

Lena Funk, Luisa Horsch, Ludwig Jäger

Das Konzept der Superblocks zwischen neoliberalen Stadtpolitiken und Mobilitätswende

Eine kritische Analyse am Beispiel der Stadt Offenbach
am Main

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 40

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die Erstellung dieses Arbeitspapiers erfolgte im Rahmen der Forschungswerkstatt „Mobilitätswende“ 2022/2023 unter der Leitung von Prof. Dr. Martin Lanzendorf im Studiengang „Geographien der Globalisierung – Märkte und Metropolen“ (M.A.) am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Die Autor*innen bedanken sich an dieser Stelle bei Prof. Dr. Martin Lanzendorf für die Unterstützung. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei den Autor*innen.

Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG
D-60629 Frankfurt am Main

Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de
Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133
DOI: 10.21248/gups.69040
urn:nbn:de:hebis:30:3-690401

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 40 (2024)

Redaktion: Marcus Klein

Zitierweise: Funk, L.; Horsch, L.; Jäger, L. (2024): Das Konzept der Superblocks zwischen neoliberalen Stadtpolitiken und Mobilitätswende. Eine kritische Analyse am Beispiel der Stadt Offenbach am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 40. Frankfurt a.M.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
2. Stand der Forschung	8
2.1 Neoliberalisierung des Städtischen und unternehmerische Stadt.....	8
2.2 Innovative Mobilitätskonzepte und Superblocks	13
3. Methodisches Vorgehen	19
4. Untersuchungsgebiet: Offenbach am Main und das Nordend.....	22
5. Das Konzept der Superblocks in Offenbach am Main	25
5.1 Bewertung von Superblocks durch verschiedene Akteur*innen in Offenbach am Main	25
5.2 Superblocks und die Stadtentwicklungspolitik in Offenbach am Main	32
6. Diskussion	40
7. Kritische Reflexion und Ausblick	46
8. Schluss.....	47
Literaturverzeichnis.....	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aktuelle Situation eines Wohnblocks vs. Schema eines Superblock-Designs .. 16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Nummerierung und Position der befragten Personen 20

Abkürzungsverzeichnis

HfG Hochschule für Gestaltung

ISEK Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

MIV Motorisierter Individualverkehr

1. Einleitung

Unter dem Einfluss von neoliberalen Globalisierungsprozessen sind seit den 1980er Jahren weitreichende Transformationen in der Stadtentwicklung zu beobachten, die die sozioökonomischen und politischen Strukturen von Städten verändern (Heeg & Rosol 2007: 492). Es wird hierbei von einem Übergang zur „unternehmerischen Stadt“ gesprochen. Unter diesem Begriff wird der grundlegende Wandel von Politikformen, Problemdefinitionen und Aufgabenwahrnehmungen auf urbaner Ebene verstanden (Heeg 2016: 12; Heeg & Rosol 2007: 492). Im Zuge einer Neoliberalisierung des Städtischen sehen sich urbane Räume einem verschärften Standortwettbewerb ausgesetzt, worauf sie mit einer Aufwertung und einem Ausbau ihrer städtischen Potenziale reagieren müssen, was als notwendige Anpassung an die Globalisierung gesehen wird. Dabei steht der Versuch, private Kapitalakkumulation durch die Verbesserung harter und weicher Standortfaktoren zu stimulieren, im Vordergrund. Diese Städtekonkurrenz um Unternehmensansiedlungen, Investitionsgelder oder (über)staatliche Fördermittel führte zu mehrfachen Neuorientierungen lokaler Stadtpolitiken (Heeg & Rosol 2007: 492ff.).

Auch in der hessischen Großstadt Offenbach am Main sind derartige Veränderungsprozesse im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels zu beobachten. Die prekäre Finanzsituation der Stadt hatte seit den 1990er Jahren eine umfangreiche Austeritätspolitik zur Folge, welche vor allem zu Einsparungen und Privatisierungen im öffentlichen Sektor führte. Aufgrund der direkten Nachbarschaft zu Frankfurt am Main hat das der Stadt den Ruf als „arme kleine Schwester Frankfurts“ (Göpfert 2019), wie es der leitende Direktor des Deutschen Architektur Museums Peter Cachola Schmal ausdrückt, verschafft. Um ihr Krisenimage loszuwerden, versuchen die dominanten Akteur*innen der Stadtpolitik, Offenbach als kreative Stadt zu inszenieren, was sowohl Unternehmen als auch wohlhabende Bevölkerungsgruppen anziehen soll, damit so die Steuereinnahmen der Stadt erhöht werden können (Petzold & Wiegand 2018: 145f.). Vorhaben und Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen, sind unter anderem im „Masterplan Offenbach am Main: 2030“ festgehalten, der 2015 von der Stadt Offenbach und dem Wirtschaftsförderungsverein Offenbach offensiv e.V. veröffentlicht wurde. Er dient als Richtschnur für die Stadtentwicklung bis 2030. Schon vor der Veröffentlichung des Masterplans begann die Stadt das Revitalisierungsprojekt des ehemaligen Hafens mit dem Bau von hochpreisigen Wohnungen, die für einen Zuzug einkommensstarker Bevölkerungsteile sorgte. Der Hafenumbau hat starken Einfluss auf die Sozialstruktur

Offenbachs und insbesondere auf die angrenzenden Gebiete (AS&P et al. 2015: 83). Dazu gehört auch der Stadtteil Nordend, der südlich an den Hafen grenzt. Das Nordend nimmt eine gesonderte Rolle im Masterplan ein und ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) widmet sich ausschließlich den Entwicklungszielen für den Stadtteil (AS&P et al. 2015; HMWEVW o.J.; ProjektStadt & Stadt Offenbach am Main 2019). Aufgrund der beschriebenen Gegebenheiten stellen wir die These auf, dass sich die momentane Stadtentwicklungspolitik in Offenbach als neoliberal charakterisieren lässt.

Seit der Leipzig Charta aus dem Jahr 2007 steht auch der Faktor Nachhaltigkeit im Fokus städtischer Entwicklung (Frank 2008: 112). So tauchen vermehrt innovative Konzepte, wie das Mobilitätskonzept der Superblocks aus Barcelona, in Debatten um eine nachhaltige Stadtplanung auf. Superblocks sind eine Möglichkeit der grundlegenden Neugestaltung des Verkehrs in kleinteiligen Abschnitten von Städten, durch die der motorisierte Individualverkehr (MIV) umgeleitet und alternative Verkehrsmöglichkeiten bevorzugt werden, wobei Freiflächen für die kollektive Nutzung entstehen (Rueda 2018: 182; Scudellari et al. 2019: 680). Besonders intensiv wird sowohl in der Wissenschaft als auch in der Stadtplanung vor allem die Übertragbarkeit des Konzepts auf andere Städte diskutiert (Eggimann 2022: 1). In Deutschland gibt es bereits verschiedene Vorhaben, die sich mit der Umwandlung einzelner Stadtteile in Superblocks befassen und damit mediale Aufmerksamkeit erlangten. Beispiele dafür sind die Projekte „#Kiezblocks“ in Berlin und „heiner*blocks“ in Darmstadt (Changing Cities e.V. 2021; Stadt Darmstadt 2023). Die Superblock-Idee taucht ebenso in Offenbach am Main auf. Sie ist im aktuellen Koalitionsvertrag 2021-2026 der Offenbacher Stadtregierung, die aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP besteht, wie folgt enthalten: „Wir wollen die Einrichtung von offenen Superblocks (nachhaltiges, verkehrsberuhigtes Stadtquartier) anhand von Pilotprojekten testen. Bei Neubaugebieten sollte diese Möglichkeit gleich mitgedacht werden“ (Stadtregierung Offenbach am Main 2021: 20). Im Rahmen des Projekts „Beweg dein Quartier“ und eines Projekts der Hochschule für Gestaltung (HfG) wurde das Konzept weiter aufgegriffen. Zudem hat sich eine Bürger*inneninitiative mit dem Namen „OFBlock“ gegründet, die ein Konzept für einen Superblock im Nordend ausgearbeitet hat und sich für eine Umsetzung einsetzt (CURE & urbanista 2022a, 2022b; HfG 2022). Interessant ist hierbei, dass dieses neuartige Mobilitätskonzept auch in einer wirtschaftlich prekär aufgestellten Stadt mit durchschnittlich eher einkommensschwacher Bevölkerung wie Offenbach auftaucht. Unklar ist, wie sich die Idee, in Offenbach einen Superblock zu errichten, zu den Stadtentwicklungspolitiken, die von der wirtschaftlichen Situation der Stadt

geprägt sind, verhält. Daraus leitet sich das Forschungsvorhaben dieser Arbeit ab, in der die Frage, welche Rolle Superblocks in neoliberalen Stadtpolitiken spielen, am Beispiel der Stadt Offenbach am Main beantwortet werden soll. Dazu stellen wir uns zwei Teilfragen: a) Wie wird das Superblock-Konzept von verschiedenen Akteur*innen in Offenbach am Main bewertet? b) Wie verhält sich das Superblock-Konzept zur Stadtentwicklungspolitik in Offenbach am Main? Zur Beantwortung dieser Fragen wurden sechs Expert*innen-Interviews mit verschiedenen Akteur*innen aus Offenbach geführt.

Im Folgenden wird mit dem aktuellen Stand der Forschung zur Neoliberalisierung des Städtischen und unternehmerischer Stadt sowie zu innovativen Mobilitätskonzepten und Superblocks eingeleitet. Nach diesem theoretischen Teil wird das methodische Vorgehen dieser Forschungsarbeit erläutert und das Untersuchungsgebiet Offenbach am Main sowie der Stadtteil Nordend vorgestellt. Im anschließenden fünften Kapitel werden die Ergebnisse unserer empirischen Erhebung entlang der beiden Teilfragen präsentiert und anschließend im sechsten Kapitel diskutiert. Abschließend erfolgt eine kurze Reflexion mit einem Ausblick auf weitere Forschungsideen, die sich aus dieser Arbeit ergeben.

2. Stand der Forschung

Für die Beantwortung der Fragestellung ist es zunächst nötig, sich aktuelle Prozesse der Stadtentwicklung zu vergegenwärtigen. Städtische Prozesse sind dabei gleichzeitig als historisch geworden und politisch veränderbar zu begreifen (Belina et al. 2018: 16). Sie sind verbunden und nur zu verstehen mit "über die Stadt hinausreichenden Prozessen" (ebd.). Einzelne Projekte und Geschehnisse in den Städten sind somit immer in einem größeren, gesellschaftlichen Kontext zu verstehen. Zunächst werden wir darum in die Neoliberalisierung des Städtischen einführen. Um abschließend das Konzept der Superblocks im deutschen Kontext einzuordnen, werden zuvor momentane Veränderungen der Mobilität erläutert.

2.1 Neoliberalisierung des Städtischen und unternehmerische Stadt

Seit den 1990er-Jahren wird, insbesondere in der kritischen Geographie, von Neoliberalisierung als zentralem Stadtentwicklungsprozess gesprochen (siehe bspw. Belina et al. 2013; Brenner et al. 2010; Harvey 2007; Mayer 2013; Peck & Tickell 2002). Mit dem Neoliberalismus wird eine grundlegende Transformation und Neufassung der sozio-ökonomischen Strukturen der Gesellschaft seit den 1970er Jahren bezeichnet. Wichtig ist die Unterscheidung zwischen dem Neoliberalismus als theoretischem Paradigma und den konkreten Prozessen, die aus der Umsetzung dieser Ideen in die Praxis entstanden. Indem Neoliberalismus als Prozess und somit als grundsätzlich unabgeschlossen verstanden wird, können auch Brüche und Paradoxien in den real existierenden, oft widersprüchlichen und keinesfalls einheitlichen, Neoliberalisierungsprozessen erfasst werden (Belina et al. 2013: 125). Trotz dieser Pfadabhängigkeit lassen sich einige gemeinsame Merkmale erkennen. So lässt sich Neoliberalisierung knapp definieren als Prozess, der marktzentrierte Antworten auf regulative Probleme vorzieht, nach einer Kommodifizierung aller Lebensbereiche strebt und dazu oftmals spekulative Finanzinstrumente mobilisiert, um neue Bereiche für die kapitalistische Profitgenerierung zu öffnen (Brenner et al. 2010: 329f.). Neoliberalisierungsprozesse zeichnet sich durch eine krisenhafte Dynamik aus. Gleichzeitig wird in der neoliberalen Sichtweise davon ausgegangen, dass Krisen durch den Markt und die dazugehörigen Gesetze der Konkurrenz abgewendet werden können (Resch & Steinert 2009: 273). So folgen Neoliberalisierungsprozesse oft als Versuch der Krisenbewältigungsstrategien auf Finanz-, Wirtschafts-, und Währungskrisen (Biebricher 2018: 96). Betont werden muss, dass es sich hierbei nicht um einen quasi natürlichen Verlauf des Kapitalismus oder eine

zufällige Entwicklung des Post-Fordismus handelt, sondern um ein politisches Projekt (Peck & Tickell 2009: 400) bzw. um eine politische Offensive (Resch & Steinert 2009: 279), also politisch gewollte und „mittels intensiver Lobbyarbeit im Interesse von Großkonzernen, finanziellen Eliten, Aktienbesitzerinnen und -besitzern und transnationalen Investorinnen und Investoren“ (Mullis 2011: 14) durchgesetzte Maßnahmen. In den 1990er Jahren kam es zu einer Finanzialisierung und es fand ein staatlich geförderter Strukturwandel zu einem finanzmarktgetriebenen Kapitalismus statt (Biebricher 2018: 127f.). Dieser Wandel, mit dem eine deutliche Veränderung der neoliberalen Strategien einherging, wird als Veränderung von einem rollback-Neoliberalismus zu einem rollout-Neoliberalismus bezeichnet (Peck & Tickell 2002). Auch nach der Finanzkrise 2008 war keineswegs ein Ende der Neoliberalisierung erkennbar. Ganz im Gegenteil lässt sich nicht nur ein Andauern von Neoliberalisierungsprozessen in leicht veränderter Form, sondern sogar eine erneute Vertiefung und Ausweitung des neoliberalen Projektes konstatieren (Butterwegge, Lösch & Ptak 2016: 259ff.). Der Neoliberalismus hat sich also als enorm anpassungsfähig bewiesen und besitzt die Fähigkeit, sich zu transformieren, zu ‚lernen‘ sowie Krisentendenzen und Fehler für sich zu nutzen. (Peck & Tickell 2002: 397ff.).

Der neoliberale Umbau der Gesellschaft ist eng verbunden mit einer Umgestaltung des Städtischen. Belina et al. (2013) sprechen hierbei von einer „Neuordnung des Städtischen im neoliberalen Zeitalter“. Seit den 1990er Jahren ist in Deutschland das hiermit verbundene Leitbild der unternehmerischen Stadt zentral für die Stadtentwicklung (Schipper 2018a: 261). Unter lokalpolitischen Entscheidungsträger*innen ist die Rede vom „Unternehmen Stadt“ und zentrale Begriffe von politischen Programmen und Stadtplanungsdiskursen gleichen denen der Managementliteratur (Kamleithner 2009: 33; Schipper 2018b: 149). Das ökonomische Denken wird auf verschiedene Arten und Weisen in das Regieren des Städtischen eingeschrieben. Zunächst wird die Stadt als Wettbewerbseinheit begriffen und als solche global in einem Konkurrenzverhältnis zu anderen Städten positioniert (Schipper 2018b: 149). Im Kontrast zum Fordismus, in dem die Kommunen vorrangig für die Ausführung und Verwaltung der nationalstaatlichen Politik auf lokaler Ebene zuständig waren, sollen nun einzelne Städte selbst Wirtschaftswachstum stärker fördern und steuern (Heeg & Rosol 2007: 492f.). Dadurch findet ein Bedeutungsgewinn der kommunalen Ebene statt, da nun ein Teil der wirtschaftspolitischen Verantwortung für die Produktion von Wachstum vom Bund auf die Länder übertragen wurde (Schipper 2018b: 150). So rückt die Quartiersebene in den Fokus von Politik und Stadtplanung als auch der Wissenschaft (Mössner 2016: 131). Gleichzeitig wurden Finanzmittel vom Bund an die Länder eingeschränkt, was seit den

1990er Jahren zu einer hohen Verschuldung der Städte geführt hat (Schipper 2018b: 150). Zentrales Ziel der Stadtpolitik ist konsequenterweise der Versuch, mit Hilfe von harten und weichen Standortfaktoren die private Kapitalakkumulation zu befördern (Heeg & Rosol 2007: 493). So werden tendenziell „sämtliche Bereiche städtischer Politik unter den kategorischen Imperativ der Standortoptimierung“ (Schipper 2018b: 148) gestellt und danach bewertet, wie sie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Städte beitragen. Dies schließt auch die Bereiche der Bildungs-, Umwelt-, Kultur-, Migrations-, und Sozialpolitik mit ein (ebd.) Es finden Privatisierungen und Kommodifizierungen insbesondere in Bereichen des kollektiven Konsums statt, so beispielsweise des Wohnungsbaus, dem öffentlichen Nahverkehr und öffentlichen Grünflächen (Heeg & Rosol 2007: 494f.). Ziel ist hierbei die Herstellung eines spezifischen Stadtimages, um die Außenwirkung sowie den Bekanntheitsgrad der Städte zu steigern (Heinz 2015: 117f.). Auch Tätige der Kreativbranche und Künstler*innen werden von einer neoliberalen Stadtpolitik angerufen, in der Hoffnung, durch die Ansiedlung einer kulturellen Szene Innovation und ökonomisches Wachstum zu generieren (Dzudzek 2018: 184f.). Im Zuge unternehmerischer Stadtpolitiken werden oftmals Aufwertungsprozesse in den Städten angestoßen, was „einerseits immaterielle Aspekte wie Image, Sauberkeit und Sicherheit, andererseits aber auch die gebaute private und öffentliche Infrastruktur“ (Mullis 2011:25) einschließt. Die Folge sind in vielen Fällen Gentrifizierungsprozesse von Nachbarschaften, die mit der Verdrängung der bisherigen Bewohner*innen einhergehen (Mullis 2011: 25f.). Auch Stadtumbaumaßnahmen mit dem Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit folgen einer Logik der Inwertsetzung und können soziale Ungleichheiten in der Stadt verstärken, solange sie in einen kapitalistisch organisierten Immobilienmarkt eingebunden sind (Holm 2011: 51). Betont werden muss, dass es sich bei dem Leitbild der unternehmerischen Stadt um eine aktive Politik gegen einkommensschwache Teile der Bevölkerung handelt, welche von Gentrifizierung und Verdrängung bedroht sind, und gleichzeitig mit der „Umhegung und Umsorgung einkommensstarker Haushalte“ (Schipper 2018b: 147) einhergeht, die man in den Städten zu halten versucht. Die Wettbewerbslogik des neoliberalen Regierens führt aber nicht nur innerhalb der Städte zu einer wachsenden Ungleichheit, sondern auch zu einem Gefälle zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Städten. Im Kontext der in einen globalen Wettbewerb gestellte Städte blühen wirtschaftlich gut gestellte Städte auf, während mittellose Städte starke Probleme haben, ökonomisches Wachstum herzustellen und Austeritätsparadigmen der Sparpolitik unterliegen (Mayer 2013: 160f.). Unter Austerität ist die finanzpolitische Disziplinierung staatlicher Haushalte zu verstehen, wovon insbesondere Kommunen betroffen sind. Austerität wird dabei häufig auf

nationaler und internationaler Ebene geschaffen, deren Auswirkungen betreffen aber vorrangig Kommunen, in denen die Austeritätspolitik täglich erfahrbar wird. So handelt es sich bei dem Paradigma der kommunalen Austerität um einen wichtigen Baustein der Neoliberalisierung des Städtischen. Neben einer strikten Sparpolitik ist unter kommunaler Austerität auch die Unterfinanzierung öffentlicher Infrastruktur wie Schulen, Straßen und Krankenhäuser sowie der Verlust sozialstaatlicher Steuerungskapazität zu verstehen (Petzold & Wiegand 2018: 141f.). Nach der Finanzkrise wurde ein Regime der Austerität in Deutschland auf allen staatlichen Ebenen rechtlich institutionalisiert, beispielsweise durch das Instrument der kommunalen Schutzschirme, mit denen Kommunen sich auf eine Haushaltsdisziplin vertraglich verpflichten. In diesem Austeritätsregime wird die Bekämpfung finanzieller Defizite zum zentralen Gegenstand der (kommunalen) Politik, in der Aspekte wie soziale Gerechtigkeit und ökologische Fragestellungen unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Durch diese Art der Politik kommt es zu einer Stärkung von Wettbewerbs- und Marktprinzipien gegenüber anderen Formen der Stadtentwicklung, weshalb Austerität sich als Katalysator der Neoliberalisierung des Städtischen bezeichnen lässt (ebd.: 144). Schipper (2018a) beschreibt den Zusammenhang zwischen Austerität und unternehmerischer Stadtpolitik folgendermaßen:

„Unabhängig von der konkreten Finanzsituation einzelner Gemeinden hat die politische Herstellung von finanzieller Knappheit und Austerität für die Kommunen insgesamt einen Handlungsdruck erzeugt, der ein Agieren gemäß den Prinzipien einer Unternehmerischen Stadt vernünftig und alternativlos erscheinen lässt. [...] Statt sich gemeinsam den strukturellen Gründen für die Unterfinanzierung kommunaler Haushalte mit politischen Mitteln zu widersetzen, sucht jede Kommune für sich – mehr oder weniger verzweifelt – ihr Heil darin, in der Konkurrenz zu anderen vielleicht etwas besser abzuschneiden und sich dadurch ein Mindestmaß an Handlungsfähigkeit zu bewahren“ (Schipper 2018a: 264).

