist in diesem Kontext bereits etabliert. Auf Bundesebene wird die Emissionseinsparung von 80-95 Prozent der verkehrsbedingten CO₂-Äquivalente bis 2050 im Vergleich zu 1990 angestrebt (BMU 2019: 6). Ob durch verhaltensbedingte Verringerung der Emissionen, Reduktion der Wegeanzahl oder Wegelänge – Untersuchungen zur Mobilitätssuffizienz zeigen auf, dass dieses Ziel zumindest im Bereich der individuellen Mobilität durch Änderungen im Lebensstil schon heute erreichbar ist (Profijt 2018: 162). Ein Verzicht auf mindestens 80 Prozent der persönlichen Mobilität ist dafür keinesfalls

notwendig, wenn es gelingt, die angestrebten Ziele mit kürzeren Wegen zu erreichen (Profijt 2018: 165). Daraus ergibt sich eine Verbindung zur zuvor beschriebenen Notwendigkeit einer **Region der kurzen Wege**. Da für eine Umsetzung des Konzeptes jedoch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens unabdingbar scheint, müssen zugleich auf diesen Aspekt fokussierte Transformationsansätze diskutiert werden.

5.3 Suffizienz und das Freiheitsparadigma

Folgt man den Ausführungen des Wirtschaftsgeographen und Sozio-Ökonomen Andreas Novy bilden Handlungsroutinen einen historisch gewordenen Rahmen, ein Spektrum von Praktiken, das aufgrund seiner Gewordenheit auch kritisierbar ist (Novy 2019: 44). Eine Kritik anhand statischer Werte bindet Veränderungsbestrebungen jedoch an unzulängliche Kriterien, die vielmehr durch die bestehende systemische Logik der Akteur*innen als beispielsweise durch den Klimawandel bestimmt werden (Bauriedl 2014: 169; Novy 2019: 45). Dadurch wird der Klimawandel zum primär technisch problematisierten Thema (vgl. Seite 50), das aus der Position eines unveränderten Gesellschaftsbildes heraus diskutiert wird. Darunter fällt das Paradigma individueller Freiheit, das in westlichen liberalen Gesellschaften damit gleichgesetzt wird die Wahlmöglichkeiten ihrer Mitglieder beständig zu vermehren (Novy 2019: 53). Auch der Diskurs zur **Mobilitätssuffizienz** fokussiert sich auf eine Erleichterung und Aufklärung zur Entscheidung für nachhaltige Lebensweisen durch infrastrukturelle Maßnahmen und blendet Push-Maßnahmen als Handlungsfeld förderlicher Politik vorerst aus (Fischer u. a. 2013: 20; Profijt 2018: 226). Dabei gibt es berechtigte Kritik an Gesellschaftsformen, „die Individualismus und Selbstbestimmung absolut setz[en]“ und damit eine marktorientierte politische Ordnung

festigen, die die individuelle politische Freiheit wesentlich einschränkt¹ (Novy 2019: 55). In Bezug auf eine ökologische Transformation würde das bedeuten, dass Wege gefunden werden müssen, eine Abkehr von sich beständig erweiternden Wahlmöglichkeiten herbeizuführen. Novy führt dazu beispielhaft an, dass eine Stadt der kurzen Wege „für alle“ ein durchaus mögliches Zukunftsszenario darstellen würde – im Gegensatz zur Versorgung der gesamten Weltbevölkerung mit den Wahlmöglichkeiten der westlichen Gesellschaften, beispielsweise des Besitzens eigener Automobile (ebd.). Am Beispiel des MIV zeigt sich auch für reiche Gesellschaften, dass ohne eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit desselben oder gezielte fiskalische Maßnahmen eine breite Verlagerung der Verkehre nicht bewerkstelligt werden kann (Becker u. a. 2011: 6; Jones u. a. 2010: 242). Damit ist die weit verbreitete Annahme eines Zusammenhangs gebauter Formen mit dem Verhalten der Bevölkerung hinsichtlich ökologischer Lebensweisen eindeutig kritisch zu hinterfragen, als zielführend wurde und wird für den Verlauf der Arbeit das Agieren mit dem erweiterten Handlungsverständnis der Transformationsforschung betrachtet.

5.4 Transformieren – aber wie?

Obwohl vor allem Kommunen adressiert werden, obliegen die wirkungsmächtigsten Optionen der Bundesebene und der EU (Holz-Rau/Scheiner 2016: 463). Als Aufgabe der Städte und Regionen verbleibt die Begleitung und Initiierung ökologisch und sozial ausgeglichener baulicher Entwicklungen vor Ort. Einem politischen Gestaltungshandeln in den ökonomischen Bereich der gesellschaftlichen Subjekte hinein wird

.....

¹ In den Ausführungen Hannah Arendts in ihrem Hauptwerk „Vita Activa. Oder vom tätigen Leben“ (Arendt 1967: 80) findet sich eine hier passende, kurze Passage zum Verhältnis der Freiheit zur Gesellschaft. Wer damals und dort „beschloss seinen Besitz zu vermehren, [...] hatte er eben freiwillig auf seine Freiheit verzichtet und sich zu dem erniedrigt, was die Sklaven und die Armen nur unter dem Druck der Umstände geworden waren – ein Knecht der Notwendigkeit“.

jedoch auch innerhalb der bestehenden demokratischen Gesellschaften ein weit höheres Anwendungs- und Verbreitungspotential zugesprochen (Schröder u. a. 2011: 153). Mögliche Maßnahmen schließen sowohl eine Koppelung von realen Mobilitätskosten an individuelle Entscheidungen und eine gezielt langfristige Kostenanalyse bei kommunalen und regionalen Infrastrukturmaßnahmen mit ein (ebd.). Für die Entwicklung städtebaulicher Maßnahmen und Zukunftsstrategien wird ersichtlich, dass die Umsetzung des Leitbilds der **Stadt und Region der kurzen Wege** ohne begleitende und unterstützende Verkehrspolitik einen verschwindend geringen Effekt aufweisen (Jenks/Jones 2010: 243). Es bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass es politischer Unterstützung bedarf, wenn das Vorhaben nachhaltige Mobilität gelingen soll (Schmidt/Knapstein 2011: 187). Grundsätzlich stehen die Bestrebungen für eine umfassende **Transformation** vor der Aufgabe, ihre wesentlichen Treiber (vgl. Seite 55) zu verbinden und in einen gemeinsamen Rahmen zu gießen, um dadurch eine effektive Politik umzusetzen (Fischer u. a. 2013: 19).

Eine Wirksamkeit eines Vorhabens hinsichtlich seines Einflusses auf den **Klimaschutz** muss also unter anderem anhand der Potentiale zur Initiierung fördernder Politiken gemessen werden. Deren Aufgabe ist es, die institutionellen, infrastrukturellen und den Verkehr gestaltenden Rahmenbedingungen zu entwickeln – und Verkehr zum vorrangig lokalen Phänomen zu entwickeln (Agora Verkehrswende 2017: 22; Kühl 2019: 77). Hinzu kommt, dass Pull-Maßnahmen alleine nicht ausreichen können, einen substanziellen Wandel herbeizuführen, wodurch die Bereitschaft zu tatsächlichen Beschränkungen von Wahlfreiheiten zu einem für die Einschätzung im Sinne des **Klimaschutzes** wesentlichem Charakterzug wird. Des Weiteren gilt, dass im Sinne einer Breitenwirkung flächendeckende und attraktive, übertragbare Lösungsansätze einen zentralen Mehrwert bieten. Dieser spiegelt sich in der Struktur und der Programmatik der Akteur*innen wider. An diesem Punkt ist es also an der Zeit, sich dem Format anzunähern, welchem sich die vorliegende Arbeit widmet: der Internationalen Bauausstellung.

6

DIE IBA

SUPERLATIV

DER STADTENTWICKLUNG?

6.1 Lokale Stadtentwicklung und internationales Fest

Wer wann und wie Internationale Bauausstellungen ins Leben rief und noch heute ins Leben rufen kann, ist überraschenderweise nicht über klare Leitlinien festgelegt (IBA Expertenrat des BMI 2017: 5). Die bisherigen IBAs interpretierten ihren eigenen Charakter anhand der bestehenden Erfahrungen der vorhergegangenen – und anhand der drei zentralen Aspekte jeder IBA: Internationalität, Bau und Ausstellung. Zu dem Kreis der Erwartungen zählt zudem die Bearbeitung lokaler Problematiken anhand von Modellprojekten unter der Bedingung einer internationalen Bedeutung (ebd.).

Die IBA, ein Festival?

Die Vorgehensweise der modernen IBAs zeigt eine Verwandtschaft zur Festivalisierung der Politik auf. Die Form, die beide Diskurse verbindet könnte beschrieben werden wie folgt: Deklaration notwendiger Maßnahmen in einer unsicheren lokalen Gemengelage als Modellprojekte unter dem Dach einer internationalen Ausstellung.

Notwendige Maßnahmen sind dann solche, denen die Verwaltung vor Ort in ihrer regulären Praxis nicht nachkommen kann; die unsichere Gemengelage beschreibt sowohl die Auswirkung der Austeritätspolitik auf den Finanzhaushalt der Kommunen, als auch die Herausforderung der politischen Legitimation von Stadterneuerung und -entwicklung in einer sich pluralisierenden Akteurslandschaft (vgl. Häußermann/Siebel 1993: 14, 23 f.).

Ein wesentliches Differenzierungsmerkmal findet sich jedoch. Die IBAs der Vergangenheit und Gegenwart setzen sich offensichtlich mit architektonischen und regionalplanerischen Fragen auseinander. Als Beispiele können die IBA 1987 in Berlin mit dem Thema behutsamer Stadterneuerung oder die IBA Emscher Park in der Auseinandersetzung mit den, beziehungsweise Gestaltung der, Folgen des Strukturwandels gelten. Die großen Beispiele der Politik der Festivalisierung auf der anderen Seite setzen vordergründig nicht dezidiert raumplanerische Themen in den Vordergrund. Das zeigt beispielsweise die Ausrichtung der Olympischen Spiele, wobei Stadtentwicklung unter dem Deckmantel und mit dem Legitimationsvorschuss eines Großereignisses betrieben wird (vgl. Häußermann/Siebel 1993: 23 f.). Internationale Bauausstellungen setzen Bau vor Ort und international bedeutsames Thema gleich. Deren Folgen werden direkt als Legitimationsgrund eingebracht, woraus sich die Notwendigkeit ergibt, lokale mit globalen Fragestellungen zu verbinden.

Eine sichtbare Divergenz zwischen Thema und Projekten, eine Trennung der lokal durchgeführten Maßnahmen und der eigentlich durch die Themenwahl gesetzten angestrebten Aktivitäten unter doch einem Dach führt zu einer Aufspaltung des eigentlichen IBA-Charakters und zurück zur Legitimationspraxis anderer Feste: die Begründung lokaler, teilweise themenfremder, Maßnahmen mit dem größeren Zweck einer den lokalen Gegebenheiten entrückten internationalen Ausstellung (vgl. Häußermann/Siebel 1993: 23 f.). Andersherum führt ein Übergewicht von lokalen Interessen zu Auflösungserscheinungen eines potentiell konsequenten IBA-Themas (vgl. Seite 87).

So wie ein Fest der Bündelung lokaler Interessen dienen kann, fällt es schwer, spezifische Prioritäten gegenüber einer starken Zivilgesellschaft vor dem Zerreißen zu bewahren. In diesem Fall ist das IBA-Format als eine aufgeblasene Version Integrierter Stadtentwicklungskonzepte nicht mehr undenkbar. Dadurch könnte eine Schwächung des eigentlich zentralen Themas, wie sie für die IBA'27 befürchtet wird (vgl. Dilger S. 167f.; Kleemann S. 176f.) unter Umständen begrenzt werden. Die IBA'27 findet sich scheinbar im Widerstreit zwischen dem Telos einer Ausstellung und dem ihr zugrunde liegenden Gedanken, lokale Interessen in ihre Themenstellung zu integrieren. Eine thematisch diffuse IBA, ein Stadtentwicklungsprojekt der Superlative aber ohne ein konkretes Ziel ist nicht unbedingt nicht erstrebenswert, ermöglicht es doch eine größere Teilhabe an der Zielsetzung der jeweiligen IBAs und einer Durchsetzungskraft bestehender Interessen (vgl. Seite 68) – auf der anderen Seite jedoch eine Verschiebung der Kommunalplanung weg von der Daseinsvorsorge hin zur Projektplanung und damit aus der Reichweite verstetigter und demokratisierter Stadterneuerungsprozesse (vgl. Häußermann/Siebel 1993: 30).

IBA als Marke

Das Format IBA wird inflationär abgerufen, ausdifferenziert und bietet gleichzeitig einem immer größeren Themenspektrum innerhalb des eigenen Rahmens Platz (vgl. sbca 2020). Mit der zunehmenden Häufigkeit der IBAs und der Pluralisierung der Ziele und Ansätze der verschiedenen Vorhaben zu Beginn des Jahrhunderts steigt der Bedarf eines gemeinsamen Leitbildes und begrifflichen Fundaments, um die Prägnanz des Formats zu erhalten. Die IBA, „Markenzeichen der Planungskultur in Deutschland“ (IBA Expertenrat des BMI 2017: 5), zu fassen, wird zunehmend als notwendig verstanden, sodass durch den 2017 ins Leben gerufenen ‚IBA Expertenrat‘ 2017 ein Memorandum zur Zukunft Internationaler Bauausstellungen verfasst und vom BMI veröffentlicht wird. Das Dokument beinhaltet Ausführungen sowohl zur ideellen, aber auch praktischen Ebene des Instrumentes IBA sowie eine

Einordnung desselben in Diskurse und Politiken der Stadtentwicklung. Gleichzeitig werden Qualitäten und Anforderungen formuliert, die die ‚Marke‘ IBA definieren und damit erstmals einen gemeinsamen Rahmen herstellen – und diesen schützen sollen (vgl. Seite 62).

6.2 Wirkmechanismen des IBA-Formats

Die Ausführungen des IBA Expertenrates führen auf die Spur der Wirkweise der IBAs: Diese sollen sich darauf fokussieren, auf die Alltagspraxis der handelnden Fachpersonen in Planung, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft einzuwirken. Dafür sollen die inhaltlichen Themen aus dem lokalen Diskurs hervorgehen (IBA Expertenrat des BMI 2017: 5) und zugleich ein Programm darstellen, das „deutlich über die Pflichtaufgaben [...] im Rahmen der Stadt- und Regionalentwicklung [...] hinausgeh[t]“ (ebd.: 22):

„Eine IBA verhandelt das Leben, Wohnen und Bauen in Städten und Regionen mit einem weit darüber hinausgehenden Geltungsanspruch ihrer Inhalte, ihrer Organisation und Präsentation.“

(IBA Expertenrat des BMI 2017: 5)

Die Schauplätze, an denen diese Ansprüche konkret manifestiert werden, sind IBA-Projekte, ihrem Charakter nach nicht ausschließlich baulich aber dennoch über eine Metadiskussion an den architektonischen Diskurs gekoppelt. Die Logik der Projekte muss entsprechend des Formats trotz des experimentellen Kontexts der IBA auch unter Normalbedingungen praktikabel sein und weitere Transferpotentiale, sei es als **Best-Practice**-Beispiel oder thematischer Impuls, bereithalten (IBA Expertenrat des BMI 2017: 15 f.). Um das zu erreichen stehen laut IBA Expertenrat zwei Modi zur Entwicklung der Projektlandschaft zur Verfügung: Projekte

können entweder anhand eines gesetzten Themas ins Leben gerufen oder bestehende Vorhaben unter einem gemeinsamen Dach gebündelt werden (ebd.).

Die Versammlung unter bestimmten Leitthemen und die darunter koordinierte Bearbeitung der Thematik wird sichtbar als das Medium abgebildet, dem neben lokalen Auswirkungen eine effektive Kommunikation der Lösungsansätze nach außen, insbesondere in internationale Sphären, zugetraut wird (ebd.). Die Bedeutung der IBA-Projekte wird anhand der Erfahrungen vergangener Ausstellungen deutlich. Diesem Aspekt widmet beispielsweise die IBA Hamburg in ihrer Selbstdokumentation mehrfach Beiträge, die entweder auf die Darstellung übertragbarer Konzepte oder aber auf die Wirkung der Projekte in der Stadt Hamburg fokussieren (vgl. Wachten/Bartels 2013: 78).

Um Projekte auf die Art und Weise, wie es als Anspruch formuliert ist, zu entwickeln und zu verbreiten zeichnen sich vier Wesenszüge als für eine IBA unabdingbar ab: Experimentieren fördern, Schutzräume garantieren, Transfer ermöglichen und Verstetigung unterstützen (vgl. Seite 62). Diese aktiven Rollen des IBA-Formats werden im Folgenden aufgegriffen und in Verbindung mit Beiträgen aus der Transformations- und Klimaschutzdebatte ausgeführt.

Experimentierten Fördern

Überraschenderweise findet sich in den Ausführungen des bereits vielfach zitierten Liberalismuskritikers Andreas Novy ein Plädoyer für eine „Kultur des Experimentierens“ (Novy 2019: 56), die es ermöglicht eine „alternative Gestaltung von Arbeiten, Konsumieren und Fortbewegen“ (ebd.) mit Fehlertoleranz zu erproben ohne sich von vornherein dem Druck der gesellschaftlichen Ordnung beugen zu müssen (vgl. Seite 64). Von einer „Kultur der Fehlerfreundlichkeit“ ist auch in einer Publikation des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) mit dem passenden Titel „Nachdenken über

“ZEHN EMPFEHLUNGEN ZUR DURCHFÜHRUNG EINER INTERNATIONALEN BAUAUSSTELLUNG”

1. “Jede IBA hat ausgehend von lokalen und regionalen Problemlagen jeweils drängende Aufgaben von Architektur, Stadt- und Regionalplanung zentriert. Eine IBA zeichnet aus, dass sie **Zukunftsfragen gesellschaftlichen Wandels** auf solche Aspekte fokussiert, die räumliche Entwicklungen anstoßen und durch Gestaltung von Räumen in Stadt und Landschaft beeinflusst werden können.
2. Eine IBA ist mehr als eine Architekturausstellung. Sie stellt **gesellschaftliche Entwürfe künftiger Lebenswelten** zur Diskussion und gibt Antworten auf soziale Probleme [...]
3. Eine IBA entsteht aus konkreten Herausforderungen: Zentrale Themen einer IBA müssen aus Anlass und Ort herausgearbeitet werden, weisen in ihrer Relevanz jedoch weit über den örtlichen Kontext hinaus. [...]
4. Eine IBA folgt dem Anspruch, **modellhafte Lösungen für aktuelle oder künftige Probleme** in baukultureller, ökonomischer, **ökologischer** und sozialer Hinsicht zu entwickeln. Indem sie die Bedeutung der Themen, Aufgaben und Konzepte im internationalen Maßstab aufzeigt,

gelingt es, nachhaltig Fragen zur Zukunft der Städte und Regionen im Rahmen der gesellschaftlichen Entwicklung insgesamt zur Diskussion zu stellen.

5. Jede IBA lebt zunächst von ihren Bauten und Projekten. [...] Jede IBA steht dafür, über die Qualifizierung von Instrumenten und Formaten zu einer **neuen Planungs- und Baukultur** zu gelangen, die in der gelungenen Kooperation und im Zusammenspiel von Prozess- und Ergebnisqualität erkennbar wird.
6. Eine IBA muss von Beginn an in der internationalen Dimension angelegt sein. International wird eine Bauausstellung durch die internationale Relevanz der zentralen Themen und der daraus abgeleiteten, beispielhaften Projekte [...]
7. Eine IBA wird durch Konzentration der intellektuellen, künstlerischen und finanziellen Kräfte auf einen überschaubaren Zeitraum möglich, als ein **Ausnahmezustand auf Zeit**. Sie ist ein Forschungs- und Entwicklungslabor, in dem durch die intensive Kooperation von Fachleuten und Betroffenen sowie durch deren Erfahrungen und Erfolge Projekte andernorts ermutigt, **langfristig wirksame Impulse für die Alltagspraxis der Planung vor Ort** gegeben und privates Engagement motiviert werden können.
8. Eine IBA verlangt Mut zum Risiko. Sie ist ein **Experiment mit offenem Ausgang** und generiert neue Ideen auch durch Provokation, die Widerspruch erzeugen kann. Strittige Themen und produktive Kontroversen sind wichtige Elemente einer Planungskultur. [...]
9. **Jede IBA braucht Eigenständigkeit** [...]
10. Eine IBA lebt von der **Verbreitung ihrer Themen, Ideen, Projekte und der Bilder von gebauten Ergebnissen**. [...] Zeitgemäße Strategien der Kommunikation und Präsentation einer IBA sind Voraussetzung ihres Erfolgs. [...]"

*Aus dem Memorandum zur Zukunft Internationaler Bauausstellungen, Hervorhebungen durch den Autor
(IBA Expertenrat des BMI 2017: 6–7)*

die Stadt der Zukunft“ (BBSR 2019: 83 f.) die Rede. In der vonseiten des BMI in Auftrag gegebenen Studie wird argumentiert, dass sowohl das Alltagshandeln in behördlichem und zivilgesellschaftlichem Handeln, als auch die Struktur von Stadtentwicklungsvorhaben den Bedürfnissen einer Experimentierkultur Rechnung tragen müssen, um für die Zukunft gerüstet zu sein: „Experimentieren wird zum Normalmodus kommunalen Handelns.“ (BBSR 2019: 83 f.)

Um nicht nur auf Wandel reagieren, sondern auch aktive Transformationsbestrebungen fördern zu können wird neben der Anpassungsfähigkeit an unerwartete Geschehnisse¹ eine Praxis vorausgesetzt, die sich einerseits durch Gestaltungsfreiheit, andererseits aber auch durch reflexives Handeln nach dem Prinzip „Versuch und Irrtum“ (Schneidewind u. a. 2015: 21) und wissenschaftliche Evaluationsmethoden auszeichnet (ebd.). Folgt man den Ratschlägen zu einem tragfähigen Fundament für eine Kultur des Experimentierens, so rückt die Bedeutung eines wirkungsvollen Schutzes vor finanziellen oder politischen Zwängen in den Vordergrund –auch für das Format IBA als „Experiment mit offenem Ausgang“ (IBA Expertenrat des BMI 2017: 7) zentral.

Schutzräume garantieren

In der Rekapitulation der bis 2013 laufenden IBA der Freien und Hansestadt Hamburg wird konstatiert, „dass sich mit der IBA-Strategie [...] große Herausforderungen wie etwa Klimawandel, Migration und gesellschaftliche Inklusion offenbar erfolgreicher und innovativer bewältigen lassen, als dies in der alltäglichen Stadtpolitik möglich [wäre]“ (Hatzfeld 2013: 328). Dieser Spur folgend finden sich Parallelen des konkreten Instruments IBA mit experimentellen Reallaboren oder anderen Formaten und Institutionen wie Think Tanks. Gemein haben

¹ Eine ähnliche Position vertritt Christopher Dell, Theoretiker und Städtebaudozent an der Universität der Künste Berlin, in seinen Ausführungen zu Urbanität und Wohnen. Auch wenn Dell überführt das Experimentieren in das praktische Reagieren, die Improvisation (vgl. Dell 2014, 2013).

diese, dass sie durch Experimentieren dem tatsächlichen Handeln der formalisierten Planung, außerhalb von Legitimationszwängen gegenüber den umgebenden Institutionen wie Stadtverwaltung oder Kommunalpolitik, vorweggreifen (BBSR 2019: 83 f.): „Das Nachdenken über die Stadt von übermorgen braucht ‚Schutzräume‘“ (ebd.).

Der sie schützende Kokon besteht aus einer temporären inhaltlichen und finanziellen Unabhängigkeit gegenüber kleinteiligen Interessenskonflikten (IBA Expertenrat des BMI 2017: 7) und die Möglichkeit eines pluralistischen Blicks „über die üblichen Handlungshorizonte hinaus“ (ebd.). Die Kombination eines Schutzraumes mit einer deutlichen Zielstellung innerhalb eines rahmengebenden Gerüsts grundsätzlicher Zielqualitäten schafft Nischen, potentielle Innovationsorte, von denen bei entsprechender Kommunikations- und Aufnahmefähigkeit ein Transformationsimpuls in die Stadtentwicklung ausgeht (Rink 2018: 244 f.)

Transfer ermöglichen

Die Akteur*innen der Entwicklung eines Lösungsansatzes, außerhalb der Sachzwänge der Alltagspraxis, sehen sich in Folge ihres Innovationshandelns mit der Gefahr konfrontiert, die eigenen Ergebnisse nicht an das Umfeld kommunizieren zu können. Dieser kritische Moment wird vonseiten der bereits zitierten Beiträge zu urbaner **Transformation**, und im Besonderen von der **Best-Practice-Forschung** aufgegriffen. Mit dem Bau von „eco-theme parks“ (Jenks/Jones 2010: 5) ist es nicht getan, wenn der Anspruch an innovative Lösungen ist, eine Veränderung anzustoßen, die möglichst viele anknüpfungsfähige Strukturen erfasst (Schröder u. a. 2011: 153). Der Entwicklung einer erfolgreichen Kampagne, beispielsweise durch die Umsetzung von Modellprojekten zur Visualisierung der Vorteile von städtebaulicher **Dichte** und **Nutzungsmischung** (Beckmann u. a. 2011: 11) wird am Beispiel des IBA-Formats durch den Begriff ‚Ausstellung‘ Rechnung getragen.

Eine der Grundannahmen des kommunalen Klimaschutzmanagement ist es, über eine weit verbreitete Nachahmungspraxis einen gesellschaftlichen Wandel herbeizuführen (Nagorny-Koring 2018: 265). Der Wirk-

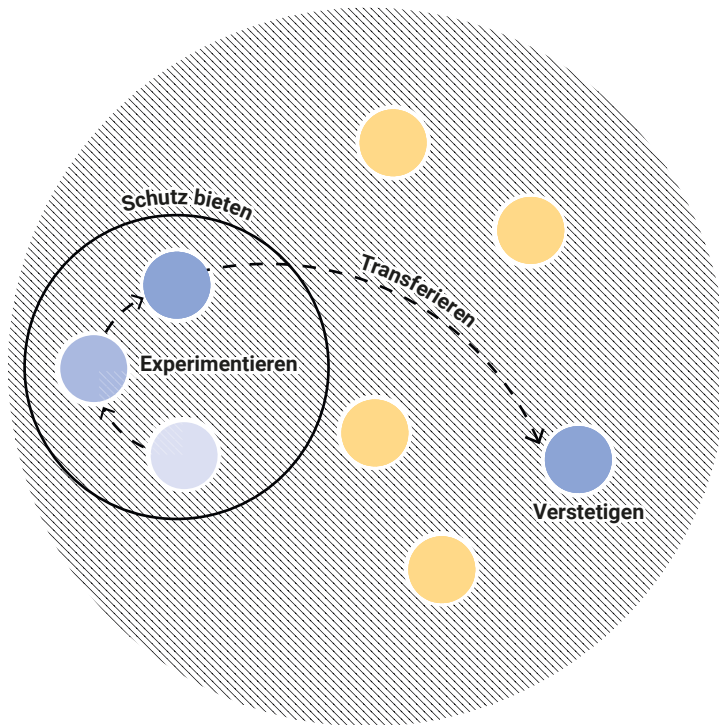


Abb. 11: **Wirkmechanismen des IBA-Formats** – abstrahierte Darstellung der Prinzipien Experiment, Unabhängigkeit, Transfer und Verstetigung.

ungsgrad des Transfers erhöht sich mit geographischer Nähe, aber auch innerhalb fachlicher oder sozio-kultureller Netzwerke, beziehungsweise Zusammenschlüssen von Kommunen und Regionen (Held, Tobias 2019: 36). Das dahinterstehende „Prinzip der Nachahmung“ (Nagorny-Koring 2018: 14) soll, ähnlich der wissenschaftlichen Logik des aufeinander Bezug Nehmens, verhindern, dass bereits vorhandene Lösungsansätze immer wieder aufs Neue entwickelt werden.

Die Kunst des IBA-Formats ist es, international und lokal bedeutsame Fragen aufzugreifen und Modelle zu entwickeln, deren grundlegenden Ideen übertragbar sind. Dem Problem der „internal stickyness“ (ebd.) begegnet dieser Idealtyp einer IBA nach IBA-Expertenrat durch die Reflektion und Systematisierung der Ergebnisse und des angestrebten Transfers (IBA Expertenrat des BMI 2017: 22 f.). Die Integration von Monitoringverfahren in den konkreten Transformationsprozess (beispielsweise einer IBA) in Verbindung einer Lernstruktur zwischen den – und innerhalb der – Zielgruppen bilden die wichtigsten Punkte zur Unterstützung einer Breitenwirkung (Schneidewind u. a. 2015).

Verstetigung unterstützen

Um eine Veränderung im Alltagshandeln und damit in den dadurch produzierten Räumen und Nutzungsmustern zu erwirken muss in Verwaltung und Zivilgesellschaft ein Lernprozess stattfinden (BBSR 2019: 83 f.). Im Sinne von „Storytelling“ (Nagorny-Koring 2018: 271 f.) geht es darum, ein wissenschaftlich, politisch und zivilgesellschaftlich getragenes wirkmächtiges Narrativ zu entwickeln das in der Breite Anwendung finden kann (Fischer u. a. 2013: 20). Allerdings weisen die für den kommunalen **Klimaschutz** bedeutsamen Kräfte kein Erkenntnis- sondern vielmehr ein Umsetzungsmanko auf (Nagorny-Koring 2018: 269). Neben einem erfolgreichen Transfer von Know-How spielt die Aktivierung federführender Akteur*innen also eine wesentliche Rolle (Schneidewind u. a. 2015: 21).

Dieser Aspekt wird in der Begriffstrias IBA, der ‚Internationalen Bau–Ausstellung‘, nicht aufgegriffen – wohl aber von den vonseiten

des IBA-Expertenrates: Es sollen „langfristig wirksame Impulse für die Alltagspraxis der Planung vor Ort gegeben [werden]“ (IBA Expertenrat des BMI 2017: 7). Um dies zu ermöglichen gilt es, auf Seite der adressierten Institutionen die Herausbildung von Empfang- und Verarbeitungsstrukturen anzuregen (Difu 2018: 22; Schröder u. a. 2011: 22). In Hinblick auf die vorhergegangenen kritischen Ausführungen hinsichtlich der Wirksamkeit baulicher Strukturen auf das Verhalten der sich darin bewegenden Bevölkerung muss bereits an dieser Stelle hinzugefügt werden, dass keinesfalls allein die Vertretung der Planungsämter, sondern ebenso die jeweilige politische Entscheidungsebene adressiert werden muss (vgl. Seite 49).

6.3 Die IBA – ein Regierungsinstrument

Das Ziel des IBA-Formates ist nicht, eins zu eins übertragbare Lösungen zu entwickeln. Sie dient vielmehr dem Experimentieren und Erproben von Modelllösungen, deren tatsächlicher Wert darin liegt, nach Außen kommuniziert und wirksam in den einschlägigen Diskurs eingebracht zu werden (IBA Expertenrat des BMI 2017: 6 f.). Die IBA, Akteurin und Instrument im lokalen und regionalen Interessensgeflecht, ist deswegen – als wesentliches Potential für einen transformativen Moment – auch unter einer Governance-Perspektive eingehender zu beleuchten (vgl. Held, Tobias 2019: 43). Nanja Nagorny-Koring forscht zu kommunaler Klimaschutzpolitik durch **Best-Practice**-Lösungen unter dem Aspekt ihrer Regierungsfunktion. Sie zeigt, dass die „Produzent*innen“ (Nagorny-Koring 2018: 267) von **Best-Practice-Beispielen** primär eigene Interessen verfolgen – wodurch Transfer und Verstetigung der Modelle in den Hintergrund gerückt wird (ebd.). Statt der ohnehin komplexen Aufgabe, klimaspezifische Projekte auf andere Kontexte übertragbar zu gestalten, identifiziert Nagorny-Koring (ebd.) die Bestrebungen der jeweiligen Akteur*innen als Regierungsstrategie. Zwar ist die Nachahmung der Projekte nicht grundsätzlich auszuschließen

und findet auch Anwendung – gute Praxisbeispiele entfalten jedoch durch ihre „kontinuierliche diskursive Wiederholung und Verbreitung“ eine deutlich größere Wirkmacht als durch die tatsächliche Umsetzung oder den Versuch, eine universelle Blaupause zu entwickeln (ebd.: 268). Nagorny-Koring (ebd.: 267f.) verweist in Bezug auf die Durchsetzungsfähigkeit der Modelle insbesondere auf eine „Agenda-Setting-, und „Ergebnis-Funktion“:

- **Agenda-Setting:** Durch die Sichtbarkeit der Projekte und die Diskussion derselben wird eine Einflussnahme auf andere politische Ebenen erhofft.
- **Ergebnis-Funktion:** Es wird zusätzliches Wissen zum Gegenstand gesammelt und das Projekt dokumentiert (und gebaut), wodurch eine „Illusion des Gelingens“ (ebd.) erzeugt wird (vgl. Seite 70).

In Kombination erzeugen beide Effekte ein Bild, anhand dessen für bestimmte Verfahren und Inhalte in Politik und Planung argumentiert werden kann. Gleichzeitig suggeriert der Abschluss eines **Best-Practice**-Projekts die erfolgreiche Lösung eines Problems – und die Handlungsfähigkeit und Kompetenz der ausführenden Organe, wobei die Notwendigkeit eines gesellschaftlichen Wandels ausgeblendet wird. Auf der anderen Seite zeigt die Legitimation von Projekten und Prozessen durch den Verweis auf zugrundeliegende „Best-Practice“ oder das Anwenden von vergleichbaren Exzellenzlabeln zwar eine ähnlich depolitisierende Wirkung – Nagorny-Koring verweist jedoch darauf, dass bei der Weitergabe an andere politische Ebenen durch diese und die Zivilgesellschaft Kontroversen thematisiert und ein breiter Diskurs angestoßen werden kann: „Das transformative Potenzial von Best Practices hängt somit davon ab, wer welche Geschichten am wirkungsvollsten verbreiten kann“ (Nagorny-Koring 2018: 268f.).

Die Befunde der Transformationsforschung in Bezug auf **Best-Practice** in kommunaler Klimapolitik unterstreichen die Bedeutung der lokalen Netzwerke, Interessen und deren Durchsetzungsfähigkeit. Das Format

BEST- PRACTICE- FUNKTIONEN

“Erstens die **Möglich-Macher-Funktion**, die es Klimaschutzmanagern und anderen „Change Agents“ sowohl erlaubt, politische Interventionen zu legitimieren, als auch verschiedene Akteursgruppen vom Klimaschutzhandeln zu überzeugen und zu aktivieren.”

“Zweitens die **Währungs-Funktion**, die der Verwaltung dabei hilft, das Image der Kommune zu pflegen und neue finanzielle Mittel einzuwerben.”

“Drittens die **Agenda-Setting-Funktion**, bei der nicht nur Kommunen, sondern insbesondere Städteternetzwerke versuchen, die Politik auf anderen Ebenen durch eigene Praxisbeispiele zu beeinflussen.”

“Und viertens die **Ergebnis-Funktion**, die von verschiedenen Institutionen sowohl dazu eingesetzt wird, kontinuierlich mehr Wissen zu generieren und zu sammeln, als auch Projektergebnisse zu dokumentieren und kontrollieren zu können, wodurch über Best-Practice-Beschreibungen häufig eine ‘Illusion des Gelingens’ kreiert wird.”

(Nagorny-Koring 2018: 267f.)

Internationale Bauausstellung steht aus dieser Perspektive weder inhaltlich, noch institutionell für sich, sondern auf dem Fundament regionaler Interessen und politischer Logik. Die Einbettung in politische Strukturen und der Einfluss auf die Adressat*innen spielen demnach eine grundlegende Rolle für das „transformative Potenzial“ (Nagorny-Koring 2018: 268) der IBA. Gleichzeitig muss eine Institution, zu deren grundlegendem Selbstverständnis es gehört, Schutzräume für experimentelle Praxis zu garantieren, nun doch vor dem Hintergrund und im Einfluss externer Interessen gesehen werden. Diesen und den potentiellen Auswirkungen der IBA auf dieselben wird dadurch eine neue Bedeutung zugewiesen, welche in der Analyse zu einer entsprechenden Auseinandersetzung mit Programmatik und Vernetzung der IBA'27 führen muss (vgl. Seite 100).

