



# Treiber und Hemmnisse in Reallaboren

Erkenntnisse zu nachhaltiger Mobilität,  
Innenstadtbelebung und Partizipation

Manuela Weber, Jonathan Schreiber,  
Nelly Unger, Stefanie Degreif

08.11.2022



---

**Projektpartner in ZUGG**

**Öko-Institut e.V.**

Gesamtkoordination und  
wissenschaftliche Begleitung

Borkumstraße 2, 13189 Berlin

E-Mail: [m.weber@oeko.de](mailto:m.weber@oeko.de)

Tel.: +49 30 405085-382

**TGZ Prignitz GmbH**

Praxispartner und  
Betreuung vor Ort

Laborstraße 1, 19322 Wittenberge

E-Mail: [katja.lais@tgz-prignitz.de](mailto:katja.lais@tgz-prignitz.de)

---

## Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	4
1 Zum Projekt und der Vorgehensweise.....	5
2 Fokusthema Mobilität.....	6
3 Fokusthema Innenstadtbelebung.....	9
4 Bürgerbeteiligung.....	11
5 Zentrale Treiber und Hemmnisse im Reallabor.....	13

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zusammenfassung „Nachhaltige Mobilität“ .....	7
Abbildung 2:	Zusammenfassung „Innenstadtbelebung“ .....	10
Abbildung 3:	Zusammenfassung „Partizipation“ .....	12
Abbildung 4:	Zusammenfassung „Zentrale Treiber und Hemmnisse in Reallaboren“ .....	13

### Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Treiber und Hemmnisse „Nachhaltige Mobilität“ .....	6
Tabelle 2:	Treiber und Hemmnisse „Innenstadtbelebung“ .....	9
Tabelle 3:	Treiber und Hemmnisse „Partizipation“ .....	11

## 1 Zum Projekt und der Vorgehensweise

Reallabore haben als Orte einer transdisziplinären Kollaboration in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung in Wissenschaft und Gesellschaft gewonnen. Die auf gesellschaftliche und ökologische Transformation ausgerichtete, praxisnahe Forschung bewegt sich dabei gleichermaßen in urbanen wie ländlichen Räumen und findet in diversen Themenfeldern Anwendung. Dem Wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) (2016) nach versteht man unter Reallaboren „wissenschaftlich konstruierte Räume einer kollaborativen Nachhaltigkeitsforschung mit Interventionscharakter“.

Dieses Kurzpapier entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Reallabor-Projekts „ZUGG – Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten“ innerhalb der Förderrichtlinie „Kommunen Innovativ“. Am Beispiel der Kleinstädte Wittenberge und Perleberg wird untersucht, welchen Beitrag lokales Empowerment für nachhaltige Stadtentwicklungsprozesse in peripheren Kleinstädten leisten kann. Das Ziel von ZUGG ist, durch kooperatives Handeln von Zivilgesellschaft, Verwaltung und weiteren städtischen Akteur\*innen lokal identifizierte Herausforderungen der Daseinsvorsorge zu lösen und damit die Lebensqualität zu steigern. Dies soll durch partizipative Prozesse in Wittenberge und Perleberg geschehen. Kernstück sind lokale Reallabore in den Handlungsfeldern Mobilität und Innenstadtbelebung. Lösungsansätze werden exemplarisch entwickelt und als klar umrissene Maßnahme experimentell erprobt.

Der Umsetzungsphase im Rahmen von bis zu vier pilothaften Erprobungen wurde eine wissenschaftliche Einordnung sowie die Analyse der Ausgangssituation und Bedarfe der Bürger\*innen vorangestellt. In einer umfassenden Literaturrecherche, die sowohl akademische als auch graue Literatur berücksichtigte, konnten damit erste zentrale Aspekte bzgl. einer erfolgreichen Projektumsetzung innerhalb der drei Themenfelder Mobilität, Innenstadtentwicklung und Bürgerbeteiligung auf theoretischer Ebene identifiziert werden. Diese wurden in einem nächsten Schritt mit den praktischen Erfahrungen ausgewählter Best-Practice-Beispiele im deutschen Kontext gespiegelt und ergänzt. Zuletzt wurden Fokusgruppen-Gespräche mit ausgewählten kommunalen Vertreter\*innen der beiden Partnerstädte Wittenberge und Perleberg geführt, die neben konkreten Umsetzungsvorschlägen auch mögliche Treiber und Hemmnisse bei der Koproduktion hervorbrachten. Die gesammelten Erkenntnisse wurden dann in einem projekt-internen Workshop validiert und in ihrer Relevanz priorisiert.

Das vorliegende Papier greift die in den Analysen identifizierten Treiber und Hemmnisse zunächst spezifisch in den drei Themenfeldern auf, die in ZUGG im Fokus stehen: nachhaltige Mobilität, Innenstadtentwicklung und Bürgerbeteiligung. Ziel ist es, aus der Breite der gefundenen Aspekte eine Priorisierung zentraler Einflussfaktoren vorzunehmen und so Wissenschaftler\*innen, aber auch Akteur\*innen aus der Praxis konkrete Hinweise für eigene Umsetzungsvorhaben zu geben.

## 2 Fokusthema Mobilität

Der Fokus im Themenfeld Mobilität liegt bei ZUGG in der nachhaltigen Nahmobilität, das heißt es soll vor allem der Frage nachgegangen werden, wie es auch im ländlichen Raum gelingen kann, nachhaltig mobil zu sein. Dementsprechend wurde darauf auch in der Literatur- und Best-Practice-Recherche der Fokus gelegt.

Aus Best-Practice-Recherchen und Gesprächen mit lokalen Stakeholdern konnten in einem ersten Schritt die nachfolgenden Treiber und Hemmnisse identifiziert werden. Dabei wurden – ähnlich einer Inhaltsanalyse – themenverwandte Begriffe einem Cluster zugeordnet, um die Zahl der Faktoren, die in die Analyse einfließen, zu begrenzen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt an, ob es sich bei den aufgeführten Begriffen in der Literatur beziehungsweise bei den von den befragten Expert\*innen aus Wissenschaft und Praxis erwähnten Aspekten (eher) um Treiber oder Hemmnisse handelt. Die Listung erfolgt nach Relevanz. Aspekte, die besonders häufig als Treiber genannt bzw. identifiziert wurden, werden als erstes aufgeführt.

*Tabelle 1: Treiber und Hemmnisse „Nachhaltige Mobilität“*

	Treiber	Hemmnisse
Daseinsvorsorge		
Zielgruppenorientierte Kommunikationsarbeit		
Außenkommunikation		
Motorisierter Individualverkehr (MIV)		
Radverkehrsinfrastruktur		
Öffentlicher Personenverkehr		
Vernetzung		
Transdisziplinarität / Gleichberechtigte Zusammenarbeit		
Alternative Mobilität (Sharing / E-Mobilität)		
Vielfältige Formate		
Einbezug der Politik		
Wertschätzung der Bürger*innen		
Kontinuität		
Ehrenamt		
Einbezug im Städtebau		
Parkplatzbedarf		
Aufbau alternativer Mobilität als Hürde		

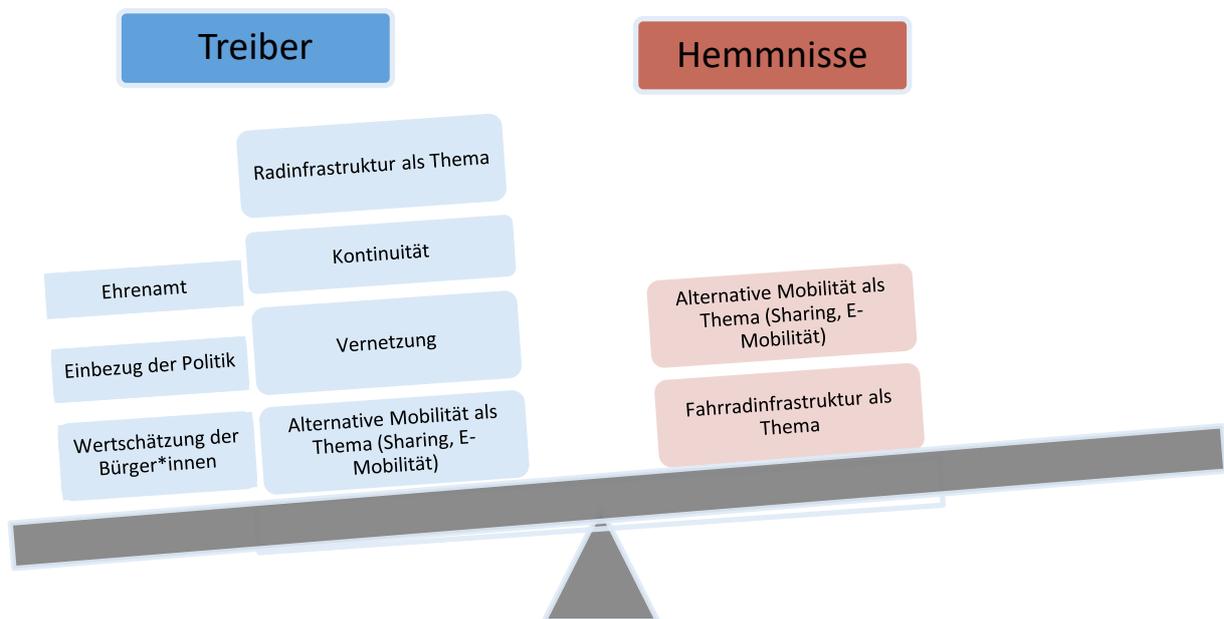
Quelle: eigene Darstellung

Die Anzahl der genannten Treiber und Hemmnisse ist trotz der bereits vorgenommenen inhaltlichen Clusterung immer noch recht umfangreich. In einem projektinternen Validierungsworkshop der beiden Projektpartner Öko-Institut und TGZ Prignitz wurde deshalb eine Priorisierung vorgenommen. Dabei

wurde seitens der Wissenschaftler\*innen, vor allem aber auch seitens des Praxispartner\*innen ein verstärktes Augenmerk auf die lokale Umsetzungsperspektive in Wittenberge und Perleberg gelegt. Die Priorisierung erfolgte anhand einer Top3-Klassifizierung der teilnehmenden Projektmitarbeiter\*innen.

Daraus gingen die folgenden treibenden und hemmenden Faktoren nachhaltiger Mobilitätsentwicklung hervor:

Abbildung 1: Zusammenfassung „Nachhaltige Mobilität“



Quelle: eigene Darstellung

### Fazit zum Themenfeld Nachhaltige Mobilität

Die aus den Vorarbeiten zu nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum hervorgegangenen Aspekte bewegen sich vor allem im Bereich der Treiber. Neben konkreten inhaltlichen Themen wie Verkehrsinfrastruktur und alternativer Mobilität werden hierbei bereits viele Aspekte genannt, die stärker auf eine fachthemenunabhängige Umsetzung von transdisziplinären Pilotprojekten abzielen. So kann eine vernetzte Zusammenarbeit unter Einbezug der Politik, der Wertschätzung der Bürger\*innen sowie deren zielgruppengerechte Ansprache die Umsetzung vorantreiben. Eine vorhandene Kontinuität wird dabei als Stärke herausgestellt, hängt allerdings auch stark vom ehrenamtlichen Engagement ab. Die größten Herausforderungen beziehen sich dabei ausschließlich auf die Themenfindung, welche sich einerseits im Rahmen des Projektkontexts von

ZUGG und ähnlich gelagerten Forschungsprojekten realisieren lassen und andererseits auch auf genügend Zuspruch seitens der Bürger\*innen stößt.

### 3 Fokusthema Innenstadtbelebung

Um auch das Themenfeld Innenstadtentwicklung fundiert wissenschaftlich einzuordnen, wurde in einem ersten Schritt ebenfalls eine Online- und Literaturrecherche durchgeführt. Ziel war es, Best-Practice-Beispiele im Bereich Innenstadtentwicklung und -belebung zu identifizieren und von den daraus gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnissen zu profitieren.

Ähnlich dem im Themenfeld Mobilität dargestellten Vorgehen wurde auch bei der Analyse im Bereich Innenstadtbelebung vorgegangen.

Nachfolgende Tabelle 2 zeigt die identifizierten Themenfelder und deren Ausrichtung.

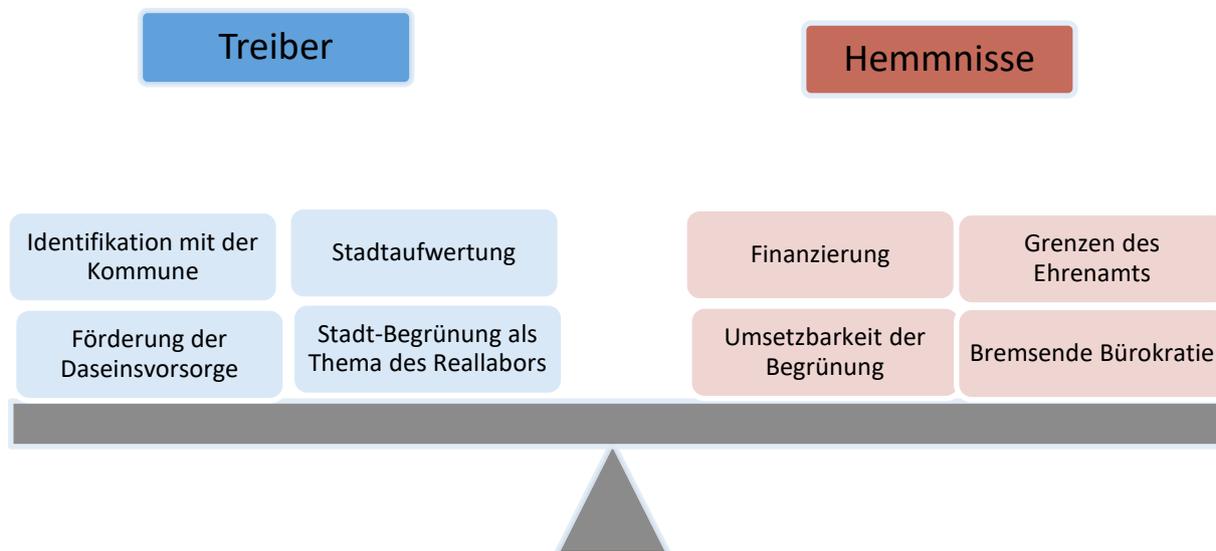
Tabelle 2: Treiber und Hemmnisse „Innenstadtbelebung“

	Treiber	Hemmnisse
Begrünung		
Kinder- und Jugend(spiel)bereich		
Regionale Wertschöpfung		
Alleinstellungsmerkmale der Kommune / Bevölkerung		
Autoverkehr reduzieren		
Stadtaufwertung		
Eigenverantwortung der Verwaltung stärken		
Sozialkapital		
Daseinsvorsorge		
Transdisziplinarität / Gleichberechtigte Zusammenarbeit		
Identifikation mit der Kommune		
Bekanntheit / Tourismus		
Mangelnde Systemredundanz		
Hürden im Aufbau alternativer Mobilität		
Finanzierung		
Grenzen des Ehrenamts		
Bremsende Bürokratie		

Quelle: eigene Darstellung

Durch den projektinternen Validierungsprozess konnten die folgenden Treiber und Hemmnisse mit besonderer Relevanz für das Projekt ZUGG herausgearbeitet werden:

Abbildung 2: Zusammenfassung „Innenstadtbelebung“



Quelle: eigene Darstellung

#### Fazit zum Themenfeld Innenstadtentwicklung

Die im Bereich Innenstadtbelebung identifizierten Treiber zielen zum großen Teil darauf ab, was ein Pilotprojekt leisten kann: so kann es dazu beitragen, die Stadt aufzuwerten, die Daseinsvorsorge sicherzustellen und auch die Identifikation mit der eigenen Kommune voranzutreiben. Sind diese Aspekte gegeben und werden als solche von den Bürger\*innen und der Verwaltung erkannt, steigen die Umsetzungs- und Verstetigungswahrscheinlichkeiten. Stadtbegrünung wurde als ein vielversprechendes Themenfeld in ZUGG erkannt und in der Ideensammlung aufgegriffen. Gleichzeitig müssen hier Erwartungen seitens der Bürger\*innen mit Möglichkeiten seitens des Projektteams wie auch den lokalen Verwaltungen abgeglichen werden. Neben der damit verbundenen Herausforderung einer gegebenenfalls bremsenden Bürokratie wurden als weitere Hemmnisse vor allem auch die Grenzen des Ehrenamts wie auch die Finanzierung genannt.

## 4 Bürgerbeteiligung

An Reallaboren beteiligte Wissenschaftler\*innen und kommunale Akteur\*innen beschäftigen sich quasi „hauptberuflich“ mit der Frage der gesellschaftlichen Transformation. In Reallaboren gilt es jedoch, insbesondere auch die Gruppen der Bürger\*innen zu berücksichtigen. Sie müssen in zentrale Entscheidungen und Umsetzungen einbezogen werden, da sie später die primären Adressaten der Pilotprojekte sind. Sie sind die Praxisexpert\*innen und können vor allem lebensweltliche Erfahrungen einbringen. Gleichzeitig können sie sich häufig „nur“ im Ehrenamt mit der Thematik auseinandersetzen. Die Bürgerbeteiligung ist demnach ein sehr zentraler Aspekt der Reallaborgestaltung und wurde dahingehend ebenfalls auf mögliche Treiber und Hemmnisse untersucht.

Auch zum themenübergreifenden, eher prozessorientierten Feld der Bürgerbeteiligung wurde auf Basis der Recherchen und Gespräche eine Analyse der treibenden und hemmenden Faktoren durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle gibt hierzu einen Überblick:

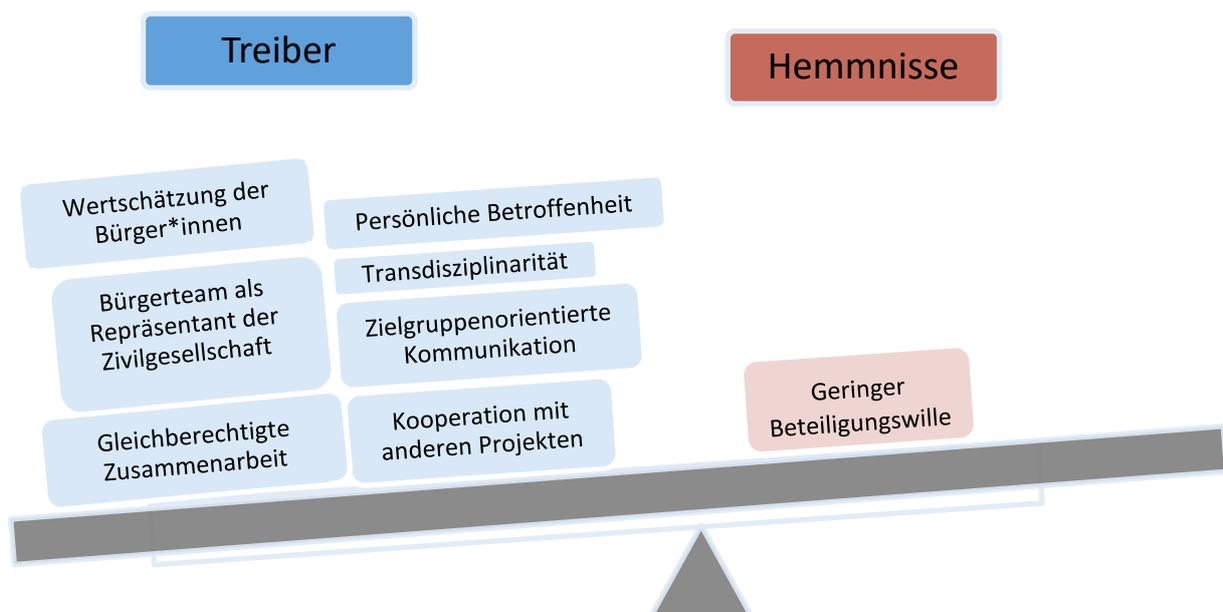
Tabelle 3: Treiber und Hemmnisse „Partizipation“

	Treiber			Hemmnisse		
Gleichberechtigte Zusammenarbeit	■					
Reflexion						
Transdisziplinarität						
Zielgruppenorientierte Kommunikation				■		
Bürgerteam		■		■		
Eigenheiten innerhalb der Kommune kennen		■				
Einbezug der Politik		■		■		
Kontinuität		■				
Kooperation mit anderen Projekten		■				
Betroffenheit			■			
Engagierte Einzelpersonen			■			
Nachvollziehbarkeit			■			
Einbezug der Presse			■			
Prozessneutralität			■			
Geeignete Umfragetools			■			
Vernetzung			■			
Wertschätzung der Bürger*innen			■			
Vielfältige Formate			■	■		
Unbeständigkeit im Ehrenamt				■		
Allgemein geringe Beteiligung					■	

Quelle: eigene Darstellung

Die projekt-interne Validierung führte zur Identifizierung der folgenden Treiber und Hemmnisse im Bereich Partizipation:

Abbildung 3: Zusammenfassung „Partizipation“



Quelle: eigene Darstellung

### Fazit zum Themenfeld Partizipation

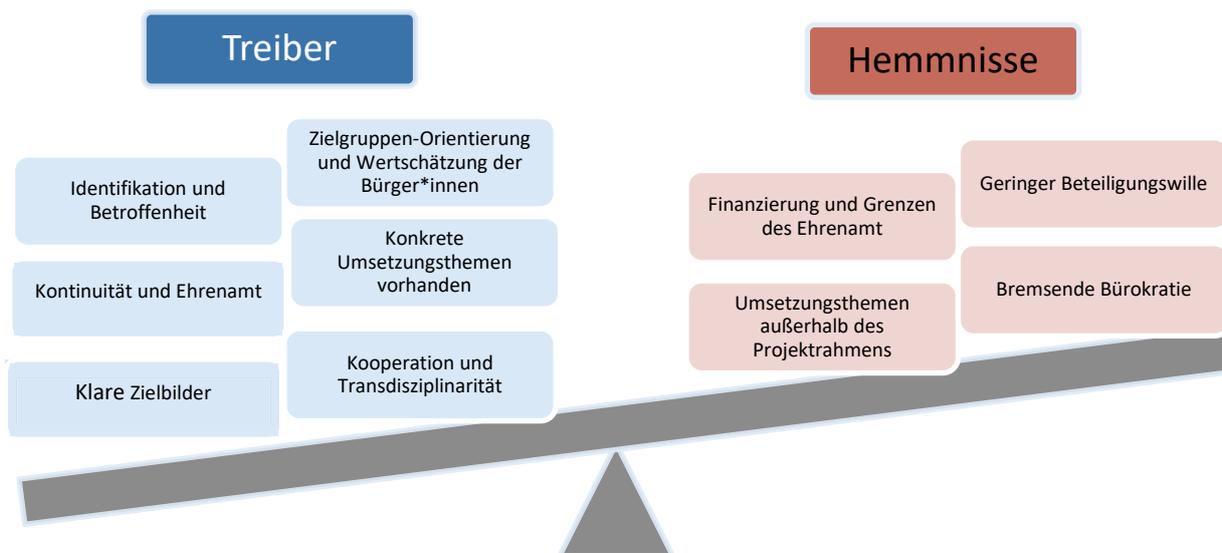
Viele der als besonders wichtig klassifizierten Treiber zielen in Richtung eines engen Einbezugs der Bürger\*innen in den Planungs- und Umsetzungsprozess. Ein transdisziplinär ausgerichteter Prozess basiert dabei auf einer gleichberechtigten Zusammenarbeit und der Wertschätzung der Bürger\*innen. Diese Wertschätzung kann dabei auch durch den Einbezug einer möglichst repräsentativen Zusammensetzung der beteiligten Bürger\*innen im Rahmen eines Bürgerteams erfolgen. Daneben stellen eine zielgruppenorientierte Kommunikation sowie die Kooperation mit anderen Projekten sicher, dass die interessierten Bürger\*innen bestmöglich einbezogen sowie bereits bestehende Ideen aufgegriffen werden. Zuletzt ist es aber vor allem die persönliche Betroffenheit, die als zentraler Treiber einer erfolgreichen Umsetzung gesehen wird. Als Herausforderung wird, vor allem mit Bezug auf den Reallaborraum in der Prignitz, ein auch in anderen ländlich geprägten Gebieten vorherrschender, allgemein als gering bewerteter Beteiligungswille gesehen.

## 5 Zentrale Treiber und Hemmnisse im Reallabor

Die vorangegangenen Analysen haben gezeigt, dass die Treiber erfolgreicher Umsetzungen in Reallaboren vielschichtig sind und von zielgruppengerechter Kommunikation über eine gleichberechtigte Zusammenarbeit bis hin zu konkreten inhaltlichen Ausrichtungen reichen. Gleichzeitig wurde aber eines deutlich: Die Überlappung der Einzelaspekte, die in den einzelnen Themenfeldern identifiziert und als besonders wichtig erachtet wurden, ist vergleichsweise groß. Dahingehend soll in diesem letzten Schritt der Versuch einer weiteren Clusterung gewagt werden.

Insgesamt wurden häufiger Stärken und Treiber als Herausforderungen und Hemmnisse genannt. Auch die nachfolgende zusammenfassende Abbildung 4 bestätigt dieses Bild. Über alle drei Themenfelder nachhaltige Mobilität, Innenstadtentwicklung und Partizipation hinweg konnten sechs zentrale Cluster für Treiber in Reallaboren identifiziert werden.

Abbildung 4: Zusammenfassung „Zentrale Treiber und Hemmnisse in Reallaboren“



Quelle: eigene Darstellung