



rijksuniversiteit  
 groningen

CARL  
VON  
OSSIEZKY  
*universität*  
OLDENBURG

# URBAN LIVING LABS AND CIVIC SELF-ORGANIZATION

A COMPARATIVE ANALYSIS OF  
URBAN LIVING LABS IN MUNICH  
AND THE CIVIC SELF-ORGANIZATION  
PROCESSES THEY TRIGGER

MASTER THESIS  
LAURA PODDAY, S3841626  
FACULTY OF SPATIAL SCIENCES  
ENVIRONMENTAL AND INFRASTRUCTURE PLANNING  
SUPERVISOR EMMA PUERARI

# TABLE OF CONTENTS

---



---

- LIST OF TABLES AND FIGURES ..... II**
- LIST OF ABBREVIATIONS ..... III**
- ABSTRACT ..... 1**
- 1 INTRODUCTION ..... 2**
- 2 THEORETICAL FRAMEWORK ..... 7**
  - 2.1 SELF-ORGANIZATION..... 7
    - 2.1.1 *Review of the concept of self-organization* ..... 7
    - 2.1.2 *Working definition of self-organization*..... 8
  - 2.2 URBAN LIVING LABS ..... 10
    - 2.2.1 *Working definition of Urban Living Labs* ..... 12
    - 2.2.2 *Benefits of ULLs and promises* ..... 14
  - 2.3 RELATIONSHIP BETWEEN ULLS AND SELF-ORGANIZATION ..... 16
  - 2.4 CONTRIBUTING TO THE KNOWLEDGE GAP ..... 17
- 3 METHODOLOGY..... 19**
  - 3.1 THEORETICAL AND ANALYTICAL FRAMEWORK ..... 19
  - 3.2 CASE STUDY AND INTERVIEWS ..... 19
  - 3.3 COMPARATIVE ANALYSIS AND DISCUSSION ..... 21
- 4 CASE INTRODUCTION ..... 22**
  - 4.1 THE CITY OF MUNICH..... 22
  - 4.2 ULLS IN MUNICH ..... 24
    - 4.2.1 *CIVITAS ECCENTRIC*..... 25
    - 4.2.2 *City2share*..... 25
    - 4.2.3 *Smarter Together* ..... 26
- 5 INTERVIEW FINDINGS ..... 27**
  - 5.1 CIVITAS ECCENTRIC..... 28
  - 5.2 CITY2SHARE ..... 29
  - 5.3 SMARTER TOGETHER ..... 30
- 6 COMPARATIVE ANALYSIS AND DISCUSSION..... 31**
  - 6.1 CHARACTERISTICS OF THE ULLS ..... 31
  - 6.2 ACHIEVEMENT OF GOALS ..... 33



6.3 SELF-ORGANIZATION IN THE ULLS ..... 33

    6.3.1 Unexpected consequences..... 33

    6.3.2 Added value ..... 34

    6.3.3 Civic self-organization ..... 34

**7 CONCLUSIONS ..... 39**

    7.1 ULL AS SUCCESSFUL TOOL FOR EXPERIMENTING..... 39

    7.2 ULL AS TRIGGER FOR SELF-ORGANIZATION..... 40

    7.3 SUSTAINABILITY OF SELF-ORGANIZATION ..... 42

**8 REFLECTION ..... 44**

**REFERENCES ..... I**

**APPENDIX..... VII**

LIST OF TABLES AND FIGURES

---

FIGURE 1: RESEARCH FRAMEWORK AND STRUCTURE OF THIS THESIS ..... 6

FIGURE 2: CONCEPTUAL MODEL OF SELF-ORGANIZATION DEFINITIONS WHICH ARE PLACED ON A SPECTRUM BETWEEN AN UNDERSTANDING OF SELF-ORGANIZATION AS A PROCESS AND A RESULT ON THE HORIZONTAL AXIS AND A SPECTRUM BETWEEN A FOCUS ON PHYSICAL STRUCTURE AND INTERACTION ON THE VERTICAL AXIS ..... 9

FIGURE 3: AWARENESS-INTEREST CYCLE LEADING TO CIVIC SELF-ORGANIZATION (ADAPTED FROM STEEN AND VAN BUEREN, 2017B) ..... 10

FIGURE 4: THE ULL AS AN INTERMEDIARY BETWEEN FOUR ACTOR GROUPS (ADAPTED FROM STEEN AND VAN BUEREN, 2017B) ..... 12

FIGURE 5: VISUALIZATION OF NICHES (DOTS) AND PRESSURES AND INTERACTIONS (ARROWS) WITH ALL DOMAINS ALONG THE DIMENSIONS OF PUBLIC AND PRIVATE AS WELL AS EXTERNAL AND INTERNAL (ADOPTED AND CHANGED AFTER PUERARI ET AL., 2017)..... 14

FIGURE 6: VISUALIZATION OF THE RELATIONSHIP BETWEEN ULLS, SELF-ORGANIZATION AND THE CITY AS COGWHEELS, THAT CAN TURN TOGETHER OR BECOME INTERLOCKED..... 17

FIGURE 7: METHODOLOGICAL FRAMEWORK OF THIS THESIS ..... 19

FIGURE 8: FOUR STRATEGIC GUIDELINES OF THE URBAN DEVELOPMENT CONCEPT IN MUNICH (ADAPTED FROM CITY OF MUNICH, 2015; HANSLMAIER 2017) ..... 23

FIGURE 9: MAP OF THE THREE ULLS IN MUNICH WITH CIVITAS ECCENTRIC IN THE NORTH, CITY2SHARE IN THE SOUTH AND SMARTER TOGETHER IN THE WEST OF THE CITY (MAP ADAPTED FROM GOOGLE MAPS) ..... 24

FIGURE 10: ALL CIVIC RESPONSES OF THE ULLS IN MUNICH, DARK AND LARGE FONT INDICATES THE RESPONSES CONSIDERED CIVIC SELF-ORGANIZATION. COLORS RESPOND TO THE ULLS AS FOLLOWS: BLUE = CIVITAS ECCENTRIC, GREEN = CITY2SHARE, YELLOW = SMARTER TOGETHER ..... 37

FIGURE 11: RESULTS EXPRESSED IN TERMS OF THE CONCEPTUAL MODEL, AS A SPECTRUM BETWEEN PROCESS AND RESULT, AS WELL AS BETWEEN PHYSICAL STRUCTURE AND INTERACTION ..... 41



TABLE 1: OVERVIEW OF DIFFERENT DEFINITIONS OF SELF-ORGANIZATION AS FOUND IN THE LITERATURE .....	8
TABLE 2: SEMI-STRUCTURED INTERVIEW GUIDE .....	21
TABLE 3: OVERVIEW OF THE DEFINING CHARACTERISTICS OF THE THREE ULLS IN MUNICH .....	24
TABLE 4: OUTLINE OF INTERVIEWS CONDUCTED FOR THIS THESIS .....	27
TABLE 5: OVERVIEW OF INTERVIEW FINDINGS FOR CIVITAS ECCENTRIC .....	28
TABLE 6: OVERVIEW OF INTERVIEW FINDINGS FOR CITY2SHARE .....	29
TABLE 7: OVERVIEW OF INTERVIEW FINDINGS FOR SMARTER TOGETHER .....	30
TABLE 8: COMPARISON OF CHARACTERISTICS IN THE THREE ULLS OF MUNICH .....	31
TABLE 9: CIVIC RESPONSES TO THE ULLS IN MUNICH COMPARED TO THE DEFINING CHARACTERISTICS OF SELF-ORGANIZATION.....	36

## LIST OF ABBREVIATIONS

---

4Ps	Public-private-people partnerships
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
CAS	Complex Adaptive Systems
CO <sub>2</sub>	Carbon Dioxide
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
e-mobility	Electric mobility
EU	European Union
G5P	G5 Partners
KVR	Kreisverwaltungsreferat
LL	Living Lab
MCTS	Munich Center for Technology in society
MGS	Münchner Gesellschaft zur Stadterneuerung
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft
NGO	Non profit organization
SWM	Stadtwerke München
TU	Technical University
TUM	Technical University of Munich
ULL	Urban Living Lab
ULLs	Urban Living Labs
UPS	United Parcel Service



## ABSTRACT

---

Urban areas are important focal points in the quest for more sustainable ways of living. Cities are socio-technological-ecological systems, which are seen as a major source of pollution and environmental destruction on the one hand and as an important source of societal change on the other hand. They are complex adaptive systems (CAS), which show non-linear, unpredictable development and have emerging characteristics such as self-organization. The challenge for urban planners is to interpret such diverse development processes and identify opportunities to create a more sustainable and livable local environment. Yet, the feasibility of interventions in urban areas is sometimes questioned, as control over CAS can only be limited.

