



Nachhaltige Quartiere sind mehr als CO₂-neutrale Wohnsiedlungen mit moderner Architektur. Dieser Beitrag gibt Einblicke in die zentralen Ergebnisse des Studienprojekts der Vertiefungsrichtung Raumentwicklung und Regionalforschung 2018/2019, in der die Möglichkeiten einer nachhaltigen Quartiersentwicklung in den Bereichen Wohnen, Mobilität, Nahversorgung und öffentlicher Raum untersucht wurden. Es zeigte sich, dass Orte der Begegnung, eine partizipative Stadtplanung und -steuerung sowie die Sicherung von Handlungsspielräumen für zivilgesellschaftliche Initiativen entscheidend sind, um die transformative Kraft der Quartiere für eine nachhaltige Entwicklung zu aktivieren.

Nachhaltige Stadtentwicklung – Zwischen Planung und Wirklichkeit. Die Münchner Quartiere Obergiesing und Domagkpark

von Jacob Heuser, Christian Obermayr,
David Segat und Jessica Balling

Rolle der Städte im Globalen Wandel

Das 21. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Städte. Seit 2008 lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in urbanen Räumen und global gesehen wird die Zahl der StadtbewohnerInnen auch in den nächsten Jahrzehnten weiter zunehmen (UN-DESA 2018). Als Orte der Zentralität locken Städte mit ihren sozioökonomischen und kulturellen Möglichkeiten einerseits immer mehr Menschen an, gleichzeitig führen kapitalistische Modernisierungstendenzen in der Landwirtschaft, von der Globalisierung verstärkt, zu Perspektivlosigkeit und Verdrängung in vielen ländlichen Regionen des Globalen Südens und damit zu weiter anhaltender Landflucht (Davis 2006, S. 16–23). Nach aktuellen Prognosen könnte sich die Zahl der StadtbewohnerInnen bis ins Jahr 2050 auf bis zu 6,5 Mrd. erhöhen, womit ca. zwei Drittel der Menschheit in Städten leben würden (UN-Habitat 2016; WBGU 2016a; Hahne & Kegler 2016; Rink & Kabisch 2017, Obermayr 2017).

Aus diesen Entwicklungen ergeben sich tiefgreifende Problemfelder und Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung. Städte verbrauchen einen Großteil der erzeugten Energie (60–75 %) und verursachen drei Viertel der globalen CO₂ Emissionen (IEA 2008; WBGU 2016b). Die urbanen Strukturen, die wir heute planen und bauen, werden unsere Städte auf entscheidende Weise auch die nächsten Jahrzehnte prägen. Städte wachsen nicht nur hinsichtlich der Zahl der Menschen, die in ihnen leben, sondern auch hinsichtlich ihres Flä-

chenbedarfs. Die Konsequenz ist ein Rückgang der Agrarflächen und der (lokalen) Biodiversität (IEA 2008; UN-Habitat 2008; WBGU 2016a). Gleichzeitig sind steigende soziale Ungleichheit und Verdrängungsprozesse innerhalb der Städte zu beobachten. Städte sind somit sowohl Treiber und Betroffene des Globalen Wandels (Grunwald & Kopfmüller 2012, S. 163).

„*Our struggle towards sustainability will be won or lost in cities*“ (Moon 2012).

Die Betrachtung der Städte beschränkt sich jedoch nicht auf ihre Rolle als Treiber des Globalen Wandels. Parallel zu der Diskussion über die negativen Folgen des Umzugs der Menschheit in die Städte wird zunehmend ihr transformatives Potenzial für eine nachhaltige Zukunft betont (UN 2017). Inzwischen wird auf einer breiten Basis an Erkenntnissen diskutiert, dass der immer deutlicher spürbare Globale Wandel tiefgreifende Veränderungen in allen Lebensbereichen der Menschen erfordert. Für diese (sozial-ökologische) Transformation wird den Städten dieser Welt eine zentrale Rolle zugesprochen (UN 2015; WBGU 2016a). Als Orte in denen Ursache und Wirkungen so nah beieinanderliegen, eröffnen Städte und ihre Quartiere die Möglichkeit lokal angepasste Strategien für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu entwickeln und im Kontext sogenannter Reallabore zu erproben (Hahne & Kegler 2016).

Stadtentwicklung in München

Die Frage nach dem Verhältnis zwischen Planung und Wirklichkeit beschäftigt die Menschen in der Stadt München schon lange. Bereits die Gründung der Stadt – der keine Stadtplanung, sondern ein gewaltsamer Akt Heinrich des Löwen zugrunde lag – zeigt vor allem eins – (Stadt-)Planung und -Entwicklung impliziert in erster Linie den Ausgleich ganz unterschiedlicher Interessen. Nach einer Zeit geringer Veränderungen beginnt ab dem Jahr 1792 eine Phase der Stadterweiterungen, die durch das Schleifen der Befestigungsmauern um die Stadt eingeleitet wurde. In diese Zeit fallen die ersten großen planerischen Entwürfe, die mit der Realisierung des Englischen Gartens bis heute ihre Wirkung entfalten. Ein weiterer großer Meilenstein in der stadtplanerischen Geschichte Münchens ist eng mit dem Namen Theodor Fischer verbunden. Theodor Fischer fasste – nach einer Phase königlicher Großprojekte – mit der *Staffelbauordnung* als Planungs- und Entwicklungsbasis im Jahr 1904 die gesamte Stadt ins Auge, die mehr oder weniger bis zum Jahr 1980 Gültigkeit hatte. Mit den Olympischen Spielen im Jahr 1972 – München hatte zu dieser Zeit etwa 1,3 Millionen EinwohnerInnen – wurde eine weitere Phase der Stadtentwicklung eingeläutet. Mit dem Motto *Weltstadt mit Herz* wurde (erneut) über große Projekte die Stadt international, in einem Wettbewerb um Kapital, Firmen und touristische Potenziale platziert, und so der Weg in die Moderne eingeläutet (Häußermann & Siebel 1993; LHM 2004). Dieser Orientierung nach außen folgte in den 1990er Jahren eine dynamische Entwicklung innerhalb der Stadt. Durch den Rückzug des Militärs, den Umzug des Flughafens und der Messe sowie durch den sinkenden Flächenbedarf von Bahn, Post und Industrie eröffneten sich

große Flächen für die städtebauliche Entwicklung, deren Potenziale bis heute Raum geben den großen Herausforderungen einer stetig wachsenden Stadt zu begegnen und teilweise auch gerecht zu werden (LHM 2004). Heute liegt die EinwohnerInnenzahl bei 1,5 Millionen Menschen, doch bei dieser Größe wird es nicht bleiben. Pro Jahr wird ein Wachstum von 0,75 % prognostiziert, womit im Jahr 2040 voraussichtlich 1,85 Millionen Menschen in der Stadt leben werden (LHM 2017).

Dieses Wachstum bringt unterschiedliche Herausforderungen mit sich. Ganz konkret mangelt es derzeit an bezahlbarem Wohnraum und die Menschen in München sind mit dem höchsten Mietpreisspiegel in Deutschland konfrontiert (Statista 2019). Die Gründe dafür sind vielfältig. So besteht ein Nachfrageüberhang nach Wohnungen und Baugrund, der durch eine allgemeine Bauflächenknappheit bedingt ist; die Höhenbegrenzung (*Staffelbauordnung*) verhindert die Nutzung der Vertikalen; und die Konversionsflächen für den Neubau sind bald erschöpft. Außerdem leidet der Wohnungsmarkt unter dem Verkauf städtischer Flächen, dem Wegfall von Bindungen für den sozialen Wohnungsbau im Kontrast zu Luxussanierungen sowie der Spekulation der EigentümerInnen mit ihren Immobilien. Diese Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt haben unter anderem soziale Verdrängungsprozesse in Randbezirke und in die Metropolregion zur Folge. Dadurch erhöht sich das Pendleraufkommen weiter, bereits heute werden ca. 1,5 Millionen Pendler/Tag in der Metropolregion gezählt (Drees & Sommer 2018). Die städtische Infrastruktur für Mobilität ist aber hoffnungslos überlastet. Diese beiden genannten Beispiele stehen stellvertretend für viele weitere Herausforderungen denen sich die Stadtplanung gegenüber sieht. Wie auf diese Herausforderungen reagiert wird, ist im Folgenden anhand des Stadtentwicklungskonzepts *Perspektive München* und des Förderprogramms *Soziale Stadt* – veranschaulicht.

Das aktuelle Leitmotiv der *Perspektive München* ist *Stadt im Gleichgewicht*. Dieses Leitmotiv wird durch vier strategische Leitlinien ergänzt (LHM 2015a):

- (1) offene und attraktive Ausstrahlung
- (2) qualitätsvolle und charakteristische Stadträume
- (3) solidarische und engagierte Stadtgesellschaft
- (4) weitsichtige und kooperative Steuerung

Diese Leitlinien sind querschnittsorientiert angelegt und behandeln wesentliche Herausforderungen, wobei aktuelle Tendenzen in Bestands- und Neubauquartieren zu unterscheiden sind (LHM 2015a). Bei der Entwicklung von Bestandsquartieren beteiligt sich München seit 1976 aktiv am Erhalt und an der Aufwertung von Stadtteilen. Im Rahmen der Stadtsanierung werden Finanzmittel des Bundes, des Freistaates und der Kommunen im Rahmen von Förderprogrammen für Projekte der Stadtsanierung eingesetzt. Die Programme *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren*, *Städtebaulicher Denkmalschutz* und *Soziale Stadt* sind Beispiele für solche Förderungen zur Stadtsanierung im Bestand (LHM 2015b). Kennzeichnend für das Förderprogramm *Soziale Stadt* ist die Fokus-

sierung auf sozialpolitische Aspekte. Stadt- und Ortsteile werden sowohl in sozialpolitischer als auch baulicher Hinsicht stabilisiert und aufgewertet. Dies erfolgt durch eine Kombination von klassischen baulich-investiven Maßnahmen und sozial-integrativen Aktivitäten (BBSR & BMUB 2017, S. 10ff.). Ein definierter Bereich Obergiesings um die Tegernseer Landstraße (TeLa) wurde im Jahr 2005 zum Sanierungsgebiet erklärt und erhält seitdem Förderungen aus dem Programm.

Die alleinige Aufwertung und Sanierung von Stadtteilen und die Schaffung von Wohnraum in Bestandsquartieren ist jedoch nicht ausreichend. Hier ist die Leitlinie der Perspektive München für zukunftsfähige Siedlungsstrukturen durch qualifizierte Innenentwicklung – *kompakt, urban, grün* von besonderer Bedeutung. Die Konversion bestehender Baugebiete und Verkehrsflächen sowie ehemaliger Gewerbe- und Industrieflächen, Kasernen oder Bahngeländen stehen im Mittelpunkt (LHM 2015d, S. 16). Das Gelände der ehemaligen Funkkaserne im Münchner Norden ist ein Beispiel für eine solche Konversion. Das heute Domagkpark genannte Quartier wurde unter besonderer Berücksichtigung des Konzepts der nachhaltigen Siedlungsentwicklung mit dem Fokus auf die Themen Nachhaltigkeit und Energie geplant und umgesetzt (LHM 2011). Eine Vielzahl von Baugenossenschaften, Baugemeinschaften sowie städtischen und private Wohnbaugesellschaften konnten auf dieser Fläche ihre Projekte verwirklichen – ein Stadtentwicklungsprozess der in den Bereichen Partizipation und Nachhaltigkeit Vorbildcharakter entwickelt hat. Auch in Giesing wurde ein ehemaliges Industriegebiet, die ehemaligen Agfa-Kamerawerke, zu Wohnraum umfunktioniert. Doch auch eine Ausweitung der Siedlungsflächen innerhalb des Stadtgebiets – insofern flächentechnisch noch realisierbar – lässt München wachsen. In Freiham wird aktuell ein neues Stadtviertel mit Wohnungen für 25.000 Menschen und 7.500 Arbeitsplätzen gebaut (LHM 2015c).