Sind die IBAs das Superlativ der Stadtentwicklungsplanung? Der Befund zeichnet vielmehr das Bild eines Experimentier- und Ausstellungsformats und zeigt, dass die hervorgebrachten Narrative zwar durchaus eine Impulswirkung evozieren können, deren Auswirkung jedoch wesentlich vom Interesse der Adressat*innen abhängt: Eine IBA kann durch **Best-Practice**-Proklamationen sowohl für lokale als auch weit entfernte Projekte eine legitimierende Wirkung erzeugen. Inwiefern diese jedoch verwandt wird, obliegt der jeweiligen Exekutive, sodass den IBAs selbst weniger Autorität als vielmehr ein instrumenteller Charakter zugesprochen werden muss. Die für jede IBA zu beantwortende, kritische Frage bleibt, inwiefern eine IBA tatsächlich unabhängig agieren kann, wie die zugrundeliegende normative Zielstellung zustande kommt, und ob die gewonnenen Erkenntnisse eine Verstetigung erfahren.



Abb. 12: Stuttgart und Umgebung – Landschaft und Blick auf Untertürkheim.

7

DIE WIEGE

DER IBA'27:

DIE REGION STUTTGART

Die Region Stuttgart liegt zentral im Bundesland Baden-Württemberg und umgibt dessen Landeshauptstadt Stuttgart. Mit 2,8 Millionen Menschen (VRS 2020a) beherbergt die Region rund 3,4 Prozent der bundesweiten und 25 Prozent der Landesbevölkerung auf seiner Fläche. Gleichzeitig leben im Vergleich zu anderen Agglomerationsräumen, wie beispielsweise München, sehr viel mehr Menschen im Umland der Kernstadt, sodass dieses eine bemerkenswerte Bevölkerungsdichte aufweist und sich dahingehend mit der Île-de-France oder der Region um Den Haag vergleichen kann (VRS 2020a). Von 2011 bis 2016 konnte die Region einen Bevölkerungszuwachs von fünf Prozent verzeichnen, die Stadt Stuttgart sogar 6,3 Prozent und damit rund 2 Prozentpunkte mehr als der Landesdurchschnitt (Schwarz/Strauß 2018: 270). Im vergleichbaren Zeitraum wird der Wohnungsbestand in der Region um 3,7 Prozent aufgestockt (ebd.: 281) – Stuttgart ist unter diesen Gesichtspunkten unzweifelhaft eine Wachstumsregion (vgl. Abb. 13). Eine Wachstumsregion, die auf den daraus resultierenden Flächendruck mit Effizienzbestrebungen reagiert (Kiwitt 2019: 64). Der geringere Flächenverbrauch deutet auf eine Gemengelage aus bestehender

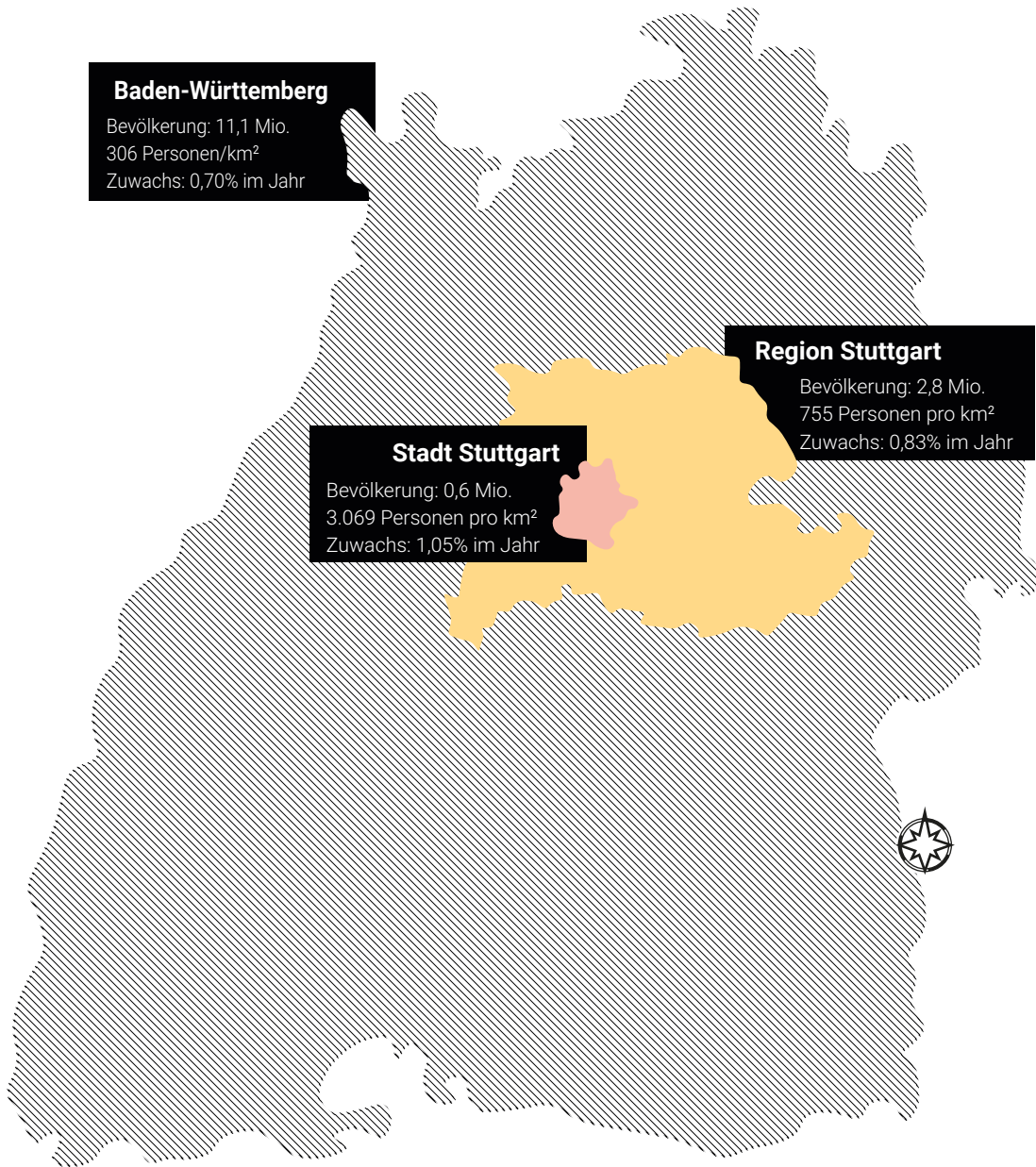


Abb. 13: Stadt - Region und Land im Vergleich –
Absolute Bevölkerungszahlen, Bevölkerungsdichte und -zuwachs.

dichten Infrastruktur, hohen Bodenpreisen sowie hochverdichteten Siedlungsstrukturen hin – jeweils stichhaltige und zwingende Argumente für eine kompakte Bauweise.

Das namensgebende Zentrum der Region, die Stadt Stuttgart, zählt aufgrund der topographischen Lage und engen Gemarkung nur circa 600.000 Personen, sodass sich das Umfeld als polyzentrale Zentrenstruktur entwickeln konnte (Gregori u. a. 2019a: 162). Die Potentiale für geringe Pendeldistanzen werden auf dieser Basis als hoch eingeschätzt, zur Bewältigung der nötigen Verkehrs ist das ÖPNV-Netz großflächig und interkommunal ausgebaut (Kiwitt 2019: 69; Wagner 2016: 250).

Die Arbeitsverkehre in Stadt und Region werden häufig thematisiert und problematisiert: Für die meisten Arbeitnehmer*innen gilt es, mehr als zehn Kilometer zu Pendeln (Gregori u. a. 2019a: 163). Dies geschieht, wenn auch mit leichtem Rückgang, in 68 Prozent der Fälle mit dem Pkw und in drei Viertel der Fälle über mehr als zehn Kilometer (Wagner 2016: 242, 245). Der Rückgang von Kindern und Jugendlichen in Relation zu „ultramobile[n]“ Menschen im Ruhestand in Verbindung mit dem beständigen Zuzug von Personen an den Arbeitsstandort Stuttgart zeichnet selbst bei fortlaufenden Infrastrukturinvestitionen ein Szenario, das keine grundlegende Veränderung der Verkehrsmittelwahl vermuten lässt (Kiwitt 2019: 69; Schütt 2018: 328). Trotz seiner polyzentrischen und stark verdichteten Struktur weist die Region also dennoch relativ weite Pendelwege und zunehmend arbeitsunabhängige und mehr freizeitorientierte Verkehrsaufkommen auf.

Wirtschaftlich prosperiert die Region und zählt sich selbst als Platz zwei in Deutschland und als Platz drei der wirtschaftsstärksten Gebiete innerhalb der EU (Behnisch 2019: 102). Die vorhandene Wirtschaftsleistung weist eine starke Fokussierung auf die Automobilindustrie und den Metall- und Maschinenbau auf, die sich bis auf Landesebene nachverfolgen lässt: nahezu die Hälfte der in der Industrie Beschäftigten zählt zu diesen Sektoren, hier werden die höchsten Löhne bezahlt und



Abb. 14 und 15: Dämmerung in der Innenstadt Stuttgart – Abendverkehr am Hauptbahnhof.



über fünfzig Prozent des Umsatzes im Sektor erwirtschaftet (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2020) – der Automobilbau hat die heutige „Gesellschaft im Südwesten geprägt“ (Loogen 2019: 120), wenn nicht sogar mit begründet. Gerade wegen dieser einseitigen Orientierung droht der Region ein Strukturwandel, dessen vorausgeworfener Schatten in der regionalen Politik wahrgenommen und heraufbeschworen wird (vgl. Gregori u. a. 2019a: 163). Auf diesem Fundament vereinen sich die umwelt- und wirtschaftsorientierte Überlegungen zu einer gezielten **Transformation** der Region. Deren Orte, insbesondere das Verhältnis zwischen der Stadt und der Region Stuttgart zeichnen sich bisher abseits wirtschaftlicher Verflechtungen jedoch mehr durch Koexistenz, denn durch Zusammenarbeit aus (Behnisch 2019: 107; Gregori u. a. 2019a: 163).

7.1 Politische Struktur

Als die vorrangige politische Institution der Region sieht und konstituiert sich der Verband Region Stuttgart (VRS). Die demokratische Legitimation dessen Wirkens wird durch die alle fünf Jahre stattfindende Wahl der Regionalversammlung angestrebt (VRS 2020d).

Deren Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Regionen ist die direkte Wahl ihrer Mitglieder über Listenplätze im Gegensatz zur weit verbreitenden Praxis einer Entsendung von Vertreter*innen durch die Gemeinderäte der teilhabenden Gemeinden. Die Regionalversammlung ist aufgrund der direkten Wahl der Abgeordneten durch die Bevölkerung kein direktes Sprachrohr der Kommunalpolitik, sondern sieht sich im Dienst der Wähler*innen (vgl. Dilger S. 167f.). In der aktuellen Regionalversammlung hält sich trotz deutlicher Verluste die CDU mit rund einem Viertel der Stimmen mit dem 2019 erstarkten BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Waage (VRS 2020c). Ein weiteres gutes Viertel wird von SPD und Freien Wähler besetzt (ebd.). Als eigene politische Direktive wird die Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung im

Bereich soziale Vielfalt, Lebensqualität, Mobilität und Wirtschaft genannt (VRS 2020d). Dem Regionalverband obliegt als konkrete Aufgaben das Aufstellen des Regionalplanes, die Bestellung des S-Bahnverkehrs, sowie der Unterhalt der ‚Wirtschaftsförderung Region Stuttgart‘ (WRS) (ebd.). Der Regionalverband hat, abgesehen von der Förderung des fachlichen Austauschs, der Lenkung von Fördermitteln und dem Aufstellen des Regionalplans, wenig Einfluss auf die Umsetzung oder Aussetzungen von konkreten Projektvorhaben (vgl. Dilger 167f.).

Neben der Regionalversammlung stellt der Gemeinderat der Stadt Stuttgart das zweite für die vorliegende Untersuchung entscheidende politische Gremium dar. Nach der Wahl im Jahr 2019 bildet die BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die größte Fraktion im Plenarsaal, gefolgt von einer, wie auf regionaler Ebene, geschrumpften CDU. Mit Fritz Kuhn bekleidet seit 2012, wie mit Winfried Kretschmann auf Landesebene, ein Kandidat von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN das höchste politische Amt der Stadt. (Stadt Stuttgart o. J.)

Trotz des grünen Anstrichs der vorgestellten politischen Ebenen wird wiederholt Kritik laut: Sowohl in der Region als auch auf Landes- oder Kommunalebene wird die ökologische Ausrichtung der politischen Führung hinterfragt. Es wird befürchtet, dass wirtschafts- und sozialpolitischen Belangen nach wie vor unbedingter Vorrang eingeräumt wird, während klima- oder umweltorientierte Politik weder für sich, noch integriert, die Bedeutung gewinnt, die man sich unter grüner Führung erhofft (vgl. Kleemann S. 176f.; Lauer S. 180f.). Als dominierende Akteurin der landesweiten Geschehnisse werden starke, fossilabhängige Industrien, insbesondere die Bau- und Immobilienwirtschaft genannt, die sich der Erfüllung ökologischer Belange entgegenstellt (vgl. Kleemann S. 176f.).

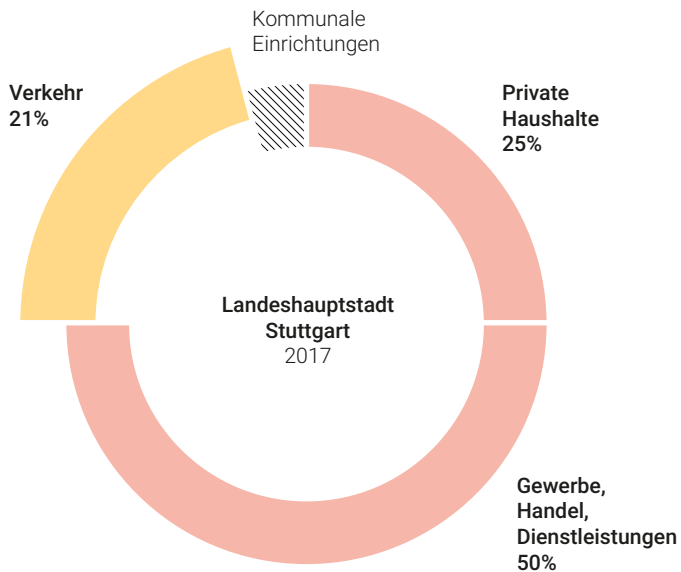
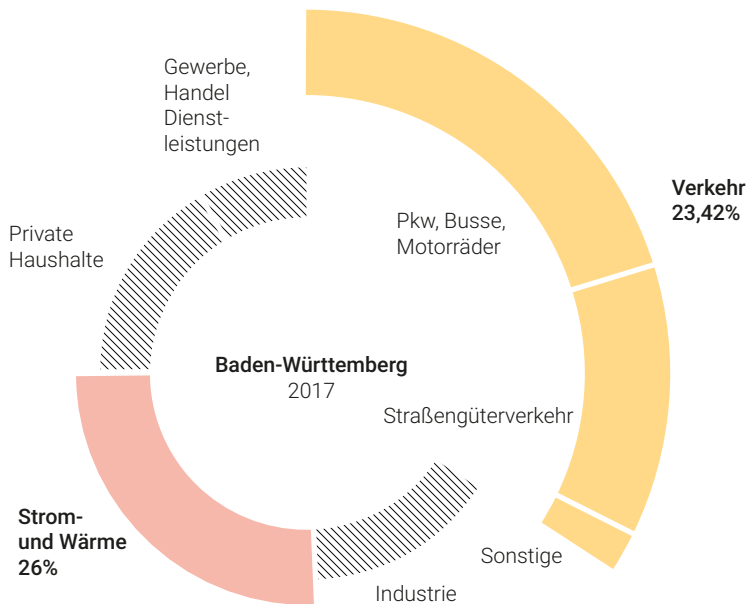


Abb. 16 und 17: THG-Emissionen nach Sektoren – Baden-Württemberg und Landeshauptstadt Stuttgart.

7.2 Klimapolitik mit städtebaulicher Dimension

Die politische Gemengelage in der Region Stuttgart zeichnet sich in Bezug auf das Forschungsvorhaben durch zwei grundsätzliche Interessensgruppen aus: Eine starke Akteurslandschaft für ökologische – aber eben auch wachstumsorientierte Interessen.

Erste Klimaschutzkonzepte für die Stadt Stuttgart finden sich 1997 (Fraunhofer IBP 2017: 4), die Region Stuttgart mit ihren 179 Gemeinden hat in diese Richtung bis heute noch keine Strategie ausgearbeitet, veröffentlicht 2008 jedoch einen regionalen Klimaatlas und wirkt 2014 bei der Entwicklung und Implementierung der interkommunalen Klimafolgendanpassungsstrategie mit (VRS 2020b). Im jüngsten Beispiel für Stuttgart, dem ‚Masterplan 100% Klimaschutz‘ findet sich mit der Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 Prozent gegenüber 1990 ein Vorhaben, das die nationalen und internationalen Klimaschutzziele in ihren Grundzügen einhält und sogar übertrifft (Fraunhofer IBP 2017: 4) (vgl. Seite 28). An dieser Stelle sei angeführt, dass der Verkehrssektor mit rund 21 Prozent der Treibhausgasemissionen der Stadt zu Buche schlägt, Gewerbe und Industrie mit circa fünfzig Prozent (vgl. Abb. 17) – und dass die absehbaren Reduktionen bei einer Trendfortschreibung nicht mehr als die Hälfte des gesteckten Ziels realisieren können (ebd.). Eine entsprechende Verstärkung der Bemühungen wird deswegen dringend angeraten, darunter fällt eine konsequente Energiewende sowie die Etablierung von Nah- und Fernwärmenetzen (ebd.) (vgl. Seite 37).

Die Thematik ist Teil einer seit 2017 geführten ‚Generaldebatte‘, die im Rahmen des Gemeinderates die grundsätzliche Diskussion zentraler politischer Fragestellungen ermöglichen soll. Das Thema Klimaschutz wird durch Oberbürgermeister Fritz Kuhn in diesem Zuge prominent mit dem Thema Mobilität gekoppelt: „Was wir jetzt brauchen ist eine **Transformation**. Die Stadt, die das Auto erfunden hat, muss jetzt gemeinschaftlich neue und innovative Mobilitätssysteme erfinden.“ (Stadt Stuttgart 2018). Auf diesem Wege finden Fuß-, Rad-

und Schienenverkehr als wünschenswerte Teilmodule intermodaler Verkehrsnetze den Eingang in die Debatte (Stadt Stuttgart 2018). Landesweit steht der Verkehr weiterhin als „Sorgenkind“ (Kampffmeyer 2019: 9) da (vgl. Abb. 16 und 17). Dessen Treibhausgasemission weisen für 2017 nicht nur relativ zu den anderen Sektoren, sondern auch absolut eine deutliche, Steigerung gegenüber 1990 (Kampffmeyer 2019: 9). Diese kommen jedoch nicht aus dem Personen- sondern dem Güterverkehr – ein Aspekt, der im öffentlichen politischen Diskurs jedoch nur geringfügig gestreift wird.

Die Stadt Stuttgart macht „keine Politik gegen das Auto, denn auch das Kraftfahrzeug hat seine Bedeutung im Mix des städtischen Verkehrs“ (Kuhn u. a. 2017: 8) und setzt sich vielmehr für die Verflüssigung des Verkehrs, also die Reduktion der Raumüberwindungslast ein. Gleichzeitig wird sich für eine „gesellschaftliche Debatte über Entschleunigung und Lebensqualität für eine urbane Stadt Stuttgart, in der alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen gleichrangig zu betrachten sind“ (ebd.: 2) ausgesprochen. Die Verkehrspolitik der Stadt präsentiert sich ähnlich breit aufgestellt und stellt mehrere Ansätze vor – und fährt das Risiko, sich in den eigenen propagierten Zielen zu widersprechen.

Aus der Erfahrung lokalen Klimamanagements heraus erscheint dem späteren Wissenschaftlichen Mitarbeiter am Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung der Universität Stuttgart Hannes Lauer eine interkommunale Zusammenarbeit unter den Vorzeichen des **Klimaschutzes** jedoch weit entfernt. Lokale Bestrebungen für mehr **Klimaschutz** würden vielmehr von Institutionen und Personen der Zivilgesellschaft getragen wie beispielsweise dem Naturschutzbund Deutschland (NABU), oder, auf politischer Ebene, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – jedoch setzt sich dies selten bis in die Kommunalverwaltung hinein fort. Dort steht häufig Pragmatismus im Vordergrund, sodass statt eigener Initiative vielmehr Fördermitteltöpfe oder Richtlinien

übergeordneter politischer Instanzen, und indirekt also auch eine breit angelegte und maßstabsübergreifende Lobbyarbeit, eine zumindest spürbare Wirkung entfalten. (vgl. Lauer S. 180f.)

In dieser Gemengelage müssen die Worte des Stuttgarter Oberbürgermeisters Fritz Kuhn nur mehr als wörtlich genommen werden: “Wir sind vorangekommen, aber wir müssen in den nächsten Jahren noch deutlich zulegen, um unsere Klimaziele zu erreichen.” (Stadt Stuttgart 2019)

7.3 Die Wiege der IBA'27 – Resumé

Die Region Stuttgart zeichnet sich durch eine polyzentrale Siedlungsstruktur mit mehreren Teilzentren und einem dominierenden Zentrum aus. Die potentiell kurzen Wege zu Arbeit, Bildung und Freizeitprogramm werden von der Bevölkerung jedoch nur bedingt angenommen. Infolge stellt der MIV neben dem zunehmenden Güterverkehr ein stagnierendes Feld der Klimaschutz dar. In noch größerem Maße trägt das Heizen der Gebäude zu der negativen THG-Emissionsbilanz bei. Beide Felder werden jedoch als Arbeitsfelder erkannt und politisch adressiert.

Das Erbe der autogerechten Stadt ist in der Region baulich tief verankert und wird als ambivalent rezipiert. Gleichzeitig haben Zivilgesellschaft und Politik ein besonderes Verhältnis zum Automobil; die Metall-, Maschinen- und Automobilbranche hat durch ihre Hegemonie in der Wirtschafts- und Arbeitslandschaft sowohl in Landes, Regional- als auch Kommunalpolitik ein besonderes Gewicht. Nichtsdestotrotz vertritt ein großer Anteil der Bevölkerung grünpolitische Ideen, was sich in den Wahlen vor Ort ausdrückt. Zivilgesellschaftlich getragene ökologische Interessen äußern sich außerdem in einer ausgeprägten Organisationsstruktur und Durchsetzungsfähigkeit der Naturschutzverbände vor Ort.

Die in dieser Gemengelage entstandenen politischen Verhältnisse bewegen sich im Fokus eines doppelten Brennglases zwischen wirtschaftsnahen und umweltbewussten Interessen. Die regionale Situation zeigt bisher

jedoch ein deutliches Übergewicht des Wirtschaftssektors (s.o.). Die dort lebenden Menschen profitieren von einer prosperierenden Wirtschaft, leiden jedoch auch unter dem zunehmenden Preis- und Zuzugsdruck. Außerdem besteht aufgrund der einseitigen Branchenvertretung die Sorge eines grundlegenden Strukturbruchs im Zuge einer zukünftigen Mobilitätswende.

Eine IBA in der Region Stuttgart muss mit dieser Ambivalenz umgehen und sich dem entweder entziehen, oder sich durch eine klare, eigenständige Position ein eigenes Feld schaffen (vgl. Seite 64). Der Einfluss der lokalen Industrie auf den IBA'27-Prozess stellt in diesem Kontext ein ähnlich bedeutsames Forschungsfeld dar, wie die Unmöglichkeit, die umweltpolitischen Implikationen vor Ort zu abzuweisen ohne diese bewusst zu ignorieren oder eine bewusst gegenläufige Haltung einzunehmen. Die Auseinandersetzung mit der IBA'27 erfolgt vor diesem Hintergrund: Sowohl ihre Geschichte, als auch ihre Struktur, interne Machtverhältnisse und das aktuelle Programm werden hinsichtlich ihrer Implikationen für den weiteren Prozess und die Wirkung der IBA'27 über 2027 hinaus mit aufgenommen.



Abb. 18: Hohe Nutzungs- und Verkehrsdichte in Stuttgart
 Bildliche Darstellung der Ausgangslage durch die IBA'27.



Abb. 19: Baugrube Stuttgart21.

8

EINE IBA FÜR DIE STUTTGARTER REGION

Die Idee einer Internationalen Bauausstellung Stuttgart wurde in informellem Rahmen und im Kreis weniger Personen zum ersten Mal diskutiert. Anfangs waren es Einzelpersonen und kleine Gruppen aus der WRS und Universität Stuttgart, die sich dem Thema annäherten. Die WRS als Trägerin der Initiative sah und sieht sich nicht als dezidierte Planungsinstitution, sodass das eigentliche Vorhaben zu Beginn auch intern der Geschäftsleitung vorenthalten wurde, um abseits des eigenen Mandats agieren zu können. Der erste Workshop zur Vernetzung potentieller Interessent*innen und Akteur*innen fand zunächst noch unter anderem Titel statt, eine gemeinsame Intention bestand jedoch bereits: Die politischen und zivilgesellschaftlichen Gräben, die das Projekt Stuttgart 21 gerissen hatte, wieder zu schließen¹ (vgl. Abb. 19). (vgl. Haas S. 171f.)

¹ In den frühen Publikationen zur IBA'27-Initiative wurden das Thema und der Begriff ‚Stuttgart 21‘ bewusst ausgeklammert, um eine Assoziation zu vermeiden (vgl. Haas S. 171f.)

Nach der ersten thematischen Konsolidierung und Öffnung des Vorhabens gegenüber der Regionalversammlung wurde die WRS von derselben beauftragt, einen Prozess zur Themenfindung anzustoßen, dessen Ergebnisse abschließend im ‚Memorandum IBA 2027 Stadt Region Stuttgart‘ zusammengefasst wurden (Gregori u. a. 2019b: 18; WRS 2015: 1, 8). Die zu beteiligenden Akteur*innen wurden vornehmlich aus der lokalen Industrie, Kreativwirtschaft und Fachöffentlichkeit heraus identifiziert und der Austausch mit rund 500 Personen in Form von großformatigen Foren und Expert*innengesprächen initiiert (Gregori u. a. 2019b: 20 f.; vgl. Haas S. 171f.). Im Kreis der Beteiligten wird durch die WRS erstmals eine ‚4x4 Themenwelt‘ aufbereitet, die sowohl die architektonische Innovationen einer ‚neuen Moderne‘ als auch ‚integrierte Quartiere‘, ‚neue Technologien‘ und unter dem Titel ‚die Region ist die Stadt‘ auch die Konzeption einer **polyzentralen Region** begrifflich mit einbezieht (WRS 2017: 4).

Scheinbar nicht mit einbezogen werden zu diesem Zeitpunkt – und auch in Folge – die lokalen Umweltschutzverbände. Vonseiten der NABU Gruppe Stuttgart wird befürchtet, dass das nicht zustande kommen einer Kooperation mit der IBA’27 eher strukturell als zufällig ist (vgl. Kleemann S. 176f.). Die Begründung dafür wird in den grundlegenden Interessen der durch die WRS geprägten Kerninitiative gesehen (ebd.). Diese sei wesentlich von der lokalen Bau- und Immobilienindustrie sowie durch die konservativen Kräfte im Verband Region Stuttgart geprägt und stehe mit den Zielen des Klima- und Umweltschutzes in Konflikt (ebd.). Dem Misstrauen der lokalen Akteur*innen ist die WRS sich bewusst, weswegen sie sich anfangs betont zurückhält und im weiteren Verlauf zunehmend um ein neutrales Auftreten bemüht (vgl. Haas S. 171f.).

Im Herbst 2016 wird die in der Regionalversammlung und im Gemeinderat der Stadt Stuttgart die Gründung einer ‚IBA GmbH‘ beschlossen und diese im September 2017 durchgeführt (Gregori u. a. 2019b: 16, 21; Stadt Stuttgart 2017: 1). Gesellschafter*innen und Finanziere sind der VRS mit rund 25 Prozent, die WRS mit rund 20 Prozent, sowie

die Stadt Stuttgart mit 45 Prozent. Die Universität Stuttgart und die Architektenkammer Baden-Württemberg sind ebenfalls mit je fünf Prozent beteiligt (VRS 2017a, 2017b: 3). Der Aufsichtsrat der GmbH konstituiert sich aus Vertreter*innen dieser vier Institutionen. Über diese werden kommunale und regionale Interessen in die Aktivitäten der IBA'27 GmbH getragen (vgl. Schiller S. 185f.).

Der Aufsichtsrat hat eine überwachende Funktion inne und kann sowohl Untersuchungen einleiten, als auch beratend zur Seite stehen (VRS 2017b: 2). Diese starke Position wird auch kritisch gesehen. Hans-Peter Kleemann, unter anderem Vorsitzender des NABU Stuttgart kritisiert den Einfluss des VRS und der WRS und sieht darin die Gefahr einer erfolgreichen Lobbyarbeit vonseiten industrieller Interessensverbände. Trotz der starken Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Regionalversammlung sieht er eine klare, umweltschädliche Beeinflussung der lokalen und regionalen Politik durch Wirtschaftsinteressen. Ulrich Dilger, Abgeordneter eben dieser grünen Fraktion bestätigt den nicht geringen Einfluss der Versammlung auf die Themenwahl der IBA. Er relativiert dies jedoch, indem er betont, dass die IBA'27 nach der Setzung der grundlegenden Themen als eigene Institution inhaltlich bis zu einem gewissen Grad unabhängig arbeitet.

Aus ihrer Geschichte heraus konstituiert sich die IBA'27 als regionales Projekt. Auch ist die Beteiligung der Landeshauptstadt lange Zeit nicht gesichert und somit für lange Zeit die Wahrung der jeweiligen örtlichen Mandate zu achten (vgl. Haas S. 171f.). In ihrer heutigen Form stehen die Akteur*innen der IBA'27 nach wie vor zu der Idee einer regionalen IBA (vgl. Schiller S. 185f.) – was anhand der nahezu im gleichen Maße auf die Stadt und die Region Stuttgart verteilten Projekte hervorgehoben wird (vgl. Haas S. 171f.) (vgl. Abb. 25).



Abb. 20: In der Tradition der Weißenhofsiedlung?

Mercedes Benz Konzeptfahrzeug vor historischer Kulisse.

Abbildung aus dem Memorandum IBA 2027 StadtRegion Stuttgart von 2015.

8.1 Präventiv gegen welchen Wandel?

Die Suche nach einem „große[n] und identitätsstiftende[n] Projekt für die ganze Region“ (Gregori u. a. 2019b: 17) kulminiert in der Gründung der IBA'27. Es bleibt jedoch die Frage, weswegen gerade eine wirtschaftlich prosperierende Region wie der Raum Stuttgart in der Breite der Zivilgesellschaft mit Akzeptanz und tatsächlichem Interesse auf die IBA-Initiative reagiert. Bisherige IBA zeichneten sich entweder durch die Entwicklung von neuen Formen für eine moderne Gesellschaft – oder durch den Umgang mit einem massiven wirtschaftlichen Strukturwandel aus (WRS 2017: 3).

Die IBA'27 wird aus eigener Perspektive als neuer Typ ihrer Gattung beschrieben (WRS 2017: 3): Die Region verfügt über die Strukturen und finanziellen Mittel aus sich heraus einen Strukturwandel anzustreben und präventiv auf Zukunftsszenarien zu reagieren (vgl. Haas S. 171f.). Im Kontext der wirtschaftlichen und geographischen Charakteristik der Region (vgl. Seite 73) wird der Ursprung des Interesses an einem solchen „präventiven Strukturwandel[...]“ (Gregori u. a. 2019b: 21) deutlich. In der Sitzungsvorlage der Regionalversammlung zur Gründung der IBA'27 GmbH wird explizit darauf hingewiesen, dass die Region Stuttgart „Opfer ihres eigenen Erfolgs zu werden [droht]“ (WRS 2017: 2 f.). Konkret angesprochen werden der „Mangel an bezahlbarem Wohnraum, demographischer Wandel und Zuwanderung, Strukturwandel in der Industrie, Klimawandel und Landschaftsschutz, Mobilitätswandel, neue Anforderungen an urbanes Grün und städtische Freiräume sowie die Rückgewinnung des öffentlichen Raums.“ (ebd.) und betont, dass diese Probleme und Aufgaben zum Teil nur im regionalen Maßstab und durch interkommunale Zusammenarbeit lösbar sind (Herrmann 2019: 79). Der ‚präventive Strukturwandel‘ dient als gemeinsamer Nenner und wird als Begriff in der Außenkommunikation der IBA'27 von nun an verwendet, um die Intention und das Ziel der IBA'27-Initiative zu beschreiben (WRS 2017: 2 f.).

Der Lösungsweg, den die IBA'27 einschlagen soll ist ein „zukunftsweisende[r] Umbau und die Weiterentwicklung einer prosperierenden Industriestruktur“ (WRS 2017: 3). Was sich aus dieser Formulierung bereits andeutet und im weiteren Verlauf der Forschungsarbeit erneut aufgegriffen werden soll: ein radikaler Bruch mit der bisherigen Wirtschaftsweise in der Region wird zumindest aus der Perspektive der frühen Initiator*innen nicht bezweckt (vgl. Abb. 20). Vielmehr wird auf eine finanzielle Unterstützung durch privatwirtschaftliche Akteur*innen (mindestens sechzig Prozent des Gesamtvolumens) gebaut (WRS 2017: 9, 2015: 4).

Das Streben nach einer Strategie zur Bewältigung der befürchteten Strukturbrüche durch ein Wegfallen der Automobilindustrie in der Region berührt auf raumplanerischer Ebene die Auseinandersetzung mit dem Begriff ‚Produktive Stadt‘ (vgl. Schiller S. 185f.). Die Spezifik des Ortes, der Region Stuttgart, soll unter anderem durch die Fokussierung auf diesen Aspekt durchbrochen, und ein international bedeutsames Thema geschaffen werden (ebd.). Ist der ‚präventive Strukturwandel‘ die Prämisse der IBA, so könnte die ‚Produktive Stadt‘ sich zu ihrem Ziel entwickeln.

Aus den Reihen der frühen Begleiter*innen der IBA-Idee äußert sich Kritik an der thematischen Engführung. Die zuvor breite und herausfordernde Diskussion ist aus Perspektive der Kritiker*innen einem verengten Diskurs mit Fokus auf Realisierbarkeit gewichen. Das stößt vor allem bei den Vertretern der Universität Stuttgart Prof. Werner Sobek und Prof. Arno Lederer auf Unverständnis:

„Warum, gerade in Stuttgart, immer diese schnelle Flucht ins Kleine, ins Überschaubare und damit in die beschränkte Perspektive? [...] wir müssen dem Anspruch gerecht werden, 2027 einen Ausblick auf die Zukunft zu geben, der sich nicht bei kritischerem Hinsehen als reiner Aufguss des nur allzu Bekannten und Banalen entpuppt.“

(Lederer/Sobek 2019: 175f.)

Genannt werden die „vielfältigen, drängenden, ja existenziellen Probleme“ (Lederer/Sobek 2019: 175 f.) der Zukunft, eine schnell wachsende Bevölkerung und eine fortschreitende ökologische, insbesondere, klimatische und soziale Krise, unter anderem verursacht durch die Praxis in den durch die IBA adressierten Bereichen Architektur und Städtebau. (ebd.)

Um Mehrheitsfähig zu sein, mussten im Vorfeld der Gründung der IBA'27 GmbH kontroverse Begriffe und Themen aus den Beschlusspapieren gestrichen werden (vgl. Haas S. 171f.). Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt äußerte sich gegenüber der damaligen Initiative dementsprechend, er habe im Angesicht der ersten Entwürfe eine Nacht wach gelegen (Haas: 00:26:34). Obwohl eine IBA innerhalb ihrer Möglichkeiten frei agieren können soll, ist deswegen nicht zu unterschätzen, welche Inhalte und Organe auf politischen und zivilgesellschaftlichen Druck hin in ihre Genetik eingeschrieben wurden und welche Logik dadurch ihre Reproduktion findet. Im „Memorandum IBA 2027 StadtRegion Stuttgart“ (WRS 2015: 12 f.) finden sich noch Zielbilder einer „Nachhaltige[n] Region“, beziehungsweise der „energie- und ressourceneffizienteste[n] Region der Welt“. Zur Gründung der IBA GmbH im Juli 2017 existieren in der Anlage zur Sitzung noch die Überschriften, die herausfordernden Zielstellungen werden jedoch, sichtlich geschliffen, zu Stichworten und die effizienteste Region der Welt zu einer „klimaneutrale[n] Region“ (WRS 2017: 4) – ein Ziel, das einen Horizont, der der Stuttgarter Klimaschutzstrategie ähnelt, in die Region bringt, und zwar ambitioniert, aber nicht mehr vergleichbar scheint mit der ursprünglichen Idee.