In this thesis, a complexity perspective is taken to investigate civic self-organization in response to one particular planning tool, Urban Living Labs (ULLs), in the city of Munich in Germany. ULLs are an experimental and collaborative tool for driving (sustainable) innovation and said to be able to assist the sustainable urban transition. In Munich they are a successful means of testing, learning and networking. As places of real-life laboratories that are embedded in their local contexts, they provide ideal grounds for the self-organization of citizens. The launch and operation of the ULLs have triggered varied responses from citizens, among others processes of self-organization, such as the formation of a new citizen initiative. The future development of these self-organizing processes in Munich and their influence in turn on the city, however, remains to be seen.

Key words: Urban Living Labs, Complexity, Self-organization, Citizen initiatives, Urban sustainability, Urban mobility, Urban planning

## 1 INTRODUCTION

---

In the face of the current global challenges of climate change and urbanization, creating sustainable cities and climate resilient cities is one of the contemporary planning tasks (McCormick et al., 2013). More and more people move into urban areas, a trend that is expected to amplify during the next decades (Victor et al., 2004; United Nations, 2018). A growing population in and around cities leads to thriving touristic, (renewable) energy as well as transport industries and stimulates innovation (Batisse, 1990; Dodgon and Gann, 2011). However, urbanization and urban sprawl also represent a pressing concern for environmental conservation as pressure increases on the surrounding areas (Eastman, 2003; Crofts, 2008; UNESCO, 2015; Voytenko et al., 2016). Consequences are, among others, loss of arable land, erosion, pollution, heat islands and overexploitation of natural resources (Eastman, 2003; Alfsen-Norodrom, 2004; Victor et al., 2004; Stanvliet and Parnell, 2006; Blasi et al., 2008; Crofts, 2008; UNESCO, 2015). Linked with environmental degradation and urbanization are moreover societal problems such as poverty and public safety, health issues, real estate speculation, inequality and segregation (Eastman, 2003; Alfsen-Norodrom, 2004; Victor et al., 2004; Blasi et al., 2008; Voytenko et al., 2016). Thus, the city with its inhabitants and its surroundings are coupled. An urban area is made out of further several distinct and interconnected elements, and described as a socio-ecological system (Young et al., 2006; Evans, 2016). Urban sustainability concerns will amplify in the future (Alfsen-Norodrom, 2004; Bonnes et al., 2004), not least because of climate change. Hence, meeting the needs of citizens for housing, transportation, energy, employment, education, health care etc. will be a challenge (United Nations, 2018). The pressing urban problems demand new ways of urban management as well as governance (Alfsen-Norodrom, 2004; Rauws et al., 2016) and regulatory instruments need to be revised (Moroni, 2015).

While we are increasingly aware of the many ecological and societal challenges, there is also a raised environmental awareness (Alfsen-Norodrom, 2004) and it is more and more acknowledged that the current way of consumption and production is unsustainable (Liedtke et al., 2012). More suitable urban planning systems and long term sustainable solutions are needed, among others, to overcome physical and conceptual boundaries and to secure access to the natural environment and the ecosystem services it provides (Alfsen-Norodrom, 2004; Bonnes et al., 2004; Stanvliet and Parnell, 2006; Crofts, 2008). Because the natural environment links with all other concerns of a city, many authors suggest improving the communication and collaboration between different stakeholders in order to break the cycle of poverty and exclusion and ensure a better quality of life for urban dwellers (Eastman, 2003; Alfsen-Norodrom, 2004; Stanvliet et al., 2004; Stanvliet and Parnell, 2006; United Nations, 2018). Emphasis is often placed on the integration of perspectives, knowledge, resources and expertise (Dodgon and Gann, 2011; McCormick et al., 2011). Citizen involvement is seen as valuable in order to prevent societal

problems and adopt cities in a way that suits everybody's needs (Juujärvi and Pessa, 2013). A downright trend towards user participation can also be observed in developing specific technology, products, services and experiences to ensure acceptance of users (Liedtke et al., 2012; Leminen, 2013). Because of the technology-user interface in urban areas, cities can also be described as socio-technical environments (Baccarne et al., 2014). As socio-ecological-technical systems, cities are hence seen as drivers for (societal) change (Baccarne et al., 2014) and a source of possibilities to induce a sustainable urban transformation<sup>1</sup> (McCormick et al., 2011). The task for each city is to find an individual solution that depends on the complex local, physical, social and ecological characteristics (Eastman, 2003) and that stays within the boundaries of our natural system (Liedtke et al., 2012).

In a nutshell, urban environments, while facing serious environmental and social challenges, are also the most promising to develop solutions for the global sustainability challenge (Concilio and Molinari, 2014) as well as to develop technical, organizational and societal innovations (McCormick et al., 2011). Yet, developing solutions and innovations in socio-ecological-technical environments made out of several interconnected parts is not easy. Planners increasingly acknowledge that our reality, our world, and thus also urban areas, are constantly and unpredictably changing (Zuidema, 2016) and hence 'complex'. Taking this complexity into account when intervening in urban areas is crucial and thus, in this thesis a complexity perspective is taken, whose theoretical roots are outlined in the following.

Complexity can be defined as 'the domain between linearly determined order and indeterminate chaos' (Waldrop in Byrne, 2002, p.1). Complexity theory, which originates from chaos theory and systems thinking (Byrne, 2002), gains more and more attention from the planning community (De Roo, 2016; Zuidema, 2016; Rauws et al., 2016; Moroni and Cozzolino, 2019). However, there is no universal definition of complexity theory, as each discipline that applies it, adds its own perspective (Manson, 2001). Nevertheless, adopting a complexity perspective in spatial planning provides a theoretical basis to deal with uncertainty in urban development and in decision-making processes (Zhang et al., 2015), as well as to understand non-linear relationships (Byrne, 2002). It focuses 'on the non-linear and adaptive behaviours of social and physical phenomena' (Zuidema, 2016, p.16).

In planning theory and regarding the urban context it is useful to adopt the dimension of Manson's (2001) aggregate complexity, which concerns the linkages or relationships of the systems components as well as the resulting synergies. Likewise, Moroni and Cozzolino (2019) explain urban complexity as the result of human action and interaction. The speed and multiplication of these linkages between

---

<sup>1</sup> The terms 'transition' and 'transformation' are increasingly used interchangeably in scientific literature, which may lead to confusion. Hölscher et al. (2018) point out that the terms provide nuanced perspectives on radical and non-linear change, as well as on the description, interpretation and support of such change. Quotes by other authors are not changed, however, in this thesis 'transition' is used to describe the process of change, while the term 'transformation' is used to describe the desired outcome of change.

different actors and systems is increasing (Duit and Galaz, 2008), explaining the increasing complexity of our ever growing urban environments. The description of cities as socio-ecological systems (Young et al., 2006; Evans, 2016) and socio-technological systems (Baccarne et al., 2014) reflects this interconnection and coupling of different systems. Complexity then serves as a lens to view urban areas as a network of human action and interaction on multiple levels (Byrne, 2003; Moroni and Cozzolino, 2019).

Furthermore, urban areas can be spatially interpreted as a self-organizing system (Portugali, 2000) and described as Complex Adaptive Systems (CAS) (Rauws et al., 2016). CAS show behavior of non-linearity, adaptability, co-evolution, transition, emergence and self-organization (Heylighen, 2001; Rauws et al., 2016). Furthermore, phases of stasis can alternate with phases of change which can be radical (Byrne, 2003; Duit and Galaz, 2008). Such transformations can be discontinuous and unexpected (Rauws et al., 2014), making it difficult to predict the future behavior of CAS (Duit and Galaz, 2008; Rauws et al., 2014). Cities are CAS because they as well are 'an enormously complex and open-ended system, with many intertwining force fields influencing its form simultaneously' (Sevtuk and Beinart, 2005 in Cosgrave et al., 2013, p.669). Viewing urban areas in the light of complexity hence provides a dynamic perspective on spatial development: it can be advantageous to accept CAS characteristics such as self-organization as an emergent property of cities, as it opens up to the apparent pluralism in society (Boonstra and Boelens, 2011). On the other hand, it poses new challenges for government and governance in cities (Hertogh and Westerveld, 2010). This apparent contradiction between planning and self-organization is shortly outlined in the next section.