Studienprojekt

Bestandsquartiere und Neubaugebiete unterscheiden sich in der Art der Planung und Entwicklung für München fundamental. Für das Studienprojekt wurden daher zwei unterschiedliche Stadtquartiere ausgewählt. Auf der einen Seite das Bestandsquartier Giesing, besonders jener Teil Obergiesings, der als Schwerpunktgebiet des Stadtsanierungsprogramms *Soziale Stadt* deklariert ist, und andererseits das Neubaugartier Domagkpark.

Folgende Forschungsfragen waren für das Projekt zentral:

- *Inwiefern gibt es eine nachhaltige Entwicklung in den beiden Quartieren?*
- *Wie lassen sich lange Planungen seitens der Stadt mit der gelebten Wirklichkeit in den Quartieren verbinden?*
- *Welche Perspektiven eröffnen sich für eine Stadtplanung der Zukunft?*

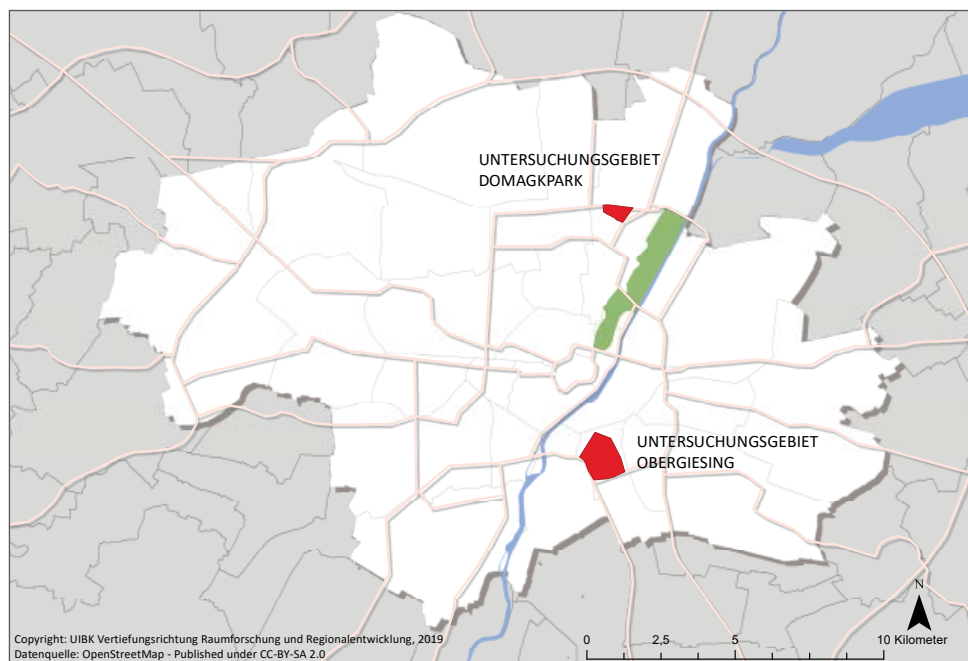


Abb. 1: Die Untersuchungsgebiete Domagkpark und Obergiesing

Es standen in diesem Projekt vier thematische Teilbereiche im Fokus: Die Themen **Wohnen, Mobilität, Nahversorgung und öffentlicher Raum**. Bestands- und Neubaugebiete werfen außerdem gänzlich unterschiedliche Fragen auf, so dass sowohl innerhalb der thematischen Teilbereiche als auch innerhalb der Quartiere die übergeordneten Fragestellungen noch einmal spezifiziert werden mussten.

In Giesing standen im Speziellen das Agfa-Gelände, die angrenzende Gewofag-Siedlung¹, der Weißenseepark und die Tegernseer Landstraße im Mittelpunkt der Betrachtung. Im 24 ha großen Domagkpark wurde das gesamte Gebiet untersucht, wobei bei den meisten thematischen Teilbereichen eher der südliche Teil fokussiert wurde. Die Verflechtungen zu den Nachbarquartieren (z. B. Alte Heide, Parkstadt Schwabing) waren für manche Fragestellungen aber von besonderer Bedeutung.

Die Projektlaufzeit betrug drei Semester, in denen sich 23 Studierende des Masterstudiengangs *Geographie: Globaler Wandel – Regionale Nachhaltigkeit* des Instituts für Geographie der Universität Innsbruck auf theoretischer und praktischer Basis mit dem Thema der nachhaltigen Quartiersentwicklung auseinandersetzten. Als theoretischer Hintergrund standen im ersten Semester der Vertiefungsrichtung *Raumentwicklung und Regionalforschung* die Grundlagen der Stadtgeographie und Stadtforschung, die

¹ Die Gewofag ist eine städtische Münchner Wohnungsbaugesellschaft mit ca. 35.000 Wohnungen.

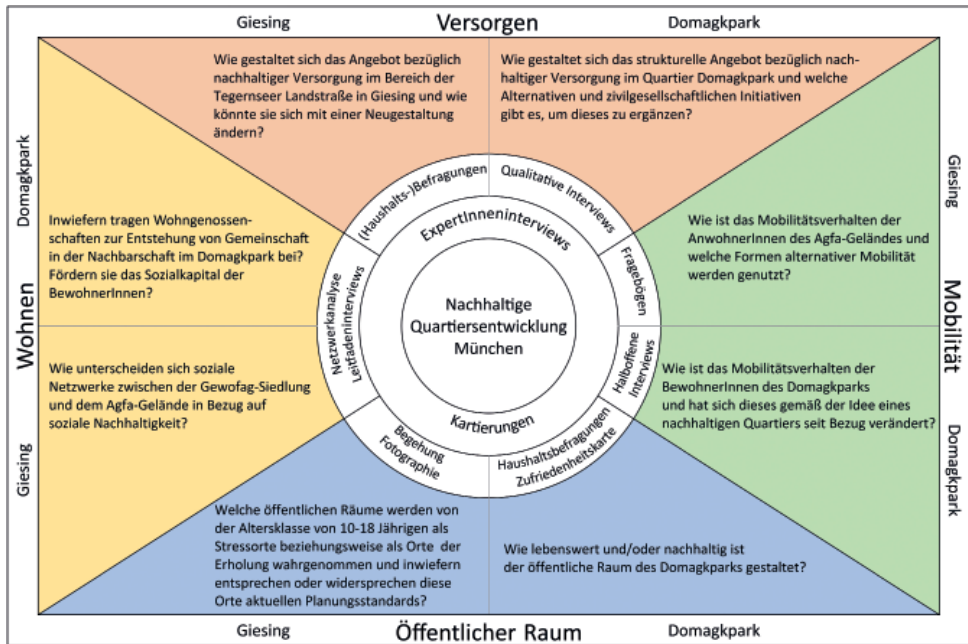


Abb. 2: Forschungsfragen und verwendete Methoden

Leitbilder der Stadtentwicklung und Stadtplanung in Europa sowie Zugänge, Konzepte und Perspektiven der geographischen Quartiersforschung auf dem Programm.

Darauf aufbauend wurden mögliche Forschungsfragen und potenzielle Methoden gesammelt und ein erstes Forschungsdesign für die Phase der Feldforschung (Nov. 2018 – Feb. 2019) entwickelt (Abb. 2). Als Methoden kamen Kartierungen, ExpertInneninterviews, leitfadengestützte Interviews, (Haushalts-)Befragungen, Zufriedenheitskartierungen, Begehungen, Fotografie und Netzwerkanalysen zum Einsatz. Aufgrund der Themenvielfalt der acht Forschungsgruppen, standen bei den empirischen Arbeiten vielfältige Personen(gruppen) im Fokus. Es wurden ExpertInnen unterschiedlicher Fachgebiete innerhalb der Stadtverwaltung, Mitglieder von NGOs, Vereinen, Genossenschaften, privatwirtschaftlichen Einrichtungen (Planungsbüros, Architekturbüros, Sharing Plattformen, Nahrungs- und Einzelhandelsunternehmen etc.) und die BewohnerInnen der im Fokus stehenden Gebiete befragt.

Ab dem dritten Semester setzten sich alle Themengruppe mit der Auswertung und Präsentation der erhobenen Daten auseinander. Die Ergebnisse mündeten in eine Posterausstellung mit 19 thematischen Postern, die sowohl an der Universität Innsbruck, als auch in den Räumlichkeiten des Planungsreferates in München der Öffentlichkeit präsentiert wurde. LeiterInnen des Studienprojekts waren Univ.-Prof. Dr. Martin Coy, Christian Obermayr MSc und Dr. Michaela Schier.

Themen und Betrachtungsräume

Drei übergeordnete konzeptionelle Querschnittsthemen verbanden die einzelnen inhaltlichen Themenbereiche Wohnen, Versorgung, Mobilität und öffentlicher Raum: (1) nachhaltige Quartiersentwicklung, (2) Raumproduktion und Aneignung und (3) Planung und Wirklichkeit. Im Folgenden werden die Ergebnisse der theoretischen Auseinandersetzung mit diesen drei Querschnittsthemen dargestellt.

Das Stadtquartier aus der Perspektive einer nachhaltigen Entwicklung

Stadtquartiere in ihrer räumlichen Abgrenzung – mehr als eine Straße, aber eingebettet in einen Stadtteil – sind Orte permanenten Wandels, die sich durch die lokale und translokale Vernetzung der BewohnerInnen, durch ihre Lebenszyklen, Lebenslagen und Lebensstile konstituieren. Stadtquartiere sind seit jeher geprägt von einem Kommen und Gehen. Diese Fluktuation gibt den Quartieren ihren eigenen Charakter und macht sie einzigartig (Schnur 2008, S. 19f.).

„Stadtquartiere haben eine herausgehobene Bedeutung als alltägliche Lebensräume und städtebauliche Handlungsräume. Auf dieser räumlichen Ebene werden Lebens- und Umweltqualität, sozialer Ausgleich und Zusammenhalt, wirtschaftliche Tragfähigkeit und kulturelle Innovationskraft unserer Städte konkret und kontinuierlich erlebbar“ (BBSR 2013, S. 5).

Es sind die Quartiere in denen auch Folgen globaler Veränderungen für die Lebens- und Umweltqualität der Menschen konkret werden. Klimatische Veränderungen erschweren alltägliche Aufgaben, steigende Mieten sorgen für Stress und Verdrängung und der Zuzug von Menschen aus unbekannten Kulturen und mit anderen Religionen äußern sich als große Herausforderungen. Doch auch globale Entwicklungen werden auf der Ebene der Quartiere verursacht. Alltägliche Konsumententscheidungen der Menschen, das Mobilitätsverhalten und das Ausleben verschiedener sozialer Praktiken und Gewohnheiten wirken in ihrer Gesamtheit auf höheren Maßstabsebenen und implizieren, verstärken oder schwächen übergeordnete Trends des Globalen Wandels. Neben dieser Ebene zeigt sich in den Quartieren der Erfolg oder Misserfolg steuernder und regulierender Politik. Diese beiden Pole – der Ursachen und spürbaren Folgen des Globalen Wandels – machen die Quartiere in unseren Städten interessant für eine dritte Variable, über die sich stadtplanerische und städtebauliche Handlungsräume eröffnen. Aus dieser Perspektive hat sich im Laufe der vergangenen zwei Dekaden der Begriff der nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung etabliert (Drilling & Schnur 2019).

Nachhaltige Quartiersentwicklung ist dabei ein Teilbereich der gesamten Diskussion über nachhaltige Entwicklung, steht aber vor der Herausforderung konkrete Ansätze und Projekte zu entwickeln, die an lokale Bedingungen angepasst sind (Drilling & Schnur 2012). Die Nähe dieser kleinmaßstäblichen Ebene zu den lokalen Akteuren in

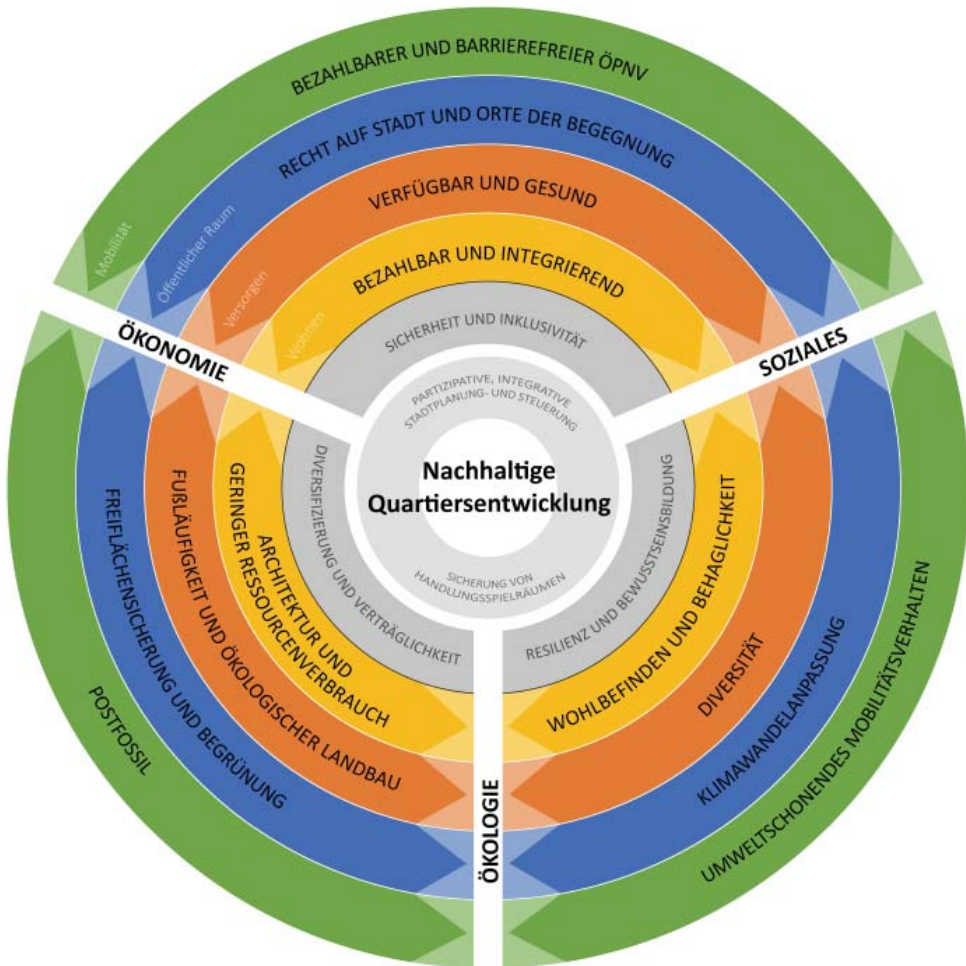


Abb. 3: Nachhaltige Quartiersentwicklung

den Quartieren, also den BürgerInnen, eröffnet dabei Sensibilisierungs- und Mobilisierungspotenziale für Nachhaltigkeitsfragen (Grunwald & Kopfmüller 2012, S. 164). Das Ziel muss es sein die betroffenen Akteure in Lern- und Entscheidungsprozesse miteinzubeziehen. Trotz vielversprechender Potenziale zeigt sich in der Praxis häufig ein differenziertes Bild. Es muss nach dem Verhältnis zwischen Konzeption und Umsetzung nachhaltiger Quartiersentwicklung gefragt, und konstatiert werden, dass oftmals keine ausreichende Tiefe an Veränderungen erreicht wird. Die globalen Verstrickungen lokal gelebter Verhaltensmuster und sozialer Praktiken in den Quartieren erfordern planungstheoretisch ein Nachhaltigkeitsverständnis, welches aus einer normativen Leitlinie heraus globale, intragenerationelle Perspektiven sowie neben ökologischen und

ökonomischen auch soziale Aspekten berücksichtigt (Schubert 2012, S. 73; Grunwald & Kopfmüller 2012, S. 165f.). Dies ist vielerorts nicht vorhanden. Einen Beitrag zu diesem Thema kann die Diskussion über eine gesellschaftliche Transformation – ob normativ ausgerichtet oder als Analyserahmen transformativer Veränderungen (siehe Brand 2017) – leisten. Als gemeinsamer Nenner gilt, dass der Begriff tiefgreifende Änderungen impliziert. Dazu gehören ein Wandel der Werte, Lebensweisen und Institutionen, die Erprobung neuer sozioökonomischer Strategien und neue gesellschaftliche Leitbilder – z. B. der Genügsamkeit, Buen Vivir oder Postwachstumsansätze (Gudynas 2011; Stengel 2011; Paech 2012).

Nachhaltige Quartiersentwicklung in Giesing und dem Domagkpark

Die Zieldimensionen nachhaltiger Quartiersentwicklung sind ökologische Verträglichkeit, soziale Gebrauchsfähigkeit und ökonomische Tragfähigkeit (BBSR 2013). Zwischen diesen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit eröffnen sich, von Quartier zu Quartier, unterschiedliche Spannungsfelder, in denen sich die verschiedenen Themen der Grunddaseinsfunktionen entwickeln. Eine nachhaltige Entwicklung in den Quartieren ist eingebettet in die Prozessziele einer partizipativen, integrativen Stadtplanung und -steuerung sowie der Sicherung von Handlungsspielräumen für unterschiedliche gegenwärtige, aber auch zukünftige Akteure und Akteursgruppen. Die unterschiedlichen Themen der Grunddaseinsfunktionen von Städten sind in den Spannungsfeldern zwischen den Dimensionen der Nachhaltigkeit auf Strukturziele ausgerichtet, die sich an den Zielen des 11. Nachhaltigkeitsziels orientieren (UN 2015). Eine nachhaltige Quartiersentwicklung im Spannungsfeld zwischen ökonomischen und sozialen Fragen orientiert sich an dem Strukturziel eines ökonomisch leistbaren, sicheren und inklusiven Quartiers für alle BewohnerInnen. In der Spanne zwischen der sozialen und der ökologischen Dimension orientiert sie sich an dem Strukturziel einer resilienten und ökologisch bewussten Entwicklung. Zwischen der ökologischen und der ökonomischen Dimension sind die Bemühungen auf das Strukturziel eines ökologisch verträglichen und ökonomisch diversifizierten Quartiers ausgerichtet (Abb. 3).

Raumproduktion und Raumaneignung

„Existenz findet immer im Raum statt: Sowohl physisch-materiell wahrnehmbare als auch mental-geistige Dimensionen von Seinsformen kommen ohne Räumlichkeit nicht aus“ (Burger 2015, o. S.).

Diese unbewusste Voraussetzung der Existenz eines Raumes macht ihn zu etwas Selbstverständlichem. Raum wird aus dieser Perspektive als ein dreidimensionaler *Container* verstanden, der mit Objekten – Menschen, Tieren, Häusern etc. – physisch materiellen Dingen gefüllt ist (Freytag 2014). Diese Konzeption von Raum ist aber nur eine unter vielen (Wardenga 2002; Weichhart 2018, S. 79–97). Raum kann beispielsweise auch durch die Relation zwischen Dingen (z. B. ein Pendlerraum) oder als

Wahrnehmungsraum gefasst werden. Im letzteren Fall gäbe es keinen gesicherten realen Raum, weil die Raumwahrnehmung jedes Individuums eine gänzlich andere ist. Eine neuere Interpretation ist die des konstruierten Raums. Aus dieser Perspektive ist eine Region durch räumliche Strukturen zusammengesetzt, die ihrerseits das Ergebnis von kollektiven Handlungen der Gesellschaft sind. Tägliche Handlungen von Individuen sind sowohl in Strukturen eingebettet und werden von diesen beeinflusst, sie gestalten diese Strukturen und damit den Raum aber auch entscheidend mit (Werlen 2008). Raum erscheint so als Produkt, als Ergebnis sozialer Praxis. Ein solches Raumverständnis ist nahe an der Raumtheorie des französischen Soziologen Henri Lefebvre (1974 [1991]), welche die Möglichkeit für eine kritische Auseinandersetzung mit individuellen und kollektiven Handlungsspielräumen der Raumproduktion bietet. Im Gegensatz zu einer unbewussten Hinnahme des Raumes als alltäglich physisch-materiell existierenden Rahmen sieht Lefebvre den Raum als etwas, das nie aus sich selbst heraus existieren kann, sondern stets das Produkt sozialer Praxis ist (Vogelpohl 2011). Raum wird aus einer Perspektive des historischen Materialismus betrachtet, wofür drei verschiedene Ebenen angesetzt werden. Diese drei Dimensionen der Raumproduktion lassen sich als physische, mentale und soziale *Momente* beschreiben, aus individueller Sicht wird Raum wahrgenommen, konzipiert und gelebt (Schmid 2005).

Durch Lefebvres Theorie sind nicht mehr Objekte im Raum von Interesse, sondern es rückt der dreidimensionale Produktionsprozess von Raum in den Fokus. Raum wird aus dieser Perspektive durch eine Vielzahl von Akteuren in konflikthaften Aushandlungsprozessen, produziert. Jeder Akteur konzipiert, erfährt und lebt Raum auf seine eigene Weise. In der Summe der sozialen Praxis entsteht Raum so als soziales Produkt. Das entstandene Produkt ist immer historisch spezifisch, abhängig von einer Vielzahl soziokultureller und machtpolitischer Einflüsse und spiegelt damit das gegenwärtige soziale System wider (Ronneberger & Vogelpohl 2014).

Planung und Wirklichkeit

Ausgehend von dieser Erkenntnis stellen sich zwei Fragen: Wie lassen sich von langer Hand geplante Konzepte mit den Vorstellungen der Menschen in den Quartieren vereinbaren – und – werden geplante Räume so wahrgenommen und gelebt wie und wofür sie konzipiert wurden? Lefebvres Raumtheorie hat in Bezug auf diese Fragen mehrere Implikationen. Da es sich um einen dreidimensionalen Produktionsprozess handelt, reicht es nicht beispielsweise neue Stadtentwicklungsprozesse einfach zu konzipieren und zu verordnen. BewohnerInnen, ArchitektInnen, StadtplanerInnen und alle beteiligten Akteure bringen ihre eigenen Vorstellungen von einem *guten* Quartier mit. Die BewohnerInnen eignen sich Raum an und gestalten ihn entlang verschiedenster Wertemodelle. Sie leben Stadtraum auf eine andere Weise. Bei der Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen ist es daher nötig alle drei Dimensionen der Produktion von Raum im Blick zu haben. Ein nachhaltiger Stadtraum kann nicht einfach nur konzipiert werden, er benötigt auch eine materielle Basis und muss gelebt werden.



Abb. 4: *Neubauquartier Domagkpark*

(Foto: Christian Obermayr)



Abb. 5: *Wohnprojekt der Genossenschaft Wagnis eG*

(Foto: Christian Obermayr)



Abb. 6: *Bestandsquartier Obergiesing*

(Foto: Christian Obermayr)



Abb. 7: *Vor dem Agfa Gelände: Eine der wenigen Unterführungen unter der Tegernseer Landstraße*

(Foto: Antonia Moschin)

Ergebnisse

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse des Studienprojekts sortiert nach den vier Themen, vergleichend für die beiden Quartiere, ausgeführt. Die dargestellten Aussagen beruhen auf den empirisch erhobenen Informationen.

Wohnen

Zentraler Aspekt der Analyse im Themenbereich Wohnen war in beiden Untersuchungsgebieten die soziale Nachhaltigkeit, welche durch die langfristige Herstellung und Sicherung einer menschenwürdigen Existenz innerhalb einer anpassungsfähigen Gesellschaft gekennzeichnet ist. Solidarität, Kooperation und Partizipation in einem generationenübergreifenden und inklusiven Miteinander sind Kernkomponenten sozialer Nachhaltigkeit. Dieses wurde unter der Frage des Sozialkapitals (Putnam 2000, S. 22 ff.; Bourdieu 2005), welches Aufschluss über die Art, die Intensität und die Größe der sozialen Netzwerke im Quartier geben kann, untersucht. Methodisch kamen dazu leitfadengestützte Interviews und egozentrierte Netzwerkanalysen zum Einsatz.

In Giesing wurde eine Gewofag-Siedlung und das Neubaugebiet Agfa-Gelände vergleichend analysiert. Zentrale Erkenntnis ist, dass Orte der Begegnung wichtig für die soziale Nachhaltigkeit in der Wohnumgebung sind (Abb. 8). In der Gewofag-Siedlung wird dieser Austausch durch öffentlich geförderte Angebote stärker forciert als auf dem Agfa-Gelände. Die BewohnerInnen der beiden Gebiete unterscheiden sich auch in der Vernetzung und Identifizierung mit ihrer Wohnumgebung. BewohnerInnen des Agfa-Geländes wohnen, aufgrund des Neubaus, maximal seit sechs Jahren im Quartier und enge Kontakte bestehen hauptsächlich außerhalb des Areals, während die BewohnerInnen der Gewofag-Siedlung, die häufig schon sehr lange im Quartier wohnen, stark verwurzelt sind. Der Kontakt ist durch langjährige Nachbarschaftshilfe und gemeinsame Aktivitäten innerhalb und außerhalb des Quartiers gekennzeichnet. Nachbarschaftshilfe findet auch auf dem Agfa-Gelände statt, wobei diese aber vor allem durch Zweckbeziehungen gekennzeichnet ist. Von den BewohnerInnen des Agfa-Geländes sind engere Kontakte gewünscht.

Soziale Nachhaltigkeit besteht laut oben beschriebener Definition weitgehend in beiden Wohnvierteln. Sie ist wandelbar, ihre Ausgestaltung bedarf dauerhafter Aufmerksamkeit und Engagement von Seiten der Bewohnerschaft und der öffentlichen Hand. Ein zentraler Aspekt für ihre Entstehung sind quartierseigene Orte der Begegnung.

Im Domagkpark lag der Fokus der Untersuchungen zum Thema Wohnen ganz auf den Wohngenossenschaften im Quartier. Diese Fokussierung hatte zwei Gründe. Zum einen wird in der Rechtsform der Genossenschaften auf der Ebene des Bundes, und auch seitens der Stadt München, eine Alternative in der Wohnraumproduktion gesehen (BMU 2004; Die Bundesregierung 2017; muenchen.de o.J.). Die Rechtsform impliziert

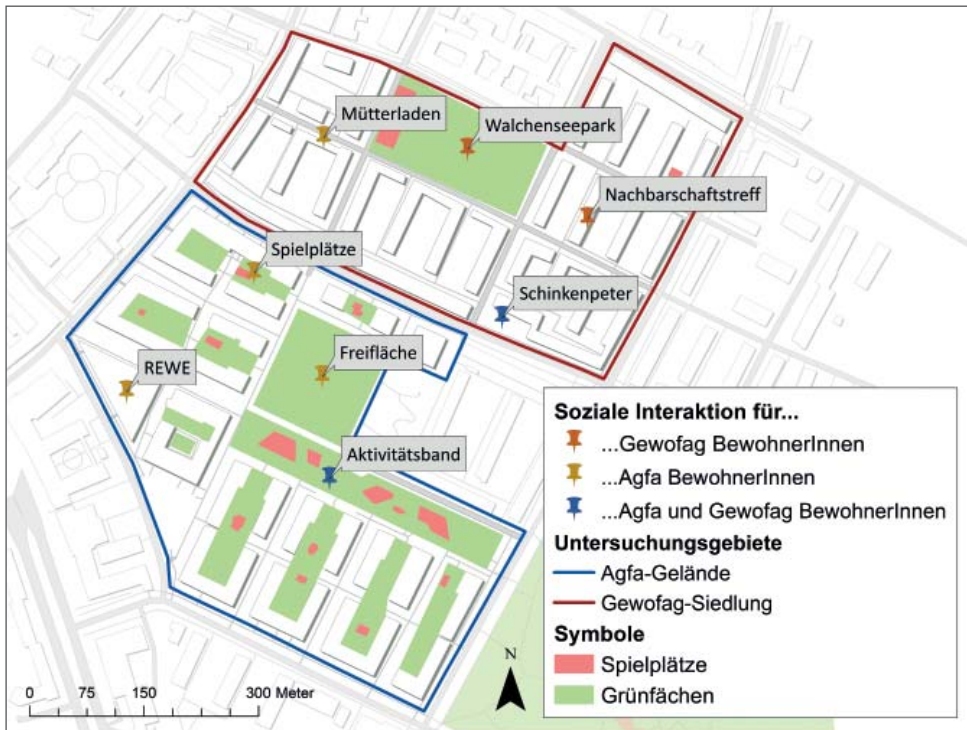


Abb. 8: Orte sozialer Inklusion im Agfa-Gelände und der Gewofag-Siedlung in Obergiesing

eine Entkopplung von den Entwicklungen auf dem kapitalistischen Immobilien- und Wohnungsmarkt (König 2007, S. 233; Stracke 2011, S. 50). Daher bestehen Erwartungen bezüglich der Sicherung von bezahlbarem Wohnraum und hinsichtlich einer identitätsstiftenden, integrierenden und beteiligungsfördernden Wirkungen in den Quartieren. Zum anderen werden junge Genossenschaften auch von Seiten der Behörden im Domagkpark als wichtig bezeichnet. Diese Aussage bezieht sich insbesondere auf die Wogeno eG und die Wagnis eG Genossenschaft. Diese beiden Genossenschaften zählen zu den verhältnismäßig neu gegründeten, dynamischen Akteuren auf dem Münchner Wohnungsmarkt, die ihren Fokus neben der Schaffung bezahlbaren Wohnraums auch auf die Verwirklichung alternativer Wohnformen und Vorstellungen des sozialen Zusammenlebens legen. Sie bewirken im Domagkpark einen Aufbruchsgest und haben einen großen Anteil daran, dass das Quartier als Meilenstein im Hinblick auf soziale und kulturelle Vernetzung bezeichnet wird. Ausgehend von dieser Erwartungshaltung war die Fragestellung, welche Rolle die Wohngenossenschaften im Domagkpark für die Vernetzung der Menschen im Quartier einnehmen und wie sich diese Wohnform auf die sozialen Netzwerke der BewohnerInnen auswirken.

In den Ergebnissen bestätigt sich die beschriebene Erwartungshaltung zumindest teilweise. Viele BewohnerInnen der beiden Wohngenossenschaften engagieren sich ehrenamtlich über ihr direktes Wohnumfeld hinaus im Quartier und stoßen mit ihrer offenen und kommunikativen Art unterschiedliche Prozesse an. Zentrale Voraussetzung für die Vernetzung der BewohnerInnen sind jedoch Orte der Begegnung und Freiräume im Quartier, an denen sich Ideen verwirklichen lassen. Diese Orte fehlen zum Teil, auch aufgrund der erst kürzlich fertiggestellten Baumaßnahmen, und lassen sich bisher vornehmlich im südlichen Teil des Domagkparkes verorten. Die Vernetzung innerhalb der Wohngenossenschaften lebt in erster Linie von geteilten Werten und Normen. Im Kontext dieser Erkenntnis zeigte sich, dass die Nähe der BewohnerInnen in den genossenschaftlichen Wohnprojekten zueinander und das hohe Maß an notwendiger Kommunikation, ein nicht zu unterschätzendes Konfliktpotenzial birgt. Speziell die lange Planungsphase für die Bebauung der Funkkaserne, in der die Wohngenossenschaften sehr früh beteiligt waren, stellte sich als wichtige Plattform heraus, um sich kennenzulernen und aufkommende Konflikte frühzeitig beizulegen. Grundsätzlich hat sich der Eindruck verstärkt, dass Wohngenossenschaften in München eine wichtige Rolle bei der Bewältigung aktueller Herausforderungen einnehmen können, sie als (alleinigen) Hoffnungsträger für die Wohnraumkrise zu bezeichnen würde jedoch zu weit gehen. Für die Wohngenossenschaften ist es besonders wichtig, vorrangig bezahlbaren Baugrund beziehen zu können. Die Bodenpreise in München entscheiden über die Realisierbarkeit von genossenschaftlichen Bauvorhaben, und auch über die Preise die von den GenossInnen verlangt werden (müssen).

Versorgung

Das Thema Versorgung wurde in beiden Untersuchungsgebieten auf den Teilbereich der Ernährungsversorgung beschränkt. In **Giesing** wurde unter einer nachhaltigen Versorgung die fußläufige Erreichbarkeit sowie das Angebot von regionalen Produkten in der Versorgungsinfrastruktur definiert. Diese beiden Nachhaltigkeitskriterien wurden hierbei räumlich im Bereich der Tegernseer Landstraße analysiert. Bei der Kartierung der Strukturen der Nahversorgung fiel die vergleichsweise geringe Anzahl an Cafés im Quartier auf. Dahingegen sind jedoch eine Vielzahl an Imbissen und Schnellrestaurants vorhanden. In einer Haushaltsbefragung mit AnrainerInnen der TeLa wurden Verbesserungsvorschläge im Zusammenhang mit den vorab definierten Nachhaltigkeitskriterien erhoben. Es zeigte sich, dass die AnwohnerInnen mehr regionale, Fair Trade und Bioprodukte wünschen sowie mehr Produkte ohne Plastikverpackung. Hinsichtlich baulicher Infrastruktur fordern die BewohnerInnen mehr Radwege, barrierefreie Zugänge zu den Geschäften und mehr Querungsmöglichkeiten der Straßen, insbesondere der TeLa, die als Barriere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wirkt. Aus den Erhebungen gingen primär zwei Konfliktzonen an der TeLa hervor. Einerseits gibt es eine Konkurrenzsituation zwischen AnrainerInnen und KundInnen um die bestehenden Parkplätze und mehrere Konfliktsituationen zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen auf

den Gehsteigen aufgrund fehlender Radwege. Als konkrete Stärke im Kontext der zwei definierten Nachhaltigkeitskriterien wurde die gegebene fußläufige Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte identifiziert. Über 75 Prozent der Befragten erledigen ihre Einkäufe des täglichen Bedarfs ausschließlich zu Fuß. Zusätzlich stellen die *Urban Gardening* Projekte im Bereich des sogenannten *Grünspitz* eine Chance zur partiellen Selbstversorgung dar. Ebenfalls als Möglichkeit zur nachhaltigeren Versorgung wurde der Wunsch der Quartiersbevölkerung nach einem Wochenmarkt identifiziert.

Auch im **Domagkpark** wurden Kriterien in Bezug auf eine nachhaltige Ernährungsversorgung festgelegt. Diese sind einerseits eine fußläufige Erreichbarkeit (Radius 600 m) zu Produkten des täglichen Bedarfs und andererseits die sozialräumliche Einbettung der Nahversorgung im Quartier. Letztere beinhaltet die Einbettung von Produktion, Vertrieb und Konsum innerhalb sozialer Netzwerke, aber auch die Sichtbarkeit dieser Themen, da so ein wichtiger Beitrag zur Bewusstseinsbildung geleistet werden kann. Im Fokus der Analyse standen einerseits die Möglichkeiten der Quartiersentwicklung aus planerischer Perspektive, andererseits Wege zivilgesellschaftlicher Beteiligung mit besonderem Fokus auf Genossenschaften.

Innerhalb der Genossenschaften führen verschiedene Interessenslagen der BewohnerInnen, abweichende Vorstellungen im Zusammenhang mit ehrenamtlichen Engagement und ein unterschiedliches Verständnis von Nachhaltigkeit häufig zu

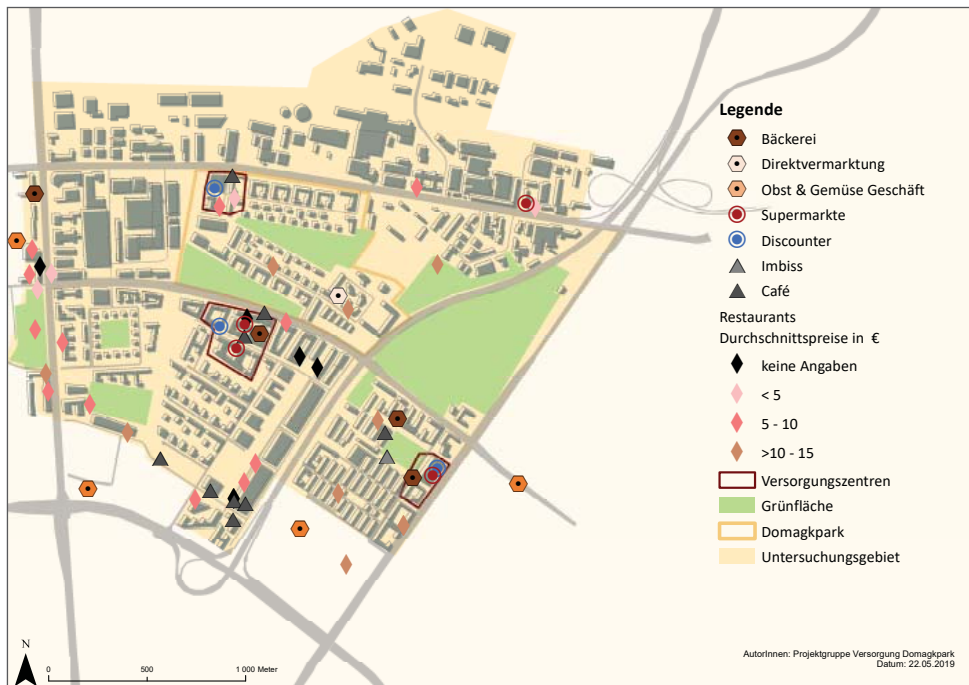


Abb. 9: Orte marktwirtschaftliche Nahversorgung im Domagkpark und Umgebung

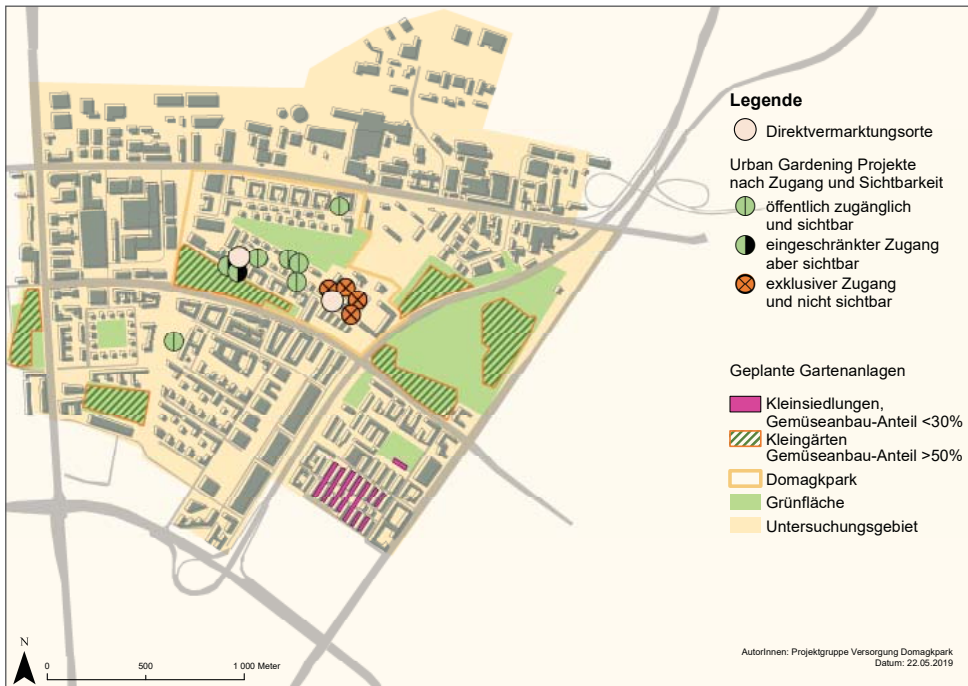


Abb. 10: Orte alternativer Nahversorgung im Domagpark und Umgebung

Planungs- und Umsetzungsschwierigkeiten. Zeit und Leistbarkeit wurden als generell hindernde Faktoren angesehen. Auf der Planungsebene wurden die verschiedenen Zuständigkeiten und Interessenslagen der unterschiedlichen Behörden, oftmals sehr lange Bearbeitungszeiten zur Änderung existierender Planungsinstrumente (z. B. Flächennutzungsplan) und fehlende Möglichkeiten zur Steuerung des Angebots im Einzelhandel als zentrales Problemfeld erkannt. Ähnlich wie es sich auf der genossenschaftsinternen Ebene darstellt, gibt es auch zwischen den einzelnen Genossenschaften divers gelagerte Interessen und Nachhaltigkeitskriterien. Im Bereich der Schnittstellen von Genossenschaften und Planung ist der wichtigste Diskussionspunkt der Zugang zu Boden für genossenschaftliche Aktivitäten.

Die räumliche Verteilung von marktwirtschaftlicher Nahversorgung und alternativer Produktion und Vermarktung sind auf zwei Karten für den Domagpark und Umgebung dargestellt (Abb. 9 und Abb. 10). Es wird deutlich, dass die Grundversorgung über bestehende Quartiers- und Nahversorgungszentren innerhalb fußläufiger Erreichbarkeit weitgehend gedeckt ist und es überraschend viele Flächen alternativer Nahrungsversorgung (Kleingärten, Urban Gardening etc.) im Quartier und dessen Umgebung gibt.

Diese Flächen werden teilweise intensiv von zivilgesellschaftlichen Initiativen für den Anbau von Gemüse genutzt. Diese leisten zwar keinen signifikanten Beitrag zur

Grundversorgung des Quartiers, sind jedoch bei der Bildung von Nachbarschaftsprozessen und des Sozialkapitals wichtig. Zusätzlich agieren sie als treibende Kraft zur Bewusstseinsbildung für nachhaltigere Ernährung. Unbedingt zu nennen ist dabei die zentrale Rolle von Genossenschaften. Für solche Raumproduktionen durch zivilgesellschaftlichen Initiativen ist die Bereitstellung von Flächen sowie die frühestmögliche Beteiligung von AnwohnerInnen im Planungsprozess unabdingbar.

Öffentlicher Raum

Als wesentlicher Bestandteil der städtischen Struktur hat der öffentliche Raum wichtige Funktionen. Er ermöglicht die Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen und muss dabei vielfältigen Nutzungsansprüchen der StadtbewohnerInnen genügen. Angelehnt an die Qualitätskriterien des öffentlichen Raums von Jan Gehl (et al. 2006) lassen sich diese Ansprüche in die vier Kategorien: Komfort (angenehme Gestaltung nach menschlichem Maßstab), Behaglichkeit (Aufenthaltsqualität und Möglichkeit vielfältiger Aktivitäten), Sicherheit (Schutz vor Verkehr und Kriminalität) und Inklusion (gleicher Zugang und Rechte für alle, soziale Schnittstelle) einteilen.

In beiden Quartieren stand sowohl die Gestaltung des öffentlichen Raums seitens der Planung als auch die Raumwahrnehmung und -nutzung der BewohnerInnen im Mittelpunkt der Analyse. Während im Bestandsquartier Giesing untersucht wurde welche Orte Jugendliche der Altersklasse 10–18 im Viertel nutzen und ob diese den aktuellen Planungsstandards entsprechen, war im neugestalteten Domagkpark von Interesse wie nachhaltig und lebenswert der öffentliche Raum gestaltet wurde. Zur empirischen Bewertung des öffentlichen Raums wurden Bewertungskriterien entwickelt, (basierend auf Jan Gehls Qualitätskriterien) nach denen dann bestimmte Orte im Viertel (in Giesing der Weißenseepark) bzw. das ganze Viertel (Domagkpark) kartiert und beurteilt wurden. Zusätzlich bildeten Interviews mit ExpertInnen und 16 Jugendlichen (Giesing) sowie eine Haushaltsbefragung (n= 91, Domagkpark) die Basis für die anschließende Auswertung.

In **Giesing** wurde die Umgestaltung des Weißenseeparks analysiert. Dieser Park galt vor 2009 als Ort der Angst für die BewohnerInnen. Durch das Programm *Soziale Stadt* konnte zwischen 2009 und 2012 eine Komplettsanierung in Angriff genommen werden, die mit breiter Partizipation der AnwohnerInnen – auch Jugendlichen – durchgeführt wurde. Ziel war eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Schaffung von Nutzungsangeboten für alle Altersgruppen. Die Analyse ergab, dass diese Ziele erreicht wurden und der Park seitens der Bevölkerung gut angenommen wird. Die Evaluierung nach den Qualitätskriterien des öffentlichen Raums (Gehl et al. 2006) kam ebenfalls zu einem durchwegs guten Ergebnis.

Auch die befragten Jugendlichen nannten den Weißenseepark am häufigsten als einen ihrer Orte der Erholung, der durch attraktive Gestaltung punkten kann. Als Orte des Stresses nannten sie meist die Tegernseer Landstraße und den Walchenseeparkplatz

(Abb. 11). An diesen Orten werden Lärm, Schmutz und mangelnde Angebote für Jugendliche beanstandet. Konfliktpotenzial in Grünanlagen besteht vor allem hinsichtlich der Raumnutzung durch Jugendliche. In der Wahrnehmung anderer BewohnerInnen sind sie oft nur „Störenfriede“, weshalb ihnen häufig wenig genutzte Randbereiche zugewiesen werden. Die Jugendlichen nehmen dies zusammen mit der starken Reglementierung und den vielen Verboten (z. B. der Parkordnung) als Problem wahr. Gerade für diese Gruppe sind aber öffentliche Räume besonders wichtig für ihre Sozialisation und Entwicklung. Jugendliche nutzen öffentliche Räume als pädagogikfreie Räume, um ihre Grenzen auszutesten, als Rückzugsraum und als Raum der Interaktion (Herlyn et. al. 2013). Damit der öffentlichen Raum diesen Ansprüchen gerecht werden kann, ist es wichtig, Jugendliche frühzeitig durch partizipative Prozesse in die Planung miteinzubeziehen. So können ihre oft vernachlässigten Anliegen Gehör finden und ein moderner und öffentlicher Raum entstehen, der auch dem Anspruch der Inklusion gerecht wird. Die positive Umgestaltung des Weißenseeparks zeigt dabei, dass die Beteiligung verschiedenster BürgerInnen durchaus erfolgreich sein kann.



Abb. 11: Hotspots von Stress und Erholung für Jugendliche in Obergiesing

Im Domagkpark zeigt die Analyse des öffentlichen Raums, dass aus planerischer Sicht wenig zu bemängeln ist. Lediglich einige der Durchgänge zwischen Park und Wohnhäusern wurden negativ bewertet. Durch die Haushaltsbefragung (n=91) eröffnete sich aber ein gänzlich anderes Bild. Während die BewohnerInnen mit der Parkanlage und den Spielplätzen sehr zufrieden sind und nur die unzureichende Beleuchtung stört, stößt die Gestaltung des Straßenraums und der öffentlichen Plätze auf starke Kritik.

Besonders störend empfinden die BewohnerInnen die geringe Funktionalität des öffentlichen Raums und eine mangelhafte Begrünung. Es seien beispielsweise wesentlich weniger Bäume realisiert worden als ursprünglich vorgesehen, so dass einige BewohnerInnen sogar von einer „Betonwüste“ sprechen. Seitens der Stadtentwicklungsplanung wird allerdings darauf hingewiesen, dass nicht weniger Bäume gepflanzt worden wären, sondern lediglich an anderer Stelle im Quartier.

Mehr als 80 % der Befragten empfinden die Begrünung als eines der wichtigsten Kriterien für einen *guten* öffentlichen Raum, dicht gefolgt von einer Verkehrsberuhigung (59 %) und dem baulichen Zustand (41 %). Grünflächen, Architektur und Verkehrsraum waren dann auch die meistgenannten Punkte an denen die BewohnerInnen gerne etwas verbessern würden. Die Architektur der Häuser wird, bis auf die der Genossenschaftshäuser, als fantasielos und eintönig beschrieben. Bezeichnungen der Häuser reichen von „50 shades of grey“ bis zu „einer hässlichen Aneinanderreihung von weißen Schuhschachteln“ (Abb. 12). Hinsichtlich des Verkehrsraums scheiden sich die Geister. Manche BewohnerInnen hätten sich ein autofreies Viertel, echte Fahrradwege und eine Zusammenlegung der vielen Tiefgaragen gewünscht. Außerdem wird der *Parktourismus* aus der benachbarten Parkstadt Schwabing und die geradlinige Straßenführung, die zum Rasen einladen würde, bemängelt; andere BewohnerInnen wünschen sich mehr Parkplätze. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes könnte durch eine weitere Begrünung und Beleuchtung, Fahrradwege und der Errichtung einer noch fehlenden Entsorgungsstation erreicht werden.

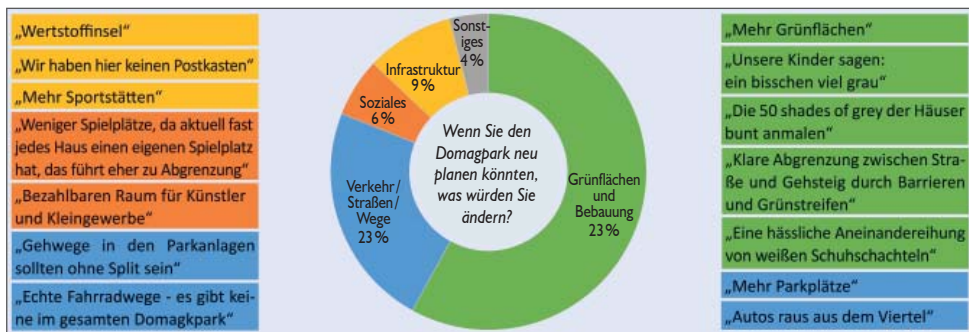


Abb. 12: Stimmen aus dem Domagpark zum öffentlichen Raum. Die meisten Aussagen konzentrieren sich auf die Themen Grünflächen und Verkehr

Mobilität

Automobilität trägt besonders in Ballungsgebieten signifikant zur Minderung der Lebensqualität durch Treibhausgasemission, Lärm und Platzverbrauch bei. Um diese negativen Effekte abzuschwächen beziehungsweise ganzheitlich zu vermeiden, gibt es Effizienzstrategien (schwache Nachhaltigkeit), Verlagerungs- (ausgewogene Nachhaltigkeit) und Vermeidungsstrategien (starke Nachhaltigkeit) (Perschon 2012). Da sich

die Verkehrsmittelwahl sehr oft im unmittelbaren Wohnumfeld entscheidet, bietet sich die Quartiersebene an, um Verlagerungsstrategien zu untersuchen.

In Giesing wurden Potenziale für die Verlagerung von privaten PKW zu mehr ÖPNV, Radverkehr und Sharing Mobility auf dem Agfa-Gelände analysiert. Das Untersuchungsgebiet ist sehr gut an den ÖPNV angebunden, Haltestellen sind fußläufig erreichbar und eine hohe Anzahl an Fahrradabstellplätzen ist gewährleistet. Weitere alternative Mobilitätsformen konnten aber nicht aufgezeigt werden, was auch mit der im Agfa-Gelände vorherrschenden Parkraumsituation in Verbindung gebracht werden kann. Unbewirtschaftete und zeitlich unbegrenzt nutzbare Stellplätze sind die Regel und eine Vielzahl an Parkplätzen ist für AnwohnerInnen reserviert, zusätzlich zu deren Tiefgaragenstellplätzen. Die ca. 79 % der BewohnerInnen (n=51) des Agfa-Geländes, welche ein Auto besitzen, können dieses daher bequem und nahe zum Wohnort abstellen. Da der eigene PKW aber kaum für den täglichen Arbeitsweg genutzt wird (nur 16 %), dieser vielmehr zum großen Teil mit dem Fahrrad (37 %) oder dem ÖPNV (45 %) zurückgelegt wird, belegen die Autos jeden Tag große Flächen des öffentlichen Raums, die dann für eine potenzielle andere Nutzung verloren sind.

In Verbindung mit dieser Analyse wurde ebenfalls eine hohe Nutzungsbereitschaft von Sharing-Angeboten festgestellt, 62 % (n=62) der AnwohnerInnen sind bereits bei einem Sharing Anbieter registriert – die Nutzung solcher Konzepte sei jedoch durch das kleine Angebot rund um das Agfa-Gelände stark beeinträchtigt. Ein fehlendes stationsbasiertes Car-Sharing Angebot vor Ort wurde als Hemmnis identifiziert. Diese Art des Car-Sharing hätte den Vorteil, zu einer Reduktion von privatem Autobesitz zu führen, während Free-Floating Systeme (z. B. Car2Go) oftmals lediglich als Ersatz für den ÖPNV bestehen und so den realen Stadtverkehr sogar noch erhöhen können (Tils et al. 2015). Die abschließende SWOT-Analyse (Tab. 1) zeigt konkrete Analyseergebnisse und Handlungsempfehlungen für das ehemalige Agfa-Gelände im Kontext der Mobilität auf.

Stärken	Schwächen
- Hohe Anzahl autofreier Wege - Positiv bewertete Radstellplätze im Neubaugebiet - Bereitschaft der AnwohnerInnen zu Sharing	- Kein Mobilitätskonzept vorhanden - Niedriges Sharing-Angebot - Viel ruhender Verkehr im Gebiet - Gefahrenzonen im Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen
Chancen	Risiken
- Viele AnwohnerInnen bei SharinganbieterInnen registriert - Mobilitätsveränderungen im Quartier bieten Chance auf Veränderung der Mobilität in Gesamtstadt	- PKW-Anbindung an Verkehrsnetz hemmt Umstieg auf alternative Mobilitätsformen - Ohne alternative Mobilitätsformen keine Reduzierung des privaten PKW Besitzes in Aussicht

Tab. 1: SWOT-Analyse der Mobilitätssituation im Agfa-Gelände.

Handlungsmöglichkeiten wären eine Reduzierung von Gefahrenzonen im Straßenraum durch Radwegmarkierungen und durchgehend vom Autoverkehr getrennte Radwege, gleich wie eine Pflicht für AnwohnerInnen zur Nutzung der Tiefgaragen, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und ein stationsbasiertes Sharing Angebot. So könnten entscheidende Anreize für eine Mobilitätswende gesetzt werden.

Das Mobilitätskonzept des **Domagkparks** beinhaltet innovative Ansätze und Alleinstellungsmerkmale, weshalb das Quartier als Modellregion für alternative Mobilitätsformen gilt. Es stellt sich die Frage, wie sich das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen tatsächlich darstellt und ob sich dieses mit den Nachhaltigkeitsansprüchen des Mobilitätskonzepts deckt. Im Zuge der Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass innerhalb des Quartiers ein weitreichendes Angebot an Car-Sharing- und Mobilitätsstationen vorzufinden ist, welches ihre erhoffte Wirkung entfaltet. Diese Stationen ermöglichen den Zugang zu Fahrrädern und Elektrofahrzeugen und haben einen reduzierten PKW Besitz im Domagkpark zur Folge. „*Ich hatte noch nie ein solches Angebot: Räder, Autos, MVV [...] einfach alles*“, hört man aus dem Quartier. Das Potenzial dieser Stationen könnte mit dem Herabsetzen der Nutzungshemmschwelle durch ein vereinfachtes Buchungssystem und Werbekampagnen noch stärker ausgeschöpft werden.

Eine Analyse des Verkehrsraums und des Straßenbilds ergab starke Unzufriedenheit der BewohnerInnen hinsichtlich der Straßenraumgestaltung. Generell wird eine deutlich zu hohe Flächenversiegelung beanstandet. Hitzestauungen und ästhetische



Abb. 13: Lineare Straßenführung mit nicht bewirtschaftetem Parkraum.

Foto: Christian Obermayr (1), Paul Tiefenbacher (2)

Mängel des öffentlichen Raumes, die verhältnismäßig vielen Tiefgaragenausfahrten, durch die Gefahrenzonen für Fußgänger entstehen, und die geradlinige Straßenführung, welche eine überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge begünstige, wurden bemängelt (Abb. 13). Die Bewohnerschaft des Domagkpark würde sich daher mehr ökologisch sinnvolle Begrünung und Orte der Begegnung wünschen. Außerdem ist ein diverseres Straßenbild ein Anliegen – beispielsweise durch mehr und buntere Objekte (z. B. Mülleimer oder Parkbänke). Generell wird ein neuartiges und verkehrsberuhigendes Verkehrskonzept gefordert, welches durch eine Entschleunigung des Verkehrs und Belebung des öffentlichen Raumes gekennzeichnet ist. Zusätzlich zu diesem Instrument wären verkehrsreduzierende Maßnahmen sinnvoll. Beispielsweise könnte der verstärkte Ausbau der Concierge-Station oder eine Parkraumbewirtschaftung des Quartiers einen positiven Einfluss ausüben.

Im Zuge einer abschließenden Bilanz des implementierten Mobilitätskonzeptes im Domagkpark lassen sich einige Punkte ganz klar belegen. Die Herabsetzung des Stellplatzschlüssels für einige Gebäude zeigte Wirkung. Die kurzen Wege zu den Mobilitätsstationen und das generell hohe Mobilitätsangebot ermöglichen es vielen BewohnerInnen auf einen eigenen PKW zu verzichten. Als Schwäche des Konzeptes muss das autofreundliche Straßenbild (z. B. überdimensionales Parkplatzangebot oder lineare Straßenführung) angesehen werden. Außerdem wurde eine Anfälligkeit der E-Mobilität auf technischer Ebene deutlich. Um eine solche Bilanz für zukünftige Mobilitätskonzepte zu verbessern, ist es unabdingbar die Kommunikation innerhalb der Planungsebenen zu stärken. Außerdem sollte es zu einem konsequenten Ausbau verkehrsberuhigender Maßnahmen kommen und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsbildung forciert werden.

Fazit und Ausblick

Ziel der Untersuchungen im Rahmen des Studienprojekts war es verschiedene Facetten einer nachhaltigen Quartiersentwicklung unter Berücksichtigung von Fragen nach dem Verhältnis zwischen Raumproduktion und -aneignung sowie zwischen Planung und Wirklichkeit in den beiden Quartieren Domagkpark und Giesing zu identifizieren und einer kritischen Betrachtung zu unterziehen. Die forschungsleitenden Fragen waren:

- *Inwiefern gibt es eine nachhaltige Entwicklung in den beiden Quartieren?*
- *Wie lassen sich lange Planungen seitens der Stadt mit der gelebten Wirklichkeit in den Quartieren verbinden?*
- *Welche Perspektiven eröffnen sich für die Stadtplanung in der Zukunft?*

Bei der Beantwortung der ersten Frage eröffnet sich ein Zielkonflikt. Normative Ziele nachhaltiger Quartiersentwicklung, die allgemein formuliert und als Konsens vorliegen, existieren nicht. Sie werden viel mehr immer wieder neu ausgehandelt, müssen sich an den lokalen Bedingungen und Herausforderungen orientieren und zusammen mit dem BewohnerInnen formuliert werden. Dieser Aspekt wurde mit der

zweiten Frage greifbar gemacht. Der praktischen Aushandlung zugrunde gelegt sind vielfältige Strategien für eine nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung, wobei die Beurteilung ihrer Zukunftsfähigkeit äußerst komplex ist. Vor diesem Hintergrund und zur Beantwortung der dritten Forschungsfrage sollen im Folgenden die Ergebnisse unserer Untersuchungen allgemein zusammengefasst werden und anhand eines Ausblicks mögliche Entwicklungspfade für eine nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den beiden Untersuchungsgebiete sowie für die Stadt München aufgezeigt werden.

Bei der Betrachtung der verwirklichten Projekte in beiden Stadtquartieren zeigt sich, dass insbesondere die Prozessziele einer nachhaltigen Quartiersentwicklung – partizipative, integrative Stadtplanung und -steuerung sowie die Sicherung von Handlungsspielräumen – von großer Bedeutung sind. Im Domagkpark war die frühzeitige Partizipation der zukünftigen BewohnerInnen im Planungsprozess des neuen Stadtviertels sehr sinnvoll. Zwar wird durch umfangreiche Beteiligung der Prozess als langwieriger und schwieriger wahrgenommen, das Ergebnis ist im Empfinden der BewohnerInnen aber deutlich besser. Wichtig ist, dass BürgerInnenbeteiligung nicht nur während der Projektphase von Neubauten erfolgen sollte, Beteiligungsmöglichkeiten sollten vielmehr auch nach Fertigstellung der Projekte weiter ermöglicht werden. Um dies zu erreichen müssen zwar entscheidende Impulse aus der Bewohnerschaft selbst kommen, seitens der Stadtverwaltung sollten diese Impulse aber aktiv gefördert und gepflegt werden. Es würde sich beispielsweise anbieten nach Fertigstellung des Quartiers eine weiterführende Partizipation der BewohnerInnen im Kontext einer reflektierten Bestandsaufnahme umzusetzen. Auch in Giesing sind zivilgesellschaftliche Initiativen zu beobachten. Während im Domagkpark viel Initiative von den BewohnerInnen kommt – hier sind vor allem die Genossenschaften entscheidend – hat Giesing sehr von den Initiativen des Stadtteilbüros profitiert. Durch das *Förderprogramm Soziale Stadt* ermöglicht, hat sich der Stadtteilladen als eine der zentralen Anlaufstellen für die GiesingerInnen entwickelt. Initiativen aus der Zivilgesellschaft sind immer auf die Verfügbarkeit von Handlungsspielräumen im Quartier angewiesen. In diesen Handlungsspielräumen bietet sich die Möglichkeit zur (Mit-)Gestaltung des eigenen Lebensumfelds, in dem sich Subkulturen entwickeln und eine Identifikation mit dem Quartier entstehen kann. Vor diesem Hintergrund verwundert es sehr, dass diese Initiative, ausgehend vom *Stadtteilladen in Giesing* nur eine zeitlich begrenzte Laufzeit haben soll, in dem die Finanzierung an die Laufzeit des Förderprogramms gekoppelt ist. Ist das Viertel erst *saniert* kann es sich selbst überlassen werden, so die Logik hinter dem Programm. Nachbarschaft und Interaktion, und damit soziale Netzwerke und Sozialkapital, entstehen aber nur teilweise aus Eigenantrieb. Kontinuierliche Pflege, Aufmerksamkeit und Förderung seitens der Stadt- oder Quartiersverwaltung ist für eine Stabilisierung sozialer Netzwerke unabdingbar.

In beiden Vierteln sind zivilgesellschaftliche Initiativen Träger von Innovationen, beispielsweise in den Bereichen der alternativen Mobilität, dem genossenschaftlichen Wohnen und von alternativen Versorgungsstrukturen. Diese zivilen Organisationen sind

nicht nur auf Eigeninitiative ihrer Mitglieder angewiesen, sondern benötigen auch kontinuierliche Unterstützung durch lokale Behörden. Die Stadtverwaltung muss es sich zur Aufgabe machen eine Beteiligungskultur zu etablieren und diesen bürgerschaftlichen Initiativen Handlungsspielräume zu geben, was sowohl physischen Raum als auch finanzielle Mittel meint. Treffpunkte in den Nachbarschaften und für alle zugängliche, sichere und attraktive öffentliche Räume werden als Orte der Begegnung benötigt, um Interaktionsmöglichkeiten zwischen den BewohnerInnen zu schaffen. Neben allgemeiner Unterstützung und eines entsprechenden Milieus sind diese Orte von entscheidender Bedeutung, damit Initiativen wachsen und ihre Funktionen zur Schaffung von sozialem Zusammenhalt und eines Bewusstseins für Nachhaltigkeitsthemen übernehmen können. Auf diese Weise werden kleine, aber wesentliche Bausteine für eine mögliche Transformation zur Nachhaltigkeit gesetzt.

Die Ansätze der Gestaltung einer gesellschaftlichen Transformation hin zur Nachhaltigkeit fallen je nach Fokus sehr unterschiedlich aus. Ausgehend von der neoliberalen Wirtschaftsordnung aktueller Tage, in der immer effizientere Produktionsmechanismen und eine Finanzialisierung fast aller Lebensbereiche ein langfristiges wirtschaftliches Wachstum erzeugen sollen, bieten Konsistenz- und vor allem Suffizienzansätze die Möglichkeiten für technische und soziale Innovationen, die tiefgreifende Gesellschaftliche Veränderungen ermöglichen (Stengel 2011; Behrendt et. al. 2018). Anhand der drei Begriffe *Effizienz* – *Konsistenz* – *Suffizienz* können die vielfältigen Strategien für nachhaltige Städte und Quartiere einer systematischen Einordnung nach der Tiefe ihrer gesellschaftlichen Veränderungen unterzogen werden. Die meisten Strategien für mehr Nachhaltigkeit zielen auf mehr *Effizienz* von Produktionsprozessen, z. B. städtischer Systeme, mit dem Ziel einer Verringerung des Ressourcenverbrauchs. Dies soll beispielsweise durch besseres Management und neue Technologien im bestehenden Wirtschaftssystem erreicht werden. Eine exklusive Fokussierung auf technologische Effizienz hat sich im Kontext des kapitalistischen Wirtschaftssystems jedoch als problematisch herausgestellt (Stichwort: Rebound-Effekt) (Stengel 2011, S. 134f.). Viele Städte – wie auch die Stadt München in der Zukunftsschau München 2040+ (LHM 2016) – suchen aber auch weiterführende Wege zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung und verfolgen Strategien, die neben Maßnahmen für mehr Effizienz, auch auf **Konsistenz** basieren. Diese Strategien werden heute unter der Bezeichnung *Green New Deal* oder *Green Economy* diskutiert. Das Ziel sind geschlossene Stoffwechselprozesse mit der Natur, die verhindern sollen, dass Produktion und soziale Praktiken die Natur falsch und übermäßig beanspruchen (Adler & Schachtschneider 2010). Einen empirischen Beweis dafür, dass diese Entkopplung in größerem Maßstab möglich ist, sind VertreterInnen dieses Ansatzes bisher schuldig geblieben (Hickel & Kallis 2019). Die umfangreichsten Strategien auf dem Weg zur Nachhaltigkeit beinhalten aber nicht nur Effizienz- und Konsistenzstrategien, sondern betonen auch die **Suffizienz**. Suffizienz meint Verhaltensänderungen und die Änderung von Konsummustern. Suffizienz auf

VerbraucherInnenebene würde beispielsweise den Verzicht auf bestimmte Güter und soziale Praktiken bedeuten (z. B. Auto, Fernreisen) (Stengel 2011, S. 140 ff.). Nur durch die gleichzeitige Anwendung von Effizienz-, Konsistenz- und Suffizienzstrategien kann eine nachhaltige und solidarische Gesellschaft erreicht werden, in der die planetaren Grenzen eingehalten werden. Dazu gehören eine umfassende Änderung der Werte, Lebensweisen und Institutionen und eine Erprobung neuer soziokultureller und sozioökonomischer Strategien. Die Städte und ihre Quartiere haben die transformative Kraft, als innovative Orte und Reallabore für die Erprobung neuer Lebensweisen eine Schlüsselrolle auf der Suche nach einer nachhaltigen Zukunft einzunehmen. Die Landeshauptstadt München steht vor der großen Aufgabe ihren Weg zu einer langfristig angelegten, partizipativ gestalteten, nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung zu finden, in der die zentralen Herausforderungen der Zukunft gleichermaßen bewältigt werden.

Literatur

- Adler, F. & Schachtschneider, U. (2010): Green New Deal, Suffizienz oder Ökosozialismus? Konzepte für gesellschaftliche Wege aus der Ökokrise. München: Oekom Verlag.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2013): Ziele nachhaltiger Stadtquartiersentwicklung – Quer-auswertung städtebaulicher Forschungsfelder für die Ableitung übergreifender Ziele nachhaltiger Stadtquartiere. BBSR-Analysen Kompakt. URL : http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/AnalysenKompakt/2013/DL_9_2013.pdf%3F__blob%3DpublicationFile%26v%3D2 (Zugriff: 05.07.19).
- BBSR & BMUB - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): Zwischenevaluierung des Städtebauförderungsprogramms "Soziale Stadt". Bonn. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/zwischenevaluierung-soziale-stadt-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (Zugriff: 20.07.2019).
- Behrendt, S., Göll, E. & Korte, F. (2018): Effizienz, Konsistenz, Suffizienz. Strategieanalytische Betrachtung für eine Green Economy. Berlin: IZT.
- Bourdieu, P. (2005): Die verborgenen Mechanismen der Macht. Schriften zu Politik & Kultur I. Hamburg: VSA-Verlag.
- Brand, K.-W. (2017): Die sozial-ökologische Transformation der Welt. Frankfurt a.M./New York: Campus Verlag.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2004): Wohnungsgenossenschaften – Potenziale und Perspektiven. URL: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/alt_bauen/Wohnungswirtschaft/kommission_wohnungsgenossenschaften_bericht_zusammenfassung_bf.pdf (Zugriff: 22.07.19).
- Burger, L. (2015): Léa Burger über Henri Lefebvre: Produktion des Raumes. URL: <http://www.theoriekritik.ch/?p=1837> (Zugriff: 05.07.19).
- Davis, M. (2006): Planet of Slums. New York: Verso.
- Die Bundesregierung (2017): Wohnungsgenossenschaften: Für bezahlbare Mieten unverzichtbar. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/fuer-bezahlbare-mieten-unverzichtbar-430250> (Zugriff: 22.07.19).
- Drees & Sommer (2018): Bericht zur Vernetzungsstudie Mobilität in der Metropolregion München. URL: https://www.metropolregion-muenchen.eu/uploads/pics/Abschlussbericht_Vernetzungsstudie_ES_Ansicht.pdf (Zugriff: 22.07.19).

- Drilling, M. & Schnur, O. (2012): Nachhaltige Quartiersentwicklung – Positionen, Praxisbeispiele und Perspektiven. Wiesbaden: VS Verlag.
- Drilling, M. & Schnur, O. (2019): Neighbourhood research from a geographical perspective. *Die Erde*, 150 (2), S. 48–60. doi: <https://doi.org/10.12854/erde-2019-416>
- Freytag, T. (2014): Raum und Gesellschaft. In: Lossau, J., Freytag, T. & Lippuner, R. (Hrsg.): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie. Stuttgart: Ulmer (UTB). S. 12–24.
- Gehl, J., Gemzøe, L., Kirknæs, S., & Søndergaard, B. S. (2006). *New city life*. Kopenhagen: Arkitektens Forlag.
- Grunwald, A. & Kopfmüller, J. (2012): Nachhaltigkeit. Frankfurt a. M./New York: Campus Verlag.
- Gudynas, E. (2011): Buen Vivir: Today's tomorrow. *Development*, 54 (4), S. 441–447. doi: <https://doi.org/10.1057/dev.2011.86>
- Hahne, U. & Kegler, H. (2016): Resilienz. Stadt und Region – Reallabore der resilienzierten Transformation. Frankfurt a. M.: PL Academic Research.
- Häußermann, H. & Siebel, W. (1993): Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik. In: Häußermann, H. & Siebel, W. (Hrsg.): Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte. Leviathan, Sonderheft 13. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Herlyn, U., von Seggern, H., Heinzmann, C., & Karow, D. (2013). Jugendliche in öffentlichen Räumen der Stadt: Chancen und Restriktionen der Raumanneignung. Springer.
- Hickel, J. & Kallis, G. (2019): Is Green Growth Possible? *New Political Economy*. doi: <https://doi.org/10.1080/13563467.2019.1598964>
- IEA – International Energy Agency (2008): *World Energy Outlook 2008*. Paris: IEA.
- König, B. (2007): Herausforderungen der Stadtentwicklung: Wohnungsgenossenschaften und die Privatisierung öffentlicher Wohnungsbestände. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Informationen zur Raumplanung - Wohnungsgenossenschaften und Stadtentwicklung, Heft 4, S. 223–240.
- LHM – Landeshauptstadt München (2004): München wie geplant. Die Entwicklung der Stadt von 1158 bis 2008. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtarchiv München, München.
- LHM – Landeshauptstadt München (2011): Kasernenflächen im Münchner Norden Informationen zur künftigen Stadtentwicklung. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. URL: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:d77afed4-1ee5-4f65-82b2-105e45409886/Kasernenflaechen_im_Muenchner_Norden.pdf (Zugriff 22.07.2019).
- LHM – Landeshauptstadt München (2015a): München: Zukunft mit Perspektive – Strategien, Leitlinien, Projekte. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. URL: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:78767fd9-963d-49aa-9bb4-dd0c285a822a/PM_Magazin_web.pdf (Zugriff: 05.07.19).
- LHM – Landeshauptstadt München (2015b): Städtebauförderung. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtsanierung/Staetebaufoerderung.html> (Zugriff 20.07.2019).
- LHM – Landeshauptstadt München (2015c): Freiam. Der neue Stadtteil im Münchner Westen. URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Freiam.html> (Zugriff 21.07.19).
- LHM – Landeshauptstadt München (2015d): Leitmotiv und Leitlinien der Perspektive München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. URL: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:cc5ced33-3072-4b1d-9541-b23113e3f030/PM_Beileger_web.pdf (Zugriff 22.07.19).
- LHM – Landeshauptstadt München (2016): Zukunftsschau München 2040+. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. URL: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:d46d2325-619e-4c46-97f8-5883d92c4b10/LHM_Zukunftsschau_2019_Web.pdf (Zugriff: 22.07.19).
- LHM – Landeshauptstadt München (2017): Demographiebericht München – Teil 1. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Bevoelkerungsprognose.html> (Zugriff: 05.07.19).
- Moon, B. K. (2012). „Our struggle for global sustainability will be won or lost in Cities.“, gesagt bei einem Event in New York. Online verfügbar unter: URL: <https://www.un.org/press/en/2012/sgsm14249.doc.htm> (Zugriff: 05.07.19).
- Muenchen.de (o.J.): Wohnungsbaugenossenschaften. URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Wohnungsbau/Gemeinschaftliches-Bauen/Genossenschaften.html> (Zugriff: 22.07.19).

- Obermayr, C. (2017): Sustainable City Management. Informal Settlements in Surakarta, Indonesia. Cham: Springer.
- Paech, N. (2012). Befreiung vom Überfluss: auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie. München: Oekom.
- Perschon, J. (2012). Nachhaltige Mobilität: Handlungsempfehlungen für eine zukunftsfähige Verkehrsgestaltung. In: Stiftung Entwicklung und Frieden, Policy Paper 36. URL: http://edoc.vifapol.de/opus/volltexte/2013/4648/pdf/pp_36_de.pdf (Zugriff: 23.07.2019).
- Putnam, R. (2000): Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community. New York: Simon Schuster.
- Rink, D. & Kabisch, S. (2017): Urbane Transformation und die Vision nachhaltiger Stadtentwicklung. In: Brand, K.-W. (Hrsg.): Die sozial-ökologische Transformation der Welt. Frankfurt a.M. / New York: Campus Verlag.
- Ronneberger, K. & Vogelpohl, A. (2014): Henri Lefebvre: Die Produktion des Raumes und die Urbanisierung der Gesellschaft. In: Obenbrügge, J. & Vogelpohl, A. (Hrsg.): Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Einführungen. Münster: Westfälisches Dampfboot. S. 251–270.
- Schmid, C. (2005): Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes. Stuttgart: Steiner.
- Schnur, O. (2008): Quartiersforschung – zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden: VS Research.
- Schubert, A. (2012): Von den Verengungsgefahren nachhaltigen Mainstreamings zum planungstheoretischen Erfordernis der Emanzipation – Nachhaltigkeitskritik und das Beispiel der Entwicklungsplanung Dreispitz (Basel-Münchenstein). In: Nachhaltige Quartiersentwicklung – Positionen, Praxisbeispiele und Perspektiven. Wiesbaden: VS Verlag.
- Statista (2019): Städte mit den höchsten Mietpreisen für Wohnungen in Deutschland im 1. Quartal 2019 (in Euro pro Quadratmeter. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1885/umfrage/mietpreise-in-den-groessten-staedten-deutschlands/> (Zugriff: 16.07.19).
- Stengel, O. (2011): Suffizienz. Die Konsumgesellschaft in der Krise. (= Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung, 1). München: Oekom Verlag.
- Stracke, F. (2011): Wohnort München. Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert. München: Franz Schiermeier Verlag.
- Tils, G., Rehaag, R., & Glatz, A. (2016). Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität. In: Bala, C. & Schuldzinski, W. (Hrsg.): Prosuming und Sharing neuer sozialer Konsum: Aspekte kollaborativer Formen von Konsumtion und Produktion (= Beiträge zur Verbraucherforschung, 4). Düsseldorf: Verbraucherzentrale NRW. S. 85–111.
- UN – United Nations (2015): Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development. URL: https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E (Zugriff: 05.07.19)
- UN – United Nations (2017): New Urban Agenda. URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf> (Zugriff: 14.07.19).
- UN-DESA – United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018): World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Online Edition.
- UN-Habitat (2008): State of the world's cities 2010/2011. Bridging the urban divide. London: Earthscan.
- UN-Habitat (2016): Urbanization and Development: Emerging Futures. World Cities Report 2016. UN-Habitat, Nairobi.
- Vogelpohl, A. (2011): Städte und die beginnende Urbanisierung. Henri Lefebvre in der aktuellen Stadtforschung. Raumforschung und Raumordnung, 69 (4), pp. 233–243. doi: <https://doi.org/10.1007/s13147-011-0105-3>
- Wardenga, U. (2002): Räume der Geographie – zu Raumbegriffen im Geographieunterricht. URL: https://homepage.univie.ac.at/Christian.Sitte/FD/artikel/ute_wardenga_raeume.htm (Zugriff: 22.07.19).
- Weichhart, P. (2018): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen (2nd ed.). Stuttgart: Steiner.
- Werlen, B. (2008): Sozialgeographie. Eine Einführung. Bern: UTB.
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016a): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Berlin: WBGU.
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016b): Stellungnahme und Empfehlungen zur „UN-Konferenz über Wohnraum und nachhaltige urbane Entwicklung – Habitat III“. URL: <https://www.wbgu.de/de/publikationen/publikation/empfehlungen-zur-un-konferenz-ueber-wohnraum-und-nachhaltige-urbane-entwicklung-habitat-iii> (Zugriff: 22.07.19).