Der ‚4x4 Themenwelt‘, aus der sich das Programm der IBA nach deren Gründung 2017 entwickeln soll, fasst die Themen und Ziele der vorhergegangenen Diskussionen inhaltlich zusammen (vgl. IBA'27 2018: 6). Daringehtes unter anderem um die Entwicklung einer „Neuen Moderne“ (ebd.) hundert Jahre nach der Eröffnung der Weissenhofsiedlung. Diese gilt nach wie vor als ein zentraler historischer Bezugspunkt der aktuellen

IBA'27

THEMEN

2018

„Integrierte Quartiere der Zukunft reagieren mit flexiblen und bezahlbaren Wohnungen auf die Vielfalt an Lebensstilen und sozialen Gruppen und weichen die Grenzen zwischen Arbeiten und Wohnen auf. [...]

Die alte Trennung in Stadt und Land weicht einem neuen metropolitanen Bewusstsein: Region ist Stadt und Stadt ist Region, in der die Herausforderungen gemeinsam gelöst werden.

Die Mobile Region als Querschnittsqualität schafft intelligente, innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte, die die Belastungen durch den Verkehr reduzieren, ohne die Mobilität zu beeinträchtigen.

Die Nachhaltige Region zeigt **exemplarische Lösungsansätze für ökologische Probleme**, die Ballungsräume weltweit herausfordern, vom Klimawandel bis zur Ressourcenknappheit.

Es werden **Strategien für den Weg zur klimaneutralen Region entwickelt**. [...]"

*Auszug aus "Die IBA im Überblick", (IBA'27 2018: 6)
Hervorhebungen durch den Autor*

IBA (IBA'27 2020a). Weitere Themen sind technische Innovation als Basis für „neuartige Bauweisen“ und „zukunftsweisende Stadtbausteine“ (IBA'27 2018: 6), die Entwicklung von Quartieren mit bezahlbaren und anpassungsfähigen Wohnräumen sowie eines „metropolitanen Bewusstsein[s]“ (ebd.) im Sinne koordinierten Regierungshandelns. Als ‚Querschnittsthemen‘ werden eine Reduktion der Verkehrsbelastung (ohne Einschränkung der Mobilität), die Abbildung der Vielfalt der Bevölkerung in inklusiven Quartieren entgegen einer fortschreitenden sozialräumlichen Polarisierung und die Förderung von partizipativen Vorhaben und Konzepten zur Beteiligung in Planungsprozessen – mit einem Fokus auf „neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Wirtschaft, Forschung und Zivilgesellschaft“ (IBA'27 2018: 6) angestrebt, womit verstärkt sozialpolitische Aspekte und Legitimationsfragen in den Vordergrund gerückt werden. Die „Nachhaltige Region zeigt exemplarische Lösungsansätze für ökologische Probleme, [...], zudem sollen] Strategien für den Weg zur Klimaneutralen Region entwickelt [werden]“ (ebd.) (vgl. Seite 94).

Der Zielkorridor zur vormals postulierten ‚ressourceneffizientesten Region der Welt‘ (s.o.) scheint durch den Wandel zur alleinigen Entwicklung von Strategien zur Klimaneutralität deutlich verkürzt – auch wenn dem Rechnung getragen werden muss, dass eine Koordination innerhalb der Region bereits in sich eine komplexe Aufgabe darstellt. Zu diesem Punkt lässt sich ergänzen, dass die IBA im Kontext eines wenig ausgeprägten Willens zur Aufstellung von Klimaschutzkonzepten in den Gemeinden der Region – und der grundsätzlichen Freiwilligkeit zur Befolgung derselben, stattfindet (vgl. Lauer S. 180f.). Das Vorhaben wird dementsprechend einiges leisten müssen, um im Punkt **Klimaschutz** durchsetzungsfähig zu sein. Präventiv gegen einen abstrakt formulierten ‚Wandel‘ vorzugehen, könnte also auch bedeuten, dass diese Bestrebungen im Endeffekt ein Beibehalten des Status Quo unterstützen.

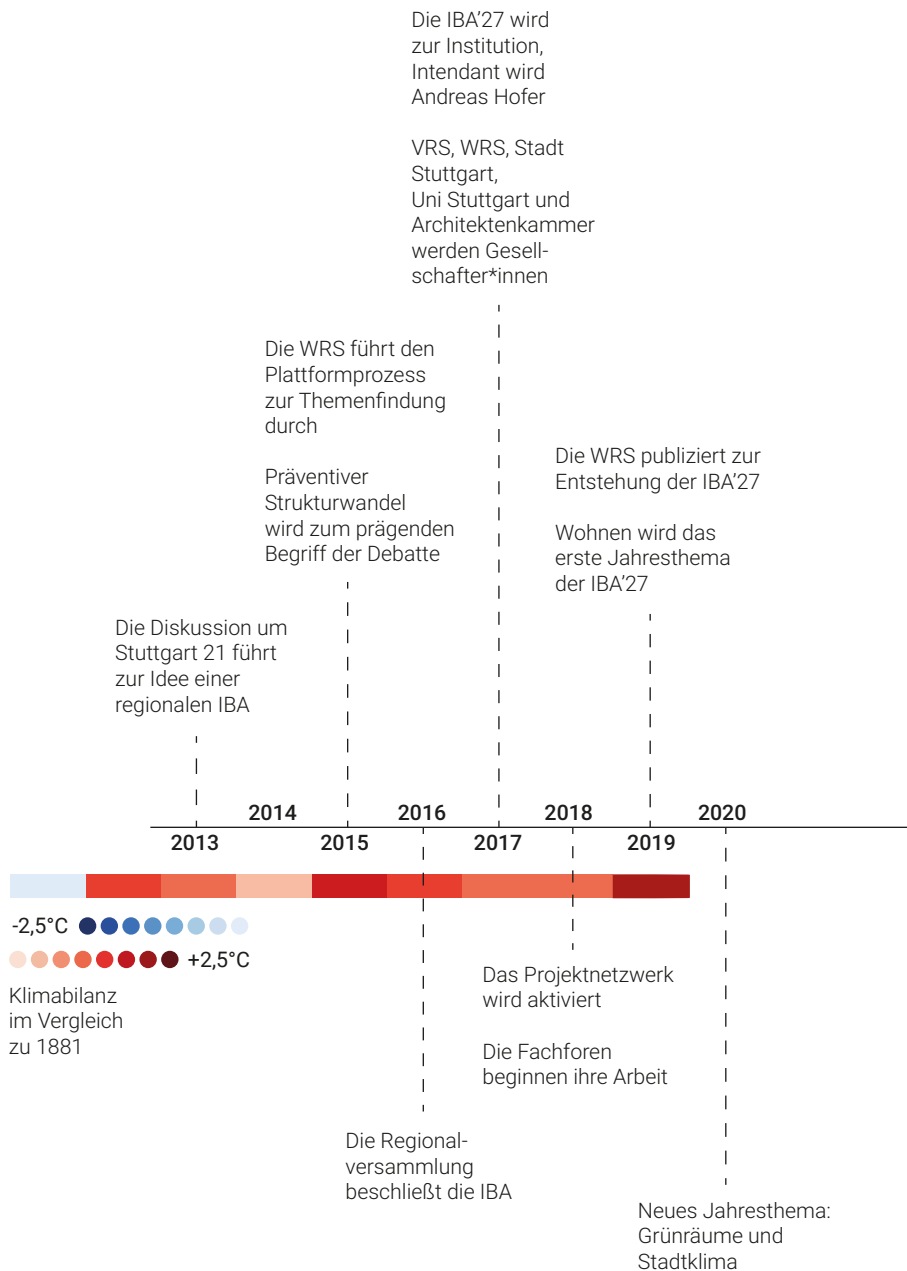


Abb. 21: Die IBA'27 und das Klima

Entwicklung der IBA'27-Initiative in Koppelung mit der Stuttgarter Klimabilanz.

8.2 Die IBA'27 GmbH übernimmt

Als der Moment, in dem die IBA'27 nach außen hin sichtbar zur eigenständigen Institution wird, kann am ehesten die Berufung des Schweizer Architekten und Genossenschaftsgründers Andreas Hofer herausgestellt werden (vgl. Seite 96).

Zwar wird die GmbH während der ersten Zeit noch von Holger Haas, Leiter des Standortentwicklungsbereiches 1 bei der WRS, geschäftsführend mit geleitet, Hofer entwickelt jedoch gleich zu Beginn das Themenspektrum der IBA'27 weiter. Die zuvor in der zeitlichen Dimension unscharfen Ziele werden in zehn „Thesen“ (IBA'27 2018: 9 f.) für die Region Stuttgart im Jahr 2027 umformuliert und inhaltlich ergänzt (vgl. Seite 98).

Die Absicht der neu gegründeten Institution ist es, einen Orientierungsrahmen zu bieten, nach dem sich neue Quartiere und die Kooperationsvereinbarungen mit der IBA'27 richten können. Außerdem wird eine zweite Funktion betont: durch den Entwurf des Szenarios sollen die Akteur*innen die Möglichkeit bekommen nicht innerhalb der aktuellen Sachzwänge, sondern der Gegebenheiten der entworfenen Zukunft agieren zu können, um damit eine präventive **Transformation** anzustoßen. (vgl. Schiller S. 185f.)

“ZEHN THESEN FÜR DIE IBA'27”

„BAUKULTUR

[...] Wir wollen, dass auch kommende Generationen die von uns gebauten Häuser und Stadträume nach ihren Bedürfnissen nutzen können und gerne darin leben. [...]

POLYZENTRISCHE STADTREGION

[...] Die Region Stuttgart mit ihrer polyzentrischen Struktur bietet beste Voraussetzungen für eine Stärkung urbaner Strukturen in der Fläche. [...] Eine **kleinteiligere Gliederung des Raumes** und eine Verbesserung der stadt- und landschaftsräumlichen Qualität ermöglicht **höhere Anteile von öffentlichem und Fuß- und Radverkehr**. Nur so lässt sich die Lebens- und Umweltqualität dauerhaft verbessern.

WERTSCHÄTZUNG

[...] Unsere Bautechniken erlauben uns, **Strukturen zu schaffen, die mehrere Hundert Jahre überdauern**. Eine konsequente Orientierung an den Lebenszykluskosten relativiert den Erstellungspreis und lässt uns nach dauerhaften, leicht reparier- und anpassbaren Bauweisen suchen. [...]

NEUE TECHNOLOGIEN UND NEUE PROZESSE

Die Digitalisierung wird während der Laufzeit der IBA'27 die Planungs- und Bauprozesse, die Gebäudetechnik und unseren Alltag vollständig durchdringen. [...]

ENERGIE UND STOFFKREISLÄUFE

Die nächste Generation muss den Wandel in ein postfossiles Zeitalter vollziehen, [...] **Häuser müssen zu CO₂-Senken und Kraftwerken werden**. [...] Quartiere sind energetisch weitgehend selbstversorgend, weiträumige Netze übernehmen Puffer-, Ausgleichs- und Speicherfunktionen. Gebäude regulieren ihr Klima passiv [...]

NUTZUNGSMISCHUNG

Nutzungsmischung verkürzt Distanzen, bereichert den Alltag, reduziert Abhängigkeiten und erleichtert die Adaption der Wohn- und Arbeitswelt an neue Anforderungen. [...]

Mischung, Dichte und Nähe reduzieren die motorisierte Mobilität.

NEUE MOBILITÄT

Verkehrsmittel werden zum Gemeingut und [...] der ruhende Verkehr minimiert, **wertvolle Flächen im Inneren von Gebäuden und im Außenraum werden frei.** [...]

TEILHABE AN DER STADTREGION

Digitalisierung wird nicht nur das Arbeitsleben massiv verändern, sondern bietet auch die Möglichkeiten für neue Formen der politischen Teilhabe und Partizipation in Region und Stadt. [...]

NEUES WOHNEN

Wohnen ist und bleibt die zentrale und häufigste Nutzung gebauter Umwelt. Durch dichte Quartiere, [...] ist Wohnen für alle überall leistbar. Wohnmobilität wird erleichtert und gefördert [... und] **Flächen werden effizient genutzt.** [...]

NEUE ARBEITSWELTEN

[...] **Coworking Spaces sind selbstverständlicher Bestandteil auch von früher reinen Wohngebieten.** Durch die Möglichkeit, Teile der Produktion kleinteiliger und emissionsarm zu machen [...] finden Produktionsstätten wieder Einzug in die Quartiere und Dörfer – und Wohnnutzung in bisher reine Gewerbegebiete.“

*Auszug aus "Die IBA im Überblick", (IBA'27 2018: 6)
Hervorhebungen durch den Autor*

9

PFAD UND ABHÄNGIGKEIT

DER IBA'27

9.1 Ein Fundament für die klimaneutrale Stadt von Morgen?

Der Entwurf der zehn ‚Thesen‘ baut auf der Idee der europäischen Stadt als gewachsenes Konstrukt auf (IBA'27 2018: 9 f.). Als Teil dieser Perspektive sollen die Neuentwicklungen und Umnutzungen in Hinblick auf ihre Dauerhaftigkeit im Sinne von Funktionalität, Ästhetik, technischer Ausführung, Anpassbarkeit und regionaler Identität bewusst in Angriff genommen werden (ebd.). Auf Basis der bestehenden polyzentralen Siedlungsstruktur der Region soll dies „vor allem“ (ebd.) in der qualitativen Entwicklung der einzelnen Zentren realisiert und dadurch indirekt eine Stärkung des **Umweltverbundes** ermöglicht werden. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass sich Quartiere im Jahr 2027 mit einer sich stark verändernden Mobilitätskultur konfrontiert sehen, beispielsweise gemeinschaftlich genutzten, aber vor allem weniger motorisierten Verkehrsmittel. **Städtebauliche Dichte** und **Nutzungsmischung** werden in diesem Punkt als effektive Maßnahmen zur Reduktion des MIV gesehen. Diese Qualitäten sollen durch eine

effiziente Bodennutzung auch zu günstigerem Wohnraum führen. Die Integration von Industrie- und Gewerbe in bestehende und neue Wohnquartiere ist Teil dieser Ausführungen. Gleichzeitig wird implizit die Unterstützung der Dezentralisierung der Arbeitsstandorte (vgl. Schiller S. 185f.) innerhalb einer sich wandelnden Arbeitskultur angestrebt. (IBA'27 2018: 9 f.)

Als wesentliche Triebfeder für eine ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung wird die Verteilung und Vernetzung der Menschen im Raum betrachtet. Es ist für die IBA'27 entscheidend, wo gebaut wird – jede noch so gute Dämmung kompensiert nicht die langfristigen Schäden einer täglich notwendigen Pkw-Nutzung. Ziel ist, punktuell städtebaulich und architektonisch dicht zu bauen, und damit viele Nutzungen zu ermöglichen und beispielsweise den ÖPNV, Gastronomie und Nahversorgung zu fördern. Damit folgt die IBA auch dem Rahmen des Regionalplanes: Entwickelt werden soll entlang der S-Bahn-Linien, wo Gemeinden auch über ihren Eigenbedarf hinaus Baugrund ausweisen dürfen. Es soll darum gehen, **dichte** Räume zu schaffen, die Funktions-trennung zu überwinden und den Menschen ein attraktives Umfeld zu bieten, um geschäftliche oder freizeitorientierte Reisen zu vermeiden. Obwohl Mobilität ausdrücklich nicht Kernthema ist, sollen laut Tobias Schiller die Verkehrspotentiale der IBA'27-Projekte mit bedacht werden.

Ein unter den Zehn Thesen zentraler Punkt sind die Ausführungen zu Energie und Stoffkreisläufen. Auf der Gebäudeebene sollen THG absorbiert, nicht emittiert werden, was durch passive Wärmeregulierung und Wärme- und Energienetze innerhalb der Quartiere bewerkstelligt werden soll. (IBA'27 2018: 9 f.)

Ein weiterer Diskussionsstrang zieht sich entlang der Thematik **Graue Energie** und Anpassungsfähigkeit der geplanten Infrastrukturen und Gebäude an zukünftige Herausforderungen durch den Wandel der Mobilitäts- und Wohnkultur (vgl. Schiller S. 185f.). Mit dieser Sichtweise soll der Dauerhaftigkeit der geschaffenen Strukturen Rechnung getragen werden. Aus dieser Perspektive werden auch Argumente für einen Low-

Tech-Ansatz, beispielsweise passive Energieeffizienz durch Lage und Material der Bauten, im von der IBA moderierten Diskurs sichtbar und gefördert (ebd.).

Trotz der Aufteilung in zehn Punkte bedingen sich die einzelnen Themen zumindest graduell gegenseitig und erzeugen keine grundsätzlichen Widersprüche. Mit dem „kompletten Feld der nachhaltigen Stadtentwicklung“ (Dilger 00:08:10) wird damit ein nach außen hin konsistentes Bild entworfen, das inhaltlich nur in geringem Maße mit Kritik konfrontiert wird. Beispielsweise sehen die zur Zeit der Gründung der IBA GmbH in der Regionalversammlung in Relation zur CDU noch schwächere Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der ansonsten kritische NABU Stuttgart wenige problematische Punkte in diesem Ausblick (vgl. Dilger S. 167f.; Kleemann S. 176f.): „Klima, Nachhaltigkeit, urbane Dichte, und so weiter – da kann ja kein Mensch etwas dagegen haben“ (Dilger 00:10:05).

Im Fall des NABU Stuttgart, der, wie bereits dargestellt, nicht an der Themenfindung beteiligt wurde (vgl. Seite 103), wird in die zentrale Figur des Intendanten Andreas Hofer die Hoffnung gesetzt, mit den Themen Verdichtung von Quartieren, Wandel der Verkehrskultur und Erhöhung der Lebensqualität, im Sinne der Ziele des Umweltschutzes zu handeln (vgl. Kleemann S. 176f.). Eine Kritik an der Person und Kerninstitution IBA'27 bleibt aus, vielmehr wird ein reges Interesse und das Vorhaben einer weiterhin kritische Begleitung des Prozesses in Bezug auf die Umsetzung der Zielstellungen betont (ebd.).

Die IBA'27 GmbH führt an, es sei bewusst eine pluralistische Themenlandschaft aufgerufen worden, mit dem Ziel, den lokalen Diskurs hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Region möglichst vollständig abzubilden (vgl. Schiller S. 185f.). Professor Thomas Auer sieht **Klimaschutz** als eines von diesen Themen – und als von großem Interesse für die IBA'27. Tobias Schiller, Pressesprecher der IBA'27 GmbH bestätigt, dass sich die IBA klar zum **Klimaschutz** bekennen möchte und dies bereits in ihrer Zielstellung verwirklicht sieht. Ressourceneffizienz

und Klimaschutz werden aus Sicht des Wissenschaftlers Hannes Lauer jedoch einer Lösungsstrategie gegen die beschworenen wirtschaftlichen Veränderungen in der Region systematisch untergeordnet (vgl. Seite 91). Eine Perspektive, die auch der NABU-Vorsitzende Hans-Peter Kleemann teilt.

Inwiefern die IBA'27-Projekte die Befürchtungen bestätigen oder zerstreuen können, kann erst in den kommenden Jahren beantwortet werden. Die Ausrichtung ist aktuell selbst von Akteur*innen vor Orten wegen ihres breiten Spektrums schwer zu greifen, beziehungsweise kaum konstruktiv zu kritisieren (vgl. Dilger S. 167f.). Deswegen bleibt von Interesse, ob die IBA'27 in dieser Gemengelage grundsätzlich erfolgreich sein kann und sein wird (vgl. Lauer S. 180f.; Lederer/Sobek 2019: 175).

9.2 Das BA'27-Netzwerk: Diskursraum und Sprachrohr

Das IBA'27-Netzwerk stellt das Dach dar, unter dem die verschiedenen Akteur*innen der IBA zusammengebracht werden sollen. Ziel dessen soll sein, auch auf einer Metaebene einen Diskurs zu eröffnen (vgl. Schiller S. 185f.). Im zehnjährigen Zeitraum, auf den das Format angelegt ist, stehen die zehn Thesen der IBA ganz am Anfang, im Anschluss werden Projekte gefunden, entwickelt und bestenfalls rechtzeitig fertiggestellt – diese sind jedoch nicht ausschließlich baulich (vgl. Abb. 22). Zwar soll die Region schlussendlich „ganz praktisch und faktisch“ (Schiller: 00:12:40) über ihre Projekte eingebunden werden, doch ist sich die IBA ihrer eigenen Rolle als Akteurin des lokalen Diskurses bewusst. Über ihren Verlauf wird ein breites Programm interner und öffentlicher Vermittlungs- und Arbeitsprozesse angestoßen, die jeweils thematisch zugeordnet werden – und vom und im IBA'27-Netzwerk ausgeführt. Diese Stränge sollen ab 2023 drei IBA-Festivals gebündelt und vorgestellt werden, das letzte 2027 im Präsentationsjahr der IBA'27 (IBA'27 2018: 15).

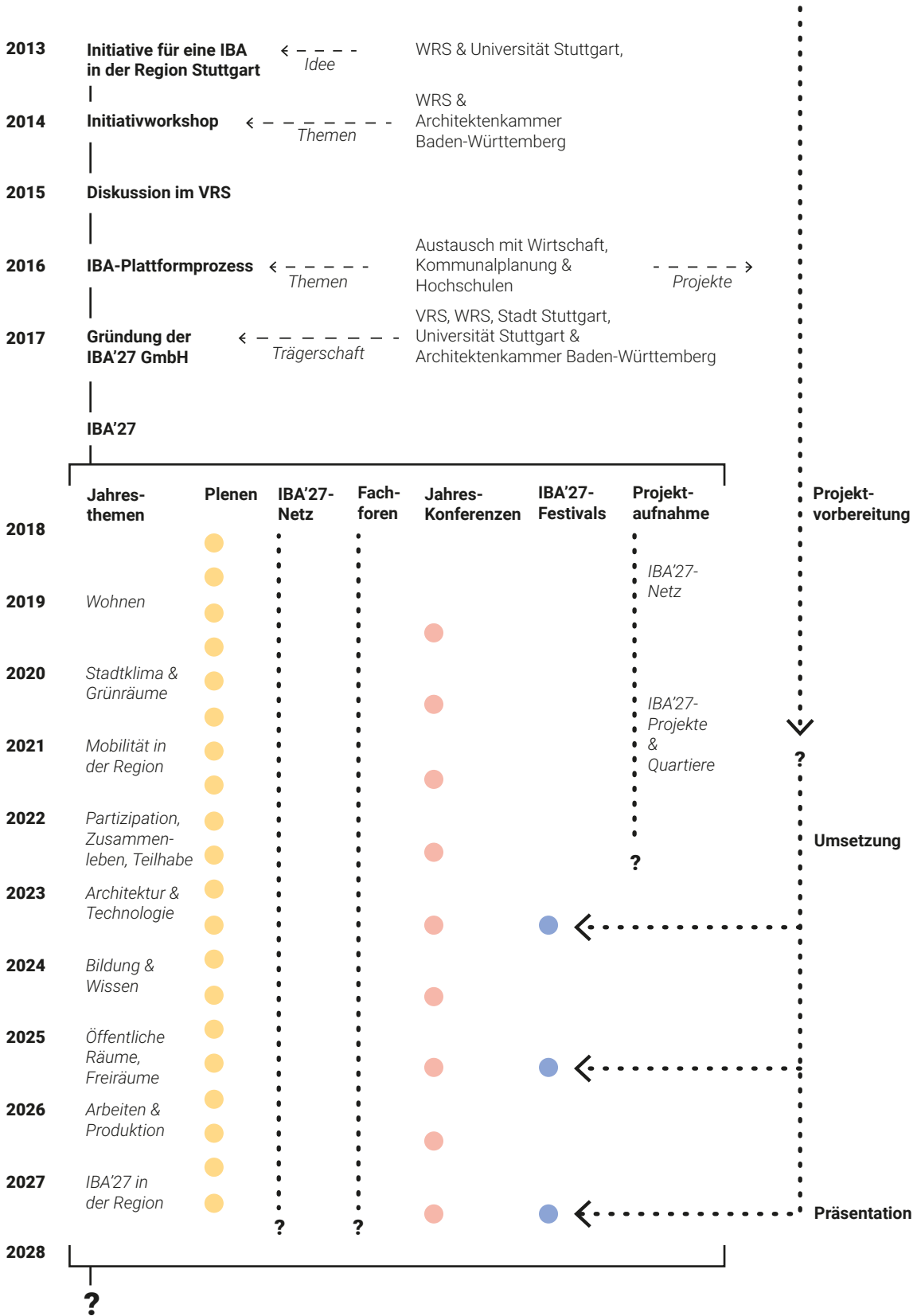


Abb. 22: Zeitplan der IBA'27 – Koppelung des Programms mit den Akteur*innen des Initiativprozesses.

Ab 2018 finden die IBA'27-Plenen statt. Jeweils zwei Mal jährlich treffen Interessierte und Beteiligte aufeinander, stellen ihre Arbeiten vor und zur Diskussion. Gleichzeitig dient das Format der Präsentation der Arbeitsstände der IBA'27 und der Skizzierung der aktuellen Projektlandschaft. Das IBA Plenum im Herbst 2019 setzte den Fokus auf die Präsentation von beachtenswerten Prinzipien und Beispielen aus der Landschaft architektonischer und zivilgesellschaftlicher Stadtentwicklungsprozesse sowie die Vernetzung der Arbeitsgruppen im „Markt der Möglichkeiten“ (IBA'27 2019a) (vgl. Abb. 23).

Die Arbeitsgruppen bilden unter dem Dach von vier Foren Einheiten langfristiger fachlicher Auseinandersetzung mit spezifischen, möglichst IBA-nahen Themenkomplexen. Die Fachforen stellen sich ähnlich dem breiten Spektrum der IBA auf. Unter den Titeln „Politik & Gesellschaft“, „Wirtschaft & Mobilität“, „Forschung & Technologie“, „Planen & Bauen“ finden sich 18 Arbeitsgruppen, die Hälfte davon im letzten Forum. Diese vier Sammelbecken dienen als Produktionsstätten von themenspezifischem Fachwissen, die ihre Ergebnisse zur Entwicklung der IBA'27-Projekte zu Verfügung stellen – oder aber auch eigene Projekte einreichen können (ebd.).

Am Beispiel der Arbeitsgruppe ‚Klimaneutrale Transformation‘ zeigen sich die möglichen Ausprägungen der Ergebnisse. Zusammen mit anderen Aktiven zielt Thomas Auer, darauf ab, den IBA'27-Projekten Parameter zur Einschätzung ihrer eigenen Energie- und CO2-Bilanz zu Verfügung zu stellen. Darunter fällt beispielsweise der Aufbau von – und die Integration in – Mobilitätsinfrastrukturen und Nahwärmenetze (ebd.). Der Ansatz der Arbeitsgruppe befasst sich aufgrund ihrer technischen Ausrichtung nicht mit der Implementierung der damit geschaffenen Potentiale in die Nutzungsmuster der zukünftigen Bevölkerung der Quartiere (ebd.). Dies lässt vermuten, dass sich die Arbeitsgruppen tendenziell als Wissensressource, aber nicht als vor Ort tätige und forschende Einheiten betrachten – und wenn doch die Form eines dann separat eingereichten Projekts vorziehen oder sich in Symbiose mit einem bestehenden Projekt begeben.



Abb. 23: Dokumentation des 4. IBA-Plenums in Nürtingen – Aufsteller zur Orientierung.

Die IBA'27 GmbH selbst sieht sich als Netzwerkerin mit der Aufgabe, den internen Diskurs und Austausch bis 2027 aufrecht zu erhalten (vgl. Schiller S. 185f.). Der tatsächliche Aufwand des Unterhalts der Diskussionsplattform IBA ist bisher noch höher als anfangs kalkuliert (ebd.), sodass es noch an routinemäßiger Arbeit in Formaten und Strukturen zur Vernetzung der Akteur*innen fehlt. Infolgedessen herrscht in den Arbeitsgruppen noch Unklarheit darüber, inwiefern das versammelte Know-How eingebracht werden kann (vgl. Auer S. 164f.). Mitte März 2020 geht auf deren betreiben schließlich eine Onlineplattform ans Netz, in der sich sowohl die Arbeitsgruppen intern, aber auch untereinander und mit anderen Akteur*innen des IBA'27-Netzwerks vernetzen können (IBA'27 2020b).

Thomas Auer berichtet davon, dass die IBA den lokalen Bau-schaffenden und Planenden ein wirksames Sprachrohr in die politische Ebene hinein bietet. Er schließt daraus, dass diesen Gruppen dadurch die Aussendung richtungsgebender Impulse ermöglicht wird. Vonseiten des NABU Stuttgart (vgl. Kleemann S. 176f.) wird jedoch die fehlende

Einbeziehung der lokalen Naturschutzverbände kritisiert. Begründet wird dies einerseits durch den Verlust der Kontrollfunktion der Verbände, als auch der dort bereits versammelten Expertise und Erfahrung (ebd.).

Die Arbeitsgruppen bauen auf ehrenamtlicher Arbeit auf und stellen das zentrale Beteiligungsformat der IBA'27 dar, wodurch synergetisch viele verschiedenen Meinungen und Fachhintergründe aufeinandertreffen sollen (vgl. Schiller S. 185f.). Die Teilnahme ist nicht auf bestimmte Statusgruppen beschränkt, die Beteiligungsmöglichkeit jedoch nicht betont niedrigschwellig und Voraussetzung sind individuelle Zeit- Geld- und Wissensressourcen. In der Leitung der Arbeitsgruppen finden sich häufig Personen aus der Hochschullandschaft mit Schwerpunkten auf Bau, Planung und Landwirtschaft und aus der einschlägigen Wirtschaft oder Verwaltung (vgl. Seite 163). Das ist ein Phänomen, durch das Kleemanns Kritik (s.o.) in Teilen begegnet wird. Offen bleibt, weswegen von Anfang an auf die Beiträge der Naturschutzverbände im Diskurs verzichtet wurde.

Grundsätzlich zeigen sich Gesellschaft und Presse interessiert an dem Vorhaben IBA, sodass einzelne Inhalte und Meldungen nach wie vor breit rezipiert und diskutiert werden (vgl. Schiller S. 185f.). Als eine Auswirkung des IBA'27-Prozesses zeigt sich, wie verschiedene Akteur*innen in der Region Stuttgart auf die fokussierten Themen aufmerksam werden und Stellung beziehen, sich zu Wort melden und aktiv werden. Dadurch werden vielfache Interessenskonstellationen geweckt, die einen nicht gerahmten und politisierten Metadiskurs abseits der Foren konstituieren, dessen Teilhabenden die IBA'27 fortan kritisch begleiten.

9.3 Themen aus der Region, Ideen für die Region

Trotz der vielfältigen Inkarnationen der Ergebnisse ist die Themenlandschaft der IBA'27 kaum präzise ausformuliert, sondern umreißt vielmehr ein ergebnisoffenes Suchen nach den Quartieren, der Stadt und

Region von morgen. Die IBA'27 verfolgt in ihrer Themenfindung einen offenen Ansatz und befindet sich nach wie vor in einer Orientierungsphase (vgl. Schiller S. 185f.). Ziel der IBA'27 GmbH ist es, den in der Region formulierten Problemstellungen durch ihre Aufnahme in den IBA-Diskurs gerecht zu werden – was einen der Gründe für die lange Findungsphase darstellt (vgl. Lauer S. 180f.; Schiller S. 185f.).

Themen aus der Region

Die zehn ‚Thesen‘ der IBA'27 umreißen das für den Fortlauf der IBA'27 notwendige Fundament. Dieses wird jedoch nicht zum einheitlichen Ziel erhoben, sondern bietet den Rahmen für die induktive¹ Zusammenstellung des Programms. Die Gestalt und die Themen der IBA'27 manifestieren sich durch die IBA-Projekte- und Quartiere und bleiben davor unscharf (vgl. Dilger S. 167f.).

Durch die Vorgehensweise der IBA'27 GmbH werden vorrangig bereits bestehende Entwicklungsvorhaben erst auf ihre Kompatibilität mit dem von der IBA'27 gesetzten Rahmen geprüft, und dann eingereicht – in der Regel aber nicht neu initiiert (vgl. Lauer S. 180f.). Damit werden die Projekte, beziehungsweise die Einreichung, bereits zuvor in den jeweiligen Gremien diskutiert und geformt, sodass die IBA'27 GmbH ihre Vielfalt aus den bereits bestehenden Diskursen rekrutiert. In Verbindung mit der zuvor beschriebenen schwachen Position klimapolitischer Themen in der Stadtentwicklungsplanung der Region (vgl. Seite 91) muss davon ausgegangen werden, dass der ökologische Aspekt eine geringere Bedeutung haben wird, als bei einer deduktiven Vorgehensweise, die diesen über die Initiation der Projekte die Implementierung in deren Programm von vornherein mit begleiten kann.

.....

1 Die IBA-Projekte sind die zentralen Elemente der Ausstellung. Sie werden entweder per Themenstellung „deduktiv“ entwickelt, oder aus bestehenden Vorhaben „induktiv zu einem Thema zusammengeführt.“ (IBA Expertenrat des BMI 2017: 15). Beispiel für einen deduktiven Ansatz ist die Entwicklung des Stadtteils Wilhelmsburg in Hamburg mit deutlich kommunizierten Fokus auf ökologische Aspekte der Quartiersentwicklung (vgl. Giradet/Schurig 2008).

Als ehemaliger Klimamanager der Stadt Filderstadt erlebte Hannes Lauer die Initiierungsphase der IBA'27 innerhalb einer lokalen Stadtverwaltung (vgl. Lauer S. 180f.). Trotz seiner Position wurde er, beziehungsweise das Thema Klimaschutz, nicht in die örtliche Diskussion der Thematik mit einbezogen. Andersherum sieht er grundsätzlich nur geringe Einflussmöglichkeiten der IBA'27 auf die Strukturen und Vorhaben vor Ort (ebd.). Der Großteil der innovativen Lösungen, die im Präsentationsjahr 2027 fertig sein werden, waren aus seiner Perspektive bereits zuvor in Entwicklung (ebd.). Er vermutet darin einen doppelten Gewinn für die Akteur*innen: Sichtbarkeit und Attraktivitätsgewinn für die teilnehmenden Kommunen und bereits geplante und realisierbare Projekte für eine regionale IBA'27 (ebd.). Auch Ulrich Dilger, Teil des demokratisch gewählten Gremiums hinter der Teilhaberschaft der WRS und des VRS an der IBA, bestätigt, dass im aktuellen Stadium bestehende Projekte in den Gemeinden gesichtet und zur Einreichung aufbereitet werden. Er geht davon aus, dass die IBA'27 wesentlich durch diese Projekte geprägt wird (ebd.).

Für Tobias Schiller ist die Region sowohl eine thematische Impulsgeberin, als auch das Labor, in dem die IBA'27-Projekte realisiert werden und zugleich Hoffnungsträgerin für eine sichtbare Breitenwirkung der IBA'27.

Über die Region und ihre direkte Umgebung hinaus wird im aktuellen Stadium zwar gedacht, jedoch nur bedingt agiert. Die IBA'27 ist Teil des Netzwerkes „IBA meets IBA“ (sbca 2020) in Kontakt zu laufenden und abgeschlossenen IBAs. Die periodisch stattfindenden IBA'27 Schools dienen der Vermittlung von, und Arbeit an, IBA'27 Themen mit internationalen Partner*innen aus der Wissenschaft und Lehre (IBA'27 2020d). Darüber hinaus lässt sich vermuten, dass die Bemühungen um internationale Sichtbarkeit insbesondere im Vorfeld der IBA'27-Festivals und insbesondere des Präsentationsjahres deutlich zunehmen werden. Aus dem internationalen Raum stammen insbesondere mit Mitglieder

des Kuratoriums, die aufgrund ihres heterogenen Hintergrundes vielfältige Perspektiven, Erfahrungen und **Best-Practice** mit einbringen sollen (vgl. Schiller S. 185f.).