While planning can be described as 'the science of purposeful intervention' (Allmendinger, 2009; Evans and Karvonen, 2011; De Roo, 2016, p.54), self-organization is spontaneous and evolutionary (Partanen and Joutsiniemi, 2016), making it difficult to predict which effect emerging innovations and initiatives may have on the development of the city. As Schöpke et al. (2017) point out, scaling up interventions can have unanticipated and involuntary negative as well as positive consequences, whose full impact cannot be known in CAS (Portugali, 2001; Moroni, 2015). It might even be dangerous to induce very abrupt change, due to possible unforeseen secondary effects, the multiple sub-systems acting in parallel, as well as the variety of actors involved and our gap in understanding self-organizing systems (Heylighen, 2001; Byrne, 2002; Boonstra and Boelens, 2011). Thus, there are limits to planning 'in the context of the changing, multiactor and even disruptive urban reality in which planning takes place' (Wallin, 2013, p.37). Consequently, also the question of the practicability of urban planning arises. Does it even make sense to create plans in systems capable of self-organization (Allen, 2016)? And how to address challenges of urban complexity and steer urban development in desirable directions (Horelli and Wallin, 2013)? In order to answer these questions, it seems crucial to better understand processes

of self-organization in urban areas (Portugali, 1999; Krugman, 1996; Byrne, 2002; Batty 2005; Boonstra and Boelens, 2011).

In this thesis self-organization in response to one particular planning tool- Urban Living Labs (ULLs)- is analyzed. ULLs are one experimental way of exploring new ways of participation as well as collaboration and have emerged in many cities around the world as a possible answer to the threats posed by greater urbanization and climate change (Evans and Karvonen, 2014; Bulkeley et al., 2016; Voytenko et al., 2016). They are a crucial tool for experimentation within complex systems where self-organization is taking place. By way of example, in newly developing urban areas new infrastructure can be tested in long-term studies as well as co-creation of innovation together with users (Juujärvi and Pessa, 2013). As such, 'interpreting the city as a laboratory is increasingly striking a chord with actors involved in urban change' (Karvonen and van Heur, 2014, p.2). In the following, the emerging concept of ULLs as a mean for urban experimentation and sustainability will be introduced.

ULLs are here defined as a collaboration of four groups of actors (from the public, private and research sector, as well as citizens) in an urban real life experimental site with the aim to test and upscale solutions that can add to a sustainable urban transition. Aiming at the provision of a platform for creating knowledge and new developments for urban sustainable transitions (Schäpke et al., 2017), ULLs promise many valuable solutions (Evans and Karvonen, 2011; Evans et al., 2015; Bulkeley et al., 2016; Voytenko et al., 2016). Evans and Karvonen (2011) describe them as 'idea factories for generating relevant and usable knowledge, as test beds for applying this knowledge in real world situations, and as places to form blueprint for climate change mitigation adaptation elsewhere' (p.12). While many ULLs are tackling issues of climate change by working towards zero or low carbon dioxide emissions, others are focusing on economic growth and modernization or aim at social cohesion and security (Voytenko et al., 2016). ULLs are seen as means to conduct urban experimentation on order to reshape cities and tackle issues such as urban governance, economic development and sustainability (Evans, 2016). The idea of ULLs has had a major impact (Evans and Karvonen, 2011). It has been acknowledged that 'Urban laboratories are at the frontline of new economic, cultural, political and societal configurations in cities' (Karvonen and van Heur, 2014, p.11) and 'focus on the myriad complexities of urban development processes' (Evans and Karvonen, p.417). Consequently, the emergence of more and more ULLs can be observed in practice (Evans and Karvonen, 2011; 2014) and this rapidly growing phenomenon is explored from many theoretical angles (Leminen, 2013).

This thesis focuses on processes of self-organization, more specifically processes of civic self-organization that are triggered by ULLs. It is argued that ULLs (a new urban planning tool) and self-organization (a characteristic of CAS) are not antagonistic, but rather synergistic in reshaping the urban area into a more sustainable environment. Self-organization here is defined as an unplanned, collective

civic response to a proposed plan (a detailed definition will be given in section 2.1.2). Three ULLs in the city of Munich have been chosen as a study site in order to investigate civic self-organization processes in response to these ULLs. As established earlier, a complexity perspective is taken that acknowledges a world beyond the control of urban planners. Hence, this thesis aims to answer the following main research questions: *What kind of civic self-organization is triggered by ULLs in Munich? And can enabling factors for self-organization be identified?*

In order to answer these questions first the theoretical framework regarding the concepts of self-organization and ULLs will be established in more detail in the next section. Ensuing from this is an analysis of the limits of our understanding of self-organization and the potential gains of closing this knowledge gap. Then the methodology will be outlined in section 3. This is followed by an introduction to the case, which is the city of Munich, and its three ULLs as the objects of study of this thesis. In section 5 the interview findings are presented and discussed in the following section. Lastly, some conclusions will be drawn in section 7 and section 8 will provide some reflections on this work. The overall research framework of this thesis can be seen in the figure below.

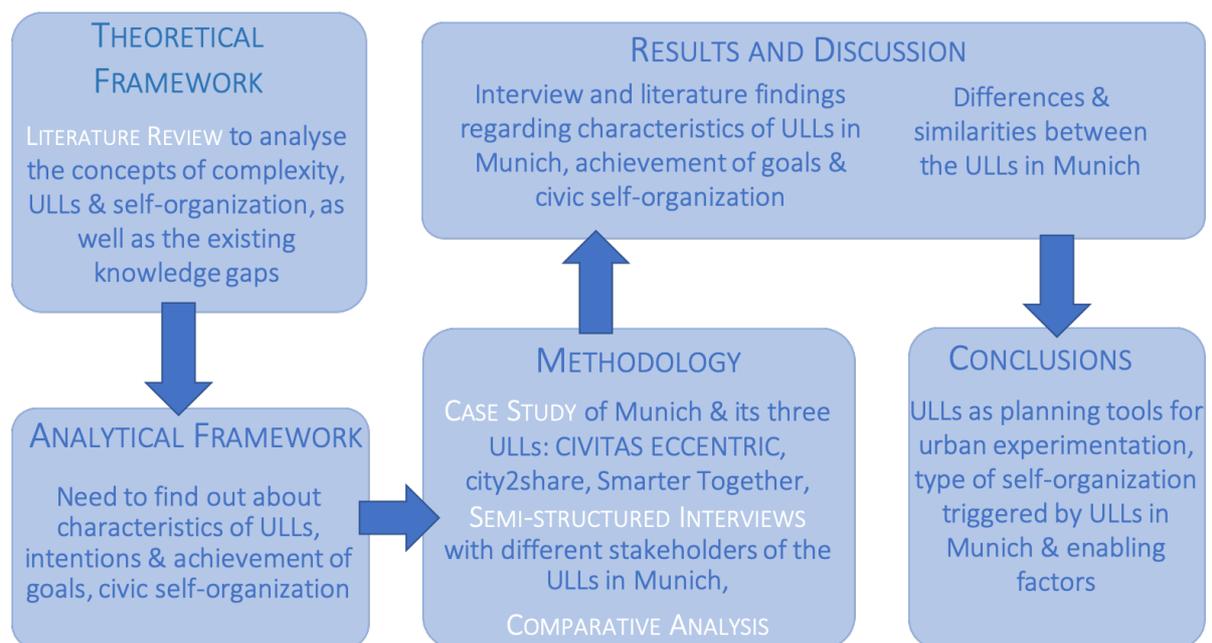


Figure 1: Research framework and structure of this thesis

## 2 THEORETICAL FRAMEWORK

---

### 2.1 SELF-ORGANIZATION

---

Like complexity theory the concept of self-organization is rooted in the natural sciences (Varela et al., 1974; Eigen, 1977; Prigogine 1978; Heylighen, 2001; Keller, 2009) and is now progressively studied in multiple other fields (Allen and Sanglier, 1981; Weidlich, 1994; Heylighen, 2001). The notion of self-organization is however not new to the planning community, yet, in the era of command-and-control planning as well as in the communicative planning era it was ignored or at least not given much consideration (De Roo, 2016). Currently, the concept gains more and more attention in planning, because it is increasingly recognized that there is a world beyond the control of the planner (ibid). 'Due to urban growth, social segregation and economic differences, cities look more like a self-organising organism than a disciplined machine' (Wallin, 2013, p.25). Some authors describe this development as a new scientific world view: instead of seeing our world as statically 'being' to an acceptance of it as an ever evolving 'becoming' (e.g. Prigogine, 1980; Heylighen, 2001; De Roo and Silva, 2010; Boonstra, 2015; Hillier, 2017). The following two sections will focus on self-organization as one feature characteristic of CAS. First, different definitions from the literature are elaborated upon and then a working definition is derived.

---

#### 2.1.1 REVIEW OF THE CONCEPT OF SELF-ORGANIZATION

---

Similar to complexity, self-organization can be defined and interpreted in various different ways (Boonstra and Boelens, 2011). To begin with Heylighen (2001), who defines self-organization generally as 'the spontaneous creation of a globally coherent pattern out of the local interactions between initially independent components' (p.22) without external control. Similarly, Boonstra (2015) defines self-organization broadly as the 'spontaneous emergence of order out of unordered beginnings' (p.332). In line with this, Hasanov and Beaumont (2016) describe self-organization as a process in which 'order arises from a random or almost chaotic system' (p.231). De Roo (2016) also stresses this aspect of self-organization by saying that 'Self-organization is a phenomenon, which is central in the theory of spontaneous order' (p.94). Additionally, a similar definition of self-organization is given by Partanen and Joutsiniemi (2016) as the 'ability of complex systems to form organized structures without overall control' (p.245).