Darüber hinaus findet eine Ökonomisierung der Stadtpolitik statt, da Markt- und Wettbewerbsmechanismen auch auf interne Steuerungsprozesse der Stadt angewendet werden (Schipper 2018b: 149). Dies wird unter dem Stichwort New Public Management diskutiert und umgesetzt (Sack 2012: 320f.). Auch neue Formen des Regierens und der städtischen Planung bilden sich im Zuge des Wandels von Government zu Governance. Es dominieren nun „Aushandlungen zwischen privaten, semi-öffentlichen und öffentlichen Akteuren“ (Heeg, Rosol 2007: 493) und Public-Private Partnership. Regierungsformen öffnen sich für nicht-staatliche und nicht-gewählte Akteur*innen sowie horizontale und netzwerkförmige Steuerungsinstrumente (ebd.: 494). Oftmals kommen dabei kurzfristige projektorientierte und partizipative Planungsmaßnahmen zum Tragen (Klöti 2016: 61; Kamleithner 2009: 38). Diese Entwicklung führt zu einer „Fragmentierung und Informalisierung von Verantwortungs- und

Kompetenzbereichen“ (Klöti 2016: 62), wodurch es zunehmend „schwierig ist, zu erkennen, wer für welche Entscheidungen die Verantwortung zu tragen hat und wer zur Rechenschaft gegenüber der Gesamtbevölkerung verpflichtet ist“ (ebd.). Solche Netzwerke der Governance sind demnach ausgesprochen informelle Gefüge (Mössner 2016: 140). Die Frage, „wer mit welchen Mitteln die Macht in einer Stadt und/oder einem Quartier (tatsächlich) ausübt und damit die Geschicke der Quartiersentwicklung bestimmt“ (Schnur 2014: 30), wird mit einem ähnlichen theoretischen Ansatz unter dem Stichwort “Urban Governance” diskutiert (Sack 2012). Unter Einbezug poststrukturalistischer Ansätze wird hierbei auch der Frage nachgegangen, wie sich neoliberale Stadtpolitiken durchsetzen und so aufrechterhalten werden konnten, dass sie als selbstverständlich angenommen werden. Die ständige Wiederholung der gleichen Rhetorik und der stetigen Handlungen lokaler Akteur*innen nach dem Leitbild der unternehmerischen Stadtpolitik verhalten sich demnach wie eine selbsterfüllende Prophezeiung, die durch diese ständige Wiederholung die neoliberale Form des Regierens immer weiter reproduziert (Rosol 2013: 137ff.; Schipper 2018a: 265). Die neoliberale Sicht auf städtisches Regieren wird demnach von der Mehrheit der Politik und Verwaltung in Deutschland akzeptiert und als quasi natürliche Entwicklung oder „unvermeidbares Ergebnis einer übermächtigen Globalisierung“ (Schipper 2018b: 149) wahrgenommen, ist aber Resultat bewusster politischer Entscheidungen.

Abschließend soll herausgestellt werden, dass es sich bei neoliberaler Stadtpolitik weder um übermächtige oder unveränderbare Stadtentwicklungen noch um ein starres Handlungs- und Politikkonstrukt handelt. Die neoliberale Stadt ist ganz im Gegenteil von Auseinandersetzungen, Ambivalenzen, Brüchen und Widersprüchen gekennzeichnet und eröffnet somit auch einen Raum zur Veränderung (Belina et al. 2013: 135). Die Neoliberalisierung des Städtischen ist demnach kein eindeutiges und festgeschriebenes Politikprogramm (Heeg 2016: 12). So existieren eine Vielzahl an neoliberalen bzw. unternehmerischen Stadtpolitiken, die je nach lokalen Gegebenheiten, Aushandlungen und Kämpfen unterschiedlich ausgeprägt sind. Aus diesem Grund ist es irreführend, von dem einen Neoliberalismus zu sprechen, da es stets zu unterschiedlichen lokalen Umformungen und Adaptionen des neoliberalen Projektes kommt (Heeg 2016: 19f.). Neoliberalisierungsprozesse haben sich seit ihrem Beginn in den 1970er und 80er-Jahren verändert, sich aber trotz zahlreicher Krisen, wie der Finanzkrise 2008 und zuletzt der COVID-19-Pandemie (Šumonja 2021) als beständig erwiesen. Die Entstehung der Neoliberalisierung war eine grundlegende Transformation der Gesellschaft auf sämtlichen Ebenen. Auch wenn seit Beginn dieser Prozesse diverse Verschiebungen und Veränderungen

12

des neoliberalen Projektes stattgefunden haben, so ist auch in jüngster Zeit keine so fundamentale gesellschaftliche Veränderung festzustellen, dass von einem Paradigmenwechsel weg von Neoliberalisierung hin zu einem neuen gesellschaftlichen Regime gesprochen werden kann. Als bis heute aufrecht erhaltenen, jahrzehntelangen Prozess, der sämtliche gesellschaftliche Strukturen prägend veränderte, gehen wir darum davon aus, dass sich das Konzept der Neoliberalisierung und mit diesem verbunden auch das der unternehmerischen Stadt weiterhin als theoretischer Rahmen für die Analyse der Stadtentwicklungspolitik im Lokalen, hier der Stadt Offenbach am Main, eignet.

2.2 Innovative Mobilitätskonzepte und Superblocks

Die Neoliberalisierung des Städtischen ging mit Epochen der städtischen Verkehrsplanung einher, die den PKW-Verkehrsfluss priorisierten und Planungsparadigmen hervorbrachten, die bis heute unsere Stadtbilder prägen. Die „autogerechte Stadt“ nach dem zweiten Weltkrieg, die „verkehrsgerechte Stadt“ zu Zeiten des Wirtschaftswunders und der „stadtgerechte Verkehr“ der jüngsten Vergangenheit legen alle den Fokus auf den MIV. Zumindest theoretisch hat es vor kurzer Zeit einen Perspektivwechsel in der städtischen Verkehrsplanung gegeben. Demnach sollte die heutige Verkehrsplanung versuchen, Wechselwirkungen von Straßenraumqualität, Nahmobilität und Nahraumausstattung stärker in den Fokus zu nehmen und bei Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität auch die Aufenthaltsqualität in einem Quartier zu berücksichtigen (Blehschmidt et. al. 2015: 429). Auch in der Leipzig Charta von 2007 wird ein Wandel in der Stadtpolitik angestrebt, der sich auch in der Verkehrsplanung widerspiegeln soll, weg von einer funktionalen, hin zu einer nachhaltigen, ganzheitlichen Stadtentwicklung. Dabei sollte die Stadtentwicklung anstreben, sämtliche relevanten Aspekte und Interessen zu berücksichtigen und in Einklang zu bringen. Statt einer weiteren Ausbreitung am Stadtrand legt sie den Schwerpunkt auf die Schaffung funktionsfähiger innerstädtischer Bereiche mit hochwertigen öffentlichen Räumen und kompakten, vielfältig genutzten Siedlungsstrukturen (BMUV 2007: 1ff.). Die Aktualisierung aus dem Jahr 2020 baut auf diesen Prinzipien auf, indem sie den Fokus auf eine nachhaltige Stadt legt, die das Gemeinwohl berücksichtigt. Sie betont ausdrücklich die Wichtigkeit nachhaltiger Flächen- und Bodennutzungsstrategien, einschließlich der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (BMWSB 2020: 11). Die Umsetzung dessen bleibt in der Praxis ambivalent und Städte werden, nicht zuletzt durch die in Teil 2.1 beschriebenen Stadtentwicklungen, weiterhin vom MIV dominiert. Dafür sprechen auch die Zahlen der Entwicklungen der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur und des Fahrzeugbestands. Während

sich die Streckenlänge des Liniennetzess der Buslinien sowie der S- und Straßenbahnen reduziert hat (2004-2019 um 15% bzw. 2014-2019 um 18%), wuchs der PKW-Bestand seit 1991 kontinuierlich auf über 48 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2023. Die Tendenz geht zu immer größeren Autos wie Geländewagen und SUVs, ihr Anteil am Gesamtbestand ist von 18 % im Jahr 2013 auf 29 % im Jahr 2023 gestiegen (UBA 2023). Diese Entwicklungen werden auch durch die Politik begünstigt. Der PKW-Verkehr wird bis heute durch Instrumente wie das sogenannte Dienstwagenprivileg gefördert, nachdem Unternehmen ihren Mitarbeitenden einen Dienstwagen steuerlich günstig zur privaten Nutzung zur Verfügung stellen können und auch der Straßenbau wird durch Fördermittel der Länder subventioniert (Knak 2021: 11).

Im Hinblick auf den Klimawandel ist die Notwendigkeit der Verkehrswende zugunsten nachhaltiger Mobilität heute politischer Konsens, auch wenn bezüglich der Umsetzung Uneinigkeit besteht. Das Bundes-Klimaschutzgesetz sieht vor, die Emissionen in Deutschland gegenüber 1990 bis 2030 um 65% sowie bis 2040 um 88% zu reduzieren und 2045 Klimaneutralität herzustellen (UBA 2022a). Die Verkehrsplanung sollte also auch eine Anpassung an den Klimawandel berücksichtigen, vor allem, weil der Verkehrssektor einen großen Anteil an den Gesamtemissionen beiträgt. Im Jahr 2019 waren es 20% (UBA 2022b). Nachhaltige Mobilität erfordert Maßnahmen zur Verringerung des Reisebedarfs (weniger Fahrten), Förderung der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger (Modal Shift), Verringerung der Länge der Fahrten und Förderung einer größeren Effizienz des Verkehrssystems (Banister 2008: 75). Dafür reichen infrastrukturelle Anpassungen nicht aus, die Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Dimensionen von Mobilität ist von ebenso großer Bedeutung (ebd.: 75f.). Besonders wichtig bei der Umsetzung politischer Maßnahmen ist es, das Vertrauen und die Akzeptanz der Bevölkerung zu gewinnen, da sie diese Maßnahmen tragen und unterstützen müssen (ebd.: 76). Außerdem ist ein Planungsverständnis, welches Maßnahmen des Mobilitätsmanagements als integralen Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung versteht, Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität (Blehschmidt et. al. 2015: 434). Veränderungen in den Verhaltensweisen der Menschen hängen von Leitbildern und Visionen ab und auch prägende Ereignisse wie ein Umzug können dauerhaft nachhaltigere Mobilitätspraktiken bewirken, wie eine Untersuchung des Konzepts „autofreier Stadtteile“ (Selzer 2021: 9) gezeigt hat. Emotional besetzte Visionen, wie die Autoabhängigkeit, können durch neue Visionen überwunden werden. Dabei können erfolgreiche Einzelbeispiele Gefahr laufen, als Leuchttürme zwar in die richtige Richtung zu weisen, während breitenwirksam so weiter gemacht wird wie zuvor (Monheim 2001: 252).

Neben den Herausforderungen des Klimawandels sehen sich Städte mit Verlusten an Raum-, Aufenthalts- und Lebensqualitäten konfrontiert (Weidner 2007: 346), Bedürfnisse der Menschen, die in Konkurrenz zu der auf PKW-Verkehr ausgerichteten Straßengestaltung stehen. Eine mögliche Lösung könnten innovative Mobilitätskonzepte sein, die sich von klassischen verkehrsplanerischen Konzepten absetzen, die Bedürfnisse der Menschen aus einer integrierten Perspektive heraus in den Fokus nehmen wollen und zum Ziel haben, zu einem nachhaltigeren Verkehrssektor (im Sinne der Begrenzung endlicher Ressourcen) beizutragen.

Anknüpfend an das Superblock-Konzept aus Barcelona hat es sich der Verein Changing Cities zum Ziel gesetzt, 180 sogenannte Kiezblocks in Berlin zu implementieren. Bisher sind bereits 67 davon umgesetzt (Stand Juli 2023). Kiezblocks sollen die Bedürfnisse der Menschen nach mehr Platz, Sicherheit und Aufenthaltsqualität in den Blick nehmen und den Raum auf den Straßen für sie zugänglicher machen. Dafür wird der Durchgangsverkehr gesperrt, Anwohner*innen können zwar in das Gebiet fahren und dort parken, allerdings gibt es keine Möglichkeit mehr, durch die Straßen des Viertels abzukürzen, wodurch der PKW-Verkehr drastisch reduziert wird (Kiezblocks o.J.). Ein anderes Beispiel für innovative Mobilitätskonzepte in Deutschland ist das „Konzept der autoarmen Innenstadt“ in Leipzig, mit der Sperrung vieler Straßen für den Durchgangsverkehr, den Rückbau ebenerdiger Parkmöglichkeiten und die Verlagerung von Stellplätzen in Parkhäuser und Tiefgaragen, umgesetzt (Bleeschmidt et. al. 2015: 429). Auf europäischer Ebene sind Städte wie Amsterdam und Kopenhagen Vorreiter bei der Förderung von Radverkehr, wodurch sich der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr deutlich erhöht. Diese Konzepte umfassen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beim Radfahren durch Verkehrsberuhigung, Vorrrecht gegenüber dem MIV an Kreuzungen sowie Parkraumbewirtschaftung (ebd.: 430). Groningen hat bereits in den 1970er Jahren das Prinzip der menschenzentrierten Planung in den Mittelpunkt gestellt und die Innenstadt in mehrere Sektoren eingeteilt, die mit einem Auto nur über eine Ringstraße erreicht werden können. Dies führte dazu, dass der Durchgangsverkehr aus dem Innenstadtbereich ausgeschieden wurde und Platz für eine weitreichende Neugestaltung der öffentlichen Räume geschaffen wurde (Randelhoff 2013).

Ein daran anknüpfendes Beispiel innovativer Mobilitätskonzepte ist der Superblock, ein aus Barcelona stammendes Konzept zur Umgestaltung von Stadtvierteln mit dem Ziel, den Verkehr zu reduzieren, die Lebensqualität zu erhöhen und den öffentlichen Raum neu zu gestalten. Abbildung 1 zeigt die schematische Darstellung der aktuellen Situation eines

Wohnblocks (links) im Vergleich zur Situation nach Umsetzung des Superblock-Konzepts (rechts), so wie es im städtischen Mobilitätsplan von Barcelona zu finden ist. Aktuell teilen sich PKW-, Fahrrad- und Fußverkehr den begrenzten Platz auf den Straßen zwischen den Häuserzeilen. Durchgangsverkehr und Geschwindigkeiten werden nicht oder selten eingeschränkt. Ein Superblock umfasst mehrere, klassischerweise (wie in Abbildung 1) neun, Straßenblöcke, die von den umlaufenden Grundstraßen eingerahmt werden, auf denen der Durchgangs- und Anschlussverkehr zirkuliert. Die inneren Straßenflächen werden umgestaltet, sodass ein Netzwerk entsteht, das für den Durchgangsverkehr gesperrt oder eingeschränkt ist. Im Falle von Abbildung 1 trifft eine Sperrung der inneren Straßen zu, PKW-Verkehr zirkuliert ausschließlich auf den umliegenden Straßen, Fahrrad- und Fußverkehr teilen sich den Raum innerhalb des Superblocks. Bei einer Einschränkung des Durchgangsverkehrs wird die Geschwindigkeit auf den inneren Straßen des Superblocks auf 10 oder 20 km/h begrenzt. Modale Filter zwingen Fahrzeuge, links abzubiegen, sodass Fahrten innerhalb des Superblocks nur dann sinnvoll sind, wenn ihr Ausgangs- oder Zielpunkt in den Intervallen liegt. Das Ziel in beiden Fällen ist es, den PKW-Verkehr auf die umlaufenden Grundstraßen zu begrenzen, die maximale Fläche des öffentlichen Raums freizugeben, die heute vom Verkehr besetzt ist, sowie eine gemeinsame städtische Nutzung zu ermöglichen (Rueda 2018: 141f.).

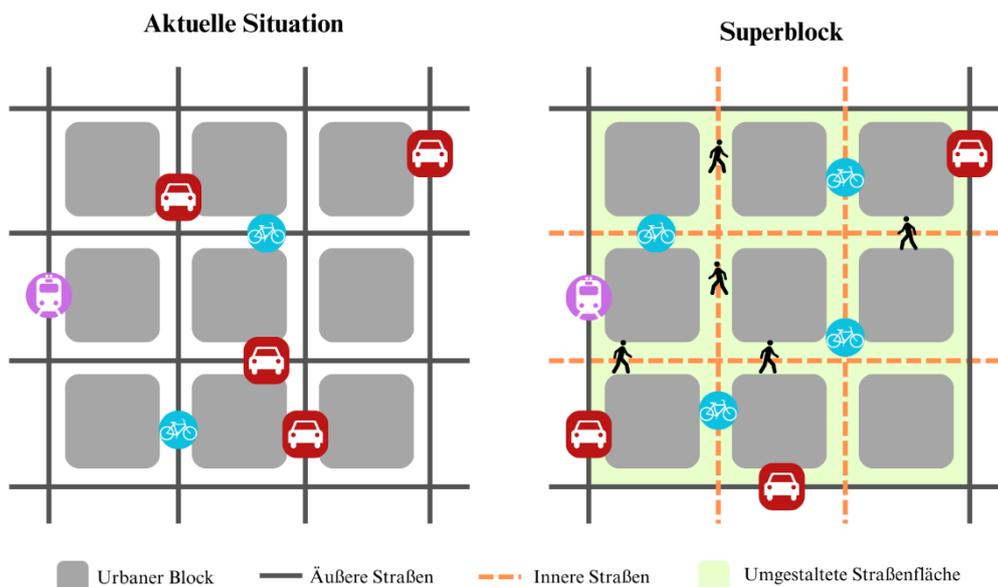


Abbildung 1: Aktuelle Situation eines Wohnblocks vs. Schema eines Superblock-Designs

Quelle: Eigene Darstellung.