Ideen für die Region

Thomas Auer und Tobias Schiller stimmen in ihren Aussagen überein, dass die Entwicklung von **Best-Practice-Beispielen** und das spiegeln derselben in die Region und darüber hinaus ihrerseits eines der zentralen Instrumente für eine Breitenwirkung der IBA'27 darstellt (vgl. Auer S. 164f.; Schiller S. 185f.). Schiller betont, dass der IBA'27-Prozess nicht das Ziel verfolgt, die Region im Alleingang zu transformieren, sondern über diese punktuellen Beispiele eine Sichtbarkeit der Themen zu erzeugen. Gleichzeitig kann er, im Einklang mit Holger Haas und Ulrich Dilger, von einer wahrnehmbaren Resonanz in den lokalen Gremien und der Zivilgesellschaft berichten (vgl. Dilger S. 167f.; Haas S. 171f.; Schiller S. 185f.).

Hannes Lauer bezweifelt einen langfristig spürbaren Effekt auf die tägliche Praxis in den Planungsbehörden der Region. Er vermutet zwar, dass die Rahmensetzung der IBA'27 GmbH zur Entwicklung von innovativen Lösungen für den kommunalen **Klimaschutz** führen wird und spricht der Entwicklung architektonischer Meilensteine eine Impulswirkung zu – deren Übernahme ist aber von den empfangenden Kommunen abhängig und hat seiner Einschätzung nach kaum Auswirkungen auf die Klimaschutzpolitik und -praxis vor Ort (ebd.). Für ihn wurden die aktuell entscheidenden Impulse für **Klimaschutz** bereits im vorangegangenen Jahr durch die zivilgesellschaftliche Klimaschutzbewegung und die Veränderung der parteipolitischen Landschaft auf EU-Ebene, nämlich die deutliche Stärkung der Grünen Fraktion, ausgelöst (ebd.). Dadurch kann die IBA'27 sich, laut Lauer, in dieser Strömung bewegen und in einem spezifischen Diskurs dazu beitragen, aber kaum selbst ein breitenwirksames Moment erzeugen (ebd.).

Das Interesse der IBA'27 an einer klimaneutralen **Transformation** zeigt sich zwar als durchaus vorhanden (vgl. Dilger S. 167f.; Lauer S. 180f.;

Schiller S. 185f.) und integriert in die Programmatik der IBA (IBA'27 2018), inwiefern die internen Bestrebungen jedoch eine Außenwirkung erzeugen – und ob dies überhaupt als ein Ziel der IBA'27 verstanden wird, bleibt weitestgehend offen (vgl. Lauer S. 180f.).

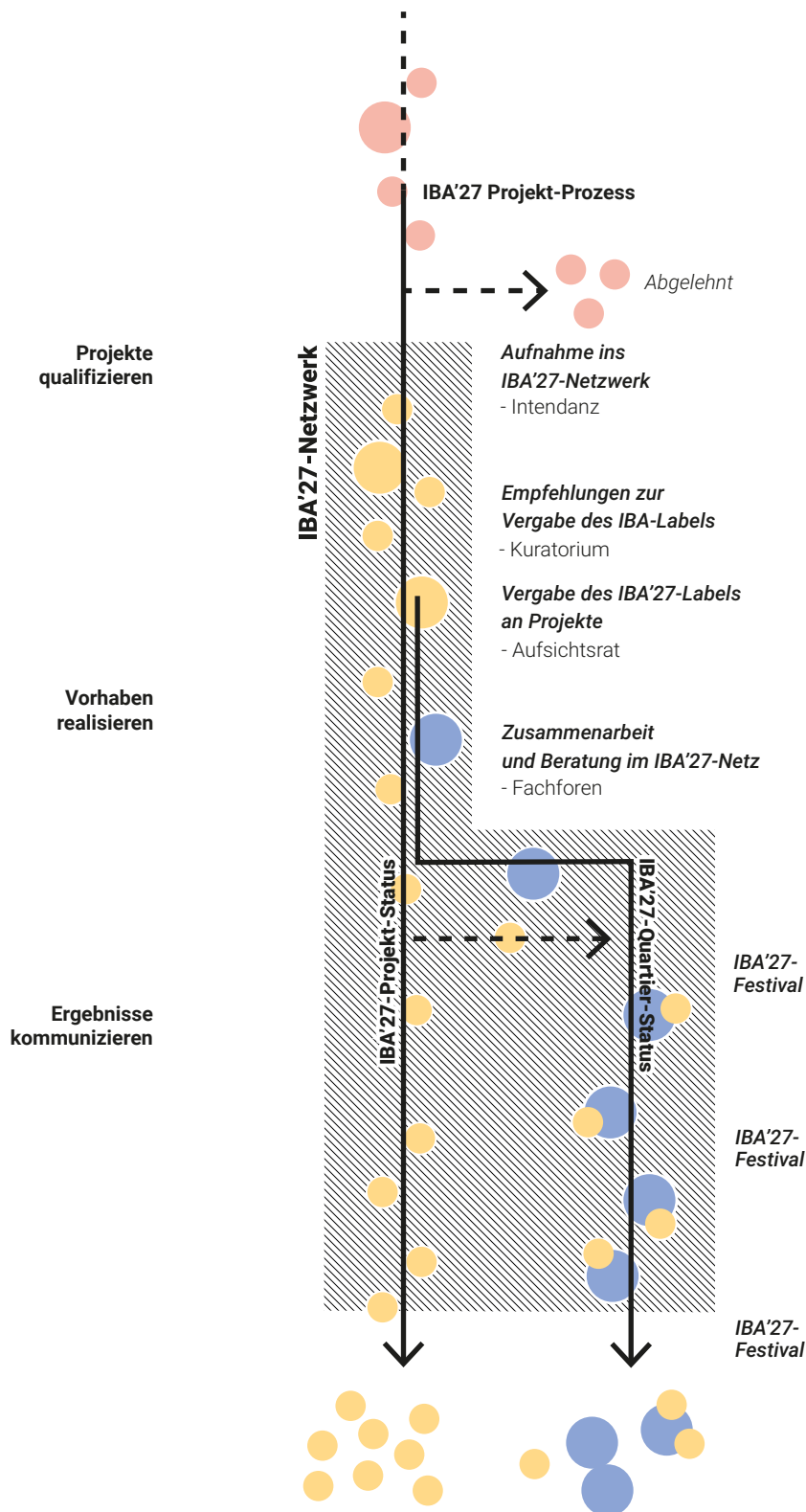
Von Seiten des NABU (vgl. Kleemann S. 176f.) wird die Position der Intendanz, die „wesentlich offensiver und fortschrittlicher ist [...] als der Verband Region Stuttgart sein will“ (Kleemann: 00:17:03) positiv bewertet, doch auch an dieser Stelle wird bezweifelt, inwiefern die Ausrichtung durch das Kuratorium bis zum Abschluss der IBA richtungsweisend sein und bleiben wird: „Die Vorstellungen von so Leuten wie dem Herrn Hofer und dem was die Initiatoren dieser IBA wollen sind meines Erachtens himmelweit auseinander“ (Kleemann: 00:39:15) – oder in Bezug auf das Erkenntnisinteresse der Arbeit umformuliert: Es stellt sich die Frage, ob die IBA'27 Treiberin für **Klimaschutz** sein kann, sein wird und sein will.

9.4 Die IBA'27-Projektstruktur

Die IBA'27 fördert Projekte nicht unmittelbar finanziell, sondern stellt deren Initiator*innen ihr Netzwerk und ihre Kommunikationskanäle, sowie die Auszeichnung mit dem IBA-Label zu Verfügung (vgl. Seite 103). Auf der anderen Seite stehen Kommunen, wissenschaftliche Einrichtungen, Unternehmen und Initiativen, welche Projekte anbieten, die zum Teil seit Jahrzehnten virulente Themen repräsentieren (vgl. Lauer S. 180f.; Schiller S.185f.) und auf dieser Basis eine breit verankerte Realisierungsebene ausbilden.

Doch wie findet die Auswahl und Auszeichnung der Projekte statt, aus denen schlussendlich das Programm und Material der IBA'27 entsteht? In der Bildung ihres Projektkorpus zielt IBA'27 GmbH auf die Bildung dreier Kategorien mit unterschiedlichen Aufnahmevoraussetzungen ab:

1. das IBA-Netzwerk, in dem sich Fachbeiträge, Interessierte, Anwärter*innen – und die folgenden beiden Kategorien



112 **Abb. 24: Auswahl- und Auszeichnungsprozess** – Darstellung der Kategorien IBA'27-Projekt und IBA'27-Quartier und deren Interaktion im Kontext des Zeitplans.

sammeln. Nach der Einreichung eines Projektes wird dieses, bei grundsätzlicher Übereinstimmung mit dem von der IBA'27 gesetzten Rahmen, von der Intendanz eigenmächtig in das IBA'27-Netzwerk aufgenommen.

2. IBA'27 Projekte sind Bauprojekte, die entsprechend der Vorstellungen der Kuratoriums weiterentwickelt werden können. Die Projekte werden jeweils über Kooperationsvereinbarungen gebunden und daraufhin vonseiten der IBA'27 fachlich und organisatorisch begleitet (IBA'27 2020f). Die Auszeichnung als ein IBA'27-Projekt wird durch den Aufsichtsrat durchgeführt, der entsprechende Vorschläge vonseiten des Kuratoriums erhält (VRS 2017b: 2). Dieses wird wiederum vom Aufsichtsrat berufen (ebd.: 2f.).
3. IBA'27 Quartiere, großflächige Stadtentwicklungsvorhaben, welche zu den zentralen Orten der Ausstellung werden sollen. Ziel ist, die Quartiere multithematisch zu entwickeln und eine Fertigstellung bis 2027 unbedingt durchzusetzen (ebd.). Insbesondere die IBA'27 Quartiere erfordern eine lange Planungs- und Bauzeit, wodurch eine grundlegende Neuentwicklung im Rahmen der IBA'27 nicht absehbar ist (vgl. Seite 108).

Um Vorhaben für das IBA'27-Netz zu akquirieren, veröffentlicht die IBA'27 GmbH 2018 einen Aufruf, der sowohl ein Zielbild für die Region im Jahr 2027 als auch eine Auflistung an Anforderungen an die Qualität der Projekte beinhaltet (IBA'27 2019b).

Unter den für die Projekte bedeutsamen Qualitäten finden sich unter Anderem der Anspruch, die Zusammenarbeit der verschiedenen politischen und zivilgesellschaftlichen Ebenen in einer polyzentralen Governancestruktur zu fördern, einen nachhaltigen Umgang mit Boden und Ressourcen anzustreben, die Lebensqualität in der Region zu fördern, die Energieeffizienz zu steigern, kleinteilige **Nutzungsmischung** zu etablieren, kurze Wege zu schaffen und ressourcenschonende Mobilitätsformen zu erproben – und sowohl realisierbar zu sein, als auch in einem Themenbereich zukunftsweisende „next practice“ dazustellen (IBA'27 2019b). Wie von Ulrich Dilger ange-

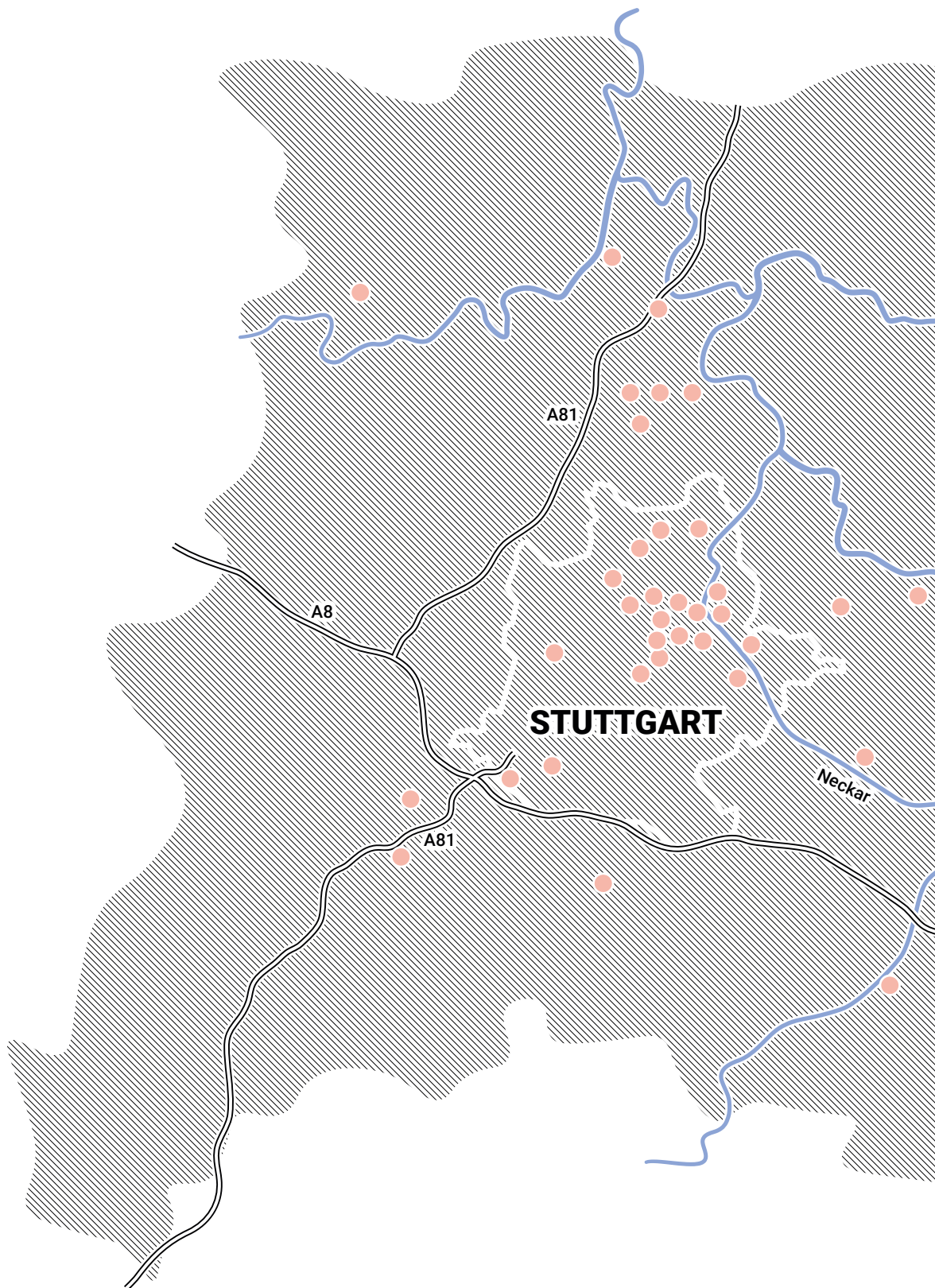
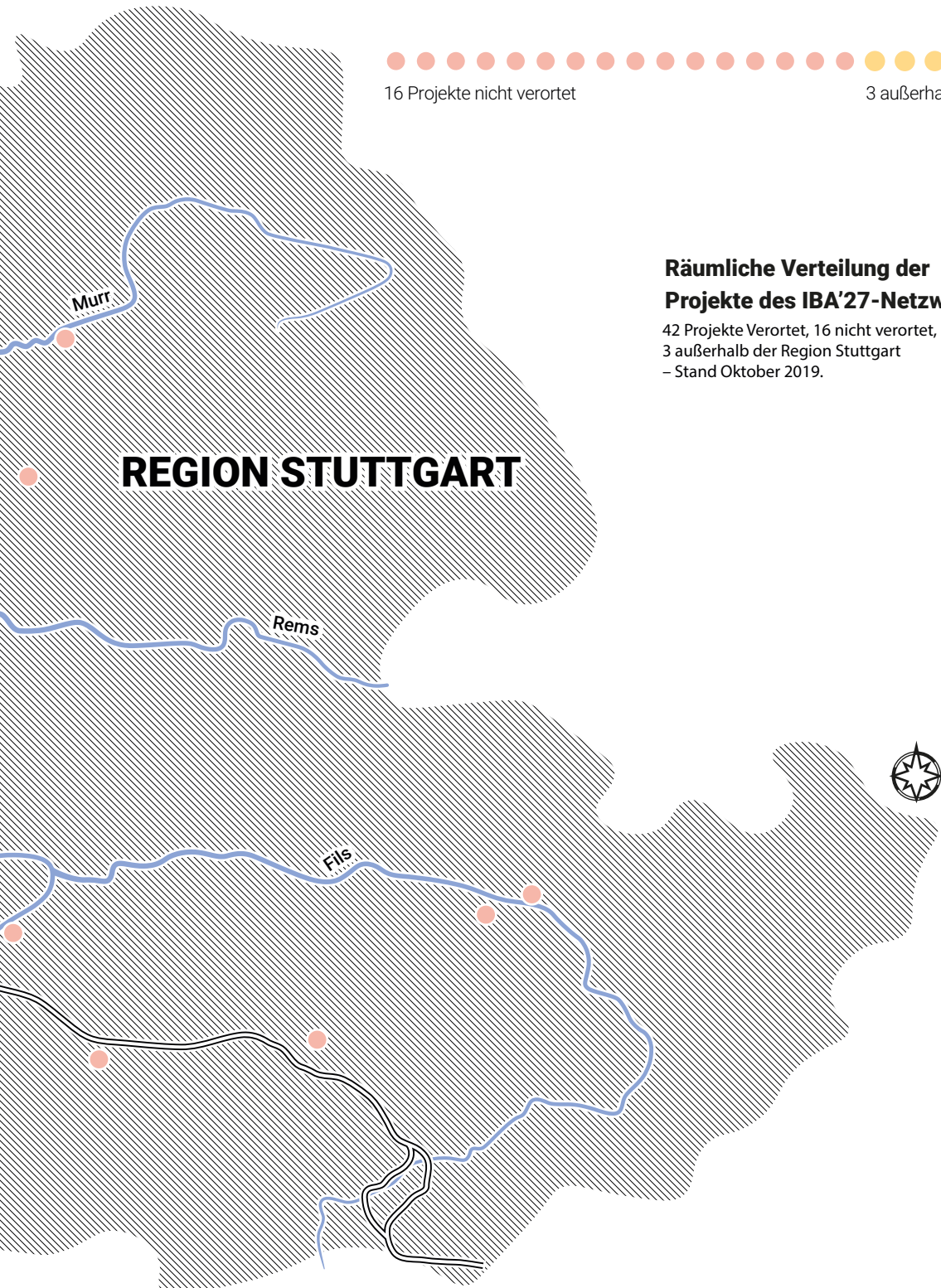


Abb. 25: Räumliche Verteilung der Projekte des IBA'27 Netzwerkes.

16 Projekte nicht verortet

3 außerhalb der Region



sprochen und bereits dargestellt (vgl. Seite 87), stellt das damit abgebildete Spektrum eine breite Übersicht über die virulenten Themen nachhaltiger Stadtentwicklung dar und betont darüber hinaus den eigenen Modellcharakter ohne die Hinterlegung einer spezifischen Beschreibung des bezweckten Impulses in die Stadtentwicklung hinein. Nichtsdestotrotz wird trennscharf ein umfassendes Bild zukünftiger Quartiere abgebildet (vgl. Seite 98).

Die Trends des sozio-ökologisch geprägten Planungsdiskurses finden sich in den Anforderungen der IBA'27 wider – es scheint, als habe sie es sich zur Aufgabe gemacht, diesen, in der immer wieder rezipierten Tradition der Werkbundsiedlung Weissenhof, unter den lokalen Prämissen eine Plattform und Möglichkeit zur Formfindung zu bieten: „Ein IBA'27: Quartier berührt und bewegt: In der Tradition des Weissenhofs inspiriert es als Ausstellungsort die Weltöffentlichkeit über das Jahr 2027 hinaus.“ (IBA'27 2019b)

9.5 Projektcluster und -programm

Die IBA'27 ruft dazu auf, mit der Einreichung von Vorhaben auf ihre Themenwahl zu reagieren und die Vielfalt der regionalen Projektlandschaft damit sichtbar zu machen. Die Entstehungsgeschichte des Themenspektrums der IBA'27 aus dem Verband Region Stuttgart und der lokalen Wirtschaft- und Hochschullandschaft heraus, die Schärfung durch die IBA'27 GmbH, die Spiegelung in die Region und der Rücklauf an Projekten ergibt ein an einen Optimierungsprozess erinnerndes reflexives System. Nach wie vor wird darauf hingewiesen, dass die Inhalte der IBA'27 einem permanenten Konkretisierungsprozess unterworfen sind und ob ihrer Flexibilität auch die Bearbeitung spezifischer, offenbar im Sinne nicht zuvor erkannter, Fragestellungen ermöglichen sollen (IBA'27 2020g).

Die Präsentation der 4x4 Themenwelten (vgl. vgl. Seite 94), der zehn Thesen für die IBA'27 (vgl. Seite 98) und der Qualitätsanforderungen

für IBA'27-Projekte stellen im IBA'27-Prozess Arbeitsstände dar. Ein ebensolcher Zwischenstand ist die aktuelle Inkarnation des Themenspektrums unter dem Titel „Themen und Räume“ (IBA'27 2020g). Die eingereichten und in das IBA'27-Netzwerk aufgenommenen Projekte bilden laut IBA'27 GmbH sowohl räumliche als auch thematische Cluster, deren Sichtbarmachung der IBA'27 „ein Gesicht“ (ebd.) geben. Die darin abgebildeten, abstrahierten, Problemstellungen und Lösungsstrategien ermöglichen erstmals, eine mit konkreten Vorhaben hinterlegte Themenlandschaft vor dem Hintergrund der regionalen Spezifika und Ansprüche der IBA'27, des IBA-Formats und Klimaschutzbestrebungen zu kontextualisieren.

Die inhaltliche Beschreibung der Schwerpunkte verweist auf verschiedene Herkunft, spiegelt im Wesentlichen aber eine Mischung der zuvor geführten Diskussionen in Rahmen des Plattformprozesses wieder und nimmt über das Phänomen der Einreichung bestehender Projekte auch bestehende, virulente Aspekte wie die Entwicklung entlang des Neckars auf. Diese Fokussierungen der IBA'27 GmbH (IBA'27 2020g) stellen sich dar wie folgt:

- **„Die produktive Stadt“** dient als Bezeichnung für Projekte und insbesondere Quartiere, die den Anspruch erheben, einen hohen Grad an **Nutzungsmischung** zu erreichen. Die Integration von ganzen Fabriken und kleinteilige Landwirtschaft wird als möglich und wünschenswert erachtet – und als neu für Stadtverwaltung und Unternehmen, sodass auch in deren Richtung ein öffnender Impuls gesandt werden soll.
- **„Die Zukunft der Zentren“** widmet sich einer Auseinandersetzung mit der Lage des Innerstädtischen Einzelhandels und Gewerbes hinsichtlich der Funktion der siedlungsstrukturellen Zentren. Der Schwerpunkt widmet sich der konzeptionellen Auseinandersetzung mit potentiellen Formaten und Betriebsmodellen für innerstädtische Nutzungen.
- **„Orte der Bewegung und Begegnung“** entzieht sich der Diskussion um den lokalen Verkehr dahingehend, dass dessen

Vermeidung nicht durch Mobilitätskonzepte an sich, sondern eine Auseinandersetzung mit den Haltestellen des ÖPNV stattfinden soll. Der infrastrukturelle Ausbau dieser Orte als Zentren des alltäglichen Lebens, als Arbeits-, Freizeit- und Kulturstandorte stellen verkehrsreduzierende Aspekte in den Vordergrund und identifizieren potentielle Räume zukünftiger Stadtentwicklungsvorhaben (vgl. Schiller S. 185f.).

- **„Der Neckar als Lebensraum“** stellt eines der am längsten diskutierten Themenkomplexe der Region dar (vgl. Lauer S. 180f.). Sowohl mangelnde Wasserqualität als auch wenig ökologischer Umgang mit den nur in geringem Maße nutzungs- und insbesondere freizeitorientiert entwickelten Ufern stellen zusammen mit der Auseinandersetzung der industriellen Bedeutung des Gewässers den Fokus der Diskussion dar. Ziel sind Maßnahmen, die insbesondere auf eine Erhöhung der Nutzungsvielfalt und Lebensqualität abzielen.
- **„Das Erbe der Moderne“** bezieht sich im Wesentlichen auf den Kulturhistorischen Umgang mit der frühen Werkbundsiedlung und deren Auswirkungen auf die infra und siedlungsstrukturelle Situation in Stuttgart. Gestellt wird sowohl die Frage nach dem angemessenen kulturellen und baulichen Umgang mit den Zeugnissen dieser Zeit und der Erneuerung der Quartiere vor dem Hintergrund aktueller sozialer und ökonomischer Ansprüche sowie ökologischer Belange.

Die thematische Breite, die unter den aufgeführten Punkten angesprochen wird, zeigt zu jedem Absatz, verschieden ausgeprägte, aber deutlich vorhandene Schnittflächen zur thematisch nachhaltiger Quartiers- und Stadtentwicklung. Besonders auffallend ist der in den Hintergrund gerückt regionale Aspekt. Während die eingereichten Projekte die Belange und Lösungsstrategien vor Ort abbilden, verbleibt die Koordination der Projekte und die Herausarbeitung einer regionalen Kooperationsplattform und die Verständigung zwischen den einzelnen Ebenen und Akteur*innen scheinbar Aufgabe der IBA'27 GmbH.

Inhaltliche Kritik zu den eingereichten Projekten und damit dem Programm der IBA nach aktuellem Stand äußert sich insbesondere vonseiten des Naturschutzverbandes NABU. Von dessen Seite wird kritisiert, dass die eingereichten Projekte primär an der Belangen wirtschaftsorientierter Regionalentwicklung ausgerichtet seien und vordergründig umweltschutzorientierte Vorhaben im Kern eine Landschaftsentwicklung in dem Sinne bezwecken würden: „Die wollen Wirtschaftswachstum von der IBA, neue Siedlungsflächen erwarten die von der IBA, Aufwertung und Entwicklung der Landschaft – aber nicht so, dass das dem Naturschutz dienen würde“ (Kleemann: 00:37:02).

Wie die sorgfältige Darstellung der Themen durch die IBA'27 GmbH nahe legt, ist sich die Institution der Wirkmacht des regionalen Diskurses bewusst. Jedes der Themen beinhaltet einen Aspekt, der mehr anregen soll als die Entwicklung von Neubaugebieten. Hannes Lauer sieht dies ähnlich; Große Themen sind die Diskussion von städtebaulicher Dichte und die Verhandlung von Konversionsprozessen im Kontext lokalspezifischer sozialer und ökonomischer Fragen. Die Eröffnung eines solchermaßen holistisch gedachten Diskurses, theoretisch, praktisch, sektoral und maßstabsübergreifend, erschwert offenbar die Priorisierung bestimmter Themenkomplexe. Ökologische Fragen werden in dieser Gemengelage als Voraussetzung für andere Bereiche der Gesamtdiskussion in die systemische Betrachtung eingebettet und dadurch zum Querschnittsthema.

Ideenfindung	Themensetzung	
<p>Plädoyer für eine Internationale Bauausstellung (WRS 2014: 2f.)</p> <p><i>Erste Ideen- und Konzeptentwicklung im geschlossenen Kreis</i></p> <p>„Partizipation, miteinander leben in multikultureller und sozialer Vielfalt, neue Wohn- und Arbeitsformen, Bildung, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel, Natur in der Stadt und Kunst im öffentlichen Raum können weitere Leitthemen sein.“</p> <p>„Durch alle in einer IBA Region Stuttgart realisierten Projekte werden sich die Themen Plus-Energie-Gebäude, emissions-freier Verkehr, Kreislaufwirtschaft sowie die sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeitsaspekte ziehen.“</p>	<p>Memorandum IBA 2027 StadtRegion Stuttgart (WRS 2015: 12ff.)</p> <p><i>Ergebnisse des Plattformprozesses</i></p> <p>„Die energie- und ressourcen-effizienteste Region der Welt“</p> <p>„Wenn es uns gelingt, die Energieeffizienz deutlich zu erhöhen und unseren Energiebedarf im Wesentlichen erneuerbar zu decken, dann kann die Region Stuttgart zur Blaupause für die Energiewende in Europa werden.“</p> <p>„Klimaneutrale Region, regionale Klimakonzepte, Ressourceneffizienz“</p> <p>„Intermodalität im postfossilen Zeitalter, Verküpfung von Wohnen und Mobilität, Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs, Elektromobilität, Rad- und Fußgänger-freundlichkeit, Logistik, Sharing-konzepte, automatisiertes Fahren“</p>	<p>Leitthemen und Querschnitts-Qualitäten (IBA'27 2018: 6ff.)</p> <p><i>Wiedergabe der Ergebnisse des Plattformprozesses nach Beschluss der politischen Gremien</i></p> <p>„Die Nachhaltige Region zeigt exemplarische Lösungsansätze für ökologische Probleme, die Ballungsräume weltweit herausfordern, vom Klimawandel bis zur Ressourcenknappheit.“</p> <p>„Es werden Strategien für den Weg zur klimaneutralen Region entwickelt.“</p> <p>„Klimaneutrale Region, regionale Klimakonzepte, Ressourceneffizienz“</p> <p>„Intermodalität im postfossilen Zeitalter, Verküpfung von Wohnen und Mobilität, Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs, Elektromobilität, Rad- und Fußgänger-freundlichkeit, Logistik, Sharing-konzepte, automatisiertes Fahren“</p>
2014	2016	2018
Differenz: Politischer Aushandlungsprozess		



10

SYNTHESE: **REGIONALE WIRKUNG** **UND KLIMASCHUTZ**

Inwiefern finden sich in den städtebaulichen Zielen und Vorhaben der IBA'27 die Bedingungen für eine klimaökologische Stadtentwicklung und wirken sich diese auf die Region aus? Die Diskussion der Befunde dient der Synthese, dem Vergleich und der kritischen Analyse der IBA'27 anhand der theoretischen Befunde. Durch die Leitfragen der Untersuchung (vgl. Seite 12) wurden einleitend die beiden Stränge der Analyse definiert und im Folgenden wieder aufgenommen.

10.1 IBA'27: Klimaschutz im Programm?

Analyseparameter Städtebau

Wonach soll bemessen werden, inwiefern die städtebaulichen Vorhaben der IBA'27 eine Veränderung der lokalen Determinanten und damit eine Auswirkung auf die lokalen Treibhausgasemissionen haben können? Die Analyse der Grundlagenliteratur gibt darauf eine klare Antwort: **Dichte,**

Nutzungsmischung und **Polyzentralität** sind die richtungsweisende Siedlungsstrukturen (vgl. Seite 45). Es wird ersichtlich, dass die Ziele und Projekte der IBA'27 diese nicht konterkarieren dürfen, sondern diese Qualitäten unterstützen sollten, um den Kriterien einer **klimaökologischen** Stadtentwicklung zu entsprechen.

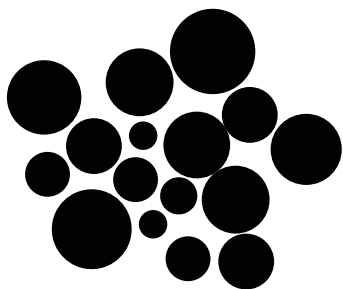
Die aus der Analyse der Literatur (vgl. Seite 37) abgeleiteten Parameter lauten demnach:

1. **Städtebauliche Dichte**
2. **Nutzungsmischung**
3. **Polyzentralität**

In der hier vorgelegten Evaluation der IBA'27 treten insbesondere Wärme- und Mobilitätsinfrastruktur in den Vordergrund (vgl. Seite 37). Diese wiederum weisen unterschiedliche Anforderungen hinsichtlich ihres tatsächlichen Wirkungsgrades auf. Die Installation von Nahwärmenetzen in **dichten** Arealen und die Nutzung von Abwärme in nutzungsgemischten Gebieten etabliert eine Infrastruktur, deren technische Ausführung und Nutzung Bevölkerung zum Großteil passiv begleitet. Da keine Veränderungen in den Handlungsweisen der Menschen erforderlich sind, zählen diese Maßnahmen zu den Nachhaltigkeitsstrategien **Effizienz** und **Konsistenz** (vgl. Seite 30; Gl.).

Eine Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor erfordert jedoch ein Mitwirken der Bevölkerung (vgl. Abb. 26) und berührt damit die Prinzipien der **Suffizienz** (vgl. Seite 30). Das bedeutet, die eigenen Reisstrecken kurz zu halten und auf ressourcenintensive Verkehrsträger zu verzichten. Andernfalls droht die Kompensation der erzielten Ersparnis (vgl. Seite 50). Der geringe Anteil suffizienzorientiert handelnder Menschen an der Gesamtheit der Bevölkerung (Profijt 2018: 35) plausibilisiert Maßnahmen, die der Aufklärung über (klima-)ökologische Lebensweisen und deren Attraktivitätssteigerung

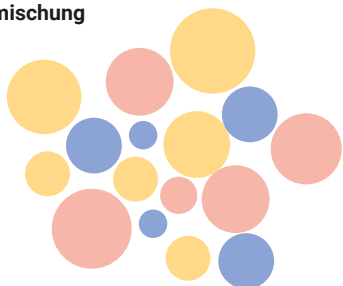
Dichte



Rentabler ÖPNV,
Nahwärme,
Geringe Transmissionswärmeverluste



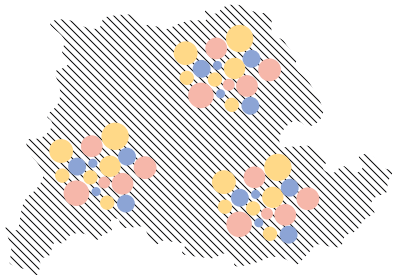
Nutzungsmischung



Fuß- und
Radverkehrsnahe,
Wärmeaustausch



Polyzentralität



Bahngestützter
Mittelstreckenverkehr



Bevölkerung der Region



Klimabewusstes
Mobilitätsverhalten?

Abb. 26: Dichte, Nutzungsmischung, Polyzentralität – und Verhalten?
Abstrahierte Darstellung der vier Analyseparameter und idealer Katalysatoren für einen klimafreundlicher Effekt.

dienen – aber auch die Notwendigkeit, restriktive Instrumente in die Betrachtung mit einzubeziehen (vgl. Seite 55). Daraus ergibt sich ein vierter Parameter:

4. **Regierungsfunktion**

Zur Anwendung der im vorhergehenden Abschnitt herausgearbeiteten Parameter wird die hier vorgelegte Analyse der IBA'27 herangezogen (vgl. Kapitel 7-9).

Städtebauliche Dichte

Zur städtebaulichen Dichte hebt die IBA'27 GmbH insbesondere die qualitative Entwicklung der bestehenden Zentren hervor. Mit dem Ansatz, Flächen möglichst innerhalb bestehender Strukturen zu identifizieren und diese punktuell zu verdichten, wird eine Strategie verfolgt, die dem Indikator klimaökologischer Stadtentwicklung entspricht. Die Auswirkungen auf den ÖPNV wird zwar impliziert, jedoch nicht explizit aufgeführt. Außerdem werden öffentliche Räume bearbeitet und sich dem sozio-ökologische Spektrum der **Doppelten Innenentwicklung** angenähert. (vgl. Seite 100)

Die eingereichten Projekten thematisieren **städtebauliche Dichte** durch die Identifizierung von Mobilitätsknoten als Orte für die nachdrücklich verfolgte Verdichtung und Betonung des Funktionserhalts und -ausbaus bestehender Zentren. (vgl. Seite 108)

Nutzungsmischung

Die qualitative und punktuelle Verdichtung von Zentren und die Entwicklung einer hochgradigen **Nutzungsmischung** stellt für die IBA das Fundament für zukünftige Wandel der Wohn- und Arbeitswelten dar. Die Reduktion des MIV wird als ein Effekt der **Nutzungsmischung** angenommen und auf diese Weise eine Kausalität zwischen Erreichbarkeit von Nahversorgung und der Wahl des Verkehrsmittels hergestellt. Gleichzeitig wird angenommen, dass die entwickelten Bauten im Laufe ihrer Lebensspanne generell mit einem massiven Wandel der

Mobilitätskultur konfrontiert werden. Dadurch positioniert sich die IBA'27 sowohl als Medium einer lokalen **Transformation**, aber auch als Ideenschmiede für diesen Wandel ermöglichende städtebauliche Lösungen. (vgl. Seite 100)

Eines der identifizierten Themen der Projekte des IBA-Netzwerkes ist die „**Produktive Stadt**“ (IBA'27 2020g), welche inhaltlich Synonym für IBA'27-Projekte und -Quartier mit einem hohen Grad an **Nutzungsmischung** verwandt wird. Fabriken und kleinteilige Landwirtschaftsflächen sollen in die Quartiere integriert werden, wodurch beispielsweise die Nutzung von Abwärme unterstützt wird. Die bauliche Verdichtung an Verkehrsknoten und die Erhöhung von deren Funktionsspektrum durch Orte der Arbeit, Freizeit und Mobilität stellt eine mögliche Infrastruktur für die Reduktion der Wegstrecken dar. (vgl. Seite 108)

Polyzentralität

Die Region Stuttgart definiert sich als bereits polyzentral strukturiert (vgl. Seite 73). Die IBA'27 strebt eine Stärkung und Neuentwicklung von im Naturverbund eingebetteten Zentren an. Hohe **Dichte** und **Nutzungsmischung** an diesen Orten unterstützen Annahme und Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten und stellt den streckenintensiven Verkehren der Region die Option nahgelegener Destinationen gegenüber (vgl. Seite 41).