Focusing on the urban context, several more specific definitions are provided. Zhang et al. (2015) describe self-organization as 'the result of behaviors of a number of individual agents responding to conditional change, structural breaks and mismatches between the function and structure of an urban system' (p.161). The consequent adjustment of behaviors however is unpredictable and non-linear



(ibid). Similarly, van Meerkerk et al. (2013) adopt a view of self-organization which focuses on ‘the dynamics within urban systems and the evolution of interactions between different stakeholders’ (p.1631). The authors also stress the absence of a single determining actor, and that there are multiple interactions between multiple elements. Ultimately these might create entirely new system behaviors and thus might be able to transform the urban environment (Wagenaar, 2007; Teisman et al., 2009; De Roo & Silva, 2010). Boonstra (2015) interprets self-organization as the emergence of actor networks and thus concludes that civic initiatives are manifestations of self-organization. In such an initiative no centralized control is apparent, instead drivers for self-organization are internal to the system and local (ibid). Self-organization therefore plays a role in shaping the urban fabric outside of governmental control (Boonstra and Boelens, 2011). This stands in contrast to participative approaches in which the public agencies have taken initiative (ibid). Likewise, Allen (2016) sees self-organization as standing in contrast to top-down approaches. Interestingly, De Roo (2016) separates the words ‘self’ and ‘organizing’. The former referring to ‘by itself’, meaning from within and the latter referring to pattern formation. Taking together this stresses the spontaneous and unintentional characteristic of self-organization, also recognized by the aforementioned authors. The table below displays several definitions found in the literature on self-organization to provide a better overview.

To conclude, most definitions focus on one or more of the following characteristics of self-organization: dynamic, adaptive and/or spontaneous organization; intentionality and action; as well as the absence of centralized control.

Table 1: Overview of different definitions of self-organization as found in the literature

Definition	Author
‘spontaneous creation of a globally coherent pattern out of the local interactions between initially independent components’	Heylighen, 2001, p.22
‘dynamics within urban systems and the evolution of interactions between different stakeholders’	Van Meerkerk et al., 2013, p.1631
emergence of actor networks and civic initiatives	Boonstra, 2015
‘result of behaviors of a number of individual agents responding to conditional change, structural breaks and mismatches between the function and structure of an urban system’	Zhang et al., 2015, p.161
process in which a new system or network structures and patterns emerge without external coordination	De Roo, 2016
process in which ‘order arises from a random or almost chaotic system’	Hasanov and Beaumont, 2016, p.231
‘ability of complex systems to form organized structures without overall control’	Partanen and Joutsiniemi, 2016, p.245

### 2.1.2 WORKING DEFINITION OF SELF-ORGANIZATION

This study defines self-organization as an unplanned, collective response of citizens to a proposed plan, in particular to the ULLs in Munich. Central coordination is insofar absent, as it does not happen due to a single person coordinating the others. This definition fits in with the ones of Boonstra (2015) and

Zhang et al. (2015). This can be visualized in a conceptual model when arranging the previously discussed definitions on a spectrum ranging from self-organization as a process to self-organization as a result (compare fig.2 below). In the figure, there is also a distinction made between a focus on (physical) structure, which stands in contrast to a focus on interaction. It has to be noted that this distinction is not always sharp, and the definition developed here certainly can entail both dimensions. The civic response can thus take many different forms, for example a new popular point of interest, a meeting place or a new citizen initiative.

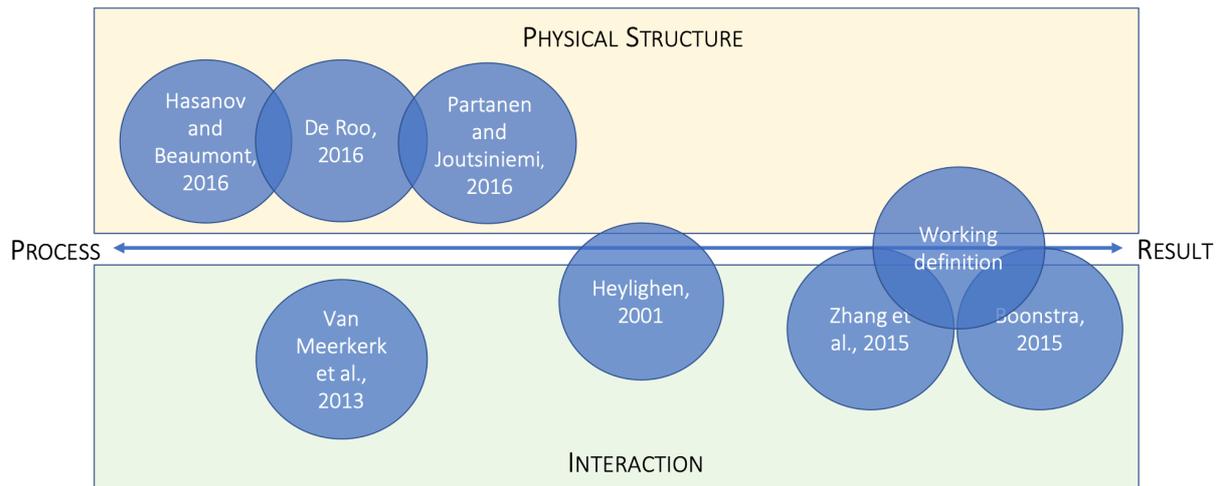


Figure 2: Conceptual model of self-organization definitions which are placed on a spectrum between an understanding of self-organization as a process and a result on the horizontal axis and a spectrum between a focus on physical structure and interaction on the vertical axis

The definition used in this thesis overlaps with Zhang et al. (2015) who describe self-organization as ‘the result of behaviors of a number of individual agents responding to conditional change, structural breaks and mismatches between the function and structure of an urban system’ (p.161). The consequent adjustment of behaviors however is unpredictable and non-linear (ibid). Furthermore, it overlaps with Boonstra’s (2015) definition of self-organization as the forming of actor networks. It is also in line with De Roo’s (2016) statement, that the pattern formation process of self-organization is ‘an unintended but collective result’ (p.65).

An additional aspect of self-organization, collectiveness, is furthermore emphasized. Collective action and intention have also been stressed in a more specific definition of self-organization by Hasanov and Beaumont (2016). They explain how ‘collective means of action (...) lead to spontaneous collective performances driven by collective intentionality’ (Hasanov and Beaumont, 2016, p.234). When people are engaging in solutions that are innovative, they integrate their individual and collective experiences (Concilio and Molinari, 2014). That way they become aware of how they want to design their community life and become subject to a shift that is transformational, leading to a change in behavior- be it individual or collective (Concilio and Molinari, 2014). The collective aspect of self-organization and absence of central coordination is also stressed by De Roo (2016).

Planning is about intentionality and behavior (Boonstra, 2015). Couclelis (2009) distinguishes two types of intentions: the mental prior intentions and the realized intentions in action, which can be translated into the terms intentionality and behavior. Intentional states are created constantly, for example as a response to the action of others, and individuals may bond when these intentional states are similar, which can then lead to collective intention and action (Hasanov and Beaumont, 2011). The emergence of a civic initiative (self-organization) can then happen according to Boonstra (2015). In more

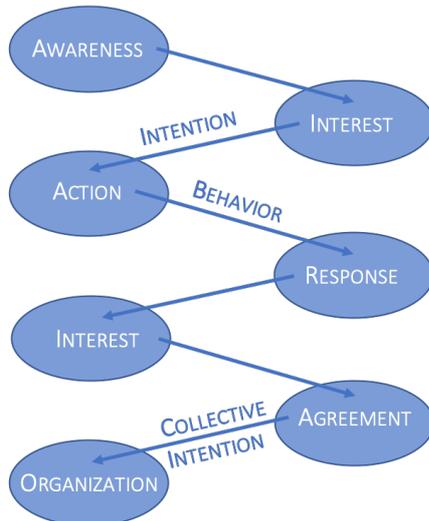


Figure 3: Awareness-Interest Cycle leading to civic self-organization (Adapted from Steen and van Bueren, 2017b)

philosophical terms Couclelis (2009) sees purpose as ‘the interface between the human world of intentions and the world of intentional spatial configurations’ (p.351), which is ‘expressed spatially through activities and functions’ (p.351). It can be helpful to visualize the relationship between awareness, intention, action and response, which may lead to citizen organization. The awareness-interest cycle (Steen and van Bueren, 2017b) is therefore used here, to show how intentions and behaviors of individuals can lead to collective intention, which results in a new type of organization (compare fig.3).