Literatur zu Superblocks stammt hauptsächlich aus Spanien, da das Konzept dort entwickelt wurde und die Umsetzung der Superblocks bisher größtenteils in Spanien erfolgt ist. Da der Forschungsgegenstand vergleichsweise jung ist, besteht die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen von Superblocks. Bisher betont die Literatur zu Superblocks vor allem die nachhaltige Mobilität und die verringerten Treibhausgasemissionen, die mit ihnen einhergehen (Lopez et al. 2020; Mueller et al. 2020; Zografos et al. 2020; Rueda 2018: 137; Eggimann 2020: 412). Die höhere Lebensqualität (Lopez et al. 2020: 1, Eggimann 2020: 412, Mueller et al. 2020: 3), höhere Gesundheit der dort lebenden Bevölkerung und vergrößerte Grünflächen (Lopez et al. 2020: 1; Mueller et al. 2020: 3) sind weitere positive Faktoren. Zudem handelt es sich bei Superblocks um „low-tech and low-cost urbanism“ (Lopez et al. 2020: 5), eine Form der Umgestaltung von Städten, die mit geringen Investitionen verbunden ist. Möglicherweise kann die Schaffung von Superblocks Gentrifizierungsprozesse und somit die Verdrängung von Bewohner*innen aus einem Viertel begünstigen. Dieser Zusammenhang ist allerdings bisher noch nicht ausreichend untersucht worden (StMB 2019: 19; Lopez et al. 2020: 13). Forschungen zu „green gentrification“ (Dooling 2009: 630) belegen, dass Begrünung der Stadt aufgrund der dadurch stattfindenden Aufwertung Ausgrenzung, Marginalisierung und Vertreibung begünstigen oder verschärfen kann (Garcia-Lamarca et al. 2021: 15). Da die Implementierung eines Superblocks zu einer Aufwertung des entsprechenden Stadtteils führen kann, sollte als mögliche Folge die Entstehung von Gentrifizierungsprozessen, welche mit einer Verdrängung der Bestandsbevölkerung einhergehen, bei der Umsetzung mitbedacht werden. Das Potenzial für die Umwandlung von Stadtteilen in Superblocks ist von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich und wird vom Stadtlayout beeinflusst. Ein rasterförmiger Grundriss ist keine hinreichende Bedingung für ein hohes Superblock-Potenzial, auch Städte mit unregelmäßigen Straßenverläufen können ein hohes Transformationspotenzial aufweisen. Neben den klassischen Superblocks kann die Implementation sogenannter Miniblöcke sinnvoll sein, die nur vier Blöcke umfassen und sich teilweise leichter in vorhandene Stadtstrukturen integrieren lassen (Eggimann 2022: 406). Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte sind besonders für die Umgestaltung in Super- oder Miniblocken geeignet (ebd.: 412).

Eine Untersuchung der Superblocks in Barcelona als Fallstudie hebt hervor, wie alltägliche lokale Politik und Autoritätskämpfe darüber entscheiden, ob eine Initiative mit transformationalen Anpassungszielen, wie z.B. eine Superblockinitiative, Erfolg hat oder nicht. Der Erfolg von Anpassungen hängt nicht nur von den Initiativen selbst ab, sondern auch von politischen Prozessen. Initiativen stoßen immer auf politische Herausforderungen

sowie widersprüchliche Interessen der beteiligten Akteur*innen. Die Umsetzung von Transformationen wie dem Superblock ist oft sogar weniger mit Umweltfragen als mit politischen Kämpfen verbunden. Daher erfordert städtische Anpassung auch politische Auseinandersetzung um Autorität und Visionen für die Zukunft. Die unterschiedlichen politischen Akteur*innen haben konkurrierende Visionen für die Stadt von morgen, befinden sich im Wettbewerb um die Fähigkeit, Agenden im Prozess der städtischen Umweltpolitik zu bestimmen und jede Partei möchte die Macht haben, diese zu definieren und zu kontrollieren. Politische Autorität wird als ein wesentlicher Faktor für transformative Anpassung genannt. Widerstände gegen Superblock-Projekte liegen im alltäglichen politischen Kampf um die kommunale Autorität begründet und sind daher nicht unwahrscheinlich. Eine gemeinsame städtische Vision der unterschiedlichen (besonders politischen) Akteur*innen ist eine Basis, die die Umsetzung solcher Projekte erleichtern kann. Dieses Verständnis von politischen Barrieren kann bei der Planung von städtischen Anpassungsstrategien helfen, indem es die Reaktionen der Beteiligten einbezieht und auf lokale Autoritätskämpfe eingeht (Zografos et al. 2020: 7ff.).

3. Methodisches Vorgehen

Um sich der Beantwortung der Forschungsfrage und den Teilfragen empirisch zu nähern, wurde die Methode der qualitativen Expert*innen-Interviews angewendet. Qualitative Expert*innen-Interviews sind für unser Forschungsvorhaben besonders geeignet, da unter anderem individuelle Sichtweisen, Meinungen und Bewertungen der befragten Akteur*innen zum Konzept der Superblocks analysiert werden sollten. Des Weiteren bietet sich diese Interviewform an, um Daten aus Feldern zu erheben, die bisher wenig untersucht wurden (Meier Kruker & Rauh 2005: 62; Misoch 2019: 2). In unserem Fall dienen die Expert*innen-Interviews dazu, die persönlichen Verflechtungen der Akteur*innen zur Offenbacher Stadtpolitik und den Diskurs über Superblocks nachvollziehen zu können. Unter Expert*innen werden in diesem Kontext Personen verstanden, die durch ihre spezifischen Praxiserfahrungen in einem abgrenzbaren Gebiet über spezielles Sonderwissen verfügen (Bogner et al. 2014: 13; Misoch 2019:119). Im Rahmen dieses Forschungsprojekts wurden insgesamt sechs Interviews mit Mitgliedern verschiedener Akteursgruppen geführt, die jeweils in verschiedenen Rollen und Positionen an den Stadtentwicklungsprozessen Offenbachs oder der Entwicklung eines Superblock-Konzepts beteiligt sind. In folgender Reihenfolge (siehe Tabelle 1) wurden zunächst Interviews mit einer Vertretung des Quartiersmanagements Nordend (B1) und einem Mitglied von Offenbach offensiv e.V. (B2) geführt, ein Verein, der sich 2013 aus Mitgliedern der Industrie- und Handelskammer (IHK) Offenbach gegründet hat, um sich für die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Offenbach einzusetzen. Der Verein war in Zusammenarbeit mit der Stadt Offenbach an der Entwicklung des Masterplans Offenbach beteiligt (Offenbach offensiv e.V. o.J.). Das dritte Interview wurde mit einer Vertretung aus dem Amt für Planen und Bauen gehalten (B3). Darauf folgten Interviews mit einem Mitglied des Instituts für Mobilitätsdesign an der HfG (B4), das sich innerhalb eines Projektseminars mit der Gestaltung von modalen Filtern eines möglichen Superblocks im Nordend beschäftigte. Dies geschah in Kooperation mit der Bürger*inneninitiative OFBlock (B5), die die Umwandlung des Nordends in einen „Superblock“ anstrebt. Die Initiative hat dafür ein Blockkonzept für das Nordend ausgearbeitet, welches Elemente des Superblock-Konzepts aus Barcelona und der sektoralen Verkehrsplanung Groningens mit der Idee eines zirkulierenden elektrischen (und autonom fahrenden) Kleinbusses aus Colmar vereint. Das letzte Interview wurde mit einem*einer Vertreter*in des Amts für Mobilität (B6) geführt. Der Auswahl dieser Interviewpartner*innen lag eine umfassende Recherche zu Grunde. Ziel war es, einerseits mit den relevanten

Akteur*innen aus dem Quartier zu sprechen, die an den bisherigen Überlegungen zu Superblocks im Nordend beteiligt waren und sind (B1, B4, B5). Andererseits sollte die Verbindung zur Stadt Offenbach geschaffen werden, um auch politische bzw. planerische Narrative abbilden zu können (B2, B3, B6). Bei den Expert*innen-Interviews handelte es sich um semi-strukturierte, leitfadengestützte Interviews. Der Interviewleitfaden bestand aus den drei thematischen Hauptteilen Stadtpolitik, Mobilität und Superblocks, zu denen alle Interviewpartner*innen befragt wurden und diente als Orientierungshilfe für die Interviewenden. Das sollte eine gewisse Vergleichbarkeit der Daten gewährleisten (Misoch 2019: 13). Die Reihenfolge der Themenblöcke und der Fragen blieb genau wie ihre Formulierung flexibel, womit die Möglichkeit für Rück- und Nachfragen gegeben war (Aghamanoukjan et al. 2007: 421; Reuber & Pfaffenbach 2005: 137). Im Vorfeld wurden die Fragen an die jeweilige Person leicht angepasst. Alle Interviews wurden in Präsenz und in Räumlichkeiten der jeweiligen befragten Person gehalten. Sie dauerten zwischen 45 und 90 Minuten und fanden zwischen März und Juni 2023 statt. Geführt wurden die Interviews immer von zwei Mitgliedern unseres Forschungsprojekts. Während eine Person (I1) für die Interviewführung zuständig war, kümmerte sich die zweite Person (I2) um die Technik und Zeit, I2 konnte jedoch ebenfalls inhaltliche Rückfragen stellen oder Bemerkungen anbringen.

Tabelle 1: Nummerierung und Position der befragten Personen

<u>Nummer der befragten Person</u>	<u>Position der befragten Person</u>
B1	Quartiermanagement Nordend
B2	Offenbach offensiv e.V.
B3	Amt für Planen und Bauen
B4	Institut für Mobilitätsdesign an der HfG
B5	Bürger*inneninitiative OFBlock
B6	Amt für Mobilität

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Auswertung der qualitativen Expert*innen-Interviews begann mit der Transkription nach Kuckartz (2018: 167f.) unter der Berücksichtigung der Hinweise zur einheitlichen Schreibweise nach Dresing & Pehl (2018: 24f.). Die Inhalte der Interviews wurden wörtlich zitiert, wobei Dialekte ins Hochdeutsche übersetzt wurden. Sprache und Interpunktion wurden durch leichte Glättung an das Schriftdeutsch angepasst. Grammatikalische Fehler, z.B. im Satzbau, wurden beibehalten. Ebenso wurden Pausen, Füllwörter, Störungen und nonverbale Aktivitäten transkribiert (Kuckartz 2018: 167f.). Wörtliche Zitate in dieser Arbeit wurden

jedoch sprachlich korrigiert, ohne die Inhalte der Aussagen zu verändern, um den Lesefluss nicht zu stören. Alle Angaben, die einen Rückschluss auf die befragte Personen und genannte dritte Personen geben, wurden anonymisiert (ebd.: 168). Die Auswertung der Interviews erfolgte nach Kuckartz (2018) in Form einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse. Der Auswertungsprozess begann mit einer initiierten Textarbeit. Dabei wurden die Transkripte sorgfältig gelesen, wichtige Textabschnitte markiert und Bemerkungen notiert (Kuckartz 2018: 101). Anschließend wurden anhand des Textmaterials induktiv thematische Hauptkategorien gebildet (ebd.: 83ff.). Daraus ergaben sich die Hauptkategorien „Superblocks“, „Stadtpolitik“, „Stadtentwicklung“, „Mobilität“, „Nordend Eigenschaften“, „Offenbach sonstiges“ und „Sonstiges“. Mit diesen Hauptkategorien wurde das Textmaterial in einem ersten Codierprozess codiert. Danach wurden alle codierten Textstellen der gleichen Hauptkategorie zusammengestellt, um daraus ebenfalls induktiv Subkategorien zu bestimmen (ebd.: 106). In einem zweiten Codierprozess wurde das komplette Material mit den ausdifferenzierten Subkategorien codiert (ebd.: 110f.). Nach Abschluss der Codierprozesse wurden zu allen Interviews fallbezogene thematische Zusammenfassungen erstellt, womit die Analyse des Materials begann. Hier wurden die Inhalte von jede*r Interviewpartner*in zu den Kategorien zusammengefasst, die für unser Forschungsvorhaben von Relevanz sind (ebd.: 111ff.). Das Erstellen dieser Zusammenfassungen bereitete die kategorienbasierte Auswertung des Materials vor (ebd.: 118f.), welche in den Gliederungspunkten 5.1 und 5.2 folgt. Zunächst wird jedoch das Untersuchungsgebiet unserer Arbeit vorgestellt.

4. Untersuchungsgebiet: Offenbach am Main und das Nordend

Die hessische Großstadt Offenbach am Main ist mit ihren ca. 143.000 Einwohner*innen (Stand März 2023, Stadt Offenbach am Main 2023) ein „wichtiges Zentrum“ (AS&P et al. 2015: 11) in der Metropolregion Frankfurt/RheinMain. Sie liegt am südlichen Ufer des Mains und grenzt im Westen an Frankfurt am Main, was mittlerweile dazu führt, dass beide Städte ein gemeinsames Siedlungsgebiet bilden (Stadt Offenbach am Main 2019: 2). Als ehemaliger Industriestandort in den Branchen Maschinenbau, Elektroindustrie, Chemie und Lederwarenproduktion war Offenbach seit der Krise des Fordismus in den 1970er Jahren von einem tiefgreifenden Strukturwandel mit starkem Arbeitsplatzabbau betroffen. Diese Prozesse sozioökonomischer Umbrüche hatten steigende Sozialausgaben, eine zunehmende Verschuldung und eine strukturelle Finanzkrise zur Folge, was den städtischen Haushalt Offenbachs nachhaltig negativ beeinflusste. Die Stadt reagierte seit den 1990er Jahren mit einer umfangreichen Austeritätspolitik und einer Umstrukturierung städtischer Leistungen nach dem Muster der unternehmerischen Stadt. Die Zahl der städtischen Mitarbeiter*innen wurde innerhalb weniger Jahre mehr als halbiert, drei von vier Schwimmbäder, zwei Jugendzentren, das städtische Theater und eine Stadtteilbibliothek geschlossen. Außerdem sah sich die Stadt gezwungen, Immobilien und Liegenschaften zu verkaufen, städtische Einrichtungen zu privatisieren oder in kommunale Unternehmen auszugliedern. Die Maßnahmen, die vor allem zu Ungunsten einkommensschwacher und migrantischer Bevölkerungsteile verliefen, reichten nicht aus, die Haushaltsdefizite anhaltend auszugleichen. Die globale Finanzkrise ab 2008 verschärfte stattdessen Offenbachs finanzielle Lage, da sich Steuereinnahmen verringerten, (Sozial-)Ausgaben erhöhten und Finanzausweisungen durch das Land Hessen gekürzt wurden. Die dadurch entstandenen Defizite führten zu einem temporären Anstieg der Verschuldung auf ca. 1,5 Mrd. Euro, weswegen sich die Stadtregierung 2012/2013 entschied, am kommunalen Schutzschirm der Landesregierung teilzunehmen. Besonders defizitäre Kommunen konnten im Rahmen dieses Programms, was eine Art Schuldenbremse auf lokalstaatlicher Ebene darstellt, Finanzhilfen des Landes erhalten. Dies verpflichtete die Stadt Offenbach im Gegenzug vertraglich, eine Haushaltskonsolidierung bis zum Jahr 2022 zu erreichen (AS&P et al. 2015: 11; Petzold & Wiegand 2018: 145f.). 2020 wurde das Programm des kommunalen Schutzschirmes in Hessen beendet und die Stadt Offenbach mit einer gesamten Entschuldung von 211,2 Millionen Euro daraus entlassen (Hessisches Ministerium der Finanzen 2020). In Anlehnung an Vorgehensweisen in anderen hessischen Städten wurde in Offenbach eine neue Phase von

Austeritätsmaßnahmen, zu denen auch die Privatisierung des städtischen Krankenhauses gehörte, ausgelöst (Petzold & Wiegand 2018: 146). Neben den Sparbemühungen erklärt die Stadt in ihrem Masterplan das Ziel, ihre Einnahmensituation durch höhere Gewerbe- und Einkommenssteuern zu verbessern. Dafür soll als Grundlage eine wachstumsorientierte Stadtentwicklung dienen (AS&P et al. 2015: 11). Verschiedene Stadtentwicklungsprojekte wurden hierfür bereits angestoßen. Beispielhaft ist die Revitalisierung des Hafenviertels. Hier plante die Stadt ca. 800 neue Wohneinheiten im mittleren und höheren Preissegment zu schaffen, was die Bestrebungen, wohlhabende Bevölkerungsgruppen anzuziehen, unterstreicht. Gleichzeitig versuchen die dominanten Akteur*innen, Offenbach als kreative Stadt zu inszenieren, um gegen ihr Krisenimage vorzugehen (ebd.: 83; Petzold & Wiegand 2018: 146). Derzeit wird im Osten der Stadt auf einer großen Industriebrache außerdem ein Innovationscampus entwickelt, welcher das Areal zu einem „zukunftsweisenden Gewerbestandort“ (Stadt Offenbach am Main o.J.) machen soll. Auch für die Offenbacher Innenstadt wurden mit dem „Zukunftskonzept Innenstadt“ 14 Maßnahmen entwickelt, die der Belebung der Innenstadt dienen sollen (Magistrat der Stadt Offenbach et al. 2020).

Offenbachs Sozialstruktur ist geprägt durch einen hohen Anteil an Migrant*innen (Stadt Offenbach am Main 2022). Außerdem liegt der Anteil der ALG-II-Empfänger*innen mit 13% (Magistrat der Stadt Offenbach am Main 2020: 9) deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 8% (Institut für Arbeit und Qualifikation 2022). Die Stadt besitzt mit 19.445 Euro das niedrigste Pro-Kopf-Einkommen Hessens und liegt auch hier deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 23.706 Euro (WSI 2019). Sie zählt somit zu den ärmsten Kommunen des Bundeslandes. Regiert wird die Stadt derzeit durch eine Koalition aus SPD, Bündnis90/die Grünen und FDP. Der Oberbürgermeister Felix Schwenke gehört der SPD an (Stadt Offenbach am Main 2021).

Der Offenbacher Stadtteil Nordend befindet sich im Nordwesten der Stadt und grenzt im Norden an das Hafengebiet, im Westen an den Stadtteil Kaiserlei und im Süden bzw. Südosten an das Westend und das Stadtzentrum. Das Nordend ist ein innerstädtischer Stadtteil mit ca. 14.000 Bewohner*innen (Stand März 2023, Stadt Offenbach am Main 2023). Auch das Nordend war, wie der Rest der Stadt, lange industriell geprägt. Einige der stillgelegten ehemaligen Fabrikgebäude wurden zu Wohnungs- und Bürogebäuden umfunktioniert. Die Heyne-Fabrik in der Ludwigstraße dient dabei als bekanntes Beispiel für diesen Umwandlungsprozess. In ihren Räumlichkeiten wurden verschiedene Unternehmen aus den Bereichen Design, Mode, Kunst, Musik und Werbung angesiedelt, was zu einem Zuzug

weiterer Kreativschaffender in das Viertel führte. Bislang war das Mietniveau im Offenbacher Nordend niedrig und die Mieter*innen-Fluktuation hoch. Aufgrund der hohen baulichen Dichte herrscht ein Mangel an öffentlichen und privaten Grünflächen und Spielplätzen, weshalb der Goetheplatz als sozialer Treffpunkt und Spielfläche genutzt wird (Biedermann & Ripperger 2017: 108f.). Nachdem seit 2009 die Entwicklung des ehemaligen Hafens als im Gange ist, liegt nun das Nordend im Fokus städtischer Veränderungsprozesse. Das Quartier ist seit 2017 Fördergebiet des Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt“ (mittlerweile „Sozialer Zusammenhalt“) des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Der konzeptionelle Ansatz dieses Programms für das Nordend besteht darin, das Viertel nachhaltig mit mehr Grün-, Freizeit- und Spielflächen zu gestalten (HMWEVW o.J.). Die Erarbeitung von (integrierten) Stadtentwicklungskonzepten ist ein allgemein gängiges Instrument, um Veränderungsprozesse planen bzw. steuern zu können. Sie gelten seit den 1990er Jahren als Fördervoraussetzung verschiedener Städtebauförderungsprogramme (Beckmann 2018: 1066). Ihr Ansatz ist häufig ein ganzheitlicher, da behauptet wird, kulturelle, soziale, ökonomische und infrastrukturelle Aspekte mit zu berücksichtigen (BMUB 2016: 9f.). Neben dem Bau neuer Wohnungs- und Bürogebäude erhält die Hochschule für Gestaltung mit dem „Kreativcampus“ einen neuen Standort im Hafengebiet direkt an der Grenze zum Nordend. Dieses Gebiet mit Flächen des Hafens und des Nordends erhält ein Profil als „Design-Port“. Der darin liegende Kreativcampus soll dafür sorgen, dass sich mehr Unternehmen und Freischaffende aus kreativen Branchen u.a. in der Heyne-Fabrik ansiedeln (AS&P et al. 2015: 73). Das Nordend spielt demnach auch bei den Bestrebungen der Stadt, die Potenziale der Kreativbranche für sich zu nutzen, eine essenzielle Rolle. Die Ludwigstraße soll als Kreativmeile umgestaltet werden und als Verbindungachse zwischen Hafen und Goetheplatz das „Rückgrat des Quartiers“ (ebd.: 111) bilden.

„Ladenflächen für kleine Geschäfte des täglichen Bedarfs, Treffpunkte für Kinder und Jugendliche, Räume für Kreative in den Erdgeschosszonen, neu definierte Aufenthaltsbereiche und Kommunikationsorte, eine attraktive Frei- und Grünraumgestaltung sowie großzügig bemessene Gehwegbereiche für Fußgänger“ (ebd.: 111)

sind Maßnahmen, die das Nordend attraktiver machen und als kreatives Viertel qualifizieren.

5. Das Konzept der Superblocks in Offenbach am Main

Für die Verortung des Superblock-Konzeptes in neoliberalen Stadtpolitiken ist es notwendig, zwei verschiedene Aspekte in der Analyse zu berücksichtigen. In einem ersten Schritt gilt es, sich das Konzept der Superblocks im Nordend und dessen Bewertung durch die interviewten Akteur*innen in Offenbach anzuschauen. In einem zweiten Schritt widmen wir uns der Frage, wie die Stadtentwicklungspolitik in Offenbach ausgestaltet ist und wie sich das Konzept der Superblocks zu dieser verhält. Die Unterkapitel der Analyse orientieren sich somit an unseren Unterfragen des Forschungsprojektes.

5.1 Bewertung von Superblocks durch verschiedene Akteur*innen in Offenbach am Main

Alle interviewten Personen waren bereits im Vorfeld mit dem Konzept der Superblocks vertraut. Aufgrund ihrer individuellen Rollen und Funktionen bringen sie vielfältige Perspektiven ein und legen unterschiedliche Schwerpunkte in Bezug auf die Bewertung, die Vor- und Nachteilsargumente sowie die Herausforderungen einer potenziellen Umsetzung von Superblocks im Offenbacher Nordend dar.

Die Person aus dem Quartiersmanagement Nordend steht den Superblocks grundsätzlich positiv gegenüber und bezeichnet sich als „absolute[n] Fan von diesen Möglichkeiten, öffentlichen Raum den Menschen wieder zurückzugeben“ (B1: 484-85). Die Person wünscht sich, dass das ganze Nordend ein großer Superblock wird (B1: 494-504) und bringt das Thema schon seit zehn Jahren bei der Stadt zur Sprache (B1: 71-72). Die Vertretung vom Institut für Mobilitätsdesign an der HfG hat bereits ein Semesterprojekt zu einem Superblock im Nordend geleitet, bezeichnet Superblocks als einen „Baustein in der Verkehrswende“ (B4: 407-408) und „hätte gern den ersten Superblock in Deutschland gemacht“ (B4: 709-710), wodurch ihre positive Einstellung zu Superblocks besonders deutlich wird. Eine weitere grundsätzlich positiv eingestellte Person ist das Mitglied der Bürger*inneninitiative OFBlock, welche sich für einen Superblock im Nordend einsetzt. Es findet Superblocks auch optisch ansprechend, „[w]eil es geil aussieht. Also, [...] in Barcelona ist es halt so, [...] die haben das erstens auch promotet, klar, aber es sieht schon toll aus“ (B5: 741-743). Die restlichen Stimmen sind zurückhaltender. Die Vertretung von Offenbach offensiv e.V. zeigt gemischte Gefühle hinsichtlich der potenziellen Auswirkungen eines Superblocks. Sie hält die möglichen Auswirkungen eines Superblocks im Nordend für ambivalent (B2: 589), ein

Superblock könne „eine positive Auswirkung haben, wenn es gut gelingt, die Menschen mitzunehmen, gute Lösungen zu finden [und] vielleicht eben auch eine schrittweise Umsetzung zu etablieren“ (B2: 590-592). Genauso könne es aber auch dazu führen, dass die Menschen sich miteinander verhaken und Politiker*innen sich in Zukunft bei der Diskussion über Mobilitätswendeprojekte nicht „die Finger verbrennen wollen“ (B2: 596-597), wenn es nicht gelingt, die Menschen und ihre Bedürfnisse bei der Planung und Umsetzung eines solchen Projekts miteinzubeziehen. Die Vertretung vom Amt für Planen und Bauen kann die genaue fachliche Eignung des Nordends nicht beurteilen, sieht allerdings eine gewisse Qualität in dem Ansatz, denn durch den Superblock wird man „den Verkehr ruhiger, langsamer gestalten können [...] [und] an der ein oder anderen Knotenstelle Platzsituationen schaffen können und Raum schaffen können, für andere Nutzungen“ (B3: 298-300), wie Aufenthalt und Fußgänger*innen. Sie teilt die Ansicht der Stadtplanung, dass es wünschenswert ist, mehr Aktivitäten von Menschen im öffentlichen Raum zu fördern. Dies ist besonders wichtig, da es aufgrund des Mangels an öffentlichen Grünflächen im Nordend notwendig ist, viele Bereiche so zu gestalten, dass sie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten und für die Menschen zugänglich sind. Da die Bevölkerungsdichte sehr hoch ist, müssen die verfügbaren Räume sinnvoll genutzt werden, um den Menschen die Möglichkeit zu geben, ihre Freizeit dort zu verbringen (B3: 407-413). Auch die Vertretung vom Amt für Mobilität kann das Konzept nicht abschließend bewerten, da sie sich noch nicht intensiv genug damit auseinandergesetzt hat (B6: 266). Das Amt findet Verkehrsreduzierungen „schon gut“ (B6: 262), sieht allerdings die Problematik, dass ältere und beeinträchtigte Menschen nicht mitbedacht werden. Die Person würde sich gerne noch Superblock-Konzepte anderer Städte anschauen, um herauszufinden, wie dort mit dieser Problematik umgegangen wird (B6: 261-265).

Generell sind sich alle befragten Personen darüber einig, dass das Nordend grundsätzlich für die Errichtung eines Superblocks geeignet ist. Die Lage (B4: 666), die „klare Abgeschlossenheit“ (B5: 656), die umliegenden Hauptverkehrsstraßen (B2: 426; B5: 657), der S-Bahn Anschluss an den ÖPNV (B2: 428-429), die hohe Dichte (B4: 667), das schachbrettmusterartige Viertel (B6: 38) mit seinen engmaschige Häuserzeilen (B6: 334-335) und den vorhandenen Supermärkten (B6: 349) sind Faktoren, die für eine gute Eignung genannt werden. Argumente gegen einen Superblock im Nordend werden auf die infrastrukturellen Merkmale bezogen keine genannt.

Auf die Frage, warum das Thema Superblock derzeit so aktuell ist, antworten die meisten, dass dies wahrscheinlich auf Barcelona als das berühmteste Beispiel zurückzuführen ist (B2: 617-621; B4: 700-704; B5: 756-763; B6: 443). „Ach, weil es ein cooler Begriff ist. Also ich meine, man verbindet da: ‚Ah Barcelona, super‘, [...] da hat man ein Bild vor Augen“, sagt die Vertretung von Offenbach offensiv e.V. (B2: 617-618). Das Mitglied der Bürger*inneninitiative sagt: „Weil es geil aussieht. Also [...] Barcelona ist es halt so, [...] die haben das erstens auch promotet, klar, aber es sieht schon toll aus. Also, ich meine, du siehst es und denkst: ‚Mensch, wenn das bei mir im Viertel so wäre, wäre toll!‘“ (B5: 741-744). Außerdem nennen zwei Personen veränderte Bedürfnisse der Stadtbewohner*innen als Grund. Die Vertretung des Quartiersmanagements spricht davon, dass Menschen sich mehr Lebensqualität durch mehr Leben im öffentlichen Raum wünschen (B1: 169-181) und die Vertretung vom Amt für Mobilität argumentiert ähnlich, Menschen wüssten sich mehr Lebensqualität durch mehr Platz, Aufenthaltsqualität und weniger Aufheizung in ihrem Wohnviertel (B6: 444-471). Weitere genannte Gründe sind die Verkehrswende (B4: 700), eine geringere Anzahl an Menschen, die den Führerschein erwerben (B1: 157-168) sowie die optische ansprechende Gestaltung der Superblocks (B5: 741-745) und ihre einfache Umsetzbarkeit (B5: 745-750).

Die genannten Auswirkungen, die durch einen Superblock erwartet werden, sind überwiegend positiv. Das Mitglied der Bürger*inneninitiative nennt in diesem Zusammenhang eine Erhöhung des sozialen Zusammenhalts (B5: 585-586), eine aktivere Stadtgesellschaft (B5: 600) und positive Auswirkungen für Gewerbetreibende (B5: 588). Die Vertretung von Offenbach offensiv e.V. äußert sich bei den Auswirkungen eines Superblocks auf Unternehmen skeptischer. Es könne gut funktionieren, aber möglich sei auch, dass es Probleme bei Anlieferungen oder der Anreise von Mitarbeitenden gibt (B2: 530-546).

Die Erhöhung der Lebensqualität wird von allen Befragten als positive Auswirkung genannt. Die Vertretung des Quartiersmanagements nennt mehr (Grün-)Flächen und bessere Luftqualität (B1: 148-149) die Vertretung von Offenbach offensiv e.V. bezieht sich auf Flächengewinne und weniger Lärm (B2: 407-409). Auch die Person aus dem Amt für Planen und Bauen nennt mehr Grünflächen (B3: 409) und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität (B3: 410), die Vertretung vom Institut für Mobilitätsdesign wiederum bezieht sich auf die erhöhte Verkehrssicherheit und den reduzierten PKW-Verkehr (B4: 473-474). Das Mitglied der Bürger*inneninitiative spricht von „mehr Glückseligkeit“ (B5: 620) und „more happy people“

(B5: 583). Positive Umweltauswirkungen (B1: 149; B4: 777-780) werden auch genannt und stehen in engem Zusammenhang zur Lebensqualität.

Für zwei der befragten Personen ist die erhöhte Verkehrssicherheit, die durch die Reduzierung des Verkehrs im Viertel durch einen Superblock entsteht, eine wichtige positive Auswirkung. Das Mitglied der Bürger*inneninitiative bewertet die erhöhte Verkehrssicherheit nach Implementierung eines Superblocks im Hinblick auf die Schulen im Viertel als positiv (B5: 343-345). Auch die Vertretung vom Institut für Mobilitätsdesign erwähnt die Schulen und würde als wichtigste Auswirkung „gerade Verkehrssicherheit [...] nach ganz vorne stellen, dann- gar nicht so sehr die Aufenthaltsqualität, auch das ist ein Zugewinn“ (B4: 728-729). Wieder zwei Personen betonen, dass durch einen Superblock die Attraktivität des Wohngebiets gesteigert werden kann. Den Vertretungen des Instituts für Mobilitätsdesign und Offenbach offensiv e.V. geht es dabei nicht nur darum, die Aufenthaltsqualität für die bereits dort lebenden Bewohner*innen zu erhöhen. Vielmehr bedeute ein Superblock „eine enorme Aufwertung des Stadtraums, des innerstädtischen Raums“ (B4: 724-725). Bereits mit der Entwicklung des Hafens ist es laut der Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign zu einer Aufwertung des Nordends gekommen, was diese auch „nur positiv kommunizieren“ (B4: 128) kann. Die Aufwertung und die daraus resultierende stärkere soziale Durchmischung durch den Zuzug von Besserverdienenden wird von beiden

ten begrüßt (B2: 163-173; B4: 191-195). Der erhöhte Raum für ein gemeinsames Miteinander im Straßenraum, der durch den Superblock entsteht, diene als Chance, dass das Nordend

„zu einem attraktiven Wohngebiet wird oder ein attraktives Wohngebiet bleibt, weil [...] es gibt schon ein Bedürfnis der Menschen [...] auch ein bisschen Raum um sich herum zu haben, [...] und das muss [...] zukünftig noch mehr möglich sein, um attraktiv zu bleiben, damit es nicht wieder abwärts geht“ (B2: 510-518).

Ebenfalls zwei Personen nennen eine mögliche Änderung des Mobilitätsverhaltens als Auswirkung des Superblocks. Diese Verhaltensänderung ist im Kontext der Mobilitätswende besonders bedeutsam, da es erforderlich sei, den PKW-Verkehr zu reduzieren (B6: 392-393). Die Befragten sind sich vor dem Hinblick des Klimawandels der Notwendigkeit der Mobilitätswende bewusst und vier Personen benennen diese sehr klar (B1: 87-89; B2: 274-275; B4: 777-778; B6: 21-22). Die Vertretung vom Amt für Mobilität sieht in Superblocks die begrüßenswerte Möglichkeit, eine sukzessive Änderung des Mobilitätsverhaltens zu erreichen (B6: 417-418) und das Mitglied der Bürger*inneninitiative vertritt die These, dass sich durch einen Superblock neben dem Mobilitätsverhalten perspektivisch auch die Mobilitätsbedürfnisse verändern (B5: 345-346). Zu einer möglichen Umsetzung von

Superblocks im Nordend gibt es gegensätzliche Positionen. Zwei Akteur*innen, darunter die Vertretung vom Amt für Mobilität, beschreiben die Umsetzung als komplexen, langwierigen Prozess, da vor der eigentlichen Umsetzung zunächst die Verkehrsfunktionalität reflektiert werden muss, wodurch man sich „relativ lange [...] auf einer vorbereitenden Ebene“ (B3: 323) befinde, bevor das Konzept mit den entsprechenden räumlich-baulichen Folgen beschrieben werden kann und der Superblock über einen Grundsatzbeschluss der Politik abgesichert wird (B3: 322-327). Die Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign merkt an, dass die Konzeptentwicklung und Entwurfsplanung durch die HfG geschehen könnte, die anschließende Umsetzung jedoch durch ein professionelles Büro erfolgen würde, welches durch einen Ausschreibungsprozess ausgewählt wird (B4: 683-697). Das Mitglied der Bürger*inneninitiative spricht dagegen von einer einfachen und kostengünstigen Umsetzung. Es möchte keine Parkplätze wegnehmen, die Straßen lediglich zu einspurigen Einbahnstraßen verändern und den entstehenden öffentlichen Raum nutzbar machen. Die Umsetzung solle „in verschiedenen Stufen“ (B5: 422-423) geschehen und „weil das alles so billig ist und man nicht irgendwelche großen Planungen machen muss [...] sind wir [die Initiative] davon überzeugt, dass das eigentlich auch klappen kann“ (B5: 441-443). Außerdem müssen für eine erfolgreiche Umsetzung eines Superblocks die Bürger*innen in den Prozess miteinbezogen werden (B5: 461-464). Neben dem Mitglied der Bürger*inneninitiative spricht sich auch die Vertretung von Offenbach offensiv e.V. für eine Partizipation der Bewohner*innen am Umsetzungsprozess aus. Man müsse „ganz viel auf die Menschen zugehen, man muss wie gesagt Zukunftsbilder malen, man muss Dinge ausprobieren, [...] offen sein, wenn eben andere Bedürfnisse auftauchen“ (B2: 454-460). Die Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign ist der gleichen Ansicht (B4: 860-863), auch wenn sie zu bedenken gibt, dass „Partizipation [...] seine Grenzen“ (B4: 658) hat.

Die größte Herausforderung stellt das Problem der wegfallenden Parkplätze dar. Die Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign äußert sich stellvertretend für alle Befragten zu den Konflikten um Parkplätze, die „dann mit dem Superblock noch stärker [werden] und [das] haben wir jetzt schon, dass man natürlich Parkplätze rausnehmen muss, das traut man sich nicht, als Kommunalpolitik, weil es sofort einen Aufstand gibt, wenn man das tut.“ (B4: 441-443). Dieses Problem wird von allen Interviewpartner*innen genannt, außer der Vertretung der Bürger*inneninitiative, welche die Notwendigkeit wegfallender Parkplätze bei einer Umsetzung nicht gegeben sieht (B5: 421). Als mögliche Lösung nennen alle, außer die Vertretung vom Amt für Planen und Bauen, den Bau von Quartiersparkhäusern, wobei die Vertretung des Quartiersmanagements zu bedenken gibt, dass dafür keine öffentlichen

Flächen vorhanden sind und daher die Kommunikation mit privaten Eigentümer*innen erforderlich sei (B1: 127-129). Die Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign betont, dass Alternativangebote erhöht und verbessert werden müssen, wenn man Parkplätze wegnimmt (B4: 476-479). Zentral für diese Alternativangebote sowie für die Umsetzung eines Superblocks ist das Amt für Mobilität, welches laut der Vertretung von Offenbach offensiv e.V. aktuell nicht die nötigen Ressourcen dafür habe (B2: 473-474). Dies kann die Vertretung des Amtes bestätigen (B6: 154-163), welche außerdem starke öffentliche Widerstände befürchtet, sollte ein Superblock tatsächlich umgesetzt werden (B6: 419-420).

Als weiteres Problem wird der Busverkehr genannt, da die Buslinie 102 auf zwei parallelen Einbahnstraßen durch das Nordend fährt. Das Mitglied der Bürger*inneninitiative will den Bus außerhalb des Viertels verlegen, da ein Bus gewisse Straßenbreiten verlangt. Alternativ könnten kleine Busse durch das Viertel zirkulieren (B5: 704-715), ein Vorschlag, den auch die Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign macht, um älteren und körperlich beeinträchtigten Personen den Zugang zu Mobilität trotz des reduzierten PKW-Verkehrs zu ermöglichen (B4: 481-486). Die Vertretung vom Amt für Mobilität sieht die Buslinie kritisch, weil sich die meisten Verkehrsteilnehmenden nicht an die Beschilderung halten würden, wenn weiterhin ein Bus durch das Viertel fährt. Sie schlägt autonome Fahrzeuge und ein System mit versenkbaren Pollern vor, um dieses Problem zu lösen (B6: 335-344). Die Vertretung des Quartiersmanagements strebt an, den aktuellen Zustand des Busverkehrs beizubehalten (B1: 494-497). Andere Befragte äußern sich nicht dazu. Für die Vertretung von Offenbach offensiv e.V. ist der Lieferverkehr ein wichtiges Thema, denn das Nordend weist ein großes Potenzial für Online-Logistikunternehmen auf. Daher sollte der Lieferverkehr in neuen Mobilitätskonzepten wie dem Superblock-Konzept mitgedacht werden. Die Person schlägt Packstationen, Ladenlokale und zentrale Hubs als mögliche Lösungen vor (B2: 546-584). Außer ihr wird das Thema Lieferverkehr von keiner weiteren Person benannt.

Des Weiteren wird die politische Konstellation von den Befragten aus dem Quartiersmanagement, dem Institut für Mobilitätsdesign sowie dem Amt für Mobilität als problematisch für eine Umsetzung des Superblocks im Offenbacher Nordend gesehen. Als Gründe dafür werden der Mangel an politischem Willen außerhalb der Grünen-Partei (B1: 78-83; B4: 777-778), die Missgunst der anderen Koalitionspartner (B4: 782-786), die Angst vor möglichen Unruhen (B4: 443) sowie die Angst, nicht wiedergewählt zu werden (B6: 137-138), genannt. Die Vertretung des Amtes für Planen und Bauen spricht davon, dass die Offenbacher Stadtpolitik dazu noch nicht bereit wäre (B3: 279-280). Aktuell wird der

Vorschlag eines Superblocks nicht in der Stadtgesellschaft diskutiert und das Thema Superblock Nordend ist „ein bisschen eingeschlafen“ (B3: 275). Auch in den zugehörigen Ämtern ist das Thema momentan nicht auf der Agenda, fehlender Mut (B3: 219-220; B4: 441-443) sowie die Angst vor Widerständen (B1: 213-217; B2: 487-488; B3: 263-264) werden von Personen aus dem Quartiersmanagement, Offenbach offensiv e.V., dem Institut für Mobilitätsdesign und dem Amt für Planen und Bauen genannt. Zusätzlich stellt die Heterogenität des Viertels eine Herausforderung dar. Laut der Vertretung von Offenbach offensiv e.V. ist es wichtig, die Bedürfnisse der Menschen im Blick zu behalten, „das gilt eben für die vielen Sprachen, für die vielen Herkünfte der Menschen, für die Sozialisierung der Menschen, aber eben auch für ja für die Unterschiedlichkeit der Offenheit“ (B2: 433-439).

Gentrifizierung im Nordend wird zwar, ohne dass explizit danach gefragt wurde, von allen Akteur*innen angesprochen, im Zusammenhang mit Superblocks allerdings nur von der Vertretung der Bürger*inneninitiative. Die Initiative hat die Auswirkungen von Superblocks auf Gentrifizierung nicht diskutiert und die Vertretung fände es „schon bitter, wenn es so käme“ (B5: 862), sagt aber, dass Gentrifizierung ohnehin stattfindet, da das Nordend durch seine Lage und sich verbesserndes Image ein attraktives Wohngebiet darstellt. Ein Superblock im Nordend sollte nicht auf Hochglanz ausgerichtet sein, damit durch die Umfeldaufwertung nicht zusätzlich wohlhabendere Haushalte angezogen werden (B5: 859-904). Die Hoffnung ist, „dass das schön und unschick dazu führt, dass die Gentrifizierung im Rahmen bleibt, der da sowieso herrscht.“ (B5: 899-901). Da ein Superblock das Verkehrsaufkommen im Nordend reduzieren würde, befürchten zwei der befragten Personen eine höhere Belastung der umliegenden Durchfahrtsstraßen. Während die Vertretung vom Institut für Mobilitätsdesign dies nur benennt (B4: 474f.), spricht die Vertretung vom Amt für Mobilität von einer „Schwäche“ (B6: 400) der Superblocks, die in der Diskussion noch zu wenig Berücksichtigung findet und die ein solches Projekt kippen lassen kann, wenn sich die Bewohner*innen der stärker belasteten Straßen nach Umsetzung gegen das Konzept wehren, da diese im Gegensatz zu den Anwohnenden im Superblock nicht von den Vorteilen von mehr Ruhe und geringerem Schadstoffausstoß profitieren, sondern das Gegenteil davon erfahren (B6: 378-404).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass alle befragten Personen das Nordend für die Umsetzung eines Superblocks als grundsätzlich geeignet bewerten. Die Hälfte der Interviewten (B1, B4, B5) sind besonders überzeugt vom Konzept der Superblocks, die andere Hälfte um die Vertretungen der Stadt (B3, B6) sowie der Wirtschaftsförderung (B2)

sind zurückhaltender, wenn auch nicht davon abgeneigt. Die häufigsten Antworten auf die Frage nach der Aktualität der Superblocks beziehen sich auf Barcelona als das berühmte Beispiel und Ursprung der Superblocks. Die Befragten bewerten die Auswirkungen überwiegend positiv, besonders die erhöhte Lebensqualität wird hervorgehoben. Interessanterweise legen die Vertretungen des Instituts für Mobilitätsdesign (B4) und Offenbach offensiv e.V. (B2) den Fokus auf eine gesteigerte Attraktivität des Viertels durch die Aufwertung, die in Folge der Implementierung des Superblocks geschieht. Zudem wird der Superblock als ein Instrument der Mobilitätswende betrachtet. Die genannten Herausforderungen beziehen sich bei fast allen Akteur*innen, außer dem Mitglied der Bürger*inneninitiative (B5), auf das Problem der wegfallenden Parkplätze, welches nicht unlösbar scheint. Außerdem scheint die politische Konstellation und der Mangel an Ressourcen ein Hindernis für die Umsetzung des Superblocks darzustellen.

5.2 Superblocks und die Stadtentwicklungspolitik in Offenbach am Main

Um herauszufinden, wie sich das Konzept der Superblocks zur Stadtentwicklungspolitik Offenbachs verhält, haben wir in den Interviews nach den Zielen der Entwicklungspolitik und den Veränderungen, die sich aus bereits umgesetzten politischen Maßnahmen für Offenbach bzw. das Nordend ergeben haben, gefragt. Alle Befragten sind sich darüber einig, dass die Offenbacher Stadtentwicklungspolitik sehr stark von ihrer finanziellen Lage beeinflusst wird. Das Vorstandsmitglied des Wirtschaftsförderungsvereins fasst die Situation wie folgt zusammen:

„Es gibt viele Aufgaben, die eine Stadt erledigen muss und dazu braucht man Geld und Offenbach hat relativ wenig Geld, kann sich beim ÖPNV nicht so viel leisten wie vielleicht notwendig wäre, kann sich bei der Integration nicht so viel leisten, bei was auch immer. Also Offenbach ist ein Stück weit, was die Einnahmesituation angeht, sowohl der Stadt als auch vieler Bewohner, so bisschen eine Armutsinsel im Rhein-Main“ (B2: 86-91).

Generell würden laut dem Mitglied der Bürger*inneninitiative OFBlock alle Stadtentwicklungsprojekte unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen, da Offenbach „chronisch knappe Kassen“ (B5: 119) hat. Trotz der Anerkennung der finanziellen Probleme Offenbachs beklagt sich diese Person darüber, dass diese Problematik auch als unsachliches Argument eingesetzt werde, womit sich Diskussionen über neue Ideen erübrigen würden (B5: 117-125). Dennoch kann festgehalten werden, dass die Stadt nicht genug Finanzmittel hat (B6: 539-540), um in wichtigen Bereichen wie der Mobilität, aber auch in sozialen Belangen (B2: 86-91) investitionsfähig genug zu sein, wie es die befragte Person vom Amt für Planen

und Bauen ausdrückt (B3: 474-480). Die Person aus dem Quartiersmanagement Nordend führt beispielsweise an, dass die fehlenden Grünflächen im Nordend der mangelhaften finanziellen Möglichkeiten geschuldet sind (B1: 438-441). Das Mitglied des Instituts für Mobilitätsdesign drückt sich hier noch drastischer aus und spricht von einem finanziellen Notstand, in dem sich die Stadt befindet, weswegen sie mehr oder weniger handlungsunfähig sei. Diese Person merkt des Weiteren an, dass die Ausgaben Offenbachs vom Regierungspräsidium überwacht werden, was Investitionen erschwert (B4: 63-65, 326-343). Auch die Personalsituation in den Ämtern der Stadt ist davon negativ betroffen, was von drei Befragten (B3, B5 & B6) angemerkt wurde. Vor allem die beiden Personen aus den Stadtämtern sprechen von Personalmangel und einer Überlastung der wenigen Arbeitskräfte. Beide wünschen sich eine Veränderung dieser Situation, um mehr Möglichkeiten zu bekommen, sich mit konzeptuellen oder innovativen Thematiken wie den Superblocks auseinandersetzen zu können (B3: 284-290; B6: 154-163). Laut den Befragten der Bürger*inneninitiative und des Amts für Mobilität, gibt es nur drei Personen, die für die gesamte Verkehrsplanung der Stadt und nur eine Person, die für die Planung der Buslinien verantwortlich sind (B5: 723-728; B6: 154-163). Obwohl also das Mitglied der Bürger*inneninitiative OFBlock betont, dass die Implementierung der Superblock-Idee im Nordend vergleichsweise kostengünstig wäre (B5: 364-392), kann davon ausgegangen werden, dass dies nicht ohne eine breite Diskussion über mangelnde personelle und finanzielle Mittel passieren wird. Dementsprechend einflussreich könnte die Frage der Finanzierbarkeit bei einem Superblock im Nordend und dessen Gestaltung sein.

Die Befragten vom Quartiersmanagement, von Offenbach offensiv e.V. und vom Amt für Planen und Bauen erwähnen in Verbindung mit den knappen Finanzierungsmöglichkeiten die sozioökonomische Struktur der Offenbacher Bevölkerung. Die prekäre Einnahmesituation der Stadt gelte auch für viele Bewohner*innen (B2: 86-91). Insgesamt ist die Bevölkerungsstruktur von einer geringen Kaufkraft, einem geringen Finanz- und Steuervolumen (B3: 474-479) sowie einem „sehr hohen Anteil“ (B1: 350) an ALG-II-Empfängerinnen und Arbeitslosen geprägt (B1: 348-351). Diese Ausgangssituation wird laut B1, B2 und B3 auch in den Entwicklungszielen der Stadt adressiert. Das Vorstandsmitglied von Offenbach offensiv e.V. nennt als wichtigstes Ziel, „die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit [der Stadt] dauerhaft zu sichern“ (B2: 82-85). Um das zu erreichen, nennt die Person aus dem Quartiersmanagement das Ziel „Besserverdienende nach Offenbach zu holen“, als „zentralen Punkt“ (B1: 348-353). Auch das Mitglied von Offenbach offensiv e.V. betrachtet u.a. dieses Vorhaben als „zentrales Ziel der Stadtentwicklung“ (B2: 93-94). Die

Ansiedlung einkommensstarker Bevölkerung, also Menschen, die mehr Einkommenssteuer bezahlen und eine höhere Kaufkraft mitbringen, würde für eine Stabilisierung der ganzen Stadt sorgen. Diese einkommensstärkeren Gruppen müssten jedoch aktiv eingeladen werden (B2: 97-101). Auch die Person aus dem Stadtplanungsamt spricht dieses Ziel offen an:

„Im Moment ist es so, dass dieses Ergänzen um zuziehende Menschen mit stärkeren Einkommenshintergründen logischerweise durchaus gewollte Politik ist, weil Offenbach natürlich insgesamt eine Bevölkerungsstruktur hat, die relativ geringe Kaufkraft hat, die ein relativ geringes Finanz- und Steuervolumen mit sich bringt und das sind natürlich für die Stadt insgesamt Probleme“ (B3: 474-479).

Sie erwähnt in diesem Zuge den Masterplan, in dem der Versuch, einkommensstarke Bevölkerungsteile anzulocken, „eine Zielaussage“ (B3: 480-483) ist. Auch B2 leitet ihre Aussage mit Erwähnung des Masterplans ein, was nahe liegt, da sie als Mitglied von Offenbach offensiv e.V. an der Entwicklung des Plans beteiligt war (B2: 82-83). Die Entwicklung des Hafensareals dient für die gleichen drei Befragten (B1, B2 & B3) an dieser Stelle als Beispiel, einkommensstärkere Haushalte anzuziehen, was das Offenbach-offensiv-e.V.-Mitglied als gelungen bewertet (B1: 353-355; B2:101-102; B3: 486-489). Ein weiteres Ziel, das die Einnahmesituation der Stadt verbessern soll, ist die Ansiedlung von Gewerbe bzw. Unternehmen und Industrie. Die Befragten von Offenbach offensiv e.V. und dem Amt für Planen und Bauen entnehmen dieses Ziel ebenfalls aus dem Masterplan, wohingegen die Person aus dem Amt für Mobilität dies als das Interesse politischer Vertreter*innen formuliert (B2: 93-97; B3: 481-483; B6: 539-540). Wie in Punkt 3.2 beschrieben wurde, ist das Ziel, sich als kreative Stadt zu inszenieren, ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil des Masterplans. Bis auf die Vertretung des Instituts für Mobilitätsdesign an der HfG, der dieses Vorhaben als „relativ unsinnige Idee“ (B4: 364) bezeichnet, wurde es jedoch von niemanden erwähnt. B4 erklärt sich dieses Ziel mit dem Kreativwirtschaftsboom in den 2000er Jahren, der von Richard Floridas Buch „The Rise of the Creative Class“¹ aus dem Jahr 2002 ausgelöst wurde. Die befragte Person von der HfG sieht zwar die Potenziale, die Offenbach in diesem Feld aufweist, bemängelt jedoch, dass zu viele andere Städte die gleiche Strategie verfolgen. B4 ist der Ansicht, dass Offenbachs eigentlicher Unique Selling Point (USP) der hohe Anteil an Menschen aus dem Ausland und der Menschen mit Migrationshintergrund ist (B4: 363-369, 874-889). Inwiefern ein Superblock im Nordend zu diesen ökonomischen Zielen beitragen

¹ Florida stellt in diesem Werk die These auf, dass die initiierte Innovation von kreativen Menschen bzw. der Kreativbranche der zentrale Faktor für Wirtschaftswachstum ist. Laut Florida müssen Städte ein Umfeld schaffen, was Kreative anlockt und in ihrem Schaffen stimuliert, damit eine beschleunigte Innovationskraft erzeugt werden kann (Farhauer & Kröll 2014: 229).

kann, geht aus den Interviews nicht eindeutig hervor. Grundsätzlich werden bei den Charakteristika und Vorzügen von Superblocks keine ökonomischen Aspekte diskutiert. Durch die Assoziation des Mobilitätskonzepts mit der spanischen Metropole Barcelona, die bei allen Befragten ausgelöst wurde, wird jedoch deutlich, dass ein Superblock im Nordend das Image Offenbachs positiv beeinflussen könnte. Sofern sich also die dominanten Akteur*innen entscheiden, einen potenziellen Superblock dementsprechend zu vermarkten, ließe sich das Konzept in die aktuellen ökonomischen Entwicklungen eingliedern.

Auf unsere Frage, was die relevanten Stadtentwicklungsziele Offenbachs sind und wie diese das Nordend beeinflussen, wurde neben diesen ökonomischen Entwicklungszielen eine Reihe von Aspekten genannt, die als Steigerung bzw. Sicherung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Offenbach und im Nordend zusammengefasst werden können. Diese Äußerungen wurden losgelöst von offiziellen Zielen aus dem Masterplan genannt und können auch als Wünsche an die Stadtentwicklung interpretiert werden. „Grundsätzlich geht es natürlich der Stadtentwicklung darum, dass die Stadt lebensfähig [...] oder lebenswert [bleibt]“, sagt die Person aus dem Mobilitätsamt (B6: 528-529). Für sie ist die Frage

„wie schaffe ich es, die Stadt so zu entwickeln, dass sie für die Bewohnerinnen und Bewohner lebenswert bleibt, dass sie sich gern dort aufhalten [...], dass sie gern dort aktiv sind, mobil sind, mit all den Herausforderungen, die wir haben?“ (B6: 547-550)

das aktuelle Thema, mit der sich die Stadtentwicklung auseinandersetzt. Mit Herausforderungen sind hier Problematiken wie die Sicherstellung von Trinkwasser oder der Schutz vor Extremwetterereignissen gemeint, die sich durch den Klimawandel erschweren (B6: 550-556). Auch die Person des Instituts für Mobilitätsdesign versichert:

„Es geht natürlich [...] grundsätzlich [...] immer darum, für die Einwohner möglichst im Sinne des Gemeinwohls die Dinge zu entwickeln. Da [...] würde ich mal behaupten, da sind sich hier alle einig von der Stadtverwaltung bis in die Stadtpolitik. Was man darunter versteht, ist natürlich dann ((lacht)) bisschen Verhandlungssache“ (B4: 309-313).

Nachdem Offenbach „in den letzten zehn Jahren von 120.000 auf 143.000 Einwohner“ gewachsen ist, steht für B4 die Versorgung mit sozialer Infrastruktur (Bildung) im Vordergrund (B4: 329-331). Außerdem ist für diese Person, genauso wie für die Person aus dem Quartiersmanagement, die Schaffung von Freiräumen („mehr Grünflächen, mehr Aufenthaltsflächen“, B1: 502-503) und die Reduzierung der Umweltbelastungen ein Anliegen (B4: 352-353). Mit Rückbezug auf Punkt 2.2 wäre ein Superblock in Offenbach in Einklang mit den zuletzt genannten Stadtentwicklungszielen realisierbar. Ein Superblock könnte den Mangel an Frei- und Grünflächen im Nordend entgegenwirken und dabei einen positiven

Beitrag zu einer nachhaltigeren und umweltfreundlicheren Entwicklung leisten. Passend dazu bezieht sich die Person aus dem Stadtplanungsamt auf das ISEK für das Nordend (vgl. ProjektStadt & Stadt Offenbach am Main 2019):

„Wir haben einerseits diese Ziele des ISEKs, in dem eben versucht wird, dass man verkehrsberuhigende Maßnahmen macht, [...] städtebaulich ist für uns auch sehr, sehr wichtig, Flächenverfügbarkeiten zu schaffen, um zusätzlichen öffentlichen Raum, nämlich Grünflächen, zu generieren“ (B2: 74-78).

Damit wäre eine grundsätzliche Kompatibilität des Superblock-Konzepts mit der Entwicklung des Nordends gegeben. Da es sich bei einer Implementierung eines Superblocks jedoch um eine umfangreiche Transformation des Straßen- bzw. öffentlichen Raums handelt, könnte eine Umsetzung am fehlenden Mut der städtischen (politischen) Akteur*innen scheitern. Obwohl im Offenbacher Koalitionsvertrag der aktuellen Ampel-Koalition steht, dass man sich mit dem Mobilitätskonzept auseinandersetzen wird, geben alle Befragten an, dass im Moment keine Diskussion über Superblocks in der Politik (Ausnahme Bündnis 90/Die Grünen) und in den zuständigen Planungsämtern stattfindet. Es wird ebenfalls von allen Befragten vermutet, dass die Gunst der Wähler*innenstimmen eine höhere Priorität bei den dominanten Politiker*innen hat. Ein Superblock würde u.a. eine Veränderung des Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen verlangen, z.B. durch den Wegfall von Parkplätzen. Unsere Interviewpartner*innen schätzen ein, dass das auf Widerstände innerhalb der Bevölkerung stoßen könnte, insofern sie nicht in den Umwandlungsprozess eingebunden wird.

Die Entwicklung des Nordends und die Veränderungsprozesse im Quartier waren außerdem wichtige inhaltliche Punkte, wenn es in den Interviews um die Offenbacher Stadtentwicklungspolitik ging. Bis auf die Person aus dem Mobilitätsamt sprechen alle Befragten von einer Aufwertung des Viertels. Die Person des Wirtschaftsförderungsvereines spricht von einer „deutlichen Abwärtsspirale“ in dem sich das Nordend befand, bevor mit dem Masterplan gestartet wurde (B2: 51-56). Ein ähnliches Vokabular benutzt auch die befragte Person des Instituts für Mobilitätsdesign der HfG und die Person aus dem Quartiersmanagement.

„Es gab wirklich – und das ist statistisch belegt – [...] eine Abwärtsbewegung dahin, dass immer mehr [...] sozial Schwache im Nordend wohnen. Die Hausbesitzer haben nicht mehr investiert in die Häuser, die sind zu dem Harz IV-Modell übergegangen, die haben angefangen nichts mehr am Haus zu machen und die Miete zahlt halt die Stadt und entsprechend verwahrlost sah es dann auch aus, die hatten aber auch Riesenprobleme mit Mietnomaden, allem möglichem, gigantische Zu- und Wegzüge, Offenbach hat eine Spitzenstellung, was Fluktuation angeht in Deutschland“,

beschreibt B4 die Situation (B4: 144-151). B1 spricht von Leerständen, Überbelegungen in Wohnungen und Prostitution (B1: 399-408, 429-431). Die Befragten aus dem Quartiermanagement, dem Verein Offenbach offensiv e.V. und dem Institut für Mobilitätsdesign sind sich einig, dass diese Abwärtsspirale im Nordend gestoppt werden konnte und sich das Viertel zum Positiven entwickelt hat (B1: 419-423; B2: 73-77; B4: 789). Dafür wird eine Reihe von Maßnahmen genannt. B6 aus dem Mobilitätsamt nennt das Capitol Theater und die Messe als Kulturangebote im Nordend, die für Kreative interessant sind (B6: 561-568). Die befragte Person von Offenbach offensiv e.V. erklärt, dass es über das Projekt „Ground Floor“² geschafft wurde, Unternehmen u.a. in der Ludwigstraße im Nordend anzusiedeln (B2: 177-182). Auch das Projekt „Beweg dein Quartier“, das in den Interviews von allen Befragten außer B4 erwähnt wurde, bezeichnet B2 als wichtigen Impuls der Stadt. Außerdem wurden nach ihrer Ansicht mit der OFOF-Cafébar und dem Märktchen am Goetheplatz wichtige Anziehungspunkte im Nordend geschaffen, die Leben ins Quartier bringen und sowohl für die Arbeitnehmer*innen der neuen Unternehmen in der Gegend und die Nordend Bevölkerung attraktiv sind (B2: 73-77, 149-154, 679-684). Das Mitglied von OFBlock erwähnt ebenfalls das Märktchen, merkt aber an, dass es hauptsächlich von einkommensstärkeren Haushalten besucht wird:

„Also zum Beispiel auf diesem Märktchen am Goetheplatz, was da [...] donnerstags stattfindet, da würde ich sagen, sieht man nur einen sehr schmalen Ausschnitt der Leute, die hier wohnen. Das sind halt im Wesentlichen Menschen mit guten Einkommen, die es sich leisten können, auf dem Markt einkaufen zu gehen“ (B5: 212-216).

Diesem Zitat liegt eine Bevölkerungsveränderung im Nordend zugrunde, die in allen Interviews thematisiert wurde. Die städtischen Maßnahmen, den Hafen und bauliche Lücken im Nordend mit Wohnungen im mittel- bis hochpreisigen Segment zu revitalisieren, sorgten dafür, dass sich „eine komplett neue Klientel“ (B3: 487) im Nordend und seinem direkten Umfeld angesiedelt hat. Obwohl nicht explizit danach gefragt wurde, sprechen an dieser Stelle alle Befragten bis auf die Person aus dem Amt für Mobilität (B6) von „Gentrifizierung“. Interessant ist hierbei, dass die Befragten B1 bis B5 den Begriff der Gentrifizierung von selbst mit der Thematik der Bevölkerungsveränderung im Nordend assoziieren, jedoch ist nur das Mitglied der Bürger*inneninitiative der Meinung, dass eine Gentrifizierung auch tatsächlich stattfindet:

² Mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung hat die Stadt Offenbach im Rahmen dieses Förderprogramms zwischen 2020 und 2022 14 Unternehmen unterstützt. Neben dem Senefelder-Quartier und der südlichen Innenstadt stand die Gestaltung bzw. Belegung leerstehender Erdgeschossflächen im Norden im Fokus (Ground Floor Offenbach o.J.).

„Ja, ich würde sagen, [...] es hat eine relativ starke Gentrifizierung eingesetzt vor 15 Jahren ungefähr in dem Sinne, dass es halt eine bauliche Verdichtung gab. Es gab halt vorher viele Baulücken tatsächlich noch aus Kriegszeiten und das bedeutet, dass es Menschen gibt, die hier schon länger wohnen und aus einer Zeit [...] geblieben sind, in der es sehr günstig war hier zu wohnen und es gibt halt welche, die sehr viel Geld in die Hand genommen haben, um sich hier irgendwelche Eigentumswohnungen ((lacht)) zu kaufen in irgendwelchen Neubaukomplexen und das macht auch eine ziemliche Spannung aus“ (B5: 38-45).

B2 erzählt, dass innerhalb von Offenbach offensiv e.V. diskutiert wurde, ob man die Prozesse im Nordend schon als Gentrifizierung betiteln kann. Die Person ist nicht dieser Ansicht und bewertet die Prozesse als eine Stabilisierung des Quartiers (B2: 61-67). Das Mitglied des Instituts für Mobilitätsdesign geht an dieser Stelle noch weiter. Sie behauptet, dass Gentrifizierung in Deutschland grundsätzlich nicht auftaucht (B4: 129-138). Die Person aus dem Amt für Planen und Bauen schätzt die Situation etwas differenzierter ein:

„Schon anfänglich war das Nordend eigentlich immer so ein Kiez ja. Also, es hat stark Emotionen der dort lebenden Menschen entwickelt und eine sehr eigene, alternative Kulturszene [...] entwickelt, und es ist so ein bisschen hipper geworden, muss man sagen. [...] Ich will nicht sagen, dass wir schon auf dem Weg zur Gentrifizierung sind, aber es sind erste kleine Spuren davon“ (B3: 98-102).

In den Bevölkerungsstatistiken ist laut B3 noch keine Gentrifizierung herauszulesen, da hauptsächlich ein Zuzug in die Neubauten stattfindet. Wegzüge der Bestandsbevölkerung wurden dadurch noch nicht ausgelöst (B3: 460-468). Für den*die Interviewpartner*in aus dem Quartiersmanagement sind die Veränderungsprozesse im Viertel „an der Grenze zu Gentrifizierung, noch erträglich, noch gut durchmischt, aber es ist grenzwertig“ (B1: 368-370). B1 verwendet, genau wie die Befragten aus dem Amt für Planen und Bauen und dem Institut für Mobilitätsdesign, den Begriff „Aufwertung“ (B1: 41; B3: 21, 103; B4: 191-193). Unabhängig davon, ob die Veränderungsprozesse im Nordend nun als Gentrifizierung, Aufwertung oder Stabilisierung bezeichnet wurden, beurteilen B1 – B5 die Entwicklung des Quartiers als positiv. Laut der befragten Person aus dem Amt für Planen und Bauen befindet man sich auf „einem positiven Weg“ (B3: 117). Nach ihrer Meinung und der Person aus dem Quartiersmanagement ist das Viertel eines der hippesten in Offenbach (B1: 39-40; B3: 100-101), sodass, wie im Hafengebiet (B6: 566-568), auch im Nordend ein Zuzug aus Frankfurt zu beobachten ist (B1: 44-45; B2: 159-163). B1 begründet die Attraktivität durch die „noch bezahlbaren“ Mieten im Nordend (B1: 40-41). Allerdings sind die Mietpreise auch einer der wenigen negativen Aspekte der Aufwertung, die in den Interviews genannt werden. Ebenfalls B1 aus dem Quartiersmanagement berichtet von einer Verdoppelung des Mietspiegels seit 2010 auf neun Euro pro Quadratmeter. In Neubauten würde der Mietspiegel bei 13 bis 14 Euro pro Quadratmeter liegen, weswegen B1 bei zukünftig noch höheren Mieten eine

Verdrängung der Bestandsbevölkerung befürchtet (B1: 410-417, 444-448). Das Mitglied des Instituts für Mobilitätsdesign steht den Aufwertungsprozessen positiv gegenüber und erklärt:

„Das war völlig klar [...] für irgendjemand, der irgendwas von Stadtentwicklung versteht, [dass] mit der Entwicklung des Hafens es auch zu einer Aufwertung [des Nordends] kommen wird, das war einfach klar. Das war auch gewünscht, und ich kann das auch nur positiv kommunizieren“ (B4: 125-128).

Auch das Mitglied der Bürger*inneninitiative spricht von einer guten, wenn auch langsamen Entwicklung des Nordends (B5: 806-809), es bezieht sich hier aber hauptsächlich auf die Verbesserungen im Bereich der Mobilität. Aus dem Interview mit der Person aus dem Amt für Mobilität (B6) geht keine eindeutige Haltung zu diesem Thema hervor.

Ob eine Umsetzung des Superblock-Konzepts im Nordend die Veränderungsprozesse in Bezug auf die Bevölkerung beschleunigt, konnte in den Interviews nicht abschließend geklärt werden. Die laut Theorie gesteigerte Lebens- und Aufenthaltsqualität in einem Superblock sind in erster Linie Aspekte, die der Bevölkerung vor Ort zugutekommen. In einem so dichten Viertel wie dem Nordend mit wenig Frei- und Grünflächen, wäre der gewonnene Raum in einem Superblock eine Aufwertung der Lebensbedingungen und somit des gesamten Quartiers. Dies könnte wiederum zu einer Attraktivitätssteigerung des Nordends als Wohnort für andere Menschen führen. Es ist nicht auszuschließen, dass, je nach Umsetzung und politischen Zielen, weitere Bevölkerungsveränderungen stattfinden werden. Wenn die Mietpreise zusätzlich weiter steigen, könnte dann auch von Gentrifizierung bzw. einer Verdrängung der Bestandsbevölkerung gesprochen werden. Auf die Frage, wie die Bürger*inneninitiative die Gefahr einschätzt, dass ein Superblock Gentrifizierungsprozesse verstärkt, merkt B5 an, dass eine Gentrifizierung ohnehin stattfindet. Im Konzept von OFBlock stehen die Verbesserung der Lebensbedingung durch eine Öffnung des öffentlichen Raums und die Steigerung der Sicherheit durch den reduzierten motorisierten Verkehr im Vordergrund. Eine Vermarktung durch die Politik lehnt B5 ab (B5: 859-904).

6. Diskussion

Um die Forschungsfrage, welche Rolle Superblocks in neoliberalen Stadtpolitiken spielen, zu beantworten, gilt es zunächst unter Einbezug der Theorie der Neoliberalisierung des Städtischen und der unternehmerischen Stadt (siehe 2.1) zu diskutieren, inwiefern sich die Stadtentwicklungspolitik Offenbachs tatsächlich als neoliberal deuten lässt. Neoliberalisierung definierten wir als Prozesse, die marktzentrierte Lösungen auf regulative Probleme vorziehen, nach der Kommodifizierung aller Lebensbereiche streben und dabei oftmals spekulative Finanzinstrumente mobilisieren. Keiner dieser drei Aspekte ist in den Interviews direkt zum Vorschein getreten. Allerdings haben wir Neoliberalisierungsprozesse auch als oft widersprüchlich, keinesfalls einheitlich und je nach lokalen Bedingungen unterschiedlich ausgeprägt begriffen. So sind andere Aspekte der Neoliberalisierung des Städtischen und der unternehmerischen Stadtpolitik durchaus im Material erkennbar. Zunächst ist die Stadt Offenbach in einem Wettbewerbsraum in Konkurrenz mit anderen Städten positioniert. Dies äußert sich sowohl durch die Überlegungen zu einem Unique Selling Point der Stadt vom Mitglied des Instituts für Mobilitätsdesign als auch an der von allen Interviewten herausgestellten prekären finanziellen Situation der Stadt, welche sich somit bemühen muss, sich in der im Städtewettbewerb zu behaupten. Deutlich zu Tage tritt, dass die Stadt, anders als zur Zeit des Fordismus, selbst für eine Förderung des Wirtschaftswachstums zuständig ist. So ist demnach auch erkennbar, dass Offenbach seine Standortfaktoren optimieren möchte und Kapitalakkumulation ein erklärtes Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist. In jüngster Zeit ist ersichtlich, dass die Stadt Offenbach durch eine Vielzahl von Faktoren versucht, eine solche Kapitalakkumulation zu erreichen. Besonders deutlich wird dies an den Bemühungen, den Aufbau eines Stadtimages und die Verbesserung des Rufes der Stadt anzustreben, die sich sowohl in den strategischen Papieren wie dem Masterplan als auch in unseren Interviews finden lassen. Diese Bemühungen zeigen derzeit Erfolge, so wird Offenbach und insbesondere das Nordend zunehmend als hipper und attraktiver Wohnort wahrgenommen. Auch die Entwicklung des Innovationscampus im Osten der Stadt, auf dem internationale Unternehmen angezogen werden sollen, ist unter dem neoliberalen Paradigma der Standortoptimierung sowie des Städtewettbewerbes zu verstehen. Mit dem Ziel, die Einnahmen aus Gewerbesteuern zu erhöhen und somit die Haushaltssituation der Stadt zu verbessern, inszeniert sich Offenbach in den strategischen Papieren wie dem Masterplan als attraktiver Standort für Unternehmen. All diese Stadtentwicklungsprozesse stehen im Kontext eines Austeritätsregimes, das die Stadtpolitik

Offenbachs dominiert und ihren Handlungsspielraum massiv einschränkt. Im globalen Städtewettbewerb gibt es ein Gefälle zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Städten, in welchem Offenbach eindeutig letzteren zuzuordnen ist. Als Stadt, welche seit den 1970er Jahren durch die Folgen des Strukturwandels unverkennbar auf der Verliererseite der Neoliberalisierung der Städte positioniert ist, ist sie einer konsequenten Austeritätspolitik unterworfen. In unseren Interviews sind die Allgegenwärtigkeit und die Auswirkungen dieser Sparpolitik deutlich geworden. Die Stadt Offenbach befindet sich dauerhaft in einer defizitären Haushaltslage, ein Faktor, welcher entscheidend ist für die Ausgestaltung nicht nur der Stadtentwicklungspolitik, sondern jeglicher Politikfelder. So ist auch bei der Idee, im Nordend einen Superblock zu schaffen, die mögliche finanzielle Umsetzung ein dominantes Thema. Deutlich wurde in den Interviews, dass sämtliche Maßnahmen zur städtischen Gestaltung, so auch mögliche Maßnahmen der Mobilität, unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen. So verwundert es kaum, dass die Ansiedlung und Anziehung einkommensstarker Haushalte erklärtes Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist. Deren Zuzug wird als eine Möglichkeit gesehen, die desolante Einnahmesituation der Stadt und somit gleichzeitig ihre Position im globalen Städtewettbewerb zu verbessern. Die Umhegung und Umsorgung einkommensstarker Haushalte im Sinne einer neoliberalen Stadtpolitik ist demnach in Offenbach allgegenwärtig. Im Zusammenhang mit der Entwicklung in benachbarten Stadtgebieten wie dem Bau des Hafens und des Goethe-Quartiers führt diese explizite Ansiedlung einkommensstarker Haushalte zu Aufwertungsprozessen im Nordend. Dies äußert sich an den steigenden Mietpreisen und einem veränderten Image des Stadtteils. Dabei wird die Wandlung des Viertels auch mit angeblich anderen Ansprüchen dieser neu zuziehenden, einkommensstarken Bevölkerungsgruppe an die Aufenthaltsqualität in Verbindung gebracht. Auch dieser Aspekt lässt sich als neoliberale Form der Politik deuten, in der die Gestaltung des Viertels vermehrt an den Bedürfnissen eben dieser Bevölkerungsgruppe ausgerichtet wird. Auch wenn dies nur von einzelnen Interviewten indirekt geäußert wird, so widerspricht eine solche Politik in der Regel den Bedürfnissen vor allem einkommensschwacher und migrantischer Bevölkerungsgruppen. Nahezu alle befragten Personen erwähnen folglich selbst die Gefahr der Gentrifizierung des Nordends, mehrheitlich wird allerdings betont, dass noch keine Verdrängung der Bestandsbevölkerung stattfindet. Aus bestehenden Forschungen zu räumlicher Aufwertung und Gentrifizierung (vgl. bspw. Anguelovski et al. 2019, Immergluck & Balan 2018, Gossens et al. 2020, Gould & Lewis 2017) lässt sich wiederum die Erkenntnis

ziehen, dass Aufwertungsprozesse meist mit der Verdrängung ärmerer Haushalte einhergehen.³ Ein weiteres Merkmal unternehmerischer Stadtpolitiken ist die Ökonomisierung der Stadtpolitik selbst. Der von den Interviewten erwähnte Personalmangel in den städtischen Ämtern kann ein Hinweis darauf sein, dass auch hier eine Ökonomisierung in Form von Einsparungen und Personalkürzungen vorgenommen wurde.

In den Aussagen der Befragten finden sich allerdings auch ambivalente Aspekte, die sich nicht in neoliberale Diskurse einfügen. So wird mehrmals betont, dass der Anspruch der Stadtentwicklungspolitik sei, die Stadt für die Bewohner*innen im Sinne des Gemeinwohls zu gestalten, damit die Stadt lebenswert bleibt. Die in den städtischen Ämtern beschäftigten Befragten sehen sich demnach ökonomischen Zwängen unterworfen, möchten aber dennoch nach eigener Aussage in ihren Positionen das Bestmögliche für die Bewohner*innen erreichen. Inwiefern sich die konkrete städtische Entwicklungspolitik in Offenbach tatsächlich an einem Gemeinwohl orientiert, konnte in unserer Forschung nicht erfasst werden und müsste einer genaueren Betrachtung unterzogen werden.

In Offenbach liegen viele Neoliberalisierungsprozesse in der Vergangenheit. Dabei handelt es sich beispielsweise um die Schließung der Städtischen Schwimmbäder in den 1990er-Jahren, die Privatisierung des Krankenhauses 2013 sowie die Teilnahme am Kommunalen Schutzschirm bis zum Jahr 2020. Solche neoliberalen Maßnahmen sind in jüngster Zeit nicht mehr umgesetzt worden. Stattdessen zeichnet sich in Offenbach inzwischen ein Bild, in dem nicht alle in der Literatur aufgeführten Merkmale allumfänglich anzutreffen sind. Die Mitarbeitenden aus den städtischen Ämtern äußern sich nicht gemäß einer unternehmerischen Managementwortwahl, sondern vertreten durchaus ideelle Ansichten und möchten grundsätzlich, dass die von ihnen veranlassten Maßnahmen der gesamten Bevölkerung zugutekommt. Und auch die Vertretung des Wirtschaftsfördervereins Offenbach offensiv e.V. bewertet die Krankenhausprivatisierung inzwischen negativ (B2 122-126). Dennoch stimmt die momentane Stadtentwicklungspolitik in einigen Punkten weiterhin mit Merkmalen einer unternehmerischen Stadtpolitik überein. Den Bedürfnissen einkommensstarker Haushalte wird große Bedeutung zugemessen, um die Stadt attraktiv für ihren Zuzug zu gestalten. Die Austeritätspolitik mit Sparmaßnahmen und Finanzierungsvorbehalten hält an und es wird ein

³ Umstritten ist, inwiefern kulturelle Aspekte wie andere Lebensgewohnheiten und Ansprüche der einkommensstarken, neu zuziehenden Gruppen tatsächlich Gentrifizierungsprozesse auslösen. So verweist Smith (2019 [1979]) in der Rent-Gap Theorie auf die zentrale Bedeutung von Immobilienmärkten und Kapitalströmen bei Gentrifizierungsprozessen. Diese würden demnach eintreten, wenn eine Differenz zwischen momentan realisierten Mieteinnahmen und theoretisch erzielbaren Mieteinnahmen bestehe. Die Folge seien demnach Mietsteigerungen und der Verdrängung von Bewohner*innen komme (Smith 2019 [1979]).

Imagewandel weg von dem ehemals negativ behafteten Ruf Offenbach angestrebt, um sich im Städtewettbewerb zu behaupten. Auch ist die Offenbacher Stadtpolitik durch Aushandlungen und Konflikte zwischen verschiedenen Akteur*innen geprägt. Hervorzuheben sind hierbei Unstimmigkeiten zwischen den Koalitionsparteien, wodurch die Umsetzung von Maßnahmen, die auf gesellschaftliche und politische Gegenwehr treffen könnten, gehemmt wird. Von zentraler Bedeutung ist außerdem, dass es deutschlandweit seit Beginn der Neoliberalisierung auch in den letzten Jahren keinen grundlegenden Paradigmenwechsel der Stadtentwicklungspolitiken gegeben hat. Städte haben weiterhin die Funktion, Wirtschaftswachstum selbst zu generieren und zu fördern, während gleichzeitig die wirtschaftspolitische Verantwortung auf den Kommunen lastet. Trotz einiger lokaler inhaltlicher Verschiebungen und Ambivalenzen befindet sich die Stadt Offenbach demnach in einem nationalen Kontext, der weiterhin dem der Neoliberalisierung entspricht. In der unter 2.1 angeführten Literatur wird eine solche Ambivalenz und Veränderung neoliberaler Prozesse als Merkmal von Neoliberalisierungsprozessen herausgestellt. Es handelt sich in diesem Sinne nicht um einen allumfänglichen Neoliberalismus, sondern um Prozesse, die selten einander völlig gleichen und sich lokal unterschiedlich entwickeln. Aus den angeführten Gründen lässt sich die Stadtentwicklungspolitik in Offenbach im Kontext dieser Forschungsarbeit weiterhin als neoliberal bezeichnen und ist von Merkmalen der unternehmerischen Stadt gekennzeichnet.

Bevor eine Beantwortung der Forschungsfrage vorgenommen werden kann, gilt es zunächst, einige Aspekte zu dem Konzept der Superblocks (siehe 2.2) aufzugreifen. Alle Interviewpartner*innen schätzen das Nordend als grundsätzlich geeignet ein, um dort einen Superblock umzusetzen. Insbesondere Gebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte werden in der Literatur als kompatibel für eine Straßenraumgestaltung nach dem Format der Superblocks angesehen. Mit der auch in den Interviews immer wieder betonten dichten Bevölkerungsstruktur im Offenbacher Nordend ist diese Voraussetzung dort gegeben. In diesem Zusammenhang wird außerdem von mehreren Interviewpartner*innen die mangelnde Aufenthaltsqualität und fehlenden Grünflächen aufgrund des dichten Straßennetzes thematisiert. In der Literatur wird wiederum herausgestellt, dass durch eine Umsetzung der Superblocks die Lebensqualität der Menschen vor Ort erheblich erhöht wird, ein Vorzug, der ebenfalls in den Interviews mehrmals zur Sprache kommt. Es handelt sich hierbei um eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität mit reduziertem Verkehrsaufkommen und weniger Lärm. Das Konzept stellt eine grundlegende Transformation des öffentlichen Raumes dar und schafft alternative Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraums. Bei einer Umsetzung

kann es den vor Ort lebenden Menschen ermöglicht werden, diese entstehenden Freiflächen nach ihren Wünschen und Bedürfnissen zu gestalten. Im Nordend sind es aufgrund der vorhandenen Sozialstruktur zu einem großen Teil einkommensschwache und migrantische Haushalte, denen diese gesteigerte Lebensqualität zugutekommen würde und für die sich die Möglichkeit eröffnet, den Straßenraum vor ihrer eigenen Haustür nach ihren Bedürfnissen mitgestalten zu können. Zusätzlich wird durch die Beschränkung der Durchfahrtswege der motorisierte Individualverkehr innerhalb des Superblocks deutlich eingeschränkt. Es handelt sich somit um ein ressourcenschonendes Mobilitätskonzept, welches sowohl zur Mobilitätswende als auch zu einer klimafreundlicheren Gestaltung der Städte beitragen kann. Bei diesen Eigenschaften des Superblock-Konzepts, sowohl die entstehenden gestalterischen Freiräume als auch sein Beitrag zu Klima- und Mobilitätswende, handelt es sich zunächst um Maßnahmen, die die Lebensqualität der Bewohner*innen verbessern könnten und die sich nicht notwendigerweise in Zielen der neoliberalen Stadtentwicklung einfügen. Im Gegenteil bietet das Konzept die Chance, es so auszugestalten und umzusetzen, dass es einen Gegenpol zu einer rein unternehmerischen Gestaltung der Städte bildet, sondern sich die Anwohner*innen einen Abschnitt ihrer Stadt aneignen können. Gleichzeitig wird in den Interviews deutlich, dass Superblocks auch als Imagefaktor für Städte fungieren können. Das Konzept sei gerade aktuell, „[w]eil es geil aussieht“ (B5: 741) und ein „cooler Begriff ist“ (B2: 617). Die befragte Person aus dem Institut für Mobilitätsdesign hätte gerne in Offenbach den ersten Superblock Deutschlands geschaffen, um sich als Stadt positiv hervorzuheben (B4: 709-710). Auch die Person aus dem Quartiersmanagement betont, dass sie es langsam erreicht, die Stadtpolitik für das Thema Superblock zu interessieren, da in Offenbach gerne eine Vorreiterrolle eingenommen werde (B1: 504-507). Alle Interviewten bringen das Konzept der Superblocks direkt mit der Stadt Barcelona in Zusammenhang, mit welcher ein positiv besetztes, „mediterranes“ Lebensgefühl verbunden wird. Deutlich wird demnach, dass sich das Konzept durchaus eignet, um sich als Stadt im globalen Wettbewerb von anderen Städten abzuheben und Superblocks als Alleinstellungsmerkmal zu vermarkten. Es lässt sich somit als ein Faktor des Standortmarketings in unternehmerische Stadtpolitiken einfügen. Unbestreitbar handelt es sich bei dem Konzept der Superblocks außerdem um eine Maßnahme, die den öffentlichen Raum deutlich aufwertet. Im Kontext der momentan bereits stattfindenden Aufwertung des Viertels, die mit deutlich steigenden Mieten und dem Zuzug von einkommensstarken Haushalten einhergeht, ist die Gefahr gegeben, dass ein Superblock im Nordend im Kontext der neoliberalen Stadtpolitik, von der dieser Zuzug explizit erwünscht ist, zu Verdrängungsprozessen der Bestandsbevölkerung führen kann. Allerdings zählt

Offenbach in dem durch die Neoliberalisierung entstandenen Gefälle zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Städten zu letzteren und hat derzeit nicht die Ressourcen, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept wie das der Superblocks anzugehen. Zudem handelt es sich um eine grundlegende Veränderung des Raumes, die durchaus nicht unumstritten ist. Die Umsetzung ist deswegen derzeit als unwahrscheinlich einzuschätzen, auch, da die politischen Parteien aus Gründen des Wahlkalküls vor kurzzeit von kontroversen Maßnahmen zurückschrecken.

Es ist also festzustellen, dass sich das Konzept der Superblocks ambivalent zu neoliberalen Stadtpolitiken verhält. Einerseits bietet es das Potential, diesen als Möglichkeit der Aneignung des öffentlichen Raumes entgegenzustehen und die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort zu verbessern. Andererseits lässt es sich als Imagefaktor auch in neoliberale bzw. unternehmerische Stadtpolitiken einfügen und könnte der Stadt Offenbach als Vermarktungsinstrument dienen, bei welchem die Erfüllung der Bewohner*innenbedürfnisse zweitrangig ist. Letztendlich liegt es an der konkreten politischen Umsetzung, inwiefern das Konzept auf neoliberale Weise vereinnahmt wird oder nicht. So ist es Aufgabe der Verantwortlichen der Stadtpolitik, ergänzend Maßnahmen und Regularien wie einen Milieuschutz in Betracht zu ziehen, um eine Verdrängung der Bestandsbevölkerung zu verhindern, sodass tatsächlich die vor Ort lebenden Menschen von den Vorzügen eines Superblocks profitieren würden. Am Beispiel des ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Superblocks zeigt sich, dass dessen Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft nicht allein durch Betrachtungen des Mobilitätsverhaltens beurteilt werden können. Das komplexe Gefüge der möglichen Veränderungen, welches sowohl verändertes Mobilitätsverhalten als auch eine mögliche Aufwertung und Verdrängung im Viertel einschließt, zeigt auf, dass bei der konkreten Umsetzung vor Ort ein Zusammenwirken von Mobilitätsplanung, Stadtplanung, Zivilgesellschaft und Immobiliensektor notwendig ist. Ebenso braucht es in der wissenschaftlichen Debatte eine Verbindung von Mobilitätsforschung sowie kritischer Stadtforschung, um ein Mobilitätskonzept wie das der Superblocks im Kontext aktueller Stadtpolitiken verstehen und kritisch einordnen sowie Wechselwirkungen zwischen den beiden Forschungsfeldern erfassen zu können.

7. Kritische Reflexion und Ausblick

In unserer Forschungsarbeit haben wir den breiten theoretischen Zugang der neoliberalen bzw. unternehmerischen Stadt gewählt und mit dem Mobilitätskonzept der Superblocks in Verbindung gebracht. Die Frage, inwiefern in der Stadt Offenbach am Main eine unternehmerische Stadtpolitik vorherrscht, konnte lediglich im Kontext der von uns erhobenen Interviews beurteilt werden. Hieran anschließend wäre es sicherlich wertvoll, sich diesem Aspekt gesondert und ausführlicher zu widmen. Hierbei könnten weitere Akteur*innen der Stadtpolitik interviewt sowie Strategiepapiere und Medienberichte analysiert werden. Die neoliberale Stadtpolitik ließe sich im Kontext einiger Verschiebungen seit den 1990er Jahren nochmals differenzierter charakterisieren. Vergleichbar in Bezug auf Hamburg haben Kemper & Vogelpohl (2020) beispielsweise herausgearbeitet, dass es sich dort inzwischen um eine sozial-unternehmerische Stadtpolitik handelt. Genauso könnte sich diesem Forschungsbericht eine genauere Betrachtung der Mobilität in Offenbach anschließen, welche sowohl das derzeitige Mobilitätsverhalten als auch die konkreten Maßnahmen der Mobilitätspolitik in den Blick nimmt. Welche Rolle der Klimawandel und eine damit verbundene notwendige Mobilitätswende in der Offenbacher Mobilitätspolitik spielt, wäre dabei interessant zu untersuchen. Da wir in unserer Arbeit breite Themenfelder miteinander verbunden haben, wäre es spannend, sich dem Zusammenhang der beiden Felder (neoliberale) Stadtentwicklungspolitik und Mobilitätspolitik ausführlicher zu widmen als in diesem Rahmen möglich. Eine Verbindung von einer unternehmerischen Stadtpolitik in einer seit Jahrzehnten der Austerität unterliegenden Stadt wie Offenbach mit der dort herrschenden Mobilitätspolitik stellt unserer Ansicht nach ein wichtiges Forschungsthema dar, welches es genauer zu untersuchen gilt. Ebenfalls aufschlussreich wäre es, sich dem Thema unter einem diskurstheoretischen und poststrukturalistischen Bezug erneut zu nähern. Hierbei könnten im Anschluss an Foucault und die Debatte um Urban Governance die vorherrschenden Diskurse in der Offenbacher Stadtpolitik genauer analysiert und eingeordnet werden, wofür ein anderer methodischer und theoretischer Zugang nötig wäre, als von uns gewählt. Dadurch könnte den Fragen nachgegangen werden, wie sich neoliberale Paradigmen im Lokalen durchsetzen und aufrechterhalten werden sowie genauer herausgearbeitet werden, wie sie die Diskurse rund um Mobilitätspolitik durchziehen oder eben nicht.

8. Schluss

Die Stadt Offenbach am Main kann als Verlierer der Neoliberalisierung des Städtischen bezeichnet werden. Seit dem Ende des Fordismus steht die Entwicklung der ehemaligen Industriestadt unter dem Einfluss des Strukturwandels. Die prekäre finanzielle Situation prägt die Stadt nach wie vor und führte zu einer drastischen Austeritätspolitik nach Vorbild der unternehmerischen Stadt, deren Folgen bis heute zu spüren sind. Um ihr Krisenimage loszuwerden und um sich im (internationalen) Städtewettbewerb um den Zuzug von einkommensstarken Bevölkerungsteilen, kreativen Klassen und Unternehmen zu behaupten, startete Offenbach eine Reihe von politischen und planerischen Maßnahmen. Die zentralen Leitlinien gibt dabei der 2015 veröffentlichte „Masterplan Offenbach am Main: 2030“ vor. Seitdem sind zahlreiche Veränderungsprozesse in Offenbach zu beobachten. Unter anderem gibt es die Idee, dass im Viertel „Nordend“ ein Superblock nach dem Vorbild Barcelonas entstehen soll. Diese Forschungsarbeit beschäftigte sich in diesem Zug mit der Frage, welche Rolle das Konzept der Superblocks innerhalb neoliberaler Stadtpolitiken spielt. Um diese Frage beantworten zu können, wurden sechs qualitative Expert*innen-Interviews mit Vertreter*innen aus dem Quartiersmanagement Nordend, dem Wirtschaftsförderungsverein Offenbach offensiv e.V., dem Amt für Planen und Bauen, dem Institut für Mobilitätsdesign der Hochschule für Gestaltung, der Bürger*inneninitiative OFBlock und dem Amt für Mobilität geführt. Die Interviews wurden nach den Teilfragen, wie das Superblock-Konzept von den verschiedenen bewerteten Expert*innen bewertet und wie sich das Konzept der Superblocks zur Offenbacher Stadtentwicklungspolitik verhält, ausgewertet. Alle Befragten waren sich einig, dass sich das Nordend grundsätzlich für eine Implementierung des Superblock-Konzepts eignen würde. Superblocks können als ein Instrument der Mobilitätswende betrachtet werden. Sie transformieren den öffentlichen Raum, wodurch andere Nutzungen dessen möglich werden und die Aufenthaltsqualität im Viertel durch weniger PKW-Verkehr deutlich gesteigert würde. Sie steigern die Lebensqualität der Menschen vor Ort, die im Nordend aktuell zu großen Teilen aus einkommensschwachen Haushalten bestehen. Diese Eigenschaften von Superblocks fügen sich nicht eindeutig in neoliberale Logiken ein. Weiterhin geht aus den Interviews hervor, dass das Superblock-Konzept ambivalent zur Stadtentwicklungspolitik steht. Alle befragten Personen geben an, dass die Entwicklungsprozesse unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen. Demnach könnten bei der Umsetzung des Konzepts im Nordend die entstehenden Kosten einen entscheidenden Faktor darstellen. Mit der Entwicklung des Hafens und dem Bau hochpreisiger Wohnungen

versucht die Stadt, einkommensstarke Bevölkerungsteile sowie neue Unternehmen anzusiedeln, um ihre finanzielle Situation zu verbessern. Inwiefern ein Superblock im Nordend diesen Zielen entgegensteht oder hilft, konnte in den Interviews nicht eindeutig geklärt werden. Da sowohl in der Theorie als auch in den Interviews von einer Verbesserung der Lebensqualität gesprochen wird, kann jedoch vermutet werden, dass ein Superblock zu einer Aufwertung des Viertels führt. Demnach würde die Attraktivität des Nordends gesteigert, was das Image Offenbachs bei entsprechender Vermarktung verbessern könnte. Ein Superblock ist also auch ein Imagefaktor, der sich im Kontext von Standortmarketing in unternehmerische Stadtpolitiken einfügen lässt, da sich die Stadt damit, wie in Barcelona geschehen, von anderen Städten abheben kann. Da Superblocks eine enorme Aufwertung des öffentlichen Raums bedeuten, darf die Gefahr der Verdrängung der Bestandsbevölkerung bei der Planung und Beurteilung des Konzepts nicht außer Acht gelassen werden. Somit ist es von entscheidender Bedeutung, dass die politische Umsetzung und potenzielle Regulierungen gewährleisten, dass die Implementierung von Superblocks tatsächlich den Anwohnenden vor Ort zugutekommt und keine Verdrängungsprozesse im Zusammenhang mit der sozialräumlichen Aufwertung auftreten. Im Offenbacher Nordend ist die Umsetzung eines Superblocks zum jetzigen Zeitpunkt als eher unwahrscheinlich einzustufen, da in den Interviews bedeutende Hindernisse, wie der Mangel an Ressourcen sowie die politische Konstellation und Wahlkalkül, deutlich geworden sind.

Literaturverzeichnis

- Anguelovski, I., J. J. Connolly, M. Garcia-Lamarca, H. Cole & H. Pearsall (2019): New scholarly pathways on green gentrification: What does the urban 'green turn' mean and where is it going? – *Progress in Human Geography* 43, 6, 1064–1086. <https://doi.org/10.1177/0309132518803799>
- Aghamanoukjan, A., R. Buber & M. Meyer (2007): Qualitative Interviews. In: Buber, R. & H. Holzmüller (Hrsg.): *Qualitative Marktforschung. Konzepte – Methoden – Analysen*. Wiesbaden: Gabler Verlag, 415-435.
- AS&P (Albert Speer & Partner GmbH), Magistrat der Stadt Offenbach am Main & Offenbach offensiv e.V. (2015): *Masterplan Offenbach am Main: 2030. – Broschüre Masterplan Offenbach. Für das Offenbach von morgen.* https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/bauen-wohnen/masterplan_/160303_Broschuere-Masterplan-Offenbach.pdf
- Banister, D. (2008): The sustainable mobility paradigm – *Transport Policy* 15, 2, 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.
- Beckmann, K. J. (2018): Integrierte Stadtentwicklung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. <http://hdl.handle.net/10419/225760>
- Belina, B., S. Heeg, R. Pütz & A. Vogelpohl (2013): Neuordnungen des Städtischen im neoliberalen Zeitalter – Zur Einleitung. – *Geographische Zeitschrift* 101, 3+4, 125-131. <http://www.jstor.org/stable/24576971>
- Belina, B., M. Neumann & A. Strüver (2018³): Stadt, Kritik und Geographie. Einleitung zum Handbuch *Kritische Stadtgeographie*. In: Belina, B., M. Naumann & A. Strüver (Hrsg.): *Handbuch Kritische Stadtgeographie*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 14-19.
- Biebricher, T. (2018³): *Neoliberalismus zur Einführung*. Hamburg: Junius.
- Biedermann, A. & A.-L. Ripperger (2017): *Urban Gardening und Stadtentwicklung. Neue Orte für konflikthafte Aushandlungsprozesse um städtischen Raum*. Best Masters, Wiesbaden: Springer Spektrum.

- Blehschmid, A., M. Lanzendorf & M. Wild (2015): Integrierte Stadtentwicklung und die Gestaltung nachhaltiger Mobilität – Zum Stand der Planungspraxis am Beispiel der Stadt Leipzig. – *Raumforschung und Raumordnung* 73, 423-846. <https://doi.org/10.1007/s13147-015-0372-5>
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (2016²): Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung. Eine Arbeitshilfe für Kommunen. – *Öffentlichkeitsarbeit des BMUB*. https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/downloads/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtUndOrtsteilzentren/Arbeitshilfe_ISEK.pdf
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (2007): LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt. – Leipzig Charta – deutsche Fassung. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/leipzig_charta_de_bf.pdf
- BMWSB (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen) (2020): NEUE LEIPZIG CHARTA. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. – Neue Leipzig Charta – deutsche Fassung. <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/neue-leipzig-charta-2020.pdf>
- Bogner, A., B. Littig & W. Menz (2014): Interviews mit Experten. Eine praxisorientierte Einführung. Wiesbaden: Springer VS.
- Brenner, N., J. Peck & N. Theodore (2010): After Neoliberalization? – *Globalizations* 7, 3, 327–345. <https://doi.org/10.1080/14747731003669669>
- Butterwegge, C., B. Lösch & R. Ptak (2016³): Neoliberalismus im Krisenmodus: Entwicklungstendenzen und Zukunftsperspektiven des Marktradikalismus. In: Butterwegge, C., B. Lösch & R. Ptak (Hrsg.) *Kritik des Neoliberalismus*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 259–290.
- Changing Cities e.V. (2020): #Kiezblocks – ein Modell für ganz Berlin. <https://changing-cities.org/kiezblocks-ein-modell-fuer-ganz-berlin/> (Stand: 2023-07-18) (Zugriff: 2023-08-01).

- CURE & urbanista (2022a): Wie lässt sich die Mobilitätswende im Quartier co-kreativ gestalten? Erfahrungen aus dem Projekt „Beweg dein Quartier“. – Abschlussbericht Beweg dein Quartier. https://bewegdeinquartier.de/wp-content/uploads/2022/10/220928_BDQ_Abschlussbericht_web.pdf
- CURE & urbanista (2022b): Beweg dein Quartier. – Agenda-Map Offenbach Nordend und Hafen. https://bewegdeinquartier.de/wp-content/uploads/2022/10/221005_BDQ_AgendaMap_Offenbach_Druckdokument.pdf
- Dooling, S. (2009): Ecological Gentrification: A Research Agenda Exploring Justice in the City. – *International Journal of Urban and Regional Research*, 33, 621-639. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2009.00860.x>
- Dresing, T. & T. Pehl (2018⁸): Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende. Marburg: audiotranskription. https://www.audiotranskription.de/wp-content/uploads/2020/11/Praxisbuch_08_01_web.pdf
- Dzudzek, I. (2018³): Kreative Stadt. In: Belina, B., M. Naumann & A. Strüver (Hrsg.): *Handbuch Kritische Stadtgeographie*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 184-189.
- Eggimann, S. (2022): The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities. – *Nature Sustainability* 5, 406-414. <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00855-2>
- Farhauer, O. & A. Kröll (2014²): *Standorttheorien. Regional- und Stadtökonomik in Theorie und Praxis*. Wiesbaden: Springer Gabler.
- Frank, S. (2008): Urban development through the EU: European urban policy and URBAN-approach in the area of conflict of the Lisbon Strategy and the Leipzig Charter. – *Raumforschung und Raumordnung/Spatial Research and Planning* 66, 2, 107-117. <https://doi.org/10.1007/BF03183121>
- García Lamarca, M., J. Connolly & I. Anguelovski (2020): Green gentrification and displacement in Barcelona. In: Baeten, G., C. Listerborn, M. Petersdotter & E. Pull (Hrsg.): *Housing Displacement*. London: Routledge Verlag, 156-170. <https://doi.org/10.4324/9780429427046-11>

- Goossens, C., S. Oosterlynck & L. Bradt (2020): Livable streets? Green gentrification and the displacement of longtime residents in Ghent, Belgium. – *Urban Geography*, 41, 4, 550-572. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1686307>
- Göpfert, C.-J. (2019): „Offenbach holt auf“. <https://www.fr.de/rhein-main/offenbach-holt-auf-11250809.html> (Stand: 2019-01-16) (Zugriff: 2023-08-15).
- Gould, K. A. & T. L. Lewis (2017): *Green Gentrification: Urban Sustainability and the Struggle for Environmental Justice*. New York: Routledge.
- Ground Floor Offenbach (o.J.): *Get-together*. Ground Floor 2020-2022. <https://www.groundfloor.city/2020-2022> (Stand: 2023-08-09) (Zugriff: 2023-08-12).
- Harvey, D. (2007): Neoliberalism and the City – *Studies in Social Justice* 1, 1, 2-13. <https://doi.org/10.26522/ssj.v1i1.977>
- Heeg, S. (2016): Zur Neuordnung des Städtischen im neoliberalen Zeitalter. Eine wissenschaftliche Debatte. In: Oehler, P., N. Thomas & M. Drilling (Hrsg.): *Soziale Arbeit in der unternehmerischen Stadt. Kontexte, Programmatiken, Ausblicke. Quartiersforschung*. Wiesbaden: Springer VS, 11-22. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-10898-4>
- Heeg, S. & M. Rosol (2007): Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext: Ein Überblick. – *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 37, 149, 491-509. <https://doi.org/10.32387/prokla.v37i149.495>
- Heinz, W. (2015): *(Ohn-)Mächtige Städte in Zeiten der neoliberalen Globalisierung*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Hessisches Ministerium der Finanzen (2020): *Presseinformation Nr. 78-7*. https://www.rm-news.de/2020/Kommunaler_schutzschirm_wird_erfolgreich_zugeklappt.pdf
- HfG (Hochschule für Gestaltung) (2022): *OFBlock. Gestaltung eines Superblocks*. – Booklet *OFBlock – Gestaltung eines Superblocks*, Institut für Mobilitätsdesign, Offenbach am Main: Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main. https://www.hfg-offenbach.de/system/downloads/files/631ee682686667190a040000/original/urban_design_ofblock_booklet_juli2022_low-res.pdf?1662969473

- HMWEVW (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) (o.J.): Soziale Stadt: Offenbach am Main – Nordend. <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/kurzprofile/sozstadt-offenbach-am-nordend.html> (Stand: 2023-07-22) (Zugriff: 2023-08-01).
- Holm, A. (2011): Ein ökosoziales Paradox. Stadtumbau und Gentrifizierung. – Politische Ökologie 29, 124, 45-53.
- Immergluck, D. & T. Balan (2018): Sustainable for whom? Green urban development, environmental gentrification, and the Atlanta Beltline. – Urban Geography 39, 4, 546-562, <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1360041>
- Institut für Arbeit und Qualifikation (2022): Empfängerquote von Leistungen nach dem SGB-II in ausgewählten Städten und Kreisen Deutschland 2022. https://www.sozialpolitik-aktuell.de/files/sozialpolitik-aktuell/_Politikfelder/Sozialstaat/Datensammlung/PDF-Dateien/abbIV72.pdf
- Kamleithner, C. (2009): „Regieren durch Community“: Neoliberale Formen der Stadtplanung. In: Drilling, M. & O. Schnur (Hrsg.): Governance der Quartiersentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 29-47.
- Kemper, J. & A., Vogelpohl (2020): Die sozial-unternehmerische Stadt: Gesellschaftliche Ungleichheit, Reproduktionskrise und Stadtpolitik in Hamburg – Geographica Helvetica 75, 3, 221-233. <https://doi.org/10.5194/gh-75-221-2020>
- Kiezblocks o.J.: #KIEZBLOCKS. <https://www.kiezblocks.de/> (Stand: 2023-07-30) (Zugriff: 2023-07-30).
- Knack, A. (2021): Wachstumstreiber und Suffizienzhindernisse auf kommunaler Ebene. Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung rechtlicher Aspekte im Rahmen des Forschungsprojektes Entwicklungschancen und -hemmnisse einer suffizienzorientierten Stadtentwicklung (EHSS). – Bericht zum Forschungsprojekt EHSS, Stadt Flensburg. <https://www.uni-flensburg.de/fileadmin/content/zentren/nec/dokumente/projekte/working-paper-wachstumstreiber-und-suffizienzhindernisse-auf-kommunaler-ebene.pdf>

- Klöti, T. (2016): Zum Verhältnis von partizipativer Stadtentwicklung, neoliberaler Stadtpolitik und stadtteilbezogener Sozialer Arbeit. In: Oehler, P., N. Thomas & M. Drilling (Hrsg): Soziale Arbeit in der unternehmerischen Stadt: Kontexte, Programmatiken, Ausblicke. Quartiersforschung. Wiesbaden: Springer VS, 53-74. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-10898-4>
- Kuckartz, U. (2018⁴): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Weinheim: Beltz Juventa.
- Lopez, I., J. Ortega & M. Pardo (2020): Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona. – Atmosphere 11, 4, 1–16. <https://doi.org/10.3390/atmos11040410>
- Magistrat der Stadt Offenbach am Main (2020): Sozialbericht 2020. https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/dir-11/sozialplanung/Sozialbericht_OF_2020.pdf
- Magistrat der Stadt Offenbach, Offenbach offensiv e.V., urbanista & Zukunftsclub Innenstadt (2020): Offen Denken. Zukunftskonzept Innenstadt. https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/Wirtschaft_/dir-15/Zukunftskonzept-Innenstadt-Offenbach.pdf
- Mayer, M. (2013): Urbane soziale Bewegungen in der neoliberalisierenden Stadt. – sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 1, 1, 155–168. <https://doi.org/10.36900/suburban.v1i1.64>
- Meier Kruker, V. & J. Rauh (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Darmstadt: Wiss. Buchges.
- Misoch, S. (2019²): Qualitative Interviews. Berlin: De Gruyter.
- Monheim, R. (2001): Visionen für Stadtverkehr und Mobilität. – Berichte zur deutschen Landeskunde 75, 2+3, 242–256.
- Mueller, N., D. Rojas-Rueda, H. Khreis, M. Cirach, D. Andrés & J. Ballester (2020): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. – Environment international 134, 105-132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>

- Mullis, D. (2011): Die Stadt im Neoliberalismus. Von der Produktion einer Ideologie zur Perspektive dagegen. In: Holm, A. (Hrsg.): Linke Metropolenpolitik. Erfahrungen und Perspektiven am Beispiel Berlin. Münster: Westfälisches Dampfboot, 14–33.
- Mössner, S. (2016): Quartiersmanagement in der post-politischen Stadt. In: Oehler, P., N. Thomas & M. Drilling (Hrsg): Soziale Arbeit in der unternehmerischen Stadt: Kontexte, Programmatiken, Ausblicke. Quartiersforschung. Wiesbaden: Springer VS, 131-142. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-10898>
- Offenbach offensive e.V. (o.J.): Gemeinsam für einen starken Standort mit Offenbach offensiv e.V. <https://www.offenbach-offensiv.de> (Stand: 2023-08-02) (Zugriff: 2023-08-02).
- Peck, J. & A. Tickell (2002): Neoliberalizing Space – Antipode 34, 3, 380–404. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00247>
- Petzold, T. & F. Wiegand (2018³): Kommunale Austerität. In: Belina, B., M. Naumann & A. Strüver (Hrsg.): Handbuch Kritische Stadtgeographie. Münster: Westfälisches Dampfboot, 141-147.
- ProjektStadt & Stadt Offenbach am Main (2019): Nordend weiter denken. – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Soziale Stadt Offenbach Nordend. https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/bauen-wohnen/quartiere_/200309_OF_Nordend_ISEK_.pdf
- Randelhoff, M. (2013): Groningen: Die wahre Fahrradhauptstadt. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/34091/urbane-mobilitaet/groningen-niederlande-radverkehr-dokumentation/> (Stand: 2013-10-14) (Zugriff: 2023-08-10).
- Reuber, P. & C. Pfaffenbach (2005): Methoden der empirischen Produktionsweise. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Resch, C. & H. Steinert, H. (2009): Kapitalismus. Porträt einer Produktionsweise. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Rosol, M. (2013): Regieren (in) der neoliberalen Stadt: Foucaults Analyse des Neoliberalismus als Beitrag zur Stadtforschung. – Geographische Zeitschrift 101, 3/4, 132-147. <https://www.jstor.org/stable/24576972>

- Rueda, S. (2018): Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelonas's Case. In: Nieuwenhuijsen, M., & H. Khreis (Hrsg.): Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. A Framework. Barcelona: Springer International Publishing, 135-153.
- Sack, D. (2012): Urban Governance. In: Eckhardt, F. (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: Springer VS, 311-335. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-94112-7>
- Schipper, S. (2018a): Neoliberale Stadt. In: Rink, D. (Hrsg.): Handbuch Stadtkonzepte: Analysen, Diagnosen, Kritiken und Visionen. Opladen/Toronto: Verlag Barbara Budrich, 259-278. <https://doi.org/10.36198/9783838549552>
- Schipper, S. (2018^{3b}): Die unternehmerische Stadt. In: Belina, B., M. Naumann & A. Strüver (Hrsg.): Handbuch Kritische Stadtgeographie. Münster: Westfälisches Dampfboot, 147-151.
- Schnur, O. (2014²): Quartiersforschung im Überblick: Konzepte, Definitionen und aktuelle Perspektiven. In: Schnur, O. (Hrsg.): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden: Springer VS., 21-56, <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19963-4>
- Scudellari, J., L. Staricco & E. Vitale Brovarone (2019): Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level. – Journal of Urban Design 25, 6, 675-696. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1625706>
- Selzer, S. (2021): Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies – Journal of Transport Geography, 96, 6, 103-126. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103126>
- Smith, N. (2019 [1979]): Für eine Theorie der Gentrifizierung. „Zurück in die Stadt“ als Bewegung des Kapitals, nicht der Menschen. – sub\urban. zeitschrift für kritische stadtforschung 7, 3, 65-86. <https://doi.org/10.36900/suburban.v7i3.546>
- Stadt Darmstadt (2023): „Superblock“ Darmstadt. <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/superblock-darmstadt-begehungen-und-analysen-im-martinsviertel-in-den-kommenden-wochen-buergerbeteiligung-startet-im-2-quartal-2023> (Stand: 2023-03-06) (Zugriff: 2023-08-01).

- Stadt Offenbach am Main (2023): Einwohner der Stadt Offenbach am Main nach Stadtteilen
am 31.03.2023.
https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/Statistik_und_wahlen_/dir-18/dir-29/BEV11-2023-Einwohnerstruktur-nach-Stadtteile-d_nd.pdf (Stand: 2023-03-31)
(Zugriff: 2023-08-04).
- Stadt Offenbach am Main (2022): Einwohner mit Migrationshintergrund am 31.12.2022
(Hauptwohnsitz).
https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/Statistik_und_wahlen_/dir-18/dir-29/BEV3-Aktuell-Migrationshintergrund.pdf (Stand: 2022-12-31) (Zugriff: 2023-08-15).
- Stadt Offenbach am Main (2021): Parlament & Fraktionen.
https://www.offenbach.de/buerger_innen/rathaus-politik/politik/parlament-und-fraktionen/index.php (Stand: 2021-03-14) (Zugriff: 2023-08-15).
- Stadt Offenbach am Main (2019): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Zukunft
Stadtgrün. Grünes Ringnetz in der äußeren Kernstadt. – Integriertes
Stadtentwicklungskonzept Zukunft Stadtgrün.
<https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/bauen-wohnen/ISEK-Zukunft-Stadtgruen.pdf>
- Stadt Offenbach am Main (o.J.): Innovationscampus Offenbach.
https://www.offenbach.de/buerger_innen/bauen-wohnen/stadtentwicklung/innovationscampus/innovationscampus-offenbach.php
(Stand: 2023-08-13) (Zugriff: 2023-08-13).
- Stadtregierung Offenbach am Main (2021): Koalitionsvertrag 2021-2026. Stadt im
Aufbruch gestalten. – Koalitionsvertrag 2021-2026 Offenbach am Main.
<https://wordpress02.gcms.verdigado.net/gruene-offenbach/wp-content/uploads/sites/16/2021/05/KOA.pdf>
- StMB (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) (2022):
Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren Mobilität sichern, Flächen und
Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen. – Broschüre Endbericht
Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren.
<https://repository.difu.de/handle/difu/583575>

- Šumonja, M. (2021): Neoliberalism is not dead – On political implications of Covid-19. – *Capital & Class*. 45(2), 215–27. <https://doi.org/10.1177/0309816820982381>
- UBA (2023): Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#lange-der-verkehrswege> (Stand: 2023-08-01) (Zugriff: 2023-08-01).
- UBA (2022a): Treibhausgasminderungsziele Deutschlands. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands> (Stand: 2023-02-16) (Zugriff: 2023-02-16).
- UBA (2022b): Klimaschutz im Verkehr. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#undefined> (Stand: 2023-02-16) (Zugriff: 2023-02-16).
- Weidner, S. (2007): Die schrumpfende Stadt – Herausforderung für eine integrierte Stadtentwicklung. In: Baum, D. (Hrsg.): *Die Stadt in der Sozialen Arbeit. Ein Handbuch für soziale und planende Berufe*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 345-358.
- WSI (Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut) (2019): WSI-Verteilungsmonitor. Einkommen im regionalen Vergleich. <https://www.wsi.de/de/einkommen-14582-einkommen-im-regionalen-vergleich-40420.htm> (Stand: 2023-08-09) (Zugriff: 14.08.2023).
- Zografos, C., K. A. Klause, J. Connolly & I. Anguelovski (2020): The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project. – *Cities* 99. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: <https://tinygu.de/Mobilitaet>

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

39. Ali Khogali, S., Behnel, A., Kalbhenn, J., Kunz, P., Wilhelmi, L. S. (2023): Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf Gewerbetreibende. Eine qualitative Untersuchung zum Einfluss einer Fahrradstraße auf Gewerbetreibende am Beispiel des Frankfurter Grüneburgwegs. <https://tinygu.de/AP39>
38. Baumgartner, A. (2023): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Mobilität im Quartier“ in Frankfurt am Main und Darmstadt. <https://tinygu.de/AP38>
37. Bücher, J. (2023): Indikatoren gestützte Ansätze zur nachhaltigen urbanen Mobilität: Ergebnisse einer Literaturanalyse. <https://tinygu.de/AP37>
36. Trost, L. (2023): Die private Lastenradnutzung – Statussymbol oder Alternative zum eigenen Auto? Eine qualitative Untersuchung der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive. <https://tinygu.de/AP36>
35. Rozynek, C.; Mattioli, G.; Aberle, C. (2023): Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten? Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. <https://tinygu.de/AP35>
34. Sommer, C.; Henkel, F.; Fischer, A.; Lanzendorf, M.; Rozynek, C.; Engbers, M.; Geschwinder, K.; Gapski, J.; Dietrich, A.-M.; Meier, N. (2023): Social2Mobility Policy Brief. Mobilitätsarmut verhindern. Wie kann soziale Teilhabe durch Mobilität im Rahmen von integrierter Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ermöglicht werden? <https://tinygu.de/AP34>
33. Baumgartner, A. (2022): Akzeptierbarkeit und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume: Ergebnisse einer quantitativen Haushaltsbefragung über die Umwandlung von Auto- in Fahrradspuren in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP33>
32. Baumgartner, A.; Klinner, N.; Kraus, M.; Mösle, M. (2022): Methodenbericht zur Akzeptanzuntersuchung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP32>
31. Haj Eissa, E.; Kitlar, A.; Weith, A. (2022): Eine Randnotiz der Gesellschaft. Der mediale Diskurs mobilitätsbedingter sozialer Teilhabe in Pandemiezeiten. <https://tinygu.de/AP31>
30. Will, F. (2022): Individuell mobil, gemeinsam befördert. Geteilte on-demand Fahrdienstleistungen als Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems. <https://tinygu.de/AP30>
29. Schluckebier, K. (2021): Intersections in contemporary traffic planning. Introducing a situationist approach for enacting different mobilities. <https://tinygu.de/AP29>
28. Scheffler, C.; Trost, L.; Werschmöller, S. (2021): Auswirkungen verbesserter (Rad-)Infrastruktur auf die Lebensqualität der Anwohnenden – Eine Vorher-Nachher-Untersuchung am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt a. M. <https://tinygu.de/AP28>
27. Kolb, E. (2021): Does the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) of the European Union guarantee successful citizen participation?. <https://tinygu.de/AP27>
26. Klinner, N.; Kraus, M. (2021): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP26>
25. Klein, M.; Klinger, T.; Lanzendorf, M. (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. <https://tinygu.de/AP25>
24. Baumgartner, A.; Fischer, L.; Welker, J. (2020): Die Wirkung des Mobilitätsdesigns auf die Nutzung und Wahrnehmung von Fahrradstraßen: Untersuchungen anhand eines Fallbeispiels in Offenbach am Main. <https://tinygu.de/AP24>
23. Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. <https://tinygu.de/AP23>

22. Blitz, Andreas (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. <https://tinygu.de/AP22>
21. Kliner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP21>
20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. <https://tinygu.de/AP20>
19. Blechschmidt, A.; Czowalla, L.; Lanzendorf, M. (2018): Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken: die Verknüpfung von Fahrradmobilität mit öffentlichem Verkehr als Beitrag zu Daseinsvorsorge und Klimaschutz. Ein Handlungsleitfaden für Bund, Länder, Kommunen sowie Mobilitätsdienstleister. <https://tinygu.de/AP19>
18. Czowalla, L.; Blechschmidt, A.; Busch, D.; Fromberg, A.; Grün, C.; Gwiasda, P.; Hartmann, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Handlungsansätze zur verbesserten Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr. Eine vertiefende Analyse von vier Fallstudien. <https://tinygu.de/AP18>
17. Selzer, S. (2018): Zu Fuß unterwegs – Konflikte der Raumaufteilung für Fußgänger*innen im öffentlichen Straßenraum am Beispiel der Schweizer Straße in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP17>
16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP16>
15. Czowalla, L.; Busch, D.; Fromberg, A.; Gwiasda, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis. <https://tinygu.de/AP15>
14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP14>
13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP13>
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. <https://tinygu.de/AP12>
11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. <https://tinygu.de/AP11>
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. <https://tinygu.de/AP10>
9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. <https://tinygu.de/AP9>
8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. <https://tinygu.de/AP8>
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. <https://tinygu.de/AP7>
6. Rolfmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. <https://tinygu.de/AP6>
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. <https://tinygu.de/AP5>
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. <https://tinygu.de/AP4>
3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. <https://tinygu.de/AP3>

2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. <https://tinygu.de/AP2>
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. <https://tinygu.de/AP1>