Die Projektlandschaft der IBA'27 weist einen Fokus auf Verkehrsknoten auf. Deren Ausbau soll unter anderem in Form von Infrastruktur für dezentrale Arbeitsorganisation geschehen. Dadurch entsteht unter Voraussetzung eines entsprechenden Wandels der Arbeitskultur das Potential, zusätzlich Arbeitsverkehre zu vermeiden.

Regierungsfunktion

Die drei Indikatoren **städttebauliche Dichte**, **Nutzungsmischung** und **Polyzentralität** werden durch die städtebauliche Programmatik der IBA'27 repräsentiert. Ebenso erkennbar ist eine Fokussierung auf

städtebauliche und direkt wie indirekt infrastrukturelle Aspekte. Diese sind im Kontext einer **klimaökologischen Transformation** als notwendig, aber nicht als hinreichend zu beurteilen. Gerade in der Ausbildung dieses Fundaments zeigen die Ausführungen zur IBA'27 jedoch ein hohes Bewusstsein für **klimaökologische** Aspekte des Städtebaus (vgl. Schiller S. 185f.). Zu kritisieren ist jedoch, dass sich in den Publikationen der IBA'27 die Annahme widerspiegelt, **Dichte, Nutzungsmischung und Polyzentralität** würden kausal eine Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bewirken: Die drei Parameter stellen eine Bedingung für **klimaökologische** Mobilität dar, können jedoch nicht als deren Auslöser gelten (vgl. Seite 50). Die Programmatik der IBA'27 weist auf die Entwicklung von Infrastrukturlösungen hin, die einen individuellen Wandel zwar tragen können, diesen aber nicht direkt befördern. Adressaten der IBA'27 sind dementsprechend viel mehr politische Handlungsebenen, die ihre Ergebnisse in entsprechende Politiken einflechten können. Die Ergebnisse des zwar breiten Diskurses zur IBA'27 wird, um Wirksamkeit zu erlangen, schlussendlich demokratischen und bürokratischen Strukturen übergeben.

10.2 IBA'27: Mehr Klimaschutz in der Region?

Analyseparameter Wirkung

Ob und inwiefern es einen direkten oder indirekten Impuls durch die IBA'27 in die Region geben kann, ist die Frage, die sich mehr an das Format und die Struktur der IBA'27 richtet als an ihre Inhalte. Nichtsdestotrotz baut deren Beantwortung unter einer **klimaökologischen** Perspektive auf den Befund auf, dass die Siedlungsentwicklung, wie sie in der Programmatik der IBA'27 vorgesehen wird, grundsätzlich in Einklang zu den Kriterien **klimaökologischen** Städtebaus steht (s.o.). Der Fokus liegt

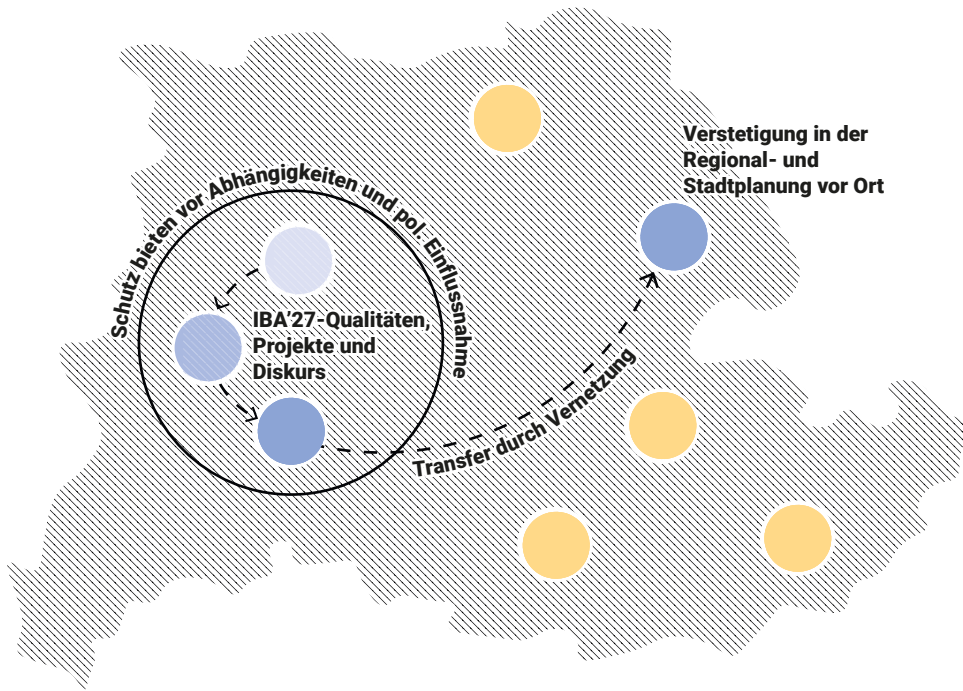


Abb. 27: Wirkmechanismen des IBA-Formats
 Abstrahierte Darstellung der Prinzipien Experiment,
 Unabhängigkeit, Transfer und Verstetigung.

der Forschungsfrage entsprechend auf der Wirkung auf die regionalen Planungsebenen durch Regierungsfunktionen der IBA (vgl. Abb. 128). Daraus ergeben sich folgende Untersuchungsparameter:

1. **Unabhängigkeit** (vgl. Seite 64)
2. **Agenda-Setting** (vgl. Seite 68)
3. **Verstetigung** (vgl. Seite 68)
4. **Einbettung** (vgl. Seite 55)

Den dargelegten Parametern zu eigen ist, dass sie, wenn dann erst in der Zukunft beobachtbar sind. Die Voraussetzungen für ihre Erfüllung sind jedoch bereits existent oder werden aktuell realisiert. Dadurch ermöglicht eine Auseinandersetzung mit der Sachlage vor Ort die Abwägung der Potentiale für einen klimaökologischen Impuls in der Stadtentwicklung in der Region durch die IBA'27.

Unabhängigkeit

Die potentiellen IBA'27 Projekte werden vor allem durch Vertreter*innen kommunaler Verwaltungen und Hochschulen eingereicht (IBA'27 2020e: 27), welche Stakeholder*innen, Profiteur*innen und zum Teil Träger*innen der IBA'27 sind und somit zusätzlichen Einfluss ausüben können (vgl. Seite 87). Eine Sonderstellung hat die Stadt Stuttgart, die sowohl direktes Mitglied im Aufsichtsrat der IBA'27 GmbH als auch Projektträgerin ist. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit für die Garantie von Schutzräumen in zweierlei Hinsicht. Einerseits die Befreiung der Projekte von realpolitischen Legitimationszwängen und andererseits die Garantie der Unabhängigkeit der IBA'27 vom Legitimationszwang und strategischen Kalkül der sie tragenden Institutionen (vgl. Seite 57). Auch weil die Themen des IBA-Formats aus der Region erhoben werden sollen und die IBA'27 induktiv aufgebaut ist, ist eine beständige Abwägung der Interessenslage erforderlich – insbesondere angesichts

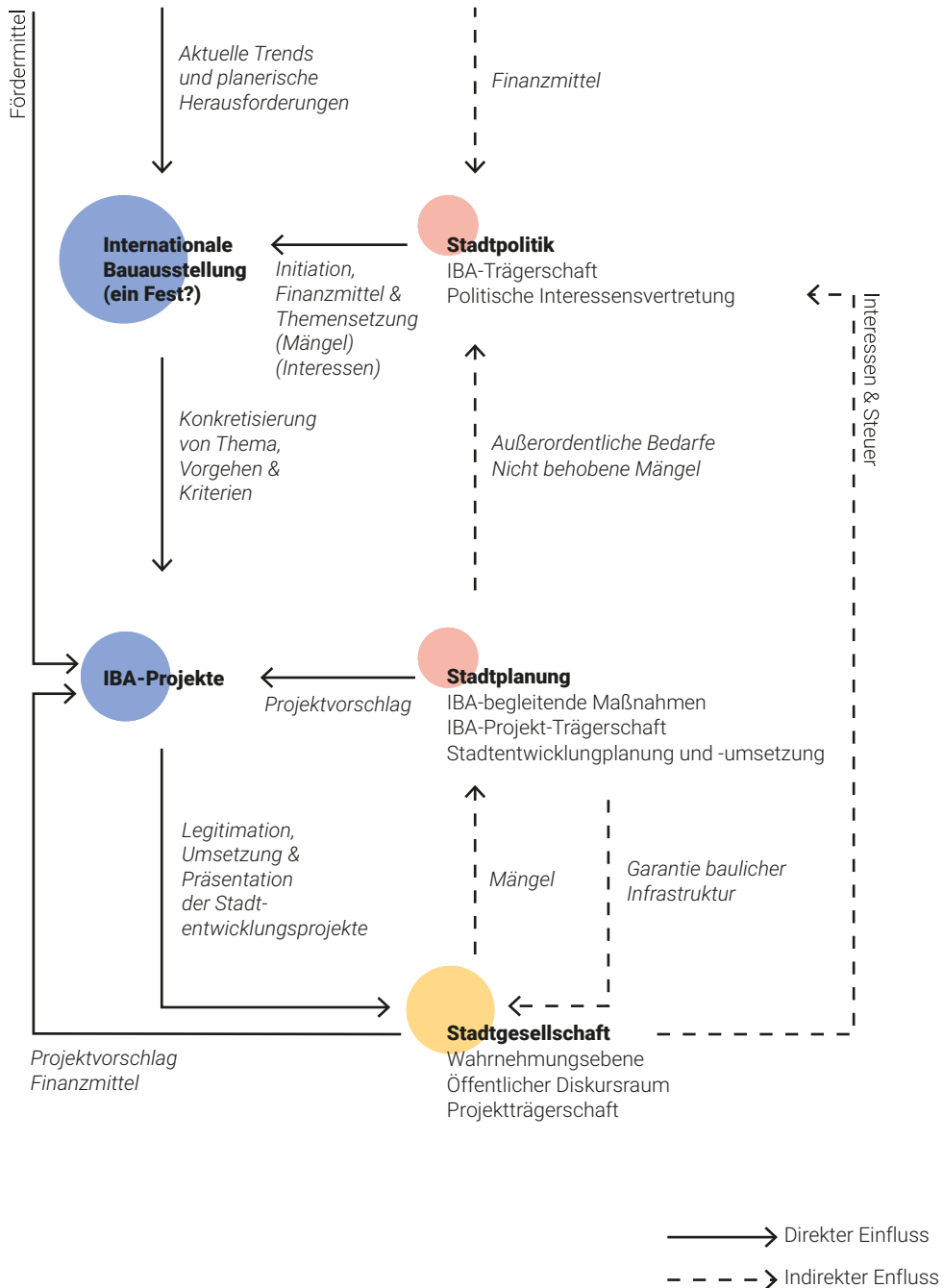


Abb. 28: **Einflussfaktoren auf die IBA'27**

Skizze der Einwirkung auf die IBA'27 durch lokale Interaktions- und Stadtentwicklungsprozesse.

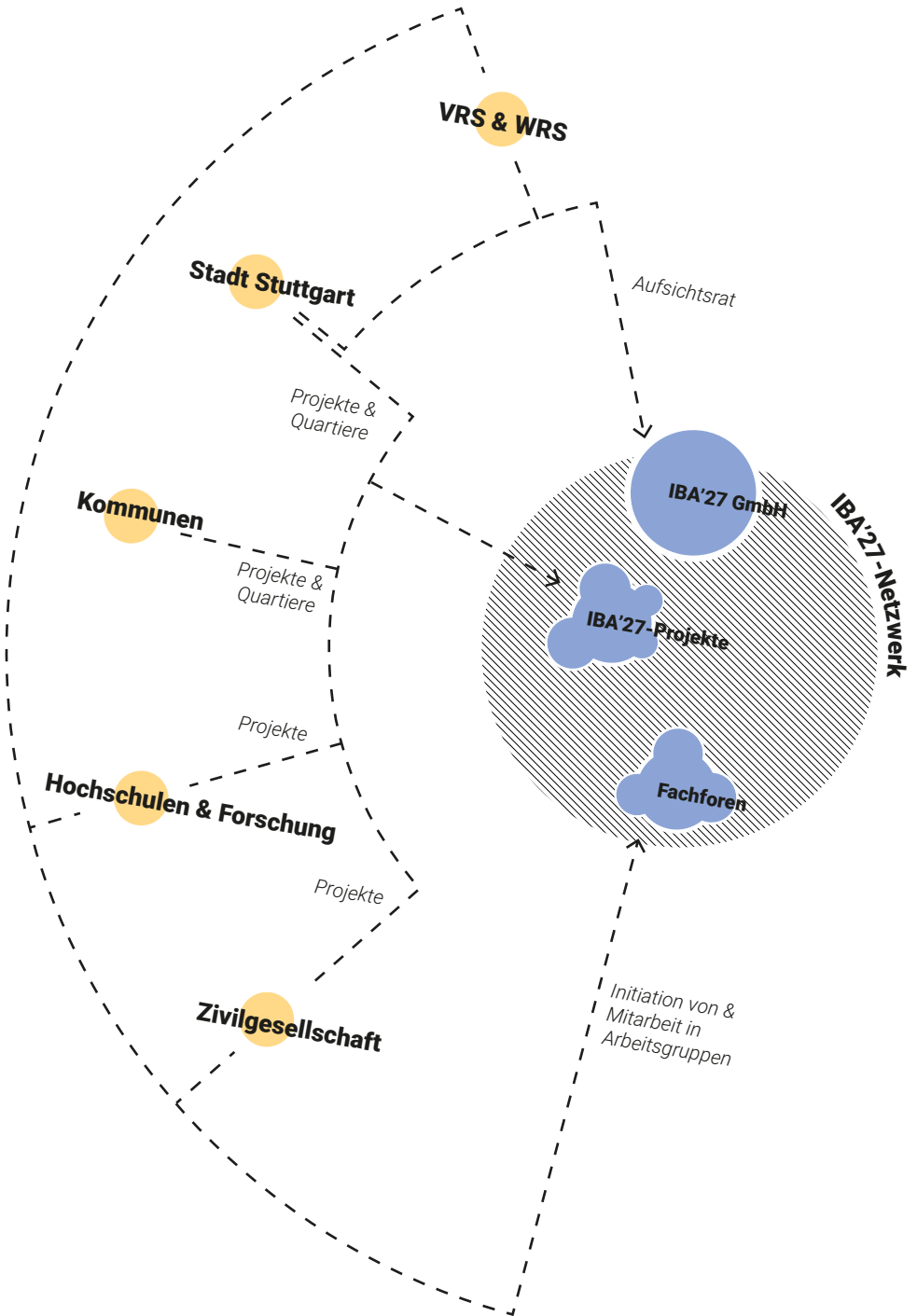


Abb. 29: **Prägung der Projektlandschaft der IBA'27**
 Skizze der IBA'27-bezogenen, formalisierten Einwirkungsmechanismen.

einer sich abzeichnenden engen Vernetzung der WRS, des VRS und der Stuttgarter Kommunalpolitik mit der lokalen Industrie (vgl. Kleemann S. 176f.).

Die Darstellung der Genese der IBA'27 seit der ersten Idee im Jahr 2013 zeigt zuerst einen wirtschaftsnah orientierten Sammlungsprozess zur Themenfindung ab, dann einen Formalisierungsprozess durch die Gründung der IBA'27 GmbH und darin sowohl eine Abnabelung der IBA'27 von der ursprünglichen Initiative – als auch die Bürokratisierung der Einflussnahme durch die Anteilseigner*innen (vgl. Abb. 31 und S. 120). Parallel zu dieser Entwicklung werden zuerst eindeutig ambitionierte Ziele zur **klimaökologischen** Entwicklung der Region formuliert, später im Sinne der Mehrheitsfähigkeit geschliffen – aber in der neu entstandenen IBA'27 im Rahmen der zehn Thesen dann wieder aufgegriffen (vgl. Seite 120). Eine aktive Beeinflussung durch den Aufsichtsrat konnte in Bezug auf diese nicht aufgezeigt werden. Eine trotz dauernder Abstimmungsprozesse Unabhängigkeit im Handeln des Kuratoriums und der Intendanz kann an dieser Stelle also angenommen werden.

In Hinblick auf die Art eines möglichen Schutzraumes für die IBA'27-Projekte lässt sich vor allem vermuten, dass das IBA'27-Label vorrangig als Legitimationsgrund gegenüber der betroffenen Bevölkerung angeführt werden wird und in geringerem Maße gegenüber übergeordneten politischen Institutionen (vgl. Abb. 28)¹. Diese Anwendung ähnelt den Mechanismen einer Politik der großen Ereignisse und steht zugleich nahe der Argumentationslogik des Best Practice-Ansatzes, nach dem Projekte durch Exzellenz und Bedeutung für die zukünftige Stadtentwicklung legitimiert werden sollen (vgl. Seite 57). Insofern zeichnet die aktuelle Themenlandschaft, wie sie vonseiten der IBA'27 abgebildet wird (vgl. Seite 108), auch ein Relief aus bereits bestehenden und zuvor nicht gewagten Projekten. Deren Unabhängigkeit von den bestehenden **Pfadabhängigkeiten** und ihre Übereinstimmung mit den in gewissem

.....
¹ Die Funktion in nicht-kommunal initiierten Projekten konnte nicht im Speziellen untersucht werden (vgl. Seite 24).

Grad unabhängig getroffenen (s.o) und teilweise klimaökologischen (vgl. Seite 122) Zielen der IBA'27 muss aktuell bezweifelt werden, kann sich durch den weiteren Fortgang bis 2027 aber durchaus beweisen.

Agenda-Setting

Die IBA-Format bietet einen Diskursraum und bestenfalls Diskussionsimpuls. Die IBA'27 GmbH ist sich nach Aussage des Pressesprechers Tobias Schiller dessen gewahr und setzt bewusst auf Außenwirkung und ein Best-Practice-Moment. Auch die Eigendarstellung zur operativen Struktur und Agenda der IBA'27 ist nicht von formalen Prozessen, sondern öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten geprägt (vgl. Abb. 22). Das Fundament bilden dezentral und dialogisch aufgebaute Formate, allen voran die Arbeitsgruppen, die IBA'27-Schools und schließlich die jährlichen Zusammenkünfte und Berichterstattung in den IBA27-Plenen. Die repräsentativen IBA'27-Festivals spiegeln als Vorläufer des Präsentationsjahres die Kulmination der Entwicklungen und des Sendebewusstseins der IBA wider. Die Wirkung dieser Formate kann nicht vorab dokumentiert werden, die bisherigen Beobachtungen zeigen jedoch, dass die IBA'27 in der Region Stuttgart zumindest einen fortlaufenden Diskurs ausgelöst hat (vgl. Seite 103). Der dezentrale Aufbau der IBA'27-Projektlandschaft bedingt zudem eine Materialisierung der IBA'27 im direkten Umfeld möglicher Diskutant*innen. Dadurch erfährt die IBA'27 eine großräumige Sichtbarkeit und kann damit rechnen, dass die thematisierten Herausforderungen in der Breite der Gesellschaft diskutiert werden, insbesondere von Akteur*innen der regionalen Stadtplanungsinstitutionen.

Die Offenheit des Diskurses muss jedoch angezweifelt werden. Bisher zeigt sich trotz aller Bemühungen ein Bild von zwischen Zivilgesellschaft, Politik und Wissenschaft getrennten Diskussionskreisen (vgl. Kleemann S. 176f.; Lauer S. 180f.; vgl. Seite 103). Dieser Umstand ist innerhalb der IBA'27 selbst nur schwer zu beobachten und deswegen vor allem auf kooperativer Ebene kritisierbar, befinden sich deren Strukturen doch nach wie vor im Aufbau. Allerdings muss angemerkt werden, dass bisher

unklar ist, ob die einzelnen AGs abseits der eigens eröffneten Meta-Diskussion Kommentare zur IBA'27 selbst oder zu einzelnen Projekten abseits von einer gewünschten Zusammenarbeit einbringen können.

Verstetigung

Die Verstetigung von als lohnenswert bewiesenen Prinzipien in der Stadtentwicklungsplanung ist der kritische Moment, in dem sich der Erfolg oder das Scheitern jedweder Aufmerksamkeitsstrategien und Diskussionsformate zeigt. Essenziell ist die Lernfähigkeit der adressierten Institutionen (vgl. Seite 60). Wenn das Ziel des Agenda-Settings ist, eine Diskussion auszulösen, dann bedeutet Verstetigung Taten folgen zu lassen. Die Breitenwirksamkeit wird in diesem Fall durch die Zeitdimension bewirkt, indem es nicht bei einem einmaligen Best-Practice-Projekt bleibt, sondern sich dessen Grundsätze und Vorgehensweisen in darauf folgenden Vorhaben wiederholen.

Inwiefern die jeweiligen Stadtplanungsämter auf die Ergebnisse der IBA'27 reagieren werden, ist nicht abzusehen, eine geringe Wirkung ist jedoch zu befürchten. Durch die induktive Vorgehensweise der IBA'27 werden vor Ort im wesentlichen Projekte realisiert, die bis auf einige Modifikationen bereits als Planung Bestand hatten (vgl. Seite 107). Im Umkehrschluss bedeutet das, dass die lokale Exekutive ohne weitere Anstrengungen kaum Berührungspunkte zu Inhalten hat, die nicht ohnehin aus ihr selbst heraus entwickelt wurden. Durch die IBA'27-Projekte selbst verstetigen sich nach dieser Logik also hauptsächlich nur vor Ort bereits gedachte und bekannte Trends – nicht aber neue Ideen (vgl. Seite 68). Dadurch wird ein klimaökologischer Impuls von außen auf diesem Wege unwahrscheinlich.

Außerhalb der Institution IBA'27 zeigen sich kaum wandlungsfähige Strukturen. Die geschilderte Lage zeigt vielmehr, dass auch im „Ausnahmestand auf Zeit“ (IBA Expertenrat des BMI 2017: 7) die bürokratischen Grenzen innerhalb der Kommunalverwaltungen aufrecht erhalten werden und ein interdisziplinärer Austausch zwischen

Stadtentwicklungsplanung und Klimaschutzmanagement sowohl hinsichtlich der IBA'27-Projekte als auch zu den gewonnen Erkenntnissen nahezu unmöglich ist (vgl. Lauer S. 180f.).

Um in den Gemeinden eine Wirkung zu erzielen, braucht es mehr als das selbst entwickelte Projekt. Als mögliche Treiber*innen bleiben Akteur*innen, die sich den IBA'27-Diskurs zumindest in Teilen inhaltlich aneignen und auf die eigene Umgebung projizieren können und deren Erkenntnisse in Entscheidungen einfließen (vgl. Seite 60). Beispielhaft hierfür ist die Mitarbeit von Personen auf lokalen und regionalen Planungsinstitutionen in den Arbeitsgruppen der IBA'27. Die IBA'27-Festivals hingegen bieten das Potential, die Ergebnisse der IBA'27 an eine Breite an Personen zu kommunizieren. Die Lernfähigkeit der Institutionen muss schlussendlich auf dem Lernen ihrer Mitglieder aufbauen. Die Einbindung dieser Schlüsselpersonen stellt also einen wesentlichen Teil dessen dar, was die IBA'27 als Ganzes in den einzelnen Orten der Region bewirken kann was eine möglichst intensive Einbindung derselben, beziehungsweise Werbung um deren Aufmerksamkeit, plausibel macht (s.o.: Agenda-Setting).

Einbettung

Als ein Ergebnis des erfolgreichen Agenda-Settings durch die IBA'27 können nicht nur direkte Einwirkungen auf die betroffenen Gemeinden und Verwaltungen eintreten. Wurden die Breite der Bevölkerung zuvor (vgl. Seite 122) nicht als Adressat*innen eines Transformationsimpulses dargestellt, so rückt diese Gruppe in der Betrachtung der indirekten Wirkungen wieder in den Vordergrund. Der Parameter ‚Einbettung‘ beschreibt durch die IBA'27 ausgelöste oder unterstützte Regelungen und Strategien, die sowohl vonseiten übergeordneter Planungs- und Regierungsebenen auf die Region und die Gemeinden, aber, dann auch vonseiten der Kommunalpolitik, auf die vor Ort handelnden Individuen Einfluss haben.

Denkbar ist der Rückbezug der Planungsebenen auf die Ergebnisse des IBA'27-Prozesses in der Auflage nachfolgender Entwicklungskonzepte

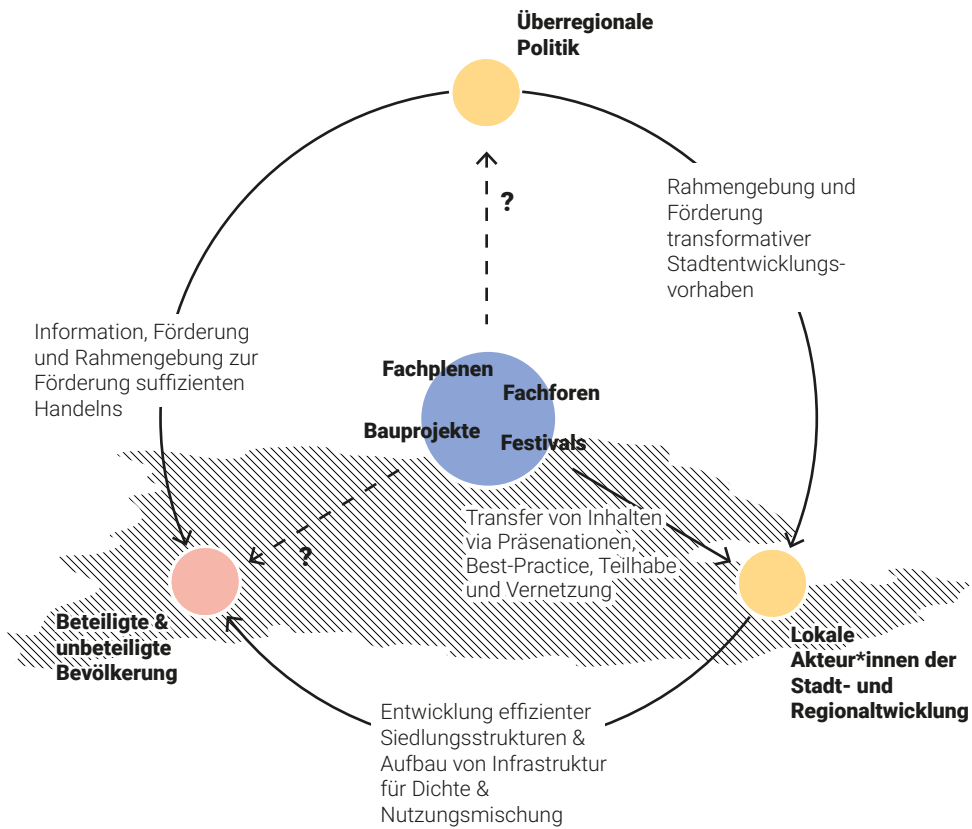


Abb. 30: **Adressaten und ihre Funktionen** – Skizze zu Potenzen und Funktion zur Beeinflussung der Akteure einer Transformation in Verbindung mit siedlungsstrukturellen und städtebaulichen Veränderungen.

und Stadtentwicklungsprojekte. In diesem Fall ist eine Verwendung der IBA'27 Projekte als **Best-Practice-Beispiele** und Legitimationsinstrument wahrscheinlich (vgl. Seite 68).

Hinzu kommt die Einbindung der neu geschaffenen Orte in die bestehende Infrastruktur sowie die Unterstützung durch Raumordnungsmaßnahmen, die die propagierten städtebaulichen Qualitäten ermöglichen und fördern. Dazu gehören beispielsweise die zielgerichtete Umwidmungen von Flächen, verkehrsinfrastrukturelle Veränderungen und die Förderung von Ansiedlungen von Angeboten in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten. Dadurch, dass die Projekte zu einem großen Teil nicht neu geschaffen und zudem von staatlichen Planungsstellen mitgetragen werden, wird jedoch angenommen, dass die genannten Maßnahmen zumindest konzeptionell bereits durchdacht und zur Anwendung gebracht werden (vgl. Seite 108).

Eine weitergehende Maßnahme wäre die Übertragung der punktuell angewandten IBA'27-Qualitäten auf den gesamtstädtischen, beziehungsweise regionalen Kontext. Erforderlich wäre dafür eine Integration dieser Grundsätze in bestehende kommunale Bauleitplanung und die Entwicklung eines regionalen, auch siedlungsstrukturell konkretisierten Leitbildes. Dass dies umgesetzt wird und werden kann wurde in der vorliegenden Arbeit mehrfach herausgestellt (vgl. Seite 87), die Anzeichen für eine tatsächliche interkommunale Stadtentwicklungspolitik über das grundlegende Mandat des VRS und den Rahmen der IBA'27 hinaus sind jedoch gering (vgl. Seite 116).

Abseits des Impulses, den die IBA'27 auf die Stadtentwicklungspolitik in der Region ausübt und ausüben kann (s.o.), bleibt offen, inwiefern die regionale Bevölkerung durch die IBA'27 in ihrem alltäglichen Handeln beeinflusst wird. Durch die baulichen Veränderungen in der Region werden Alltagsroutinen verändert, Sekundär- und Tertiäreffekte werden durch die architektonische Perspektive der IBA'27 bisher jedoch nur am Rande betrachtet. Die Annahme eines Kausalzusammenhangs zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrs- beziehungsweise Heizverhalten

simuliert ein in sich funktionierendes, aber isoliertes Modell, das **Rebound-Effekte** und Wachstumsdynamiken über infrastrukturelle Herausforderungen hinaus jedoch vorerst ausblendet (vgl. Seite 49). Insofern ist es dem IBA'27-Diskurs bisher scheinbar nicht möglich, diese Effekte zu problematisieren. Es ist weder der intendierte Zweck des IBA'27-Prozesses, noch besteht die Bestrebung, diesen zu verändern. Die Herleitung und Formulierung einer Antwort auf diese Problematik liegt jedoch außerhalb der Möglichkeiten der vorliegenden Arbeit.

Die IBA'27 als Bauausstellung wird voraussichtlich **Best-Practice** und eine Plattform für Planungsdiskussionen zu Verfügung stellen, und das mit dem Ziel, Lösungsstrategien und Argumente für bestimmte architektonische, städtebauliche und planerische Probleme zu entwickeln (vgl. Seite 57). In dieser Logik finden sich die Grenzen des IBA-Formats, welches sich mit der infrastrukturellen Grundlage für einen gesellschaftlichen Wandel beschäftigt, aber nicht dessen Treiber sein kann. Abseits der Architektur und Raumplanung ist der staatliche Regierungs- und Verwaltungsapparat gefragt (vgl. Seite 55) (vgl. Abb. 30). Leitbildentwicklung, Regulierung und Fiskalpolitik, ebenso restriktiv wie fördernd werden sowohl auf EU-Ebene, als auch national, auf Landesebene oder in den Kommunen gestaltet und funktionieren bestenfalls in enger Verzahnung mit einer räumlichen **Transformation**.

HANDLUNGSFELDER FÜR DIE IBA'27

Die Absicht der vorliegenden Arbeit war und ist eine kritische Auseinandersetzung mit der potentiellen klimaökologischen Impulswirkung der IBA'27 in die Region. Neben einer weitführenden Untersuchung der berührten Themenkomplexe und Gegenstände ist das Ziel der Arbeit, eine Grundlage für nachfolgende klimaökologische Handlungen zu formulieren. Dafür werden in der vorliegenden Arbeit einzelne Punkte hervorgehoben, in Kontext zum Stand der Forschung gesetzt und kritisch weitergedacht. Die daraus abgeleiteten, folgenden Empfehlungen stellen eine exemplarische, zusammenfassende und priorisierte Auswahl der möglichen Impulse an die IBA'27 dar.

- Im Verlauf der Untersuchung, insbesondere in den geführten Interviews, wurde eine bemerkenswerte Nähe der IBA'27 zu ihrem politischen und wirtschaftlichen Umfeld, sowie die Bedeutung bestehender Stadtentwicklungsvorhaben für die Themensetzung der dargestellt. Im Bewusstsein der vorliegenden Machtverhältnisse liegt die Grundlage für eine besondere Fokussierung auf die Verhandlung der Gestalt der IBA'27-Projekte und deren Bedeutung für die gesamte IBA'27. Dementsprechend wird empfohlen, besondere Aufmerksam-

keit auf die präzise Aushandlung der Kooperationsabkommen in Bezug auf Projekte zu verwenden und Strukturen aufzubauen, die die sachgemäße Ausführung überprüfen und durchsetzen.

- Die regionale Gemengelage in der Kommunalpolitik, insbesondere die gängige Trennung von Stadtentwicklung und Klimamanagement sowie die Nähe zu Positionen der lokalen Industrie macht Anstrengungen zugunsten einer Gleichbehandlung der Themen Wirtschaft und Umwelt notwendig. Dies betrifft einerseits die Klarstellung und Durchsetzung eines tiefgreifenden, präventiven Strukturwandels in der Region, andererseits die Stärkung ökologisch orientierter Belange und Interessensgruppen sowie die Öffnung für wachstumskritische Nachhaltigkeitskonzepte.
- Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass die Projektlandschaft IBA'27 insbesondere in Bezug auf **Klimaschutz** in hohem Maße von den vorhandenen Potentialen in der Region abhängt. Sie muss sich in ihren inhaltlichen Ergebnissen aufgrund ihrer mitgegeben Organisationsstruktur auf diese Möglichkeiten beschränken. Um ausgleichend tätig zu werden, sollte eine Emanzipation des Metadiskurses von diesen lokalen Determinanten im Auge behalten werden.
- Die Auseinandersetzung mit den Wirkmechanismen des IBA- und **Best-Practice**-Formats führen auf die Identifikation von Verstetigung und Umsetzung der jeweils transportierten Erkenntnisse als kritischen Punkt des gesamten Prozesses zu. Essenziell ist hierfür die Lernfähigkeit in den adressierten, beziehungsweise empfangenden Institutionen. Der gelungene Transfer des multiperspektivischen und zukunftsorientierten Ansatzes der IBA'27, sowie deren inhaltliche Erkenntnisse erfordert eine Unterstützung der förderlichen Kommunikationsprozesse. Zweckdienlich sind die strategische Einbeziehung von Personen aus Planungsinstitutionen und der transferorientierte Austausch mit der Kommunalpolitik und -verwaltung, sowie die Ausrichtung der IBA'27-Festivals auf die Erzeugung eines breiten Diskurses und eines Wandels der öffentlichen Wahrnehmung.

- Die ursprüngliche Idee, die interkommunalen Beziehungen im Raum Stuttgart durch eine regionale IBA zu verbessern und zu verstetigen, verliert als dezidiertes Projekt im Fortgang des IBA'27-Prozesses zunehmend an Bedeutung, lebt jedoch insbesondere in der IBA'27 als Organisation fort. Die Fixierung regionaler Kommunikations- und Austauschformate sowie die Entwicklung und das Beibehalten eines kooperativen Raumentwicklungsverständnisses stellen jedoch ein für die regionale Wirkung der Ergebnisse der IBA'27 bedeutsamen Aspekt dar. Dementsprechend wird die Wiederaufnahme und Konkretisierung eines solchen Vorhabens über die Entwicklung eines inter- oder suprakommunalen Leitbildes hinaus empfohlen.

Die Desiderate der Arbeit weisen auf drei zentrale Ergebnisse hin. Die städtebauliche Programmatik der IBA'27 erfüllt mit **Dichte, Nutzungsmischung** und **Polyzentralität** die grundlegenden Voraussetzungen für eine **klimaökologische** Stadtentwicklung. Aber bauliche Maßnahmen sind zwar notwendig, jedoch nicht hinreichend für nachhaltigen **Klimaschutz** in der Stadt. Die IBA'27 bietet in ihrem Aufbau allerdings ein Repertoire an Regierungsfunktionen, die auch für eine Implementierung von **Klimaschutz** in die lokale Raumplanung eingesetzt werden können. Diese Ergebnisse zeigen auf, dass die IBA'27 bereits in Teilen im Sinne einer **klimaökologischen** Stadtentwicklung agiert und wo die internen und kooperationsbasierten Handlungsfelder für einen dauerhaften Impuls in die Region Stuttgart liegen. Inwiefern diese vertieft werden, wird sich in den Auswirkungen über das Jahr 2027 zeigen.

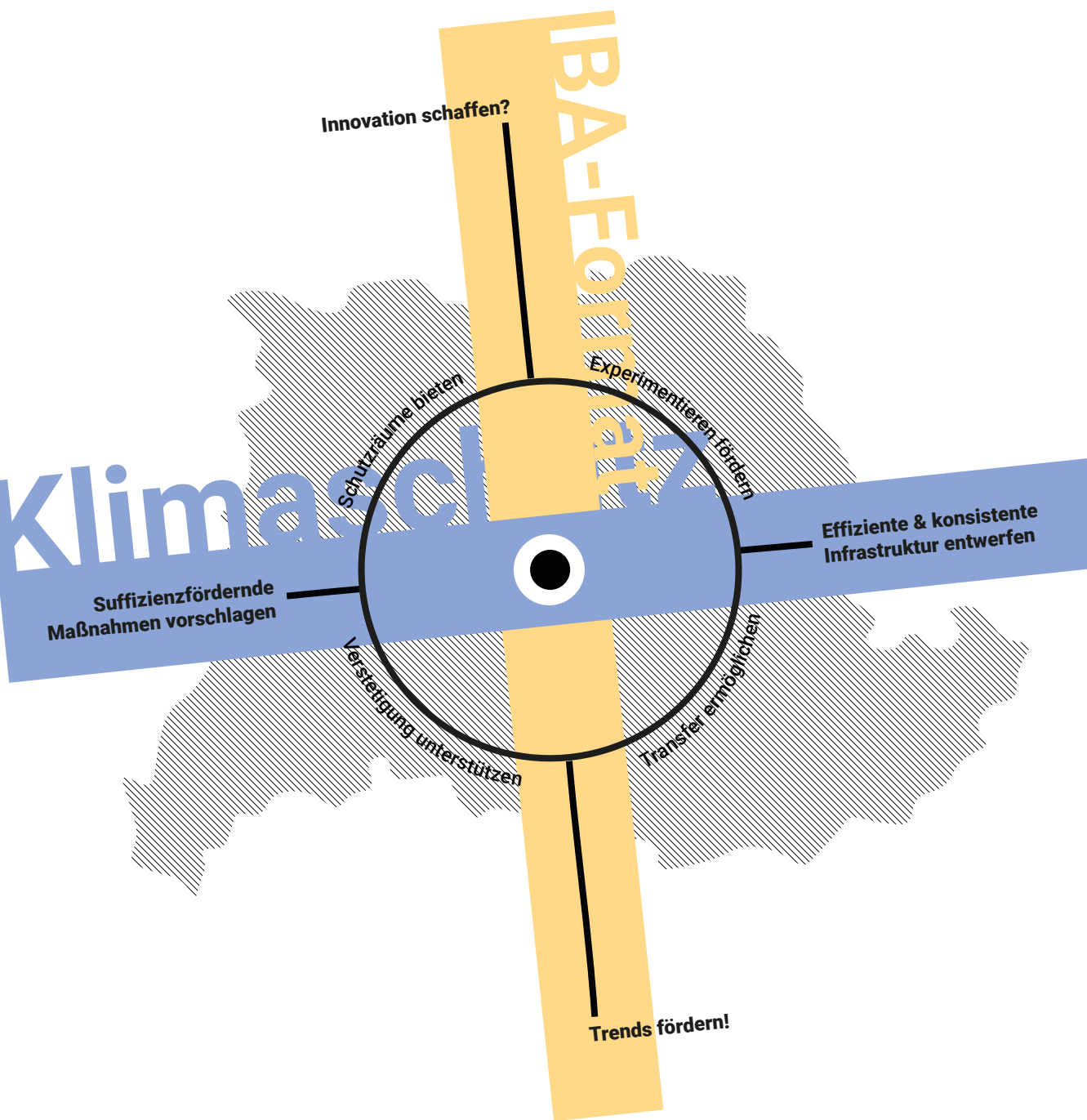


Abb. 32: Collage

Verbindung von Rahmenbedingungen, Wirkmechanismus und Inhalt für ein transformatives Moments durch ein Format von der Art der IBAs.

12

IBA'27:

EIN KLIMA-ÖKOLOGISCHER IMPULS FÜR DIE REGION?

Die der Arbeit zugrunde liegende Forschungsfrage lautet: **Inwiefern bietet die IBA'27 durch ihr Format und ihre städtebaulichen Ziele das Impulspotential für eine klimafreundliche Stadtentwicklung in der Region Stuttgart?** Zur Darlegung des Sachverhalts wurden auf den vorangegangenen Seiten sowohl die theoretisch als auch empirisch fundierten Erkenntnisse diskutiert und in Kontext zueinander gebracht. Die folgende Überprüfung der Leitfragen und Hypothesen dient der Erörterung der Thematik in Sinne des Erkenntnisinteresses. Die Ergebnisse der Untersuchung werden schließlich in der Antwort auf die Forschungsfrage konzentriert wiedergegeben.

12.1 Beantwortung der Leitfragen

Leitfrage 1

Inwiefern haben städtebauliche Veränderungen durch die IBA'27-Projekte grundsätzlich eine Auswirkung auf die regionalen Treibhausgasemissionen?

Hypothese 1: Die Erhöhung von städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung ermöglicht die Reduktion lokaler Treibhausgasemissionen. Eine signifikante Wirkung erfordert jedoch suffiziente Handlungsweisen. Je umfassender diese durch die IBA'27 gefördert werden, desto größer die Wirkung effizienter Infrastruktur.

Antwort 1: Dichte und Nutzungsmischung haben das Potential, lokale Emissionen zu vermindern. Als unterstützender Faktor kommt die Polyzentralität der Region Stuttgart hinzu. Eine Maximierung des Effekts erfordert eine Verstetigung dieser Qualitäten in der regionalen Raumentwicklung und eine Veränderung in den individuellen Handlungsweisen. Es zeigen sich insbesondere im Verkehrsbereich Rebound-Effekte und Verlagerungsprozesse von lokalen zu überregionalen Reisen. Der IBA'27 werden nur geringe Chancen der Einflussnahme auf die Determinanten diesen Wandels zugesprochen. Vielmehr verschiebt sich das Handlungsfeld für einen global wirksamen Klimaschutz im Verkehr von der siedlungsstrukturellen Ebene in die überkommunale politische Dimension.

Die in der Hypothese 1 formulierte Annahme, je umfassender die Förderung suffizienter Handlungsweisen durch die IBA'27 – desto größer sei die Einsparungen der Treibhausgasemissionen, wird nicht widerlegt. Die Befunde stützen die Aussage, der Wirkungsgrad möglicher Bemühungen wird jedoch als gering eingeschätzt. Dichte, nutzungsgemischte und polyzentrale Siedlungsstrukturen bilden jedoch das städtebauliche Fundament eines potentiell klimaökologischen Wandels und sind damit notwendige Infrastruktur und integraler Bestandteil der Transformation.

Leitfrage 2

Inwiefern erfüllt die Struktur des IBA'27-Prozesses die Voraussetzungen für eine klimaökologische Impulswirkung auf die regionale Stadtentwicklung?

Hypothese 2: Internationale Bauausstellungen sind ein Instrument, Projekte zu legitimieren und durchzusetzen. Je enger die Vernetzung der IBA'27 mit den Akteur*innen vor Ort, desto größer die dauerhafte Wirkung in der regionalen Stadtentwicklung.

Antwort 2: Das IBA-Format ist einerseits Innovations-, aber auch Legitimationsinstrument und dient der Produktion von **Best-Practice**-Argumenten. Dadurch werden tendenziell bestehende Trends, wenn auch vielleicht zum ersten Mal, in konkreten Vorhaben realisiert und im Diskurs verfestigt. Dieses Phänomen findet sich auch bei der IBA'27: Umgesetzt werden Projekte und Interessen, die zumindest in ihren Grundzügen und ihrer lokalen Spezifik bereits bestehen; gefiltert wird vorrangig nach den bereits bekannten Grundsätzen **Dichte, Mischung und Polyzentralität**. Die Bestätigung bekannter Grundsätze des **klimaökologischen Städtebaus** stellen kein Manko dar, steht die Stadtplanung doch vor einem Umsetzungs- und nicht einem Erkenntnisdefizit. Der Impulsmoment und damit die Stärke der IBA'27 geht von der Bündelung und Kommunikation dieser Qualitäten aus. Für eine Breitenwirksamkeit ist der laufende Metadiskurs und die unterschwellige Vermittlung der Inhalte unabdinglich. Allerdings begründen die regionale politische Gemengelage und die Erfahrungen aus der Gründung der IBA'27 GmbH die Sorge, dass die ambitionierteren Zielqualitäten in der Verarbeitung in der Verwaltung und den politischen Gremien auf einen Minimalkonsens geschliffen werden.

Die in der Hypothese 2 formulierten Annahmen können dementsprechend unter Vorbehalt bestätigt werden. Die für den IBA'27-Prozess entworfene Organisation bildet die grundlegenden Strukturen und Formate für einen, wenn nicht radikal innovativen, dann doch **klima-**

ökologischen Impuls ab. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit der Umsetzung erhöht. Inwiefern dies gelingen und geschehen wird, ist von den anstehenden politischen und bürokratischen Aushandlungsprozessen abhängig.

12.2 Beantwortung der Forschungsfrage

Forschungsfrage: Inwiefern bietet die IBA'27 durch ihr Format und ihre städtebaulichen Ziele das Impulspotential für eine klimafreundliche Stadtentwicklung in der Region Stuttgart?

Die IBA'27 verstetigt die in der Fachöffentlichkeit diskutierten Qualitäten klimaökologischer Stadtentwicklung in Form von Dichte, Nutzungsmischung und Polyzentralität als Diskurs zu einem regional geprägten Projektspektrum. Für das Format IBA ist diese Verfestigung hinsichtlich des geltenden Innovationsanspruchs nur bedingt wünschenswert, doch bleibt das Potential, durch Qualität und Vielfalt der Lösungen Exzellenz und Neuartigkeit zu beweisen. Diese wiederum tragen zur Sichtbarkeit und Wirkung der Ergebnisse bei.

Die IBA'27 GmbH erkennt ihr kommunikatives Potential und erprobt sowohl dialogische als auch sendungsorientierte Formate zur Vermittlung ihrer Inhalte. Eine angeregte Diskussion außerhalb des von der IBA'27 gesetzten Rahmens kann bereits heute verfolgt werden (vgl. Haas S. 171f.; Dilger S. 167f.). Sowohl wissenschaftliche als auch kommunale oder zivilgesellschaftliche Akteur*innen mit und ohne Bindung an die IBA'27 beobachten das Geschehen und beziehen Position. Zu Bedenken bleibt, dass vor allem wirtschaftliche Akteur*innen gehört werden, während Naturschutzverbände oder das kommunale Klimamanagement außen vor bleiben und diese dadurch die jeweiligen ökologischen Interessen und Perspektiven nicht vertreten können.

Ob die IBA'27 eine Wirkung auf überregionale oder nicht raumplanerische politische Ebenen erzielen kann, ist anzuzweifeln. Die

für den gesetzlichen Rahmen des **Klimaschutzes** entscheidenden Instanzen unterstehen dem Einfluss von supranationalen Klimaschutzabkommen sowie politischen Mehrheiten in der EU, dem Bundestag und den Landesparlamenten. Die IBA'27 bietet aller Voraussicht nach jedoch Argumente und Beispiele, wie die **klimaökologische Transformation** der Gesellschaft siedlungsstrukturell gestützt und gefördert werden kann. Es gilt, diese in die bestehenden Politiken und Vorhaben einzubinden. Zu befürchten ist jedoch, dass die Ergebnisse des IBA'27-Prozesses den ausgeprägten wirtschaftlichen Interessen in der Region zur Legitimation eines im Endeffekt ressourcenintensiven Struktur- und Imagewandels dienen.

Bisher liegt hinsichtlich einer klimaökologischen Stadt- und Regionalentwicklung kein Kenntnis-, sondern ein Umsetzungsmanko vor: **Best-Practice-Beispiele** sind keine Mangelware, ebenso wenig fehlt es an technischen Lösungen für emissionsarme Siedlungsstrukturen. Der Ausbau der bestehenden planerischen Lösungsansätze zur klimafreundlichen Stadtentwicklung und deren effektive Kommunikation an die lokalen Planungsinstanzen stellen die Handlungsfelder für einen dem entgegen wirkenden **klimaökologischen Impuls** in die regionale Planungspolitik dar. Es ist dann an den demokratischen Institutionen vor Ort, die gewonnenen städtebaulichen Handlungsoptionen aufzunehmen, in Klimaschutzpolitik einzubetten und dieses symbiotische Paket zu realisieren. Wenn es im Sinne der IBA'27 ist, eine **klimaökologische Transformation** zu befördern, gilt es, diesen politischen Prozess mit der in der Region gewonnen Bedeutung nach Kräften zu unterstützen.



Abb. 31: Blick auf Stuttgart.

13

OFFENE FRAGEN

UND

FORSCHUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Absicht der vorliegenden Arbeit war und ist eine kritische Auseinandersetzung mit der potentiellen klimaökologischen Impulswirkung der IBA'27 in die Siedlungsentwicklung der Region. Eines der formulierten Ziele ist die Eröffnung des wissenschaftlichen Diskurses zu dieser Thematik durch einen ersten wissenschaftlichen Beitrag. Folgend werden die Themenfelder dargestellt, die sich im Ergebnis dieser Arbeit als potentielle Themen folgender Untersuchungen herauskristallisiert haben.

1. Die zentralen Einschränkungen der vorliegenden Forschungsarbeit zur IBA'27 liegen in der Aktualität des Prozesses. Schlussfolgerung dessen muss sein, dass eine Überprüfung der Prozessergebnisse empfohlen wird. Es wird eine periodische Untersuchung des Sachstandes vorgeschlagen, die eine selbstbeobachtende Prozessevaluation und Nachsteuerung durch die IBA'27 GmbH ermöglicht. Ebenso vorgeschlagen wird eine abschließende Evaluation und Reflexion der Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung mit der Sachlage 2027 und darüber hinaus. Dabei in den Blick genommen werden sollten vor allem die Umsetzung und Gestalt der IBA'27-Projekte und -Quartiere sowie die Entwicklung der breitenwirksam kommunizierten Inhalte der IBA'27.
2. Eine weitere Limitierung der vorliegenden Forschungsarbeit ist die Begrenzung auf regionale Phänomene und Prozesse. Interregionale Waren- und Personenverkehre sind jedoch bedeutende Treiber der weltweiten Klimawandels und bedürfen einer eigenen Untersuchung – insbesondere in der Auseinandersetzung mit der **Produktiven Stadt**.
3. In die Breite gedacht bietet die ökologische Kritik des IBA-Format selbst noch weitere Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung des Instruments. Eine weiterführende transformationsorientierte Auseinandersetzung mit der IBA-Praxis als Forschungsthema ist deswegen naheliegend und wird als Untersuchungsgegenstand empfohlen.
4. Als kritischer Punkt hinsichtlich der Wirksamkeit der IBA'27 wurde schlussendlich das Lernverhalten der Agierenden in Stadtentwicklungspolitik und -verwaltung identifiziert. Die Regeln und Ausnahmen dieser Prozesse konnten jedoch nicht en Détail ausgeführt werden. Sie werden in einem bestehenden Forschungsfeld (vgl. Nagorny-Koring 2018) jedoch diskutiert, wodurch sich multiple Anknüpfungsmöglichkeiten ergeben. Eine Ausweitung des Diskurses sowie weiterführende Studien zum Lernverhalten von Regierungsinstitutionen im Kontext klimaökologischer Stadtentwicklung wird vorgeschlagen.

Danksagung

Eine Bachelorarbeit wird selbstständig und ohne fremde Hilfe angefertigt. Der Arbeitsprozess wird dennoch von vielen Menschen begleitet und unterstützt. Besonderer Dank gebührt Julia Gamberini für die umfangreiche fachliche Betreuung und lebendige Diskussion sowie Max Welch Guerra für seine antreibende Prozesskritik.

Annika Wismer, Franziska Waldschmitt, Anna Leidenfrost und David Hees möchte ich für die kritische und konstruktive Begleitung in den letzten Monaten danken. Ebenso viel Dank gebührt meiner geduldischen und unterstützenden Familie in der Ferne und Samuel Dieterle für eine scharfe Kameralinse vor Ort in Stuttgart.

Danken möchte ich an dieser Stelle auch jenen, die diese Arbeit als Ansprechpersonen und Interviewte möglich gemacht haben. Herzlicher Dank geht an Prof. Thomas Auer vom Zentrum für Nachhaltiges Bauen an der TU München, Ulrich Dilger vom Stadtentwicklungsamt Stadt Fellbach, Holger Haas von der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, Wallie Heinisch von METARAUM Architekten, Alice Kaiser vom Referat Städtebau und Umwelt der Landeshauptstadt Stuttgart, Hans-Peter Kleemann von der NABU Gruppe Stuttgart, Hannes Lauer vom IREUS, Hannah Pinell und Tobias Schiller von der IBA'27 GmbH sowie Nadja Reinhardt von der Universität Hohenheim.

14

ANHANG

UND GLOSSAR

14.1 Glossar

Best-Practice: Die Nachahmung identifizierter ‘Best Practice’ oder ‘Good Practice’ erfolgt über den Verzicht eigener Lösungen, die systematische Prüfung externer Beispiele und deren Übertragbarkeit (Nagorny-Koring 2018: 76). Dieses „Politiklernen“ (ebd.: 86) übersieht zumeist die Kontextabhängigkeit der Praktiken und deren Komplexität, wodurch sich Erfolge in der Stadtentwicklung nur bedingt reproduzieren lassen (ebd.: 79f.). Die Identifikation und ANwendung wird als „atheoretisch, deskriptiv und normativ“ (ebd.) kritisiert und als Ersticken der politischen Debatte wahrgenommen (ebd.: 81). Dennoch findet sich **Best-Practice** als weit verbreitetes Regierungsinstrument in der Stadtentwicklung wider und wird dadurch zum Gegenstand kritischer Analyse (ebd.: 82).

Dichte: (vgl. Städtebauliche Dichte)

Doppelte Innenentwicklung: Nutzungskonkurrenz und Flächendruck in verdichteten Quartieren erfordern einen sorgsam Umgang mit nicht kommerzialisierten Flächen. ‚Doppelte Innenentwicklung‘

beschreibt ein Vorgehen, dass sowohl die notwendige städtebauliche Kompaktheit, als auch die **Dichte** von Grünräumen und **Qualität** von Freiflächen in den Blick nimmt. Normatives Ziel ist die Balance zwischen den wirtschaftlichen, sozialen und ökosystemischen Anforderungen an die verfügbaren Räume. (vgl. Umweltbundesamt 2017: 16)

Effizienz: Wenn der „Ressourceninput oder der Emissionsoutput bei der Erzeugung desselben Nutzenbündels quantitativ verringert wird“ (Fischer/Grießhammer 2013: 10) bedeutet dies eine **Effizienzsteigerung**. **Effizienz** ist somit nicht als Zustand, sondern ein vergleichendes Verhältnis: Beim Erreichen eines höheren **Effizienzgrades** bleibt der angestrebte Nutzen oder Zustand identisch und der Herstellungsprozess wird in sich optimiert (vgl. ebd.).

Europäische Stadt: Die Diskurs zur ‚Europäischen Stadt‘ stellt ein weitaus größeres Themenfeld dar, als hier geschildert werden kann. Dieser bezieht sich auf die Historizität städtischer Räume, deren Dasein als „kulturelles Konstrukt, eine Form materialisierter Identität“ (Siebel 2010a: 43) und ist sowohl politisch, als auch Politikum: Die ‚Leipzig Charta‘ verbindet den Begriff mit einem konkreten Leitbild integrierter und gesamtstädtischer Entwicklung von Kommunen (BMUB 2007: 2f., 5f.). Die ‚Europäische Stadt‘ ist sowohl eine Perspektive der Stadtforschung als auch ein Leitbild der Stadtentwicklung (vgl. u.a. BMUB 2007; Roskamm 2011; Siebel 2010b).

Graue Energie: Als **Graue Energie** wird der Aufwand bezeichnet, der in die Herstellung eines Produkts investiert wurde. Sie stellt dadurch eine erhebliche Größe in Bilanzierungsverfahren dar, die die Treibhausgasemissionen einer Maßnahme anhand des Gesamtenergieaufwands messen. **Graue Energie** bedingt nahezu die Hälfte des Energieverbrauchs des Lebenszyklus von Gebäuden, wird jedoch nur selten in die Berechnungen mit einbezogen. (NABU 2020: 28)

Green Growth: Das ‚Green Growth‘ Konzept bildet die theoretische Basis wirtschafts- und technologiefokussierter Bestrebungen zur ‚Nachhaltigkeit‘ (Engel u. a. 2017: 26). Es bezieht sich im wesentlichen auf die Strategien ‚Effizienz‘ und ‚Konsistenz‘ und stützt sich auf technologische Innovation und Segmentförderung. Dadurch wird der Fokus beispielsweise auf den Arbeitsmarkt gelegt und systeminhärente Pfadabhängigkeit reproduziert, gesellschaftliche Konsummuster als Handlungsfeld (vgl. ‚Suffizienz‘) werden jedoch ausgeklammert (ebd.).

Innenentwicklung: Im Begriffsspektrum der Stadtentwicklung bezieht sich ‚Innenentwicklung‘ auf eine innerhalb und entlang der bestehenden Ausdehnung baulicher und infrastruktureller Anlagen. Normatives Ziel ist die Reduktion des Energieaufwands zur Entwicklung und Unterhaltung von Funktionen, beispielsweise Mobilität, Versorgung und Freizeitangeboten. Der Begriff befindet sich in naher Verwandtschaft zum baukulturellen und ökologischen Diskurs zu ‚Dichte‘. Ein dazu gängiger Grundsatz lautet ‚Innen- vor Außenentwicklung‘. (vgl. Difu 2018: 390; Henckel u. a. 2009: 235)

Klimaökologie: In seiner eigentlichen Bedeutung beschreibt der Begriff ‚Klimaökologie‘ die Untersuchung der Auswirkungen des Klimas auf die lokalen Gegebenheiten und wiederum dieser auf das Klima vor Ort (Spektrum der Wissenschaft Verlagsgesellschaft mbH 2020). In der vorliegenden Arbeit wird diese Definition in zwei Punkten abgewandelt: eine Aufhebung der lokalen Beschränkung in der Wirkungsanalyse (vgl. Ökologie). Ziel dessen ist die Einbeziehung von Bewertungsgrundlagen für Klimaschutz in das zuvor klimaadaptiv orientierte Forschungsfeld (vgl. Klimaadaptation).

Klimafolgenanpassung/Adaption: Handlungen, die die „Empfindlichkeit natürliche und menschlicher Systeme gegenüber tatsächlichen oder erwarteten Auswirkungen des Klimawandels [...] verringern“ (Umweltbundesamt 2020) werden unter dem Begriff der ‚Klimafolgenanpassung‘ zusammengefasst. Städtebauliche Handlungsfelder stellen beispielsweise

der Erhalt und die Installation von Biotopnetzwerken, resistenter und verschattender Stadtbegrünung, Hochwassermanagement und resilienter Infrastruktur dar (vgl. **Doppelte Innenentwicklung**).

Klimaschutz/Mitigation: Maßnahmen, die mit dem Ziel durchgeführt werden, die globale Erwärmung zu begrenzen. Darunter fallen insbesondere Vorhaben, die eine Reduktion der anthropogenen THG-Emissionen anstreben (vgl. **Nachhaltigkeit**). Die Definition per Zielorientierung macht eine Evaluation der Aktivitäten (vgl. **Monitoring**) zur Validierung ihrer Wirkung (vgl. **Rebound-Effekt**) und Legitimierung ihrer Bezeichnung als **Klimaschutz** theoretisch erforderlich.

Konsistenz: Wird ein qualitatives Element in dem Herstellungsprozess eines Nutzens oder Zustands so verändert, dass dieser verstärkt in das Ökosystem eingebettet werden kann, wird treffen die Voraussetzung für eine Bezeichnung als ‚konsistent‘ zu. **Konsistenz** beschreibt das Ersetzen von Materialien oder Praktiken aufgrund von neu verwandten Techniken bei Beibehaltung angestrebten Ergebnisses. (Fischer/Grießhammer 2013: 10 f.)

Mobilitätssuffizienz: Ähnlich dem Konzept der ‚Suffizienz‘ ist das Ziel der ‚Mobilitätssuffizienz‘ eine verhaltensbedingte Reduktion der schädlichen Auswirkungen einer Nutzung auf die Umwelt. In der Engführung auf die Verkehrsforschung werden drei Aspekte hervorgehoben: Wegstrecken kürzen, Wegeanzahl verringern und energiesparendes Verhalten im Verkehr. (Profijt 2018: 82)

Monitoring: Ein Verfahren, dass langfristig und regelmäßig bestimmte Kenndaten eines Prozesses erhebt, um eine empirische Grundlage zur dauerhaften Darstellung und Wirkung des fokussierten Vorgangs zu ermöglichen (Umweltbundesamt 2020). ‚Monitoring‘ stellt neben der Verfolgung des Prozesses eine mögliche Voraussetzung zeitnaher und beobachtungsbasierter Nachsteuerung dar.

Nachhaltigkeit: Natürliche Lebensgrundlagen schützen, soziale Bedürfnisse befriedigen und wirtschaftliche Grundlagen der Gesellschaft erhalten (Rink 2018: 238) – **Nachhaltigkeit** ist ein politisches Normativ, unter dem bestimmte Strategien von Produzieren und Nutzen subsummiert werden (vgl. **Effizienz**, **Konsistenz** und **Suffizienz**). Auch wenn zumeist eine Einführung auf deren **ökologischen** Aspekt stattfindet (vgl. ebd.: 241), ist das Konzept, „die Sicherung der menschlichen Existenz, die Erhaltung des gesellschaftlichen Produktivpotenzials und die Bewahrung der Entwicklungs- und Handlungsoptionen“ (ebd.: 243), anthropozentrisch ausgelegt. Als nahezu universal verwandter Begriff globaler und lokaler Politik wird **Nachhaltigkeit** „gleichzeitig als zentrales Leitbild des 21. Jahrhunderts gehandelt und als Leerformel abgetan“ (ebd.: 251).

Nutzungsmischung: Als Leitbild steht **Nutzungsmischung** entgegen funktionsgetrennter Strukturen und für eine Nähe von „Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bildung, Soziales, Freizeit und Kultur“ (Beckmann u. a. 2011: 68). Siedlungsstrukturelle Grundlage ist eine kritische Bevölkerungsdichte zum Unterhalt dieser Nutzungen (vgl. **Städtebauliche Dichte**). **Nutzungsmischung** gilt als notwendige Grundlage für qualitative **Dichte** und kurze Wege (ebd.) (vgl. **Stadt und Region der kurzen Wege**).

Ökologie: Nicht „die Wissenschaft von der Natur, sondern das Nachdenken [...] darüber, wie man an erträglichen Orten zusammenlegen kann“ (Dell 2013: 9) bildet in der vorliegenden Arbeit den Kern der Definition des Begriffes ‚**Ökologie**‘. Diese beinhaltet den Anspruch, menschliche Gewohnheiten mit dem Wissen um die herrschenden kulturellen und öko-systemischen Gegebenheiten zu reflektieren, zu kritisieren und dadurch eine wissenschaftliche Grundlage zur Ansätzen der ‚**Transformation**‘ zu erarbeiten.

Pfadabhängigkeit: beschreibt als Erklärungsansatz sowohl die hohe Relevanz von Einzelereignissen auf den Werdegang eines Prozesses,

als auch die zwangsläufige Verfolgung einer einmal eingeschlagenen Richtung. Dadurch werden einerseits kritische Momente des Prozesses als Wegscheiden dargestellt, andererseits die Abhängigkeit von bereits getätigten Entscheidungen und Strukturen hervorgehoben. **Pfadabhängigkeiten** erklären das Verharren in einer bestimmten Logik und nur bedingt effizienten Praxis. (Beyer 2015: 149f.)

Polyzentrale/Polyzentrische Region: Als Synonym einer dezentralen Konzentration auf Stadtregionaler Ebene stellt die polyzentrische Stadtregion sowohl einen deskriptiven Begriff als auch ein Leitbild der Raumentwicklung dar (Henckel u. a. 2009: 110). Normatives Ziel ist eine starke Vernetzung Innerhalb der Region, eine polyzentrische und punktuell spezialisierte Infrastruktur sowie die Etablierung interkommunaler Entscheidungs- und Kommunikationsebenen (Riegel/Braun 2012: 137). Verfolgt wird die Entwicklung einer funktionalen Vernetzung – und nicht Teilung – wodurch das das Leitbild nicht in Opposition zur ‚**Nutzungsmischung**‘ gerät (vgl. **Stadt und Region der kurzen Wege**).

Produktive Stadt: ist hochgradige **Nutzungsmischung** über die bisherigen Möglichkeiten der Raumordnung hinaus. So oder so ähnlich wird das Konzept vonseiten der IBA'27 GmbH zusammengefasst. Der Ansatz verfolgt ein Prinzip von Multifunktionalität und Vernetzung städtischer Räume und ihrer Nutzungen. Die **Produktive Stadt** konstituiert sich nicht allein durch kleinteilige Mischung, sondern die gleichberechtigte und nachbarschaftliche Koexistenz und Kooperation von Fabrikation, Landwirtschaft, Handel und Wohnen. (IBA'27 2020g)

Postwachstum: Als Reaktion auf die ausbleibende Wirkung bisheriger Nachhaltigkeitsstrategien (vgl. **Nachhaltigkeit und Green Growth**) entwickelt sich der Postwachstumsdiskurs in Form ökologisch motivierter und systemkritischer Opposition der Zivilgesellschaft (Gamberini 2020: 113). Das Konzept befasst sich intensiv mit ‚**Suffizienz**‘ und ‚**Subsistenz**‘ (Engel u. a. 2017: 27)

Push- und Pull-Maßnahmen: Das eine presst die Verhältnisse durch restriktive Regularien in eine gewünscht Form, das andere lädt zur Selbstformung ein. Jeweils sind sie in unterschiedlichen Bereichen wirksam: So ermutigen Pull-Maßnahmen zu Nutzung des ÖPNV, während Push-Maßnahmen den MIV effektiv einschränken (Difu 2018: 393)

Rebound-Effekt: Reduziert sich die Wirkung einer die ‚Effizienz‘ steigenden Maßnahme durch einen durch diese selbst induzierten Prozess, liegt ein Rebound-Effekt vor: Die Reduktion entspricht dem Maß des Rebound-Effekt. Die Gründe sind vielfältig, lassen sich jedoch unter „finanzieller“, „sozialpsychologischer“ und „regulatorisch induzierter Rebound“ (de Haan u. a. 2015: 37 f.)

Stadt und Region der kurzen Wege: „Dichte, Nutzungsvielfalt, Polyzentralität“ (Beckmann u. a. 2011: 64) bilden drei der grundlegenden Charakteristika der ‚Stadt und Region der kurzen Wege‘. Das Leitbild verfolgt außerdem eine Orientierung an schienengebundenem und interkommunalem ÖPNV sowie existierenden Zentrumsfunktionen in der Region (vgl. polyzentrale Region). Die normativen Ziele des Leitbildes umfassen die Reduktion des MIV und Flächenverbrauchs, die Förderung des ÖPNV, von integrierter und integrierender Stadtentwicklung und Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung. (ebd.) (vgl. Seite 41)

Städtebauliche Dichte: Der Diskurs um ‚Dichte‘ ist ein Kernelement der Stadt- und Raumforschung sowie der Leitbilder der Stadtplanung (vgl. Europäische Stadt, Innenentwicklung & Stadt und Region der kurzen Wege). Städtebauliche Dichte grenzt sich durch die Entwicklung quantifizierbarer Maßstäbe von Dichte im Sinne von Urbanität (vgl. dazu Dell 2014) ab, welche vielmehr anhand qualitativer, sozio-kultureller Indikatoren beschrieben wird (Henckel u. a. 2009: 444). Bauliche Dichte von wird in der Raumordnung relativ zur Fläche dargestellt und dient zumeist der Regulierung (Henckel u. a. 2009: 445). Bevölkerungsdichte hingegen bietet eine alternative Kennziffer, die nicht automatisch mit

der baulichen **Dichte** korreliert, aber in Beschreibungen, im Städtebau sowie der Stadtforschung und Verkehrsplanung Anwendung findet (vgl. u.a. Becker u. a. 2011: 7). (vgl. Seite 37)

Subsistenz: Stellt eine „Kombination aus externer und lokaler Produktion“ (Engel u.a. 2017: 27) deren Organisation auf „soziale[m] Lernen und bottom-up Initiativen“ (ebd.) aufbaut und kleinteiliges Engagement vorangetrieben wird.

Suffizienz: Als einer der sich ergänzenden „Wege zur **Nachhaltigkeit**“ (Fischer/Grießhammer 2013: 10) grenzt sich dieser gegenüber ‚Effizienz‘ und ‚Konsistenz‘ ab, indem die eine tatsächliche Änderung der Konsummuster beschrieben wird. Dieses ‚suffiziente Verhalten‘ setzt voraus, dass geholfen wird, „innerhalb der Tragfähigkeit der Erde zu bleiben, wobei sich Nutzenaspekte des Konsums ändern“ (ebd.) woraus wiederum Vorteile für die handelnde Person entstehen können. Normatives Ziel ist eine Umgestaltung der sozialen und wirtschaftlichen Systeme nach den **ökologischen** Grenzen – und eine gleichzeitige Erhöhung der Gerechtigkeit und Lebensqualität. (Engel u. a. 2017: 28) (vgl. Seite 30)

Transformation: Das Konzept gelenkten Wandels (vgl. **Nachhaltigkeit**) geht über ‚Green Growth‘ hinaus. Anhand dieser Charakteristika ergibt sich eine Nähe zum ‚Postwachstum‘. Das Transformationskonzept setzt den Fokus jedoch nicht auf spezifische Strategien, sondern veränderungsfördernde Handlungsoptionen und gesellschaftliche Wandlungsprozesse. Dadurch werden **Green Growth** und **Postwachstum** nicht als antagonistisch behandelt, sondern, ähnlich der vorherrschenden Praxis, in das Konzept integriert (Engel u. a. 2017: 28; zur Hybridisierung der Konzepte vgl. Gamberini 2020: 116). (vgl. Seite 30)

Umweltverbund: Die Gruppierung im **Umweltverbund** stellt die Alternativen zum MIV und anderen emissionsstarken, beziehungsweise ressourcenintensiven dar. Dazu zählen Fuß- und Radverkehr, sowie ÖPNV und Carsharing-Angebote oder Mitfahrangebote. (nvbw 2020)

14.2 Abkürzungsverzeichnis

BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMI	Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat.
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BReg	Die Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
IBA	Internationale Bauausstellung
IBA'27	Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland
nvbw	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
s.o.	siehe oben/ siehe vorherige Seite/ vorherigen Absatz
THG	Treibhausgasemissionen
VRS	Verband Region Stuttgart
WRS	Wirtschaftsförderung Region Stuttgart

14.3 Interviewverzeichnis

Auer, Thomas: Professor für Gebäudetechnologie und klimagerechtes Bauen an der TU München, Leitung der IBA'27-AG Klimaneutrale Transformation. Telefoninterview am 04.02.2020.

Dilger, Ulrich: Mitglied der Regionalversammlung Region Stuttgart für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Leitung Bereich Stadtentwicklung der Stadt Fellbach. Telefoninterview am 21.02.2020.

Haas, Holger: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, Mitinitiation und ehem. Geschäftsführung der IBA'27 GmbH. Telefoninterview am 03.02.2020.

Kleemann, Hans-Peter: Vorsitz NABU Stuttgart, Fachbeauftragter für Infrastrukturprojekte des NABU Baden-Württemberg. Telefoninterview am 11.02.2020.

Lauer, Hannes: Mitarbeit am Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung, ehem. Klimamanagement der Stadt Filderstadt. Telefoninterview am 14.02.2020.

Schiller, Tobias: Leitung des Bereichs Kommunikation der IBA'27 GmbH. Telefoninterview am 10.02.2020.

14.4 Ergebnisprotokolle

Der Aufnahme der Interviews und der Verwendung in der Forschungsarbeit wurde jeweils ausdrücklich stattgegeben.

Die in den Ergebnisprotokollen dargestellten Fragen entsprechen dem jeweils angewandten Interviewleitfaden.

Die in den Ergebnisprotokollen dargestellten Inhalte spiegeln die Äußerungen der Interviewten wider und fassen diese in Antwortenform zusammen.

1. Interview mit Thomas Auer am 04.02.2020

Fokus Orientierung

- Wie wird das Leitthema der IBA'27 beschrieben?

Die unterschiedlichen Richtungen der IBA'27 beziehen den **Klimaschutz** mit ein, er ist eines der zentralen Ziele. Andersrum wäre es auch nicht optimal, eine IBA monothematisch um **Klimaschutz** herum zu entwickeln.

Fokus Klimaschutz

- Wie steht die IBA'27 zum Thema **Klimaschutz** und wo werden wesentliche Triebfedern gesehen?

Das Interesse der IBA an klimaneutraler **Transformation** ist definitiv groß, wie stark das einfließen wird, wird sich noch zeigen.

- Inwiefern werden Siedlungsstrukturen als Teil der klimaneutralen **Transformation** gesehen?

Aktuell arbeitet die AG Klimaneutrale Transformation an der Entwicklung einer Bewertungsmatrix für Quartiere. Einfamilienhäuser beispielsweise sind aus Auers Sicht desaströs und deren Neubau müsse eingedämmt werden. Er tendiert für sich persönlich zu einem personenscharfen Modell wie der 2000-Watt-Gesellschaft. Dadurch rücken individuelle Emissionen in den Vordergrund und die Siedlungsstruktur wird dadurch interessant: **Dichte** und **Mischung** gelten als Stellschrauben für kurze Pendel- und Versorgungswege. Strategische Raumplanung sollte das zentrale Thema in der Region, gerade in einer Region wie Stuttgart, sein. Es muss zuerst die Mobilitätsinfrastruktur geschaffen werden bevor baulich verdichtet werden kann. Wichtig ist auch die Ermöglichung von effizienten Wärmenetzen. Die Stromwende ist von technischer Seite bereits durchgedacht und umsetzungsbereit, die ebenso bedeutsame Wärmewende ist um einiges komplexer. Die daran Arbeitenden Institutionen tun sich ungleich schwerer – doch gelten in dicht besiedelten Räumen die besten Potentiale (insbesondere für Wärmenetze), während in entdichteten Räumen Sanierungen vorrangig sein könnten.

- Die IBA'27 kommuniziert nach außen eine Orientierung an den Leitbildern von **Dichte**, **Nutzungsmischung**, Polyzentrismus und nachhaltiger Mobilität – wie bewertet das Gegenüber diese Punkte als Bestandteil der klimaneutralen **Transformation**?

Dichte und **Mischung** sind die Stellschrauben für kurze Pendel- und Versorgungswege und dadurch für Potentiale geringerer Klimagasemission.

- Inwiefern wird die Tätigkeiten der IBA im Gesamten als einer klimaneutralen **Transformation** zuträglich betrachtet?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Unterstützt die IBA'27 den Wandel hin zu suffizienteren Lebensstilen?

Aufgrund ihrer technischen Ausrichtung fällt es der AG schwer das Thema **Suffizienz** zu behandeln. Auer sieht dies eher im Entwicklungsprozess der konkreten Projekte. Die Kalkbreite in Zürich beispielsweise erprobte,

inwiefern quantitative individuelle Flächenverluste durch Gemeinschaftsflächen und gemeinschaftliche Außenanlagen kompensiert werden konnten.

Fokus Wirkung

- Inwiefern finden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Eingang in die IBA-Projekte?

Die AG möchte Parameter zur Einschätzung der IBA-Projekte zu Verfügung stellen. Sie greift dafür beispielsweise auf die Ergebnisse der IBA Hamburg zurück. Insbesondere Nahwärmenetze sind hier von Interesse. Es ist bis jetzt noch unklar, wie die Ergebnisse der AGs und der Projekte zusammengeführt werden.

- Unter welchen Voraussetzungen wird die Möglichkeit zur Anwendung der Ergebnisse der IBA'27 durch andere Quartiere, Städte, Gemeinden und Regionen, also für eine nachhaltige Breitenwirkung, gesehen?

Das Potential der IBA, nachhaltig etwas zu verändern wird als hoch eingeschätzt. Zum ersten Mal bekommen Bauschaffende (Handwerk, Bau-firmen) und Planende ein Sprachrohr in die politische Ebene hinein. Mit treffenden Beispielen untermauert, also mit guter Architektur unterfüttert, kann das zeigen, dass Dichte eine hohe Qualität haben kann.

Die IBA'27 bietet keine direkte finanzielle Förderung, sondern ein fachliches Netzwerk und die Auszeichnung als IBA'27-Projekte. Der Attraktivität dieser Angebote stehen die zu erfüllenden Standards entgegen. Die Projekte kommen also bereits aus den Kommunen und bestehende Vorhaben bieten eine hohe Planungssicherheit bis 2027, sodass diese die IBA'27 auch wesentlich prägen werden. Gleichzeitig obliegt der IBA'27 die Auswahl der Projekt und damit die Schwerpunktsetzung.

2. Interview mit Ulrich Dilger am 21.02.2020

Fokus Orientierung

- Wie ist die Position der Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegenüber den Schwerpunkten und der Arbeitsweise der IBA'27?

Dass die Regionalversammlung die Durchführung einer IBA in der Region Stuttgart begrüßt, ist parteiübergreifender Konsens. Die Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist durch ihre Abgeordneten in der Regionalversammlung der Region Stuttgart vertreten. Diese wiederum ist das direkt gewählte, demokratisch legimitierende, Organ des Verband Region Stuttgart, welcher als Teilhabender im Aufsichtsrat der IBA'27 GmbH strukturell in den IBA'27-Prozess eingebunden ist. Dadurch besteht einerseits ein großer Einfluss auf die Themensetzung der IBA'27, gleichzeitig ist dadurch die Einnahme Außenperspektive nur bedingt möglich.

Grundsätzlich ist die Themenlandschaft der IBA'27 aufgrund des gewählten offenen Ansatzes und im Stadium noch nicht gut greifbar – „es gibt eigentlich keinen Schwerpunkt“ (Dilger 00:08:45). Es gibt keine Punkte, an denen eine inhaltliche Kritik ansetzen könnte, die bisher gewählten Schlagwörter bieten aus Sicht der Regionalversammlung keinen Anlass zum Widerspruch: „Klima, Nachhaltigkeit, urbane Dichte, und so weiter – da kann ja kein Mensch etwas dagegen haben“ (Dilger 00:10:05).

In vielen Städten und Gemeinden wurden, oder werden aktuell bestehende Planungen auf ihre Kompatibilität mit dem Themenspektrum und den Projektvorgaben der IBA'27 überprüft. Diese Vorhaben haben in der Regel eine hohe Umsetzungschance bis 2027 und werden die IBA'27 damit deutlich prägen.

- Wie wird die Rolle der Stadt und Region Stuttgart als Teil der IBA'27 eingeschätzt?

Die Region ist das Schaufenster, die Bühne für das nationale und internationale Publikum der IBA'27. Als Beispiel wird die IBA Alt in Berlin genannt: Mit konkreten, sichtbaren Projekten wurde ein Paradigmenwechsel weg von der Flächensanierung zur behutsamen Stadterneuerung erwirkt. Die IBA'27 soll sich nicht nur an der Region Stuttgart orientieren, ihr wesentliches Merkmal ist die internationale Ausstrahlung des Prozesses und der Ergebnisse. Die Spezifik des Ortes wird durch überregional bedeutsame Fragestellungen relativiert: Beispielsweise der Fokus auf die Form und Prozesse der ‚Produktiven Stadt‘ oder der Umgang mit voraussichtlichen Strukturbrüchen wie dem Wegfallen der Automobilindustrie.

- Welche Rolle hat die Regionalversammlung in der Region und im IBA'27-Prozess?

In der Region Stuttgart werden die Vertreter*innen der Gemeinden direkt gewählt. Die gewählten Mitglieder der Regionalversammlung vertreten dadurch Patei- und Wähler*inneninteressen. Auch Menschen, die die Ämter in den Kommunalverwaltungen bekleiden, treten in der Regionalversammlung politisch auf. Durch diese Verfasstheit der Versammlung wird die Gefahr eingegrenzt, dass sich in den aus dem Kreis der Delegierten eingebrachten Anliegen allein die Interessen der regionalen Kommunalpolitik widerspiegeln. Es besteht eine nebeneinander Arbeiten beider Planungsebenen, wobei die Umsetzung den Kommunen obliegt und die fachliche Begleitung der IBA'27. Die Regionalversammlung hat wenig Einfluss auf die vonseiten der Kommunen der Region eingereichten Projekte. Auch deren Umsetzung oder die Initiation von Anschlussprojekten liegt bei den Kommunen.

Fokus Klimaschutz

- Bestand bei der Initiation der IBA'27 die Absicht, **Klimaschutz** als integralen Bestandteil des Programms mitzudenken?
Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Inwiefern sieht die Regionalversammlung in dem Programm der IBA'27 das Potential für eine Wirkung für oder gegen die Belange des **Klimaschutzes** – und wodurch?

Im aktuellen Stadium der IBA'27 kann aufgrund der noch nicht durch konkrete Projekte geschärften Programmatik dazu keine Aussage getroffen werden.

- Erhofft die Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Impuls für mehr **Klimaschutz** in der Regionalentwicklung und lokalen Stadtentwicklung – und wenn ja, warum und wodurch?

Die im aktuellen Stadium, beziehungsweise anhand des ‚Memorandums IBA 2027 StadtRegion Stuttgart‘ dargestellten Themen der IBA entsprechen dem „kompletten Feld der nachhaltigen Stadtentwicklung“ (Dilger 00:08:10). Gleichzeitig wird das Programm der IBA'27 erst mit ihren konkreten Projekten klar gezeichnet – und deren Auswahl steht noch aus. Wann diese stattfindet ist noch nicht bekannt.

- Inwiefern wird das Bild einer polyzentrischen StadtRegion (sowie Mischung und Dichte) im Rahmen der Regionalversammlung auch unter **ökologischen** Gesichtspunkten aufgegriffen und realisiert?

Vergleiche Antwort auf erste Frage: „Klima, Nachhaltigkeit, urbane Dichte, und so weiter – da kann ja kein Mensch etwas dagegen haben“ (Dilger 00:10:05).

Fokus Wirkung

- Inwiefern hat die IBA'27 die Möglichkeit inhaltlich und finanziell eigenständig zu agieren – und in welchem Grad ist sie weisungsgebunden?

Die IBA 27 GmbH arbeitet weitgehend unabhängig. Als Kontrollorgan besteht ein Aufsichtsrat, der unter anderem mit Vertretern aus der Regionalversammlung besetzt ist.

- Unter welchen Voraussetzungen wird die Möglichkeit zum Transfer und Verstetigung der IBA-Ergebnisse durch die Städte, Gemeinden und die Region gesehen?

Da die lokale planerische Zuständigkeit bis auf den Regionalplan nicht beim Regionverband liegt, sieht dieser bisher nur die Möglichkeit, über Förderprogramme und Expert*innenaustausch auf die kommunale Politik Einfluss zu nehmen. Gleichzeitig wird die IBA als Thema, aber auch deren Inhalte, durch die Presse und Zivilgesellschaft rezipiert und diskutiert.

Dadurch wird, insbesondere zu Anfang des Prozesses, eine Auseinandersetzung der Kommunen mit dem Themenkomplex befördert, sodass ein von der IBA'27 geprägter Diskurs in der Region nach wie vor virulent ist.

In vielen Städten und Gemeinden wurden, oder werden aktuell bestehende Planungen auf ihre Kompatibilität mit dem Themenspektrum und den Projektvorgaben der IBA'27 überprüft.

3. Interview mit Holger Haas 03.02.2020

Fokus Orientierung

- Wie wird das Leitthema der IBA'27 beschrieben?

Das zentrale Thema ist die aktive Transformation der Region Stuttgart. Eine IBA, die das in Anspruch nimmt, ist nach den innovativen IBAs der ersten Generation und den reparierenden IBAs, wie beispielsweise die IBA Emscher Park, gehört zu einem neuen Typ ihrer Gattung. Sie hat die Motivation und die finanziellen Mittel, diesen Wandel zu organisieren.

- Wie wird die Rolle der Stadt und Region Stuttgart als Teil der IBA'27 eingeschätzt?

Die Intention war die Region zu einem bestimmten Ziel hin zu entwickeln – und der gespürten diffusen Planungspraxis entgegenzuwirken. Die StadtRegion ist damit das Zielbild. Die Gemeinden haben ähnliche Probleme betreffend die Wohnraumversorgung oder den Verkehr, sodass die Förderung der Zusammenarbeit mit der Hoffnung auf eine Wirkung über 2027 hinaus naheliegt. Insgesamt besteht die Hoffnung, dass die institutionelle Zusammenarbeit verbessert wird. Was am Ende herauskommt, wird jedoch vor 2025 kaum absehbar sein – Holger Haas ist jedoch optimistisch.

Fokus Entstehung

- Welche waren die wesentlichen inhaltsprägenden und organisierenden Akteure bei der IBA-Initiative?

Die Initiative zur Ausarbeitung eines IBA-Konzepts ging von der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart aus. Zunächst in kleiner Runde und befeuert durch die Eindrücke des Ausstellungsjahres der IBA Hamburg sowie das Bedürfnis, die durch die Kontroversen um das Stadtentwicklungsprojekt Stuttgart 21 aufgetanen Gräben in der Region im politischen und persönlichen Umfeld zu schließen wurde die Idee der IBA

2027 StadtRegion Stuttgart geboren. Die WRS ist bis dahin kein konkret stadtplanerisch tätiger Akteur. In dieser frühen Phase waren zudem einzelne Personen aus dem Kreis der Universität Stuttgart mit im planenden Kreis. Die Führungsebene des Regionalverbandes wurde erst nach der Durchführung des ersten IBA-Workshops offiziell über die gesamte Tragweite des Vorhabens eingeweiht. Der Ursprung zeigte sich im weiteren Verlauf immer wieder, so wurde Stuttgart 21 als Begriff aus allen frühen Publikationen verbannt. Es zeigten sich aber auch Konflikte mit einzelnen Parteien oder der Stadt Stuttgart, die entweder eine Vereinnahmung der IBA durch Marketinginteressen zur Investitionsakquise oder einen Konflikt zwischen der Verwaltungshoheit der Stuttgart und dem Vorhaben des Regionalverbandes befürchteten. Teile diese Befürchtungen konnten durch die frühe Einbindung der Architektenkammer Baden-Württemberg ausgeräumt werden. Diese hat wie die Landeshauptstadt Stuttgart einen Sitz im Aufsichtsrat inne. Unterstützt wurden die ersten Absprachen auch durch eine betont neutrale Haltung der WRS in der Themenfindung und Akteursvernetzung.

- Inwiefern sind die Fachpositionen in der Publikation „Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart“ repräsentativ für die Ergebnisse des Plattformprozesses?

Die im Buch publizierten Beiträge stammen nahezu ausschließlich von Personen, die entweder als Referent*innen oder als Begleiter*innen die entstehende Institution mit geprägt haben. Besonders hervorgehoben wird Prof. Dr. Detlef Kurth, dieser war maßgeblich bei der Entwicklung der 4x4 Themenwelten beteiligt. Viele der Beiträge haben auch verschiedene Weisen in diese Themenübersicht mit hineingewirkt.

- Wie wurden die 4x4 Themenwelt generiert, wenn nicht direkt aus dem Plattformprozess?

Die Inhalte und Ideen für die Ausrichtung der IBA'27 kamen aus zwei Fachforen, mehreren Workshops und persönlichen Gesprächen mit ausgewählten Personen. Zuerst sollte die Universität Stuttgart mit der

Ausarbeitung der Themenwelt in Kooperation mit den organisierenden Akteur*innen des Plattformprozesses beauftragt werden, was vonseiten der angesprochenen Professuren jedoch abgelehnt wurde. Ein Redaktionsskreis wurde gebildet, in dem Detlef Kurth und Holger Haas einen großen Teil der Textarbeit federführend erledigten. Einige kritische Begriffe und Themen wurden in Hinsicht auf eine Mehrheitssfähigkeit des Textes ausgetauscht oder modifiziert. So wurde die Formulierung ‚Solidarische Region‘ gestrichen. Trotzdem bereitete das siebzigseitige Papier Fritz Kuhn, dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, einige Bedenken („ich habe eine Nacht schlecht geschlafen“ Haas: 00:26:34). Eine Kurzfassung des Dokuments sparte einige noch strittige Punkte, beispielsweise die Trägerschaft und Organisationsform ein möglichen IBA aus und wurde mit großer Mehrheit in den adressierten Gremien bestätigt und als Memorandum veröffentlicht.

- Woher kommt der häufig verwandte Begriff „Wandel im Wachstum“ und auf welches Wachstum wird Bezug genommen – wird doch von präventivem Strukturwandel gesprochen?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Welche Rolle spielte die Eigenschaft als Produktionsstandort, insbesondere der Automobilindustrie im IBA-Plattformprozess?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Welche Rolle spielen regionalpolitische Perspektiven in der heutigen Arbeit der IBA?

Die Region beherbergt zahlenmäßig mehr Projekte des IBA‘27-Netzes als die Landeshauptstadt. Die für Holger Haas interessanteren liegen zudem nicht im Kernbereich sondern in den umgebenden Kreisstädten. Bisher schwach zeigen sich jedoch Gemeinden mit unter 20.000 und insbesondere unter 10.000 Einwohnenden. In der persönlichen Tätigkeit von Holger Haas als Gemeinderat in einer kleineren Gemeinde zeigt sich

jedoch, dass dort Diskussionen und Themen offener und weiter in die Zukunft gedacht werden.

Fokus Wirkung

- Inwiefern kann die IBA in weitere, bestehende Politiken eingeordnet werden?

Um den eigenen Kompetenzbereich nicht zu überschreiten und der Grundmotivation, die Region hinter einer gemeinsamen Idee zu versammeln, zu entsprechen, war die IBA'27 von vornherein regional angelegt. Es war zeitweise nicht einmal gesichert, ob die Landeshauptstadt Stuttgart teilnehmen würde oder nicht.

Den Instrumenten der Raumordnung und den darin festgeschriebenen Grundsätzen und Zielen sollten die Inhalte nicht widersprechen. Während der Einfluss auf andere regionale oder kommunale Strategien noch ungeklärt ist, definieren diese Rahmensetzungen das Möglichkeitsspektrum der IBA. Jedoch bietet die IBA die Gelegenheit, als Wegbereiterin abweichende Ideen diskussionsfähig zu machen. Sowohl kommunale als auch landesplanerische Stellen haben sich bereits offen für Ausnahmen gezeigt und einzelne Gemeinden streben an, diese Atmosphäre für ihre Projekte nutzbar zu machen.

Neue architektonische und städtebauliche Formen evozieren auch Konflikte mit der BauNVO und der Landesbauordnung. Die Verhandlungen um das Ordnungsrecht sind jedoch weder Teil der Aufgaben der IBA, noch besteht das Interesse diese dahingehend auszuweiten, sodass Absprachen nach wie vor den Projektträger*innen obliegen. „Das können wir nicht, aber das wollen wir auch nicht“ (Haas: 00:40:37)

- Inwiefern wird eine Implementierung der im Rahmen der IBA bewährten und skizzierten Prozesse und baulichen Ziele auf regionaler Ebene angestrebt?

Frage wurde nicht gestellt oder beantwortet.

- Wie wird die Herausbildung der IBA transregional kommuniziert und welche Bedeutung hat dies in der Zusammenarbeit mit anderen Regionen?

Der Austausch mit anderen IBAs und Regionen wird über das Programm „IBA meets IBA“ auf Bundesebene organisiert. Beispielsweise bespielte die IBA'27 zusammen mit ihrem niederländischen Pendant gemeinsam zur Biennale in Venedig eine Position. Im Verlauf der IBA, und bereits aktuell, werden IBA-Schools durchgeführt, zu denen auch internationale Studierende in einer Sommerschule zu bestimmten Themen lernen und arbeiten.

4. Interview mit Hans-Peter Kleemann am 11.02.2020

Fokus Perspektive

- Wie wird die IBA'27, ihr Thema und Vorhaben beschrieben?

Die Fragestellung war auf die Beteiligung des NABU im bisherigen IBA-Ablauf gerichtet. Hans-Peter Kleemann schildert, dass seitens des NABU bereits beim Entstehen der Idee zur IBA Kontakt zur Projektentwicklerin ‚Wirtschaftsförderung Verband Region Stuttgart GmbH‘ aufgenommen wurde. Das Angebot zu einer Zusammenarbeit blieb trotz wiederholtem Bemühen bis heute allerdings ungenutzt.

Es wird ein Konflikt zwischen den inhaltlich propagierten und vonseiten der Intendanz vertretenen Themen – und den konkreten Projekten und handelnden Subjekten gesehen. Es wird befürchtet, dass die IBA'27 eine Wirtschaftsförderungsinstrument darstellt, das einerseits eine Subvention der Bauwirtschaft und andererseits einen Erhalt der Wohlstandsverhältnisse bewirken soll. Die IBA'27 wird als einer von vielen Bausteinen erlebt, die die aus der politischen Geschichte der Region heraus bestehenden konservativen Kräfte im Regionalverband zum Zwecke des Erhalts der finanziellen Förderströme vom Bund zum Land und in den Wirtschaftssektor einbringen. Es werden dafür auch Alt-Projekte wieder aufgegriffen, die bisher nicht durchsetzbar waren.

- Wie wird das Verhältnis der IBA'27 zum Thema **Klimaschutz** und Umwelt gesehen?

Im Kontrast zu der konservativen Logik, die das Handeln des Verbands Region Stuttgart, trotz interner Potentiale, aktueller Gedanken und neuer Ideen, bestimmen, steht eine IBA-Intendanz, Andreas Hofer, die „wesentlich offensiver und fortschrittlicher ist [...] als der Verband Region Stuttgart sein will“ (Kleemann: 00:17:03). Es wird jedoch die Frage aufgeworfen, ob Andreas Hofer bis in die Ausführung der Projekte die Direktive beibehalten wird und inwieweit projekttragende Institutionen bereit sind,

die inhaltliche Programmatik der IBA'27 mitzutragen.

„Die Vorstellungen von so Leuten wie dem Herrn Hofer und dem was die Initiatoren dieser IBA wollen sind meines Erachtens himmelweit auseinander“ (Kleemann: 00:39:15)

Vor diesem Hintergrund wird es nicht als Zufall gesehen, dass eine Kooperation mit dem NABU Baden-Württemberg bzw. NABU Stuttgart nicht zustande kam (s.o).

Fokus Klimaschutz

- Inwiefern wird die Tätigkeiten der IBA im Gesamten als einer klimaneutralen **Transformation** zuträglich betrachtet?

Frage wurde nicht gestellt oder beantwortet.

- Welchen Paradigmen und Leitvorstellungen folgt die IBA'27 aus Perspektive des NABU?

Die Ziele und Interessen, die mit den eingereichten Projekten verfolgt werden, sind andere als die dem Umweltschutz zuträglich: „die wollen Wirtschaftswachstum von der IBA, neue Siedlungsflächen erwarten die von der IBA, Aufwertung und Entwicklung der Landschaft – aber nicht so, dass das dem Naturschutz dienen würde“ (Kleemann: 00:37:02).

- Welche siedlungsstrukturellen Ziele sieht das Gegenüber entgegen einer – oder für eine klimaneutrale **Transformation**?

Für eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit der Position des NABU hinsichtlich nachhaltiger Siedlungsentwicklung wird das ‚NABU-Grundsatzprogramm zum Planen und Bauen in Deutschland‘ empfohlen. Spezifisch für Stuttgart – und als ein notwendiges Ziel für eine zukünftige Siedlungsentwicklung in der Region – wird eine Kompensation und Rückentwicklung der in der Vergangenheit durch bauliche Maßnahmen entstandenen Nachteile für die Belange des Naturschutzes erforderlich sein. Einem fortschreitenden Artensterben und dem zunehmend gestörten

Ökosystem in Stadt und Region soll eine Vitalisierung der städtischen Räume entgegengesetzt werden, das bedeutet das Teilwerden von Bio-topverbundmaßnahmen, der Rückbau von Straßen, Hinterfragen des „unbedingten Recht[s] Kfz-Betreibender mit einem eigenen Fahrzeug an jeden Ort einer Stadt fahren zu können“ (Kleemann: 00:24:35), Rückbau versiegelter Flächen und Erhöhung des Grünflächenanteils in der Stadt, durch höhere Gebäude, eine höhere Bevölkerungsdichte und ein Eindämmen der ansteigenden Wohnflächeninanspruchnahme pro Person. Hans-Peter Kleemann verweist darauf, dass – soweit er aus der Presse entnehmen konnte – Andreas Hofer als Intendant mehrfach Vorstellungen angedeutet habe, die auf Übereinstimmungen der Interessen hindeuten.

Fokus Wirkung

- Findet eine Zusammenarbeit zwischen der IBA und den Naturschutzverbänden statt, und wenn ja in welcher Form?

Bereits zum Zeitpunkt der Initiation der IBA'27 ging der NABU in Person von Hans-Peter Kleemann auf die zuständige Koordinationsstelle der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart zu und warb für eine Einbeziehung der Naturschutzverbände, insbesondere des NABU und des BUND. Gleiches geschah gegenüber der aktuellen Leitung, dem Intendanten Andreas Hofer. Es erfolgte eine Reaktion und Beteuerung des Interesses an Umweltthemen – aber kein Austausch und keine Kooperation mit BUND und NABU. In Konsequenz wird ein Vorbeilaufen an den Belangen des **Klimaschutzes** befürchtet.

Die IBA'27 ermöglicht im Rahmen der Fachforen-Formate und der darunter gegliederten Arbeitsgruppen die inhaltliche Auseinandersetzung mit spezifischen Themen, so auch zur ‚klimaneutralen Transformation‘ oder ‚Biodiversität‘ – dabei wird bisher jedoch nicht auf das Wissen und die Expertise des NABU als größtem Naturschutzverband in Baden-Württemberg zurückgegriffen, so Kleemann. Es wird angezweifelt, dass die Arbeitsgruppen die langjährigen Erfahrungen der Naturschutzverbände

durch eigene Expertise kompensieren können. Außerdem werden in der Bevölkerung häufig andere Schwerpunkte gesetzt als solche, die zum Schutz der Arten und der Umwelt nötig sind.

- Inwiefern ist die IBA auch politische Akteurin in der Stadt und Region Stuttgart?

Es wird vielmehr auf den Einfluss des Regionalverbands und dadurch auch wirtschaftlicher Interessen auf die IBA hingewiesen. So wird die Einflussnahme der Immobilien- und Bauwirtschaft auf lokale-, regionale- und landespolitische Entscheidungen als sehr wirksam eingeschätzt: „Die haben letztendlich das Heft in der Hand“ (Kleemann: 00:19:50) – Als Beispiel dafür wird beispielsweise das politische Ringen um eine Stuttgarter Nordost-Umfahrung genannt, die laut Hans-Peter Kleemann formal jedoch nur noch vom Regionalverband und einigen Interessensparteien aus der Wirtschaft angestrebt wird.

- Unter welchen Voraussetzungen wird die Möglichkeit zur Anwendung der IBA-Ergebnisse durch andere Quartiere, Städte, Gemeinden und Regionen, also für eine nachhaltige Breitenwirkung, gesehen?

Frage wurde nicht gestellt oder beantwortet.

5. Interview mit Hannes Lauer am 14.02.2020

Fokus Orientierung

- Wie wird das Leitthema der IBA'27 beschrieben?

Die Voraussetzungen für die aktuelle IBA in Stuttgart sind laut Hannes Lauer komplexer als die der Werkbundsiedlung Weißenhof, wo gebündelt ein einzelnes Quartier der Moderne entwickelt wurde, oder der IBA Emscher Park, welche eine eindeutige inhaltliche Ausrichtung hatte. Im Fall der Region Stuttgart vermutet Lauer die polyzentrische Struktur des Projektgebietes, der Akteure und die offene Vorgehensweise der IBA'27 als Grund für eine lange Findungsphase. Beispielsweise glichen die Kommunen im Verband Region Stuttgart die Ziele der IBA'27 mit ihren eigenen Projekten und lokalen Themen ab – eingereicht würden dann wahrscheinlich bereits bestehende Vorhaben. So sei das IBA-Thema ‚Stadt am Fluss‘ schon seit Jahrzehnten in der Stadt virulent. Dies lasse darauf schließen, dass das Label IBA dafür genutzt würde, bestehende zentrale Themen voranzubringen. Insofern sei interessant, inwiefern die Breite der Thematik des ‚präventiven Strukturwandels‘ als Konzept der IBA schlussendlich funktioniert.

- Wie wird die Rolle der Stadt und Region Stuttgart als Teil der IBA'27 eingeschätzt?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

Fokus Klimaschutz

- Wie wird aufgrund der persönlichen Erfahrungen im Klimamanagement der Stadt Filderstadt die Implementierung von **Klimaschutz** in kommunale Politiken geschildert?

Das Miteinbeziehen des **Klimaschutzes** in die Handlungen des politischer Institutionen bewegte sich laut Hannes Lauer chronologisch von der Bun-

des- zur Landesebene und schlussendlich in die regionalen und kommunalen Aufgabenbereiche.

Die Arbeit für eine breitenwirksame Implementierung auf Ebene des kommunalen Klimamanagements findet sowohl regional, als auch landes- und bundesweit statt. Genannt wird beispielsweise der Bundesverband Klimaschutz. In den Kommunalverwaltungen und der Kommunalpolitik stehe bürokratischer Pragmatismus jedoch häufig im Vordergrund. Als Beispiel wird die Einführung sparsamerer Leuchtmittel im Zuge der Instandhaltungsarbeiten der lokalen Infrastruktur aufgeführt. Im Vordergrund steht Lauers Erfahrungen nach das befolgen von Top-Down-Maßnahmen: das Reagieren auf Fördermittelausschreibungen und das Anpassen an geltende Richtlinien, was auch das Aufstellen von Klimaschutzkonzepten mit einbezieht.

Aktive Bestrebungen für mehr **Klimaschutz** würden in dieser Gemengelage vielmehr von spezifischen Interessensgruppen getragen, insbesondere die Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Naturschutzverbände wie der NABU hätten das Thema seit den 90er-Jahren vorangetrieben.

Die neuen Viertel, die sich im IBA-Prozess entwickeln, seien ohnehin bereits bestehende Vorhaben und sollten nach aktuellem Stand auch ohne eine IBA innovativen Charakter haben, könnten nun aber Prestige für die Kommune hinzugewinnen. Auch für die IBA'27 wird es nach Lauers Einschätzung schlussendlich wahrscheinlich darum gehen, welche Projekte vorgedacht und deswegen umsetzungsfähig sind, sodass sich die zuerst formulierten Ziele den realen Möglichkeiten fügen müssen.

- Wie steht die IBA'27 zum Thema **Klimaschutz** und wo werden wesentliche Triebfedern gesehen?

In der Frühen Phase des IBA'27-Prozesses gab es vonseiten Hannes Lauers Interesse bei dem IBA-Beitrag seiner Stadt mit zu arbeiten. Eine Einbeziehung des Umweltreferats erfolgte jedoch nicht, das Thema lag beim Stadtplanungsamt.

Andererseits stellten **Klimaschutz** und Klimamanagement eine große Querschnittsaufgabe und eine ohnehin straffe Agenda für die zuständigen Personen dar, sodass die IBA'27 weder deren Belange, noch die der meisten Angehörigen der kommunalen Verwaltungen tangiere – insbesondere dann, wenn **Klimaschutz** nicht das vorrangige Thema der IBA'27 darstelle.

- Inwiefern werden Siedlungsstrukturen als Teil der klimaneutralen **Transformation** gesehen?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Die IBA'27 kommuniziert nach außen eine Orientierung an den Leitbildern von **Dichte**, **Nutzungsmischung**, Polyzentrismus und nachhaltiger Mobilität – wie werden diese Punkte als Bestandteil der klimaneutralen **Transformation** bewertet?

Die Themen der IBA bilden nach Lauers Einschätzung einen inhaltlichen Rahmen, in dem voraussichtlich auch innovative Reaktionen auf die Klimaproblematik geschaffen werden.

- Inwiefern wird die Tätigkeiten der IBA'27 als einer klimaneutralen **Transformation** in der Region zuträglich betrachtet?

Die IBA'27 setzt sich über die Themen Ressourceneffizienz und Mobilität auch mit dem **Klimaschutz** auseinander. Die Initiative aus der Wirtschaftsförderung heraus spiegelt, so die Vermutung Lauers, jedoch vielmehr die Befürchtung eines wirtschaftlichen Strukturwandels wider als einer ökologischen Krise. Es ginge dabei um mehr als um Neubau: ebenso große Themen seien eine grundsätzliche Diskussion von **Dichte** oder Konversionsprozesse – die zudem mit vielen, auch lokalspezifischen, sozialen Fragen verquickt sei. Laut Hannes Lauer wird sich aus der IBA'27 heraus kein Moment für **Klimaschutz** ergeben. Dieses sei, insbesondere im vergangenen Jahr, viel mehr durch die Klimaschutzbewegung in der Zivilgesellschaft und auf EU-Ebene erzeugt worden.

Fokus Wirkung

- Inwiefern ist die IBA'27 auch politische Akteurin in der Region Stuttgart und nimmt Einfluss auf begleitende Politiken und Transferinteressen?

Die Frage muss, so Lauer, auch andersherum gestellt werden: die eingereichten Projekte prägen die Themen der IBA wesentlich und müssen zwar den Auslobungstext treffen, würden konkret aber in der Kommune verhandelt – eine Mitwirkung des Klimamanagements stünde hier jedoch infrage.

- Inwiefern besteht das Potential und der Wille einer Verstetigung von Ansätzen zur klimaneutralen **Transformation** in der Region Stuttgart und deren Gemeinden?

Aus der Perspektive des Klimamanagements muss nach Lauers Erfahrung konstatiert werden, dass den Interessen des Klimaschutzes, zumindest am Beispiel der Stadt Filderstadt, häufig aufgrund der hierarchischen und sektoral getrennten Struktur der Stadtverwaltung und -politik nicht in Form einer Konsultierung der zuständigen Posten gedacht wurde.

Obwohl das Engagement vonseiten des Klimaschutzmanagements sowohl die Umsetzung der kommunalen Klimaschutzkonzepte als auch weiterführender Innovationen mit einschließt, sind die Gemeinden nicht rechtlich an die Umsetzung ihrer Konzepte gebunden und der **Klimaschutz** in Lauers Wahrnehmung dadurch nach wie vor hinten angestellt. Dies zeige sich sowohl in der erfahrbaren Priorisierung von Wirtschaftsförderung, Ordnungsamt, Verkehrsplanung oder Vereinspolitik, als auch in der geringen Budgetierung des Klimaschutzmanagements und der mit diesem einhergehenden Aufgaben. Ein anderes genanntes Problem sei seiner Erfahrung nach das häufige Konfliktpotential des **Klimaschutzes** mit hergebrachten Praktiken. Als Beispiel werden Stellplatzzahlen genannt, deren potentielle Reduktion Gegenreden aufrief, die mit dem Begriff der Freiheitsbeschneidung argumentierten. Häufig scheitern Vorhaben zudem bereits an der Abstimmung innerhalb der Stadtverwaltung – ohne jemals die politische Ebene zu erreichen. Ein effektives Netzwerk sei deswe-

gen durchaus dienlich. Insbesondere Nähe zur politischen Agenda des Stadtrates oder des Bürgermeisteramtes werden als wirksam hervorgehoben.

- Unter welchen Voraussetzungen wird die Möglichkeit zur Anwendung der IBA-Ergebnisse durch andere Quartiere, Städte, Gemeinden und Regionen, also für eine nachhaltige Breitenwirkung, gesehen?

Die IBA'27 als potentielle Wegbereiterin für Meilensteine der Architektur und des Städtebaus trägt nach Lauers Einschätzung damit sicher zum Diskurs bei – ein massiver Effekt auf die tägliche Praxis sei jedoch zu bezweifeln. Thematisch träfe die IBA keine falschen Töne, ebenso wie das Klimakonzept der Stadt Filderstadt. Er sieht die Problematik vielmehr auf der Umsetzungsebene. Die IBA'27 könne, insbesondere im Objektbereich und zu konkreten Themen, exemplarisch neue Wege aufzeigen, deren Anwendung obliegt jedoch den Kommunen. Von der IBA'27 könnten so zwar Impulse ausgehen, vermutlich würden diese aber nicht im Bereich Umweltschutz wirken. Es stelle sich also die Frage, ob die IBA Treiberin für Klimaschutz sein kann, sein wird und sein will.

6. Interview mit Tobias Schiller 10.02.2020

Fokus Orientierung

- Wie wird das Leitthema der IBA'27 beschrieben?

Es wurde ganz bewusst nicht nur ein zentrales Thema aufgerufen. Gerade in der Region Stuttgart zeigt sich ein vielfältiger Diskurs und das Ziel ist, diesen in seiner Breite abzubilden. Es wird ein offener Ansatz verfolgt, der es ermöglichen soll, dem tatsächlichen Bedarf aus den regionalen Diskursen heraus gerecht zu werden. Das zeigt sich auch in den Veröffentlichungen der IBA zu ‚Themen und Räume‘.

- Wie wird die Rolle der Stadt und Region Stuttgart als Teil der IBA'27 eingeschätzt?

Die Idee der IBA an sich ist bereits einer regionalen. Es geht nicht nur um eine einzige Stadt, in diesem Fall also nicht nur um die Stadt Stuttgart. Die IBA ist von ihrer ersten Stunde an institutionell auch in der Region verankert und wurde vom direkt gewählten Regionalparlament in Auftrag gegeben. Der Regionalverband ist Teil des Aufsichtsrates und hält 45 Prozent der Anteile an der IBA GmbH (weitere 45 Prozent hält die Landeshauptstadt Stuttgart, zehn Prozent teilen sich auf auf die Architektenkammer Baden-Württemberg und die Universität Stuttgart). Außerdem wird ein Mal im Jahr in der Regionalversammlung berichtet. Damit ist die IBA rein formal auf die 179 Gemeinden des Verbands angewiesen. Nichtsdestotrotz gibt es Bestrebungen, die gesamte Metropolregion mit einzubeziehen (beispielsweise Reutlingen, Tübingen, Schwäbisch Gmünd unter der Voraussetzung inhaltlichen Mehrwerts für die Projekte des Regionalverbands). Praktisch und faktisch ist die IBA über die Projekte in die Region fest eingebunden. Die Region ist 1. ein Laborraum, um Projekte auszuprobieren und 2. Hoffnungsträgerin einer Breitenwirkung.

- Die IBA'27 kommuniziert nach außen eine Orientierung an den Leitbildern von **Dichte**, **Nutzungsmischung**, **Polyzentrismus** und **nachhaltiger**

Mobilität – Gibt städtebauliche Leitbilder, denen sich die IBA'27 anschließt?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Gibt es Anknüpfungspunkte der IBA'27 an lokale Klimaschutzstrategien oder agiert die IBA primär unter Laborbedingungen?

Lokale und regionale Politik wird über den Aufsichtsrat in die IBA-Prozesse hereingetragen und über die Projektebene werden einzelne Vorhaben vor Ort in den politischen Gremien behandelt und diskutiert.

- Inwiefern werden bestehende Leitfäden und Erfahrungen insbesondere von anderen IBAs in den IBA'27-Prozess mit aufgenommen?

Die IBA-Hamburg ist bereits einige Zeit her. Deswegen orientiert sich die IBA Stuttgart an vielfältigen **Best-Practice-Projekten** aus aller Welt, ohne andere IBAs davon auszuschließen.

Fokus Klimaschutz

- Wie steht die IBA'27 zum Thema **Klimaschutz** und worin werden wesentliche Triebfedern gesehen?

Die IBA bekennt sich klar zum Klimaschutz. Dies lässt sich beispielsweise anhand der ‚zehn Thesen‘ der IBA erkennen, die als inhaltlicher Rahmen und Orientierungshilfe für die Projekte dienen sollen. Als wesentliche Triebfeder wird die Verteilung und Vernetzung der Menschen im Raum betrachtet. Es ist entscheidend, wo gebaut wird – jede noch so gute Dämmung kompensiert nicht die langfristigen Schäden einer täglich notwendigen Pkw-Nutzung. Ziel ist, punktuell städtebaulich und architektonisch dicht zu bauen, und damit viele Nutzungen zu ermöglichen, beispielsweise den ÖPNV, Gastronomie und Nahversorgung zu fördern. Damit folgt die IBA auch dem Rahmen des Regionalplanes: Entwickelt werden soll entlang der S-Bahn-Linien, wo Gemeinden auch über ihren Eigenbedarf hinaus Baugrund ausweisen dürfen. Es geht darum **dichte Räume** zu

schaffen, die Funktionstrennung zu überwinden und den Menschen ein attraktives direktes Umfeld zu bieten um geschäftliche oder freizeitorientierte Reisen zu vermeiden. Obwohl Mobilität ausdrücklich nicht das Thema der IBA'27 ist (um den Fokus auf ‚das Bauen‘ zu erhalten), sollen die Verkehrspotentiale der Projekte mit bedacht werden. Erste Erhebungen zeigen ein erhöhtes Entwicklungspotential an S-Bahnhöfen und ähnlichen Verkehrsknotenpunkten, woraus sich für die IBA das Ziel ergibt, Orte zu schaffen, wo Verkehr vermieden werden kann. Dabei wird beispielsweise die dezentrale Organisation von Arbeit mitbedacht, beispielsweise anhand von Coworking-Spaces in der Nähe von Nahverkehrsknoten.

Auf der anderen Seite wird diskutiert, ob anstatt von High-Tech-Lösungen im Gebäudebereich nicht Lowtech-Ansätze durch passive Energieeffizienz und dauerhafte Architektur ein größeres Potential haben **Graue Energien** zu erhalten.

Fokus Wirkung

- Werden die IBA'27 und das IBA-Netzwerk von unabhängiger Seite wissenschaftlich begleitet und evaluiert?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Inwiefern finden wissenschaftliche Beiträge Eingang in die baulichen Projekte und werden diese aktive vermittelt?

Die IBA ist institutionell mit der Universität Stuttgart verbunden und kooperiert auch mit vielen Hochschulen im Projektgebiet sowie mit dem ‚Landesverband Baden-Württemberg Hochschule und Wissenschaft‘. Damit wird auf die Wissensressourcen und Netzwerke regionaler Hochschulen und Universitäten zurückgegriffen. Hervorgehoben werden die Kompetenzen der Universität Stuttgart im Bereich Städtebau und Energietechnik.

Die IBA fördert eine Metadiskussion, die vor allem in den Fachforen und im Detail in den Arbeitsgruppen stattfindet. Die Fachforen sollen

gleichzeitig eine inhaltliche Mitarbeit der Bevölkerung ermöglichen und als breit angelegtes Beteiligungsformat dienen. Die potentiellen IBA Projekte können aber auch mit Themen auf die Arbeitsgruppen zugehen, die sich diesen Themen dann annehmen können, beispielsweise zu Verfahren der Bautechnologien oder Partizipation. Die inhaltliche Arbeit der AGs soll so aber auch generell in die Projekte einfließen. Beide Gruppen arbeiten eigenständig und die IBA versteht sich primär als Netzwerkerin denn als Direktion und versucht, die Arbeitsgruppen bis 2027 aktiv zu halten. Beispiele hierfür sind Formate wie der ‚Markt der Möglichkeiten‘ auf dem 4. IBA-Plenum 2019 oder die angedachte Werkstatt der Arbeitsgruppenleitungen im Februar 2020. Die AGs selbst können jedoch auch eigene Ideen entwickeln und diese als Projekte einreichen. Das gesamte Verfahren steckt jedoch noch in den Kinderschuhen und erfordert mehr personelle und zeitliche Ressourcen als anfangs gedacht. Grundsätzlich wird jedoch eine Konkretisierung der Arbeit der Arbeitsgruppen durch die Schärfung der Projektlandschaft erhofft.

- Inwiefern werden Monitoringverfahren und Dokumentationsstrukturen in die IBA integriert angewandt?

Frage wurde nicht gestellt oder nicht beantwortet.

- Wie wird der Modellcharakter und Next-Practice-Aspekt der IBA-Quartiere gewährleistet?

Die zehn Thesen der IBA bieten einen Rahmen für Quartiere, die über das Jahr 2027 hinausreichen sollen und die sich in den Kooperationsvereinbarungen niederschlagen. Dadurch soll eine zukunftsorientierte und richtungsweisende Entwicklung aus den aktuellen Bedürfnissen heraus, aber abseits der heutigen Sachzwänge geleistet werden, um eine präventive **Transformation** anzustoßen.

- Inwiefern ist die IBA auch politische Akteurin in der Region Stuttgart und nimmt Einfluss auf begleitende Politiken und Transferinteressen?

Die IBA ist sicherlich nicht dazu da – oder in der Lage – die Region im Alleingang zu transformieren, es geht eher um punktuelle, einzelne Beispiele, die mögliche Richtungen der **Transformation** aufzeigen. Die Idee ist natürlich trotzdem, dass die IBA-Ergebnisse in der Breite wirksam werden. Das zeigt sich jetzt schon: die Resonanz in der Region wächst. Man hat das Gefühl, dass jetzt schon relativ viel bewegt wird.

- Wie wird die internationale Profilierung und Sichtbarkeit der IBA angestrebt?

Die IBA befindet sich bisher primär in einer Orientierungsphase. Bisher sind vor allem das heterogene Team und das internationale Kuratorium Ideengeber und Vermittlerin von **Best-Practice-Projekten**.

- Unter welchen Voraussetzungen wird die Möglichkeit zur Anwendung der Ergebnisse der IBA'27 durch andere Quartiere, Städte, Gemeinden und Regionen, also für eine nachhaltige Breitenwirkung, gesehen?

Die Idee ist, dass die IBA-Ergebnisse in der Breite wirksam werden. Das zeigt sich jetzt schon: die Resonanz in der Region wächst. Man hat das Gefühl, dass jetzt schon relativ viel bewegt wird. Es wird zudem erhofft, eine weitreichende Wirkung durch **Best-Practice-Politiken** zu erzeugen.

14.5 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Dokumentation des IBA-Projekttages 2018 – Christian Hass in IBA'27 (2018): IBA 2027 startet Projektsammlung. IBA27.de. <https://www.iba27.de/iba-2027-startet-projektsammlung/> [letzter Zugriff 12.05.2020].

Abb. 2: Zur Vorgehensweise – eigene Darstellung

Abb. 3: Interviewte – eigene Darstellung

Abb. 4 und 5: Nachhaltigkeitsstrategien – eigene Darstellung nach Engel, Toya / Klindworth, Katharina / Knieling, Jörg (2017): Green Growth oder Postwachstum. In: Raumplanung 191, 25–30.

Abb. 6: Voraussichtliche THG-Zielverfehlung bis 2030 – eigene Darstellung nach BMU (2020): Klimaschutzprogramm bringt Deutschland in Reichweite seines Klimaziels für 2030. <https://www.bmu.de/pressemitteilung/klimaschutzprogramm-bringt-deutschland-in-reichweite-seines-klimaziels-fuer-2030/> [letzter Zugriff 17.05.2020].

Abb. 7: CO₂-Emissionen im Feld Wohnen – eigene Darstellung nach Umweltbundesamt (2015): Kohlendioxid-Emissionen nach Anwenderbereichen im Bedarfsfeld „Wohnen“ 2015. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/3_abb_bereich-wohnen-anwender-co2_2018-06-13_0.pdf [letzter Zugriff 17.05.2020].

Abb. 8: Funktionsweise lokaler Wärmenetze – eigene Darstellung nach Sandrock, Matthias (2015): Wärmenetze als Rückgrat einer nachhaltigen kommunalen Energiepolitik. In: IBA Hamburg (Hg.), Energieatlas. Werkbericht 1, Metropole. Hamburg: Jovis, 86–99.

Abb. 9: Stadt- und Region der kurzen Wege – eigene Darstellung.

Abb. 10: U-Bahnstation Killesberg – Aufnahme von Samuel Dieterle.

Abb. 11: Wirkmechanismen des IBA-Formats – eigene Darstellung.

Abb. 12: Stuttgart und Umgebung – Aufnahme von Samuel Dieterle.

Abb. 13: Stadt - Region und Land im Vergleich – eigene Darstellung.

Abb. 14 und 15: Dämmerung in der Innenstadt Stuttgart – Aufnahme von Samuel Dieterle.

Abb. 16: THG-Emissionen nach Sektoren – eigene Darstellung nach Kampffmeyer, Tatjana (2019): Entwicklung der energiebedingten CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 10/2019, 3–9.

Abb. 17: THG-Emissionen nach Sektoren – eigene Darstellung nach Fraunhofer IBP (2017): Masterplan 100 % Klimaschutz der Landeshauptstadt Stuttgart (Nr. WB 198/2017). Stuttgart: Fraunhofer-Institut für Bauphysik IBP.

Abb. 18: Hohe Nutzungs- und Verkehrsdichte in Stuttgart – Aufnahme von Samuel Dieterle.

Abb. 19: Baugrube Stuttgart21 – Foto: Samuel Dieterle.

Abb. 20: In der Tradition der Weißenhofsiedlung? – Detlef Göckeritz in WRS (Hg.) (2015): Memorandum IBA 2027 StadtRegion Stuttgart.

Abb. 21: Die IBA'27 und das Klima – eigene Darstellung unter Verwendung von Zeit Online (2019): Klimabilanz in deutschen Kommunen. <https://interactive.zeit.de/2019/warmingstripes/static-assets/gemeinden-stripes+81110000.png> [letzter Zugriff 12.10.2019].

Abb. 22: Zeitplan der IBA'27 – eigene Darstellung unter Verwendung von IBA'27 (2018): Die IBA'27 im Überblick.

Abb. 23: Dokumentation des 4. IBA-Plenums – Franziska Kraufmann in: IBA'27 (2019): Impulse für IBA-Vorhaben. IBA27.de. <https://www.iba27.de/impulse-fuer-iba-vorhaben-beim-plenum-4/> [letzter Zugriff 06.03.2020].

Abb. 24: Auswahl- und Auszeichnungsprozess – eigene Darstellung unter Verwendung von IBA'27 (2020): Projekte. <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/themen-und-raeume/> [letzter Zugriff 27.02.2020].

Abb. 25: Räumliche Verteilung der Projekte des IBA'27 Netzwerkes – eigene Darstellung nach IBA'27 (2020): Projektstruktur. <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/projektstruktur/> [letzter Zugriff 27.02.2020].

Abb. 26: Dichte, Nutzungsmischung, Polyzentralität – und Verhalten? – eigene Darstellung.

Abb. 27: Wirkmechanismen des IBA-Formats – eigene Darstellung.

Abb. 28: Einflussfaktoren auf die IBA'27 – eigene Darstellungen.

Abb. 29: Formalisierte Interaktion mit der IBA'27 – eigene Darstellung.

Abb. 30: Adressaten und ihre Funktionen – eigene Darstellung.

Abb. 31: Blick auf Stuttgart – Aufnahme von Samuel Dieterle.

Abb. 32: Collage – eigene Darstellung.

14.6 Literaturverzeichnis

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf [letzter Zugriff 20.05.2020].

Ahlhelm, Inge / Bula, Andreas / Frerichs, Stefan / Groth, Klaus-Martin / Hinzen, Ajo / Kerstan, Susann / Madry, Thomas / Schüle, Ralf / Freund, Tanja / Jansen, Ulrich (2012): Klimaschutz in der Räumlichen Planung. Gestaltungsmöglichkeiten der Raumordnung und Bauleitplanung. Praxishilfe. Dessau-Roßlau. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaschutz-in-raeumlichen-planung> [letzter Zugriff 20.05.2020].

Anderson, John E. (2014): Expanding the use of life-cycle assessment to capture induced impacts in the built environment. München: Technische Universität München.

Arendt, Hannah (1967): Vita Activa. Oder vom tätigen Leben. 2019. Aufl. München: Piper Verlag.

Baker, Keith / Lomas, Kevin J. / Rylatt, Mark (2010): Energie Use. In: Jenks, Mike, Jones, Colin (Hg.), Dimensions of the Sustainable City, Future City. London: Springer, 129–144.

Bauhaus-Universität Weimar (2019): »Der Klimawandel muss sich in jeder unserer Entscheidungen widerspiegeln«. 100 Jahre Bauhaus. <https://bauhaus100.uni-weimar.de/de/aktuell/newsbeitrag/titel/der-klimawandel-muss-sich-in-jeder-unserer-entscheidungen-widerspiegeln/> [letzter Zugriff 06.01.2020].

Bauriedl, Sybille (2014): Klimapolitik. In: Belina, Bernd, Naumann, Matthias, Strüver, Anke (Hg.), Handbuch Kritische Stadtgeographie. Münster: Verlag Westphälisches Dampfboot, 168–174.

BBSR (Hg.) (2019): Nachdenken über die Stadt von Morgen. BBSR-Online-Publikation 11/2019. Bonn.

Becker, Udo / Beckmann, Klaus / Köller, Mareike / von Rohr, Götz / Wegener, Michael / Würdemann, Gerd (2011): Postfossile Mobilität und Raumentwicklung. In: Positionspapier aus der ARL Nr. 89. http://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/pospaper_89.pdf [letzter Zugriff 18.05.2020].

Beckmann, Klaus / Gies, Jürgen / Thiemann-Linden, Jörg / Thomas, Preuß / Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. In: Texte Nr. 48/ 2011. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitkonzept-stadt-region-kurzen-wege> [letzter Zugriff 18.05.2020].

Behnisch, Stefan (2019): IBA 2027 – Ideen und Chancen für eine nachhaltige Strategie. In: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (Hg.), Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. Stuttgart: avedition, 102–107.

Beyer, Jürgen (2015): Pfadabhängigkeit. In: Wenzelburger, G., Zohllhöfer, R. (Hg.), Handbuch Policy-Forschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 149–171.

BMU (2020): Treibhausgasemissionen gingen 2019 um 6,3 Prozent zurück. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. <https://www.bmu.de/PM8993> [letzter Zugriff 25.03.2020].

BMU (Hg.) (2019): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. Berlin.

BMWi (Hg.) (2015): Energieeffizienzstrategie Gebäude. Berlin.

Breuer, Bernd (2013): Ziele nachhaltiger Stadtquartiersentwicklung. BBSR-Analysen KOMPAKT. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/AnalysenKompakt/2013/DL_9_2013.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [letzter Zugriff 25.03.2020].

Dell, Christopher (2014): Das Urbane – Wohnen. Leben. Produzieren. Berlin: Jovis Verlag.

Dell, Christopher (2013): Ware: Wohnen! Politik. Ökonomie. Städtebau. Berlin: Jovis Verlag.

Dempsey, Nicola / Brown, Caroline / Raman, Shibu / Porta, Sergio / Jenks, Mike / Jones, Colin / Bramley, Glen (2010): Elements of Urban Form. In: Jenks, Mike, Jones, Colin (Hg.), Dimensions of the Sustainable City, Future City. London: Springer, 21–52.

Deutscher Städtetag (Hg.) (2014): Positionspapier. Klimaschutz und Energiepolitik aktiv gestalten. Paper präsentiert bei der Deutscher Städtetag, Berlin [u.a.]: Deutscher Städtetag.

Difu (Hg.) (2018): Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden. 3. Auflage. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH.

Dixon, Tim / Connaughton, John / Green, Stuart (2018): Understanding and Shaping Sustainable Futures in the Built Environment to 2050. In: Dixon, Tim, Connaughton, John, Green, Stuart (Hg.), Sustainable Futures in the Built Environment to 2050. A Foresight Approach to Construction and Development. Oxford: John Wiley & Sons Ltd, 339–364.

Doak, Joe / Parker, Gavin (2018): Planning for Sustainability. In: Dixon, Tim, Connaughton, John, Green, Stuart (Hg.), Sustainable Futures in the Built Environment to 2050. A Foresight Approach to Construction and Development. Oxford: John Wiley & Sons Ltd, 157–171.

Eckardt, Frank (2014): Stadtforschung. Gegenstand und Methoden. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer VS.

Engel, Toya / Klindworth, Katharina / Knieling, Jörg (2017): Green Growth oder Postwachstum. In: Raumplanung 191, 25–30.

EU (Hg.) (2016): Urban Agenda for the EU. Pakt of Amsterdam. Paper präsentiert bei der Informal Meeting of Ministers Responsible for Urban Matters. https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pact-of-amsterdam_en.pdf [letzter Zugriff 25.03.2020].

Ferguson, Neil / Woods, Caroline (2010): Travel and Mobility. In: Jenks, Mike, Jones, Colin (Hg.), Dimensions of the Sustainable City, Future City. London: Springer, 22–53.

Fischer, Corinna / Griebshammer, Rainer / Heyen, Dirk A. / Barth, Regine / Brunn, Christoph / Keimeyer, Friedhelm / Wolff, Franziska (2013): Suffizienz: Notwendigkeit und Optionen politischer Gestaltung. Working Paper. Mehr als nur Weniger. Freiburg: Institut für angewandte Ökologie e.V.

Fraunhofer IBP (2017): Masterplan 100 % Klimaschutz der Landeshauptstadt Stuttgart (Nr. WB 198/2017). <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/59f6fa2674a0661ba332046b/> [Letzter Zugriff 18.05.2020].

Giradet, Herbert / Schurig, Stefan (2008): Hamburg – Aufbruch zur Klimahauptstadt Deutschlands. In: IBA Hamburg (Hg.), Metropole: Ressourcen, Metropole. Hamburg: Jovis, 36–42.

Gregori, Elke / Haas, Holger / Kurth, Detlef (2019a): Perspektiven für eine IBA 2027 StadtRegion Stuttgart – Folgerungen aus dem IBA Plattformprozess. In: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (Hg.), Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. Stuttgart: avedition, 162–167.

Gregori, Elke / Haas, Holger / Rogg, Walter (2019b): Die Geburt einer Idee. Wirtschaftsförderung und Verband Region Stuttgart als Akteure. In: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (Hg.), Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. Stuttgart: avedition, 16–23.

Habitat III Konferenz (Hg.) (2016): Neue Urbane Agenda. Erklärung von Quito zu nachhaltigen Städten und Menschlichen Siedlungen für alle. <http://www.habitat3.org/the-new-urban-agenda> [Letzter Zugriff 18.05.2020].

Hatzfeld, Ulrich (2013): Lernen von der IBA Hamburg? Hanseatische Perspektiven für die Nationale Stadtentwicklungspolitik. In: IBA Hamburg (Hg.), Metropole: Stadt neu Bauen, Metropole. Hamburg: Jovis, 326–332.

Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter (1993): Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik. In: LEVIATHAN Zeitschrift für Sozialwissenschaft Sonderheft 13/1993, 7–31.

Held, Tobias, Martin (2019): Räumliche Transformation – eine Einführung in die Große Transformation zur Nachhaltigkeit. In: Abassiharofteh, Milad, Baier, Jessica, Göb, Angelina, Thimm, Insa, Eberth, Andreas, Knaps, Falco, Larjosto, Vilja, Zebner, Fabiana (Hg.), Räumliche Transformation. Prozesse, Konzepte, Forschungsdesigns, Forschungsberichte der ARL. 29–52.

Hensold, Claus (2013): Klimarelevanz von Siedlungsstrukturen. In: Kufeld, Walter (Hg.), Klimawandel und Nutzung von regenerativen Energien als Herausforderung für die Raumordnung, Arbeitsberichte der ARL. 78–88.

Herrmann, Thomas (2019): Es geht ums Ganze – Stuttgart und die Europäische Stadt im 21. Jahrhundert. In: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (Hg.), Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. Stuttgart: avedition, 74–79.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim (2016): Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken? In: Raumforschung und Raumordnung 2016/74, 451–465.

IBA Expertenrat des BMI (2017): Memorandum zur Zukunft Internationaler Bauausstellungen. https://iba.heidelberg.de/media/iba_memorandum_des_bundes.pdf [Letzter Zugriff 18.05.2020].

IBA'27 (2020a): 100 Jahre Weissenhof. <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/100-jahre-weissenhof/> [letzter Zugriff 27.02.2020].

IBA'27 (2020b): Digitales Zuhause für die Arbeitsgruppen der IBA'27. IBA27.de. <https://www.iba27.de/digitales-zuhause-fuer-die-arbeitsgruppen-der-iba27/> [letzter Zugriff 12.03.2020].

IBA'27 (2020c): IBA'27-Newsletter 01/2020.

IBA'27 (2020d): IBA'27-School. IBA27.de. <https://www.iba27.de/mitmachen/iba27-school/> [letzter Zugriff 12.03.2020].

IBA'27 (2020e): Projekte. <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/themen-und-raeume/> [letzter Zugriff 27.02.2020].

IBA'27 (2020f): Projektstruktur. <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/projektstruktur/> [letzter Zugriff 27.02.2020].

IBA'27 (2020g): Themen und Räume. <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/themen-und-raeume/> [letzter Zugriff 27.02.2020].

IBA'27 (2019a): Impulse für IBA-Vorhaben. IBA27.de. <https://www.iba27.de/impulse-fuer-iba-vorhaben-beim-plenum-4/> [letzter Zugriff 06.03.2020].

IBA'27 (Hg.) (2019b): Qualitäten für Projekte der IBA'27. https://www.iba27.de/wp-content/uploads/iba27_zielbildqualitaeten.pdf [Letzter Zugriff 18.05.2020].

IBA'27 (2018): Die IBA'27 im Überblick. https://www.iba27.de/wp-content/uploads/181106-dossier-inhalt_nachdruck-1.pdf [Letzter Zugriff 18.05.2020].

Jenks, Mike / Jones, Colin (2010): Issues and Concepts. In: Jenks, Mike, Jones, Colin (Hg.), *Dimensions of the Sustainable City, Future City*. London: Springer, 1–20.

Jones, Colin / Jenks, Mike / Bramley, Glen (2010): Complementarities and Contradictions. In: Jenks, Mike, Jones, Colin (Hg.), *Dimensions of the Sustainable City, Future City*. London: Springer, 239–256.

Kampffmeyer, Tatjana (2019): Entwicklung der energiebedingten CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg. In: *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* 10/2019, 3–9.

Kiwitt, Thomas (2019): Die stadtreionale IBA – ein weiteres Instrument zur Gestaltung einer Modellregion. In: *Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH* (Hg.), *Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart*. Stuttgart: avedition, 62–72.

Koch, Michael / Wetzel, Gunther (2019): Planungsinstrumente der Stadtentwicklung zum Klimawandel. In: *Stadtentwicklung und Klimawandel, Forum Wohnen und Stadtentwicklung Heft 5*, 226–232.

König, Jennifer / Diedrich, Arne / Witowski, Florian / Wilken, Thomas (2015): Gebäudemonitoring. In: *IBA Hamburg* (Hg.), *Energieatlas. Werkbericht 1, Metropole*. Hamburg: Jovis, 86–99.

Kühl, Jana (2019): Praktiken und Infrastrukturen gelebter Suffizienz. In: Abassiharoftah, Milad, Baier, Jessica, Göb, Angelina, Thimm, Insa, Eberth, Andreas, Knaps, Falco, Larjosto, Vilja, Zebner, Fabiana (Hg.), *Räumliche Transformation. Prozesse, Konzepte, Forschungsdesigns*, *Forschungsberichte der ARL*. 65–79.

Kuhn, Fritz / Hahn, Matthias / Schairer, Martin / Thürnau, Dirk / Wölfe, Werner / Arnold, Wolfgang (2017): *Aktionsplan: Nachhaltig mobil in Stuttgart*.

Kunert, Lisa / Zimmermann, Thomas (2012): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Konzepte - an den Klimawandel angepasst? In: *Akademie für Raumforschung und Landesplanung* (Hg.), *Polyzentrale Stadtregion – Die Region als planerischer Handlungsraum*, *Arbeitsberichte der ARL*. 143–156.

Lederer, Arno / Sobek, Werner (2019): Eine IBA für Stuttgart und die Region. In: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (Hg.), Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. Stuttgart: avedition, 174–177.

Loogen, Franz (2019): Automatisiert. Vernetzt. Elektrisch. Auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft. In: Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (Hg.), Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. Stuttgart: avedition, 120–125.

Mitter, Hermine (2011): Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung in Abhängigkeit von der Zentralität des Ortes. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft, Arbeitsberichte der ARL. 136–151.

Nagorny-Koring, Nanja (2018): Kommunen im Klimawandel. Best Practice als Chance zur grünen Transformation. Bielefeld: transcript.

Neumann, Hans-Martin (2011): Regionale Mobilität – erneuerbar und klimafreundlich. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.), Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft, Arbeitsberichte der ARL. 202–215.

Novy, Andreas (2019): Kritik der westlichen Lebensweise. In: Luks, Fred (Hg.), Chancen und Grenzen der Nachhaltigkeitstransformation. Wiesbaden: Springer Gabler, 43–59.

Profijt, Markus (2018): Mobilitätssuffizienz. Grundlagen - Messung - Förderung. Wuppertaler Schriften. München: oekom.

Rink, Dieter (2018): Nachhaltige Stadt. In: Rink, Dieter, Haase, Annegret (Hg.), Handbuch Stadtkonzepte. Opladen & Toronto: Barbara Budrich, 237–259.

Sandrock, Matthias (2015): Wärmenetze als Rückgrat einer nachhaltigen kommunalen Energiepolitik. In: IBA Hamburg (Hg.), Energieatlas. Werkbericht 1, Metropole. Hamburg: Jovis, 86–99.

sbca (2020): IBA meets IBA // Netzwerk. IBA. <https://www.internationale-bauausstellungen.de/netzwerk-iba-meets-iba/> [letzter Zugriff 11.03.2020].

Schmidt, Maren / Knapstein, Yvonne (2011): Energie, Klima, Raum. Wie lässt sich Mobilität sinnvoll steuern? Einführung. In: Akademie für

Raumforschung und Landesplanung (Hg.), Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft, Arbeitsberichte der ARL. 184–188.

Schneidewind, Uwe / Fishedick, Manfred / Lucas, Rainer / Müller, Miriam / Reutter, Oscar / Schüle, Ralf / Vallentin, Daniel / Venjakob, Johannes / Wanner, Matthias (2015): Städte in Schwung bringen. Vier Prinzipien der urbanen Transformation. In: Nachhaltige Stadtentwicklung und Klimawandel 2, 20–22.

Scholz, Carola (2018): Welche Dichte? Höhere Dichten erfordern Planungswillen und städtebauliche Qualität! in: Raumplanung, Nr. 196.

Schröder, Tobias / Huck, Jana / de Haan, Gerhard (2011): Transfer sozialer Innovationen. Eine zukunftsorientierte Fallstudie zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag.

Schütt, Fabian (2018): Erreichbarkeitsanalyse von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs in Stuttgart. In: Statistik- und Informationsmanagement Monatsheft 12/2018, 328–332.

Schwarz, Thomas / Strauß, Matthias (2018): Metropolregion, Region und Landeshauptstadt Stuttgart – ein statistischer Überblick über drei zentrale Gebietseinheiten in Baden-Württemberg. In: Statistik- und Informationsmanagement Monatsheft 10/2018, 265–286.

Stadt Stuttgart (2019): Generaldebatte zum Thema Klimaschutz. <https://www.stuttgart.de/item/show/671604> [letzter Zugriff 27.02.2020].

Stadt Stuttgart (2018): Generaldebatte zum Thema Mobilität. <https://www.stuttgart.de/item/show/671604> [letzter Zugriff 27.02.2020].

Stadt Stuttgart (Hg.) (2017): Protokoll: Gemeinderat des Landeshauptstadt Stuttgart.

Stadt Stuttgart (o. J.): Mitglieder des Gemeinderat. Stuttgart. <https://www.stuttgart.de/gemeinderat> [letzter Zugriff 26.02.2020].

Statista (2019a): Treibhausgasemissionen in der EU-28 nach Gasen im Jahresvergleich 2017. Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/311892/umfrage/treibhausgasemissionen-in-der-eu-28-nach-gasen-im-jahresvergleich/> [letzter Zugriff 19.02.2020].

Statista (2019b): Treibhausgasemissionen nach Ländern weltweit 2017. Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2689/umfrage/die-groessten-verursacher-von-treibhausgasen/> [letzter Zugriff 19.02.2020].

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2020): Eckdaten für Wirtschaftszweige des Verarbeitenden Gewerbes in Baden-Württemberg 2018. <https://www.statistik-bw.de/Industrie/Struktur/kenngrWZ2008.jsp> [letzter Zugriff 19.02.2020].

Bunge, Christiane / Gellrich, Angelika / Reißmann, Daniel / Schubert, Susanne / von Schlippenbach, Ulrike (2019): Innenentwicklung in städtischen Quartieren: Die Bedeutung von Umweltqualität, Gesundheit und Sozialverträglichkeit. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/innenentwicklung-in-staedtischen-quartieren-die> [letzter Zugriff 19.02.2020].

Umweltbundesamt (2013): Kyoto-Protokoll. Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/internationale-eu-klimapolitik/kyoto-protokoll> [letzter Zugriff 19.02.2020].

Umweltbundesamt (2016): Kohlendioxid-Emissionen im Bedarfsfeld „Wohnen“. Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/kohlendioxid-emissionen-im-bedarfsfeld-wohnen> [letzter Zugriff 06.01.2020].

Vereinte Nationen (2019): Cities - United Nations Sustainable Development Action 2015. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/> [letzter Zugriff 12.11.2019].

VRS (2020a): Einwohner und Fläche. <https://www.region-stuttgart.org/information-und-download/region-in-zahlen/einwohner-und-flaeche/?noMobile=mjhrnjlo%2525252525252520onfocus%252525252525253DburLink%2525252525252528this%2525252525252529%252525252525253B> [letzter Zugriff 26.02.2020].

VRS (2020b): Klimaatlas. <https://www.region-stuttgart.org/klimaatlas/> [letzter Zugriff 12.03.2020].

VRS (2020c): Regionalwahl. VRS. <https://www.region-stuttgart.org/regionalwahl/> [letzter Zugriff 26.02.2020].

VRS (2020d): Verband Region Stuttgart. <https://www.region-stuttgart.org/> [letzter Zugriff 26.02.2020].

VRS (2017a): Ergebnisprotokoll über die 15. Sitzung der Regionalversammlung am 19. Juli 2017 im Konferenzsaal der Sparkassenakademie in Stuttgart, Pariser Platz 3 A.

VRS (2017b): Sitzungsvorlage Nr. 057/2017. Internationale Bauausstellung IBA 2027 StadtRegion Stuttgart – Gründung der IBA GmbH.

Wachten, Kunibert / Bartels, Olaf (2013): Die IBA hat einen Perspektivwechsel eingeleitet. In: IBA Hamburg (Hg.), Metropole: Stadt neu Bauen, Metropole. Hamburg: Jovis, 78–87.

Wagner, Udo (2016): Mobilität von Arbeitnehmern in Stuttgart. Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen im Rahmen des Europäischen Projekts 2MOVE2. In: Statistik- und Informationsmanagement Monatsheft 9/2016, 232–260.

Williams, Katie / Dair, Carol / Lindsay, Morag (2010): Neighbourhood Design and Sustainable Lifestyles. In: Jenks, Mike, Jones, Colin (Hg.), Dimensions of the Sustainable City, Future City. London: Springer, 183–214.

Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (2002): Landesentwicklungsprogramm 2002 Baden-Württemberg.

WRS (2017): Anlage 2 zur Sitzungsvorlage Nr. 057/2017. Internationale Bauausstellung IBA 2027 StadtRegion Stuttgart – Gründung der GmbH. IBA 2027 StadtRegion Stuttgart - ein Aufruf zum Wandel.

WRS (Hg.) (2015): Memorandum IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. https://www.iba27.de/wp-content/uploads/memorandum_iba_2027_stadtregion_stuttgart.pdf [letzter Zugriff 26.05.2020].

WRS (2014): Plädoyer für eine Internationale Bauausstellung Region Stuttgart. https://www.iba27.de/wp-content/uploads/plaedoyer-iba-region-stuttgart_06_2014-1.pdf [letzter Zugriff 26.05.2020].

Notizen

ECKDATEN ZUR PUBLIKATION

ZITIERSTIL

nach: ‚sub/urban – Zeitschrift für kritische Stadtforschung‘

SCHRIFTEN:

Antiqua: EB Garamond, Design von Georg Duffner (u.a.)

Grotesk: Roboto, Design von Christian Robertson

FARBEN (RGB):

Rot: R246, G183, B169

Blau: R139, G163, B212

Gelb: R255, G217, B135

DRUCKVERSION

Papier:

DinB5-Format 250 x 176 Milimeter

KONSUM

7 Monate

~475 Kaffee

67 E-Mails

19 Telefonate

7 Wochen Corona-Verlängerung

PRODUKTION

32 Abbildungen

80 Normseiten Text

~198.040 Zeichen

204 SEITEN