To sum up, in this work self-organization is defined as a civic response that meets the following three requirements: it has no central coordination, is unplanned and collective. The full consequences of actions and behaviors cannot be known (Portugali, 2001; Moroni, 2015). Thus, steering of urban development towards a desired direction and control over CAS can only be limited (Evans, 2016). As outlined in the introduction the question of the feasibility of planning then arises (Allen, 2016). Does a purposeful intervention such as an ULL stand in contrast to self-organization processes in the city or can ULLs instead enable processes of self-organization? Section 2.3 is dedicated to further discuss the relationship between self-organization and ULLs, after the concept of ULLs is introduced in more detail in the following section.

## 2.2 URBAN LIVING LABS

First of all, in this section different definitions of ULLs as found in the literature are reviewed and afterwards an own definition will be presented, which will serve as a basis for this thesis.

ULLs are a rapidly growing phenomenon, both as a development approach and as a term in research regarding sustainability and transformation (Evans and Karvonen, 2014; Evans, 2016; Schöpke et al., 2017; Steen and van Bueren, 2017a). While it is explored from many theoretical angles (Leminen, 2013) it is also widely used in practice and the emergence of more and more ULLs can be observed (Evans and

Karvonen, 2014). Despite of this, a clear delimitation of the term ULL from similar terms is lacking (Leminen, 2013; Voytenko et al., 2016; Schöpke et al., 2017; Steen and van Bueren, 2017a) and researchers have brought forward multiple different definitions of ULLs (Leminen, 2013).

First of all, many different terms of experimental places exist next to the notion of ULLs, examples include '(Sustainable) Living Labs', 'Urban Transition Labs' and 'Reallabore' (Evans, 2016; Schöpke et al., 2017). Boundaries between the different terms are blurry (Schöpke et al., 2017), nevertheless, Juujärvi and Pessa (2013) suggest that ULLs can be seen as an extension to the notion of Living Laboratories that explicitly focus on urban problems. To begin with a definition of Living Laboratories, the often cited definition by the European Network of Living Labs (ENoLL) is brought forward here: 'Living Labs (LLs) are defined as user-centered, open innovation ecosystems based on systematic user co-creation approach, integrating research and innovation processes in real life communities and settings' (ENoLL, 2019). As such they can be seen as an '*arena* (i.e. geographically or institutionally bounded spaces), and as an *approach* for intentional collaborative experimentation of researchers, citizens, companies and local governments' (Schliwa, 2013 in Voytenko et al., 2016, p.3). An urban dimension of LLs is however, not absent: Evans (2016) points out how urban stakeholders are working in LLs in order to find solutions for urban problems and to improve urban conditions. Also Voytenko et al. (2016) noticed the focus of LL methodologies on challenges of urban sustainability.

Another influential definition of LLs seems to be that of Westerlund and Leminen (2011): 'physical regions (...) where stakeholders form public-private-people partnerships (4Ps) of firms, public agencies, universities, institutes, and users all collaborating for creation, prototyping, validating, and testing of new technologies, services, products and systems in real-life contexts' (p.20). Building on this definition, Baccarne et al. (2014) state that '(w)hile most Living Labs facilitate interaction between end-users and private actors, Urban Living Labs are oriented on 'urban' or 'civic' innovation' (p.5). They point out the social value creation as well as civic engagement in ULLs and the supervision of local governments. According to Juujärvi and Pessa (2013) ULLs also fit the definition of LLs brought forward by Westerlund and Leminen (2011) and ULL activities can be characterized 'by a practice-based innovation process with diffuse and heterogeneous knowledge production that aim to address urban problems of varying complexity' (Juujärvi and Pessa, 2013, p.22).

While the previous definitions underline the difficulty in distinguishing between the terms LLs and ULLs, other authors have nevertheless tried to establish ULLs as a standard term. For Leminen (2013) for example, ULLs are a new form of interaction which can be described as experiments in real-life context that display characteristics of open innovation, co-creation, co-design and the involvement of a variety of actors. They represent moreover a new mode of governance to support and improve the three pillars of sustainability: economy, society and the environment (Evans and Karvonen, 2014). Concilio and

Molinari (2014) find that ‘a ULL can be defined as a creative community of people (...) producing innovation at urban level with the support of a number of methods and tools (...) helping to co-create value out of the experience of interaction (...) between the citizen/customer and the public/private service provider’ (p. 747). Puerari et al. (2018) understand ULLs ‘as geographically embedded, context-driven environments, in which user-centered research and development activities are carried out in an open innovation ecosystem, with the aim of experimenting and learning based on multi-stakeholder partnerships that are framed within a specific socio-spatial boundary’ (p.3). Examples of such boundaries for exploring new ways of participation and collaboration are a single city or even a district (ibid). An ULL is also seen as a space ‘to facilitate experimentation about sustainability solutions (von Wirth et al., 2019, p.229).

Summing up, LLs and ULLs seem to be defined in a similar way, however an ULL here is seen to specifically address urban spaces and actors. The definitions and categorizations are highly variable (Evans and Karvonen, 2011; Leminen, 2013; Bulkeley et al., 2016), however, they share a few recurring characteristics, namely those of a multi-actor approach (Bulkeley et al., 2016; Puerari et al., 2018) and experimentation in real-life contexts (Evans and Karvonen, 2011; Baccarne et al., 2014). These two themes are the basis of the definition used in this thesis, complemented by a focus on urban (sustainability) problems and solutions, as introduced in the following section.

---

### 2.2.1 WORKING DEFINITION OF URBAN LIVING LABS

---

ULLs are here defined as a collaboration of four groups of actors (public, private, research, users) in an urban real life experimental site with the aim to test and upscale solutions that can assist the sustainable urban transition. These three characteristics of ULLs were considered when choosing ULLs for this research and are elaborated upon further in the following paragraphs.

First of all, *four groups of actors* collaborate to create innovative services and thus form the ULL. The four groups are private actors, public actors, knowledge institutes and citizens (displayed below in fig.4). Private actors can be businesses that seek to test a certain product or service. As such they often follow their individual interests. They have the practical know-how and the respective resources and thus can also be helpful in terms of funding for ULLs (Bulkeley et al., 2016; Steen and van Bueren, 2017b). Public actors are often the local municipality and needed for permits and funding. They adopt a long-term perspective and have a regulatory role (Steen and van Bueren, 2017b). While ULLs

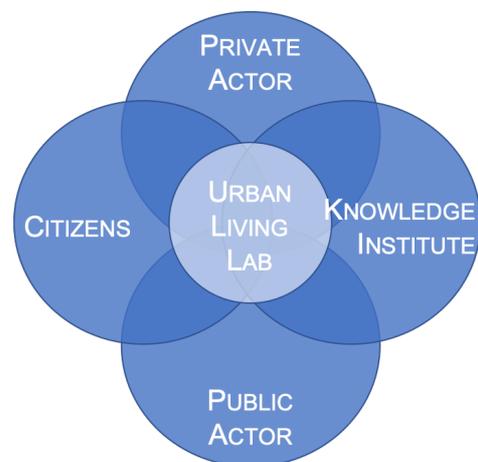


Figure 4: The ULL as an intermediary between four actor groups (adapted from Steen and van Bueren, 2017b)

can be steered by a variety of actors, they are also often steered by local governments, for example as a means to generate knowledge about new mobility concepts (as is the case in CIVITAS ECCENTRIC, see section 4.2.1). Knowledge institutes are for example universities, colleges or other research institutes that formalize the experimentation, which sets the ULL apart from other types of experimentation such as policy experiments (Evans and Karvonen, 2011). They provide expertise and scientific substantiation (Steen and van Bueren, 2017b). Thus, scientific knowledge production is linked with economic interests which creates added value (Evans and Karvonen, 2011). Many universities see the opportunities to conduct applied research as well as to include and academically engage the students in actual challenges of sustainability (Evans et al., 2015). Citizens are the targeted users in the ULL, and need to be involved to be integrated in the developing and testing activities (Concilio and Molinari, 2014) as well as to establish a relationship between urban residents and their surroundings (Evans and Karvonen, 2011). As such the ULL can be seen as a socio-environmental-technical system, although true participation is associated only with decision making power, as pointed out by Arnstein (in Steen and van Bueren, 2017a).

The four groups of actors can take on more or less dominant roles, thus creating a spectrum of different actor constellations and power balances. Their interests as well as contributions can vary strongly (Cosgrave et al., 2013) and distinct processes as well as practices can emerge (Bulkeley et al., 2016). Nevertheless, collaboration and participation of all stakeholders across different sectors and among different disciplines is key in ULLs (Juujärvi and Pessa, 2013; Evans et al., 2015; Feurstein et al., 2015), thus forming a quadruple helix of partnership (Voytenko et al., 2016).

Second, the *real-life and local dimension of experimental sites and institutional settings* of ULLs is stressed here. ULLs should investigate life in the city as it is lived and thus generate valuable knowledge for example by making use of sensor and indicators and subsequent evaluation (Cosgrave et al., 2013; Evans and Karvonen, 2014). Often the experimental site in ULLs has geographic boundaries, it can be a specific territory or space-bound place in an urban area (Steen and van Bueren, 2017a). However, it must always be a real-world testing site to ensure that the specific context, in terms of local institutional settings, cultures and creativity potential (Steen and van Bueren, 2017a), is taken into account. Privileged access is in that way gained by the scientific observer (Evans, 2016), and the production of (local) knowledge can be practice instead of theory based (Juujärvi and Pessa, 2013; Concilio and Molinari, 2014). This furthermore ensures tailor-made solutions and accurate feasibility studies.

ULLs are a redefinition of what it means to conduct experiments and innovation (Evans and Karvonen, 2011) and a reinvention of 'the way in which scientific knowledge is translated into urban development activities' (Evans and Karvonen, 2014, p.427). By using the term 'laboratory' in a concrete urban context, 'the mutually constitutive relationship between practices of experimentation and urbanism' (Evans,

2016, p.437) is revealed. The benefits of products that are truly innovative can be experienced in ULLs in order to ensure their success on the market (Liedtke et al., 2012). ULLs are intermediary spaces ‘between technological possibilities and local contexts’ (Evans and Karvonen, 2011, p.12) because users are integrated in the development of products and services by testing them in the context of their daily lives (Concilio and Molinari, 2014). Another advantage of experimenting under real world conditions is that it is highly visible, which may trigger a socio-technical transformation (Evans and Karvonen, 2011; Liedtke et al., 2012). Which leads to the third characteristic of ULLs: the ‘will to improve’ (Li, 2009 in Evans, 2016) which is elaborated upon next.

Lastly, there should be a *willingness to transfer the created knowledge to other spaces* that go beyond the ULL. Such knowledge, collective as well as individual awareness and learning processes (Concilio and Molinari, 2014) should be ‘mobilised and transformed beyond the initial site and objectives of intervention’ (Bulkeley et al., 2016, p.13). This process can then shape the planning and administration of cities, regions or countries (Evans, 2016). Also Baccarne et al. (2014) state that change on a higher level can be achieved by creating experimental environments in the city (ULLs). Such environments let the stakeholders experience the actual potential of ideas (ibid). In that sense ULLs can contribute to long-term effective sustainable lifestyles and products and eventually a sustainable societal transformation (Liedtke et al., 2012; Schöpke et al., 2017).

ULLs can be seen as niches in which innovation happens, and through wider adoption of innovations the ULL is scaled up (Evans and Karvonen, 2011). Niches can be a consequence of interactions within an organization (internal) or with individuals or groups from outside an organization (external) (Puerari et al., 2017). They are furthermore present along the dimension of public and private (Puerari et al., 2017) which here does not exclude the other actor groups of ULLs. A visualization of niches can be seen in figure 5. In order to transfer the observed

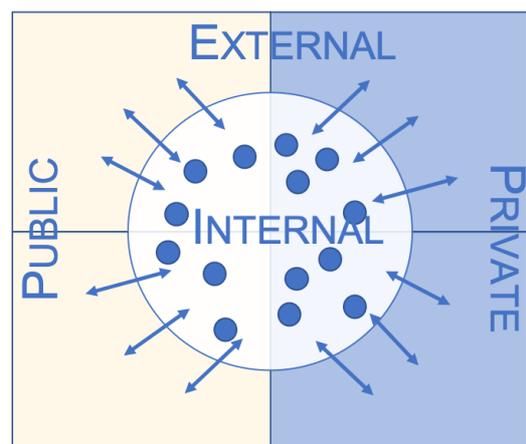


Figure 5: Visualization of Niches (dots) and Pressures and Interactions (arrows) with all domains along the dimensions of Public and Private as well as External and Internal (adopted and changed after Puerari et al., 2017)

successful results, evaluation is needed. The importance of monitoring and setting of boundaries is also stressed by Evans and Karvonen (2014). Yet, it has to be pointed out that processes and outcomes of ULLs are uncertain (Evans, 2016). The following section outlines important benefits and promises of ULLs, which can be categorized into three areas.

---

### 2.2.2 BENEFITS OF ULLS AND PROMISES

---

ULLs seem to promise several benefits and valuable solutions (Evans and Karvonen, 2011; Evans et al., 2015; Bulkeley et al., 2016; Voytenko et al., 2016). They can be broadly summarized under the three

themes of sustainability transition, governance and complexity, which will be elaborated on in the following. It is important to note, that these three themes are not mutually exclusive, thus, their boundaries are not sharp.

First of all, ULLs promise to contribute to our understanding of the (urban) sustainability transition (Schäpke et al., 2017) by providing a platform for creating knowledge about the city itself (Karvonen and van Heur, 2014) and for generating and adopting sustainable innovations (Steen and van Bueren, 2017a). As such ULLs can be seen as a response to several current challenges, be it social, environmental or economic ones (Bulkeley et al., 2016). Because of their focus on innovation and experimentations, ULLs have potential to function as a catalyzer for a rapid long-term technological and economic transformation towards a low carbon and sustainable future (Voytenko et al., 2016; Schäpke et al., 2017; Puerari et al., 2018). Principal drivers for decoupling environmental degradation and economic growth are, next to innovation, also partnerships and the utilization of local knowledge (Evans and Karvonen, 2014). An important point of ULLs is that they are very visible which inspires transformation (Evans and Karvonen, 2011). According to Bulkeley et al. (2016) ULLs are an intervention form that delivers sustainability goals, because they have a future orientation and are places of experimentation today with solutions for the future. They generate knowledge about how to get from status quo to the desired conditions (Schäpke et al., 2017). In a nutshell, ULLs can be seen as the ‘silver bullet’ (Evans and Karvonen, 2014) for the transition of current socio-environmental-technical systems towards a low-carbon society and economy, and thus towards more sustainability (Evans and Karvonen, 2014; Schäpke et al., 2017).

Furthermore, ULLs seem to be seen as a collaborative governance approach for urban sustainability (Voytenko et al., 2016), that ‘overcomes the tension between bottom-up initiatives and top-down governance’ (Almirall, 2008 in Baccarne et al., 2014, p.5). This bypass happens in favor of horizontal partnerships and more democratic modes of governance (Evans and Karvonen, 2011). It seems that ULLs are born out of a current trend of urban activism (Puerari et al., 2018) as an answer to the current challenges due to urbanization (Voytenko et al., 2016). Evans (2016) points out that ‘urban experiments cannot be viewed in isolation from urban politics’ (p.437) because they are ‘a means for knowing and (...) governing cities’ (p.439) or ‘a scientific means to political ends’ (p.437). In that sense, ULLs seem to constitute a strategy or mode of experimental governance to further economic growth while addressing climate change and urban sustainability at the same time by partnering up with the private sector (Evans and Karvonen, 2014; Evans et al., 2015). Knowledge and innovation are put in the spotlight of this governance strategy to make urban areas more economically viable, socially robust and environmentally friendly (Evans and Karvonen, 2014). Thus, ULLs address the three pillars of sustainable development and constitute a ‘promise for improved urban futures’ (Evans and Karvonen, 2011, p.11).

Nevertheless, the role that ULL play in the context of urban governance is not yet understood (Voytenko et al., 2016).

Lastly, ULLs seem to fit into the context of complexity theory, as cities are seen as complex adaptive systems that show characteristics such as non-linearity, emergence and self-organization (Byrne, 2003; Duit and Galaz, 2008; Rauws et al., 2014; Rauws et al., 2016). As Evans and Karvonen (2014) point out, urban laboratories 'focus on the myriad complexities of urban development processes' (p.417). And while urban problems differ in their degree of complexity (Wallin, 2013 in Juujärvi and Pessa, 2013), different solutions and problem solving techniques are needed (Juujärvi and Pessa, 2013). ULLs promise to provide a very flexible framework for new types of innovation that aim at dealing with urban challenges by providing a participatory space for self-organization and innovation to develop (Puerari et al., 2018). Collective awareness as well as individual learning processes lead to processes of innovation as a result of complex and simultaneous dynamics of the elements of socio-spatial systems (Concilio and Molinari, 2014). However, the mechanisms of these knowledge and innovation creating processes are not well understood (Bulkeley et al., 2016; Voytenko et al., 2016). In the next section, the relationship between urban planning, ULLs and self-organization is described.

### 2.3 RELATIONSHIP BETWEEN ULLS AND SELF-ORGANIZATION

---

Contrasting the antagonistic relationship between planning and self-organization, some authors acknowledge a rather synergistic relationship. Recognizing cities as CAS and public regulation and intervention does not imply a contradiction (Moroni and Cozzolino, 2019) if 'self-organization and intentional planning efforts are (seen as) the two parts of the same game' (Zhang et al., 2015, p.163). Meaning that they exist in unison, influence each other and interact at the same time. For example, while 'institutions are meant to structure our social environment intentionally, they also generate unintended self-organization processes' (De Roo, 2016, p.82). The creation of a plan can even function as an attractor that triggers self-organization, by evoking responses and adaptations of individuals, which eventually results in a collective outcome (De Roo, 2016). This might also be the case in ULLs, which in that respect can be seen as an intentional initiative that creates conditions for self-organization, or in De Roo's words 'induced self-organization' (2016, p.93). As purposeful action can happen parallel to an incidental and unintentional action, 'a civic initiative can be purposeful and non-linear at the same time' (Boonstra, 2015, p.11). Similarly, Puerari et al. (2018) argue, that practices of self-organization can be tested in a real life context in ULLs. They might thus be an institution that actually creates space for emerging self-organizing processes, which is further investigated in this thesis.

The emerging pattern of urban development is seen as a combination of both institutional rules and autonomous behaviors, which influence each other continuously (Zhang et al., 2015). Changes can occur

independent from or in interaction with the planning interventions (Rauws et al., 2016). Furthermore, De Roo (2016) argues, that self-organization can induce change and transformation by the creation of symmetry breaks, reaching criticality, adjustment of individual behavior (as a response) and spontaneous pattern formation. This is in line with Zhang et al. (2015) who also state that self-organizing processes are potential drivers for transformations in urban areas. Misiko (2009) hypothesized that experiments undertaken collectively and over a longer time period develop a relational dimension. This relational dimension is needed to share and scale up innovations as well as to align the behavior of people towards a collective whole. Yet, the way in which a large-scale behavioral change happens is 'the result of complex and concurrent dynamics of several distinct elements of the socio-spatial system' (Concilio and Molinari, 2014, p.747). Such dynamics can be initiated by the setting up of an ULL, which is said to be able to bring about transformational change (e.g. Voytenko et al., 2016; Schöpke et al, 2017; Puerari et al., 2018), as is said about processes of self-organization (De Roo, 2016).

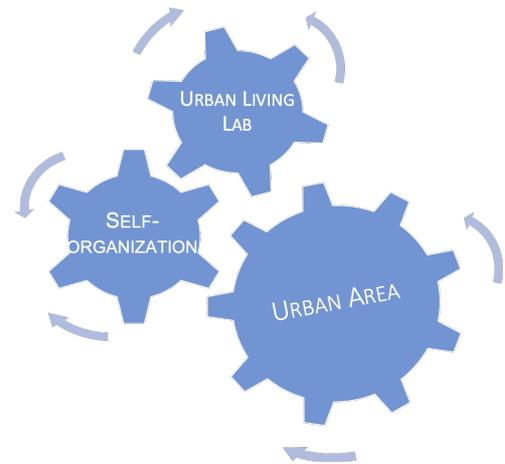


Figure 6: Visualization of the relationship between ULLs, self-organization and the city as cogwheels, that can turn together or become interlocked

To conclude, ULLs and self-organization are here seen as being in a synergistic relationship (Zhang et al., 2015; Moroni and Cozzolino, 2019), both influencing each other and the city (compare fig.6). Further research is needed in order to understand more about the complex nature of this relationship and how to influence this relationship in order to achieve a desirable outcome in terms of a shift towards sustainability. The next section will therefore elaborate on the knowledge gap of self-organization and how closing this gap can lead to new means of regulation in urban planning.

## 2.4 CONTRIBUTING TO THE KNOWLEDGE GAP

When using a complexity perspective and viewing cities as CAS with self-organizing characteristics, it becomes apparent that our understanding of its properties is limited. Current urban planning approaches do not recognize the self-organizing properties of urban areas and thus do not respond to citizen demands and urban complexity challenges (Horelli and Wallin, 2013). More research on this topic is needed to make self-organization not such an unpredictable phenomenon anymore (Hasanov and Beaumont, 2016). There seems to be a gap in our understanding of self-organization and the underlying collective intentionality in complex systems (Krugman, 1996; Portugali, 1999; Batty, 2005; Hasanov and

Beaumont, 2016). As Partanen and Joutsiniemi (2016) point out: 'Research on actual spatial self-organization mechanisms in cities is still rare' (p.243).

Comprehending self-organization processes however, can help the planning community to create knowledge about urban development patterns, change and evolution and deal with a spontaneously evolving reality (Wallin, 2013; Rauws et al., 2016). Similarly, De Roo (2016) argues that self-organization can assist planners to understand reality, as our world adapts, evolves and transforms beyond our control. It might furthermore lead to an understanding of how those self-organizing processes can be 'managed', 'created' and/or nudged (Boonstra and Boelens, 2011). Knowledge and research about complexity can then help in 'guiding purposeful action towards desired outcomes' (Byrne, 2002, p.17) and thus the complexity approach can then help that integration into planning processes (Byrne, 2003). Furthermore, a shift away from planning as a means to control and regulate is necessary. A revision of regulatory structures is needed to create the appropriate space or freedom for self-organizing processes to emerge (Rauws et al., 2014; Moroni, 2015; De Roo, 2016; Moroni and Cozzolino, 2019). One such planning instrument can be ULLs, as they promise a more participatory and free experimentation space (Voytenko et al., 2016; Puerari et al., 2018). Experimentation might be helpful to understand and reshape the socio-ecological-technological nature of the city (Evans, 2016). Yet, 'our understanding of the nature and purpose of ULL is still evolving' (Bulkeley et al., 2016, p.1) and it is unclear how ULLs can effect sustainable change of urban communities (Concilio and Molinari, 2014; Karvonen and van Heur, 2014). It is assumed that somehow spill-over effects of the positive and successful solutions and innovations will occur (Evans and Karvonen, 2011). Also more research is needed about their goals and intentionality (Voytenko et al., 2016; Bulkeley et al., 2016). It is possible that inducing civic self-organization can make a contribution to the urban sustainable transition. Consequently, there is a further need to identify structures and institutions that enable positive change (Moroni, 2015).

In this thesis, civic self-organization triggered by ULLs is investigated to formulate recommendations for urban planners on how to support and design ULLs in order to assist in the urban sustainability transition. The goal is to understand more about the relationship between the two and which enabling factors might exist. Viewing urban areas in terms of complexity is more in line with reality (Boelens and de Roo, 2014) and can help urban planners and decision-makers to be more aware of self-organization. The results of this research can be valuable in designing future ULLs and evaluating the usefulness of ULLs to enable sustainable change.

### 3 METHODOLOGY

In order to answer the research questions, a qualitative approach based on triangulation is used, as this thesis focuses on a new and contemporary phenomenon (ULLs) and events and developments cannot be controlled (Yin, 2014; Voytenko et al., 2016). An overview of the methodological framework and data collection method can be seen in figure 7 below. The following sections will outline the consecutive steps leading to the conclusions of this thesis, which also relate to the research framework shown in the introduction in figure 1.

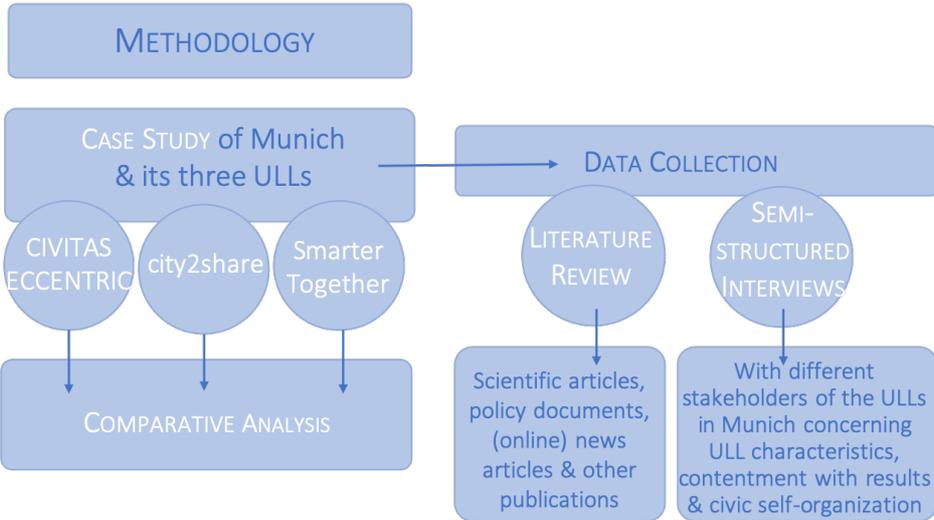


Figure 7: Methodological framework of this thesis

#### 3.1 THEORETICAL AND ANALYTICAL FRAMEWORK

The overall theoretical background is retrieved by analyzing the respective literature in order to develop a comprehensive overview about the status of research on the topics of ULLs and self-organization, as well as their relationship. This helps to create a focus point and establish the direction of this research. Derived from the theoretical framework is the analytical framework (compare fig.1). It becomes clear that in order to answer the research questions, ULLs need to be examined regarding their characteristics, motivation of founding and contentment with achievements as well as consequences.

#### 3.2 CASE STUDY AND INTERVIEWS

Furthermore, a unit of analyses or case is chosen in order to study self-organization in ULLs in detail (compare fig. 7). In this thesis, the city of Munich in Germany is chosen as a case study, because it is an example of a large and growing city that faces severe challenges in terms of urban mobility while at the same time trying innovative approaches to urban planning. Also, there are three ULLs currently operating in Munich in Germany. These ULLs are CIVITAS ECCENTRIC, Smarter Together and city2share, all located in different districts of Munich. The city of Munich, as well as the three ULLs are introduced

and described based on online search results, their internet presence, stakeholder interviews, as well as information material gathered on site. The cases are determined by defining spatial boundary, theoretical scope, and timeframe (Yin, 2014). In this case, the spatial boundaries are the borders of the city of Munich in general, and the borders of the physical site of the ULL in specific. The theoretical scope is defined based on the literature review; here the focus will be on the key concepts such as ULLs, complexity theory and self-organization. The timeframe is set from November of 2018 until July 2019, which is the data collection period of this thesis. This approach aims to investigate the ULLs within their specific geographical and social contexts, while using multiple different sources of information (e.g. {electronic} scientific articles, policy documents, online news articles, brochures and other publications). Further information material was gathered 'on site' and given by the interviewees.

Another source of information about processes of civic self-organization in response to the ULLs in Munich were multiple interviews with key stakeholders of the ULLs. Stakeholders that are part of the ULL were chosen as they have most insight into the processes and consequences of the ULL. Interview partners were found by consulting the list of partners on the ULLs' websites. At least two representatives from different partners were interviewed, to represent a variety of perspectives on the ULLs. A semi-structured interview with rather open questions was chosen (Atteslander, 2006; Gläser and Laudel, 2006), as only few interviews were conducted with diverse stakeholders. The goal was to gather qualitative information about the role and intentions of the interviewed stakeholders and their organization in the ULL and about the characteristics of the ULLs, such as their structure and process, as well as the type of self-organization. In order to make the interview process easier, most interviews were conducted in German, the native language of the interviewees and the interviewer. Only one interview was conducted in English, as the interviewee was no native German speaker. A personal interview was aimed for in each case, however due to limited appointment opportunities owing to the distance from Groningen to Munich, sometimes only an interview via telephone was possible.

The interview can be roughly divided into four sets of questions: The first set aims at understanding the interviewees role, position and that of their organization. The second set is about the ULL, its origins, partners and processes. This is followed by a set of questions about the intentionality and motivation of the interviewee and their organization in participating in the ULL. The final set is about the perceived added value, impact of and response to the ULL. An overview of the type of questions asked is given in table 2 below. For each interview, the questions were adapted to fit the type of interviewee. Thus, the above list of questions has been prepared beforehand, but the interview was conducted in a rather conversational manner, allowing the interviewer and interviewee to explore the most important issues freely (Longhurst, 2010). That way, additional questions could be asked as well.

During all interviews notes were taken and with permission of the interviewees, all interviews were additionally recorded using a voice memo app. This helped in conducting a more thorough examination of the answers and the transcription of the interviews afterwards, as was already noted by Heritage (1985). Next to the transcription, an English summary was written for each interview, to allow further studying of the most relevant answers and to provide an overview for any non-German readers of this thesis. The interviews were taken from March until June of this year and took between 30 to 60 minutes.

Table 2: Semi-structured interview guide

Set of questions concerning	Questions	Examples
the role of the interviewee and their organization	What do you/ does your organization do?	Responsibilities, internal structure/ hierarchy, former projects, role in the community
	What is your/ your organization's role in the ULL?	Responsibilities, position, former projects
	Are you/ your organization also part of other ULLs or civic initiatives?	If yes, which ones?
the respective ULL	What are the origins of this ULL?	E.g. history, year of founding, funding, ...
	Which actors are involved in what way and what are their roles?	E.g. who was when dominant, reserved or facilitating, ...
	What was easy/difficult in the implementation process?	E.g. meeting targets, way of collaboration, participation, ...
	Why was this type of intervention chosen?	E.g. funding, perceived benefit, pressure from above/below, ...
the motivation and intention of the interviewee and their organization	What was the motivation for participating in the ULL?	Goals, incentives, perceived advantages, cooperation, ...
	What did you/ your organization focus upon?	Goals, incentives, perceived advantages, cooperation, ...
	Did you/ your organization achieve your/their goals?	If no, what is planned in the future? And how to achieve them?
the consequences of announcing, setting up and running the ULL	How was the ULL perceived? What feedback did you gather from the residents/stakeholders/partners?	Positive and negative feedback
	Were there unexpected consequences or added value? How did they come about?	E.g. new partnerships, events, larger scope, structure, funding, ... / e.g. loose networks, inspiration, structures, ...
	What did you learn? Did you/ your organization change after collaborating in this ULL?	E.g. way of working, way of solving problems, new procedure/policy/tool

### 3.3 COMPARATIVE ANALYSIS AND DISCUSSION

The interview results are interpreted and compared together with the information gathered from the literature analysis. The following ULL criteria were distinguished: duration, focus, goal, (importance of) funding, structure and process, perceived achievement of goal, type of interaction/collaboration, partners, unexpected consequences, added value, self-organization, enabling factors for self-organization and change of organization in response to ULL. The similarities and differences of the three ULLs in Munich are then discussed in detail in form of a comparative analysis. Especially the three sets of interview questions regarding characteristics, intentions and self-organizing properties are used to derive conclusions about the civic self-organization triggered by Munich's ULLs.

## 4 CASE INTRODUCTION

---

### 4.1 THE CITY OF MUNICH

---

Munich is the capital of the federal state of Bavaria and the third largest city in Germany covering an area of 310.71 km<sup>2</sup> (Portal München, 2015a; 2019). Currently (as of January, 2019), 1,542,879 people live there, although the whole urban area around Munich has roughly 6 million inhabitants (Portal München, 2015a), making Munich a very densely populated city with 4.500 inhabitants per km<sup>2</sup> (Thierstein and Reiss-Schmidt, 2008). That number is expected to increase by 15 % in the next decade due to its attractiveness for young adults, migration and a birth surplus (City of Munich, 2015; Portal München, 2015a).

The city of Munich is famous for its many attractions, architecture, museums and fairs (Hanslmaier, 2017). The quality of life is high due to these many cultural and recreational possibilities and facilities, as well as an exceptionally low crime rate (City of Munich, 2014). Munich is also one of the most important economic metropolises in Germany as well as internationally (Portal München, 2015b). Its diverse economic structure and outstanding infrastructure as well as the extensive research and educational landscape create an ideal environment for the corporate community (City of Munich, 2014; Hanslmaier 2017). Munich is known as one of the start-up centers in Germany, due to an extensive investor network (public and private) as well as possibilities for grants (Gerlach, 2015; Kollmann et al., 2017; Pechlaner et al., 2018). Next to the 17 universities, academies and colleges other important research institutes are located in Munich, examples are the Max-Planck-institute or the Helmholtz Zentrum (Portal München, 2017a). Thus, many networking opportunities are given, which also favors the development of new partnerships and collaboration. All in all, Munich can be described not only as an 'Entrepreneurial Ecosystem' but moreover as an 'Entrepreneurial Destination' (Pechlaner et al., 2018), with ideal conditions for innovation and experimentation. As such, emerging new ideas can easily arise and gain a foothold, which also favors processes of civic self-organization.

Munich is an example of a booming, fast growing and prosperous city facing many challenges including climate change, the energy transformation, demographic change and high demand for affordable housing while experiencing scarcity of space (City of Munich, 2015; Hanslmaier, 2017). As the city is growing, so does the need for housing and mobility, which 'requires a coordinated development of settlement and transport issues' (Beckmann in City of Munich, 2015, p.24). Munich has an extensive car, cycling and public transport network which contributes to a high traffic volume in the city (CIVITAS Initiative, 2013c). Munich has regularly been the city with the most traffic jams in Germany, and only recently has been passed by the capital Berlin (Müller, 2019). This traffic chaos is due to the densely built and populated nature of Munich (Project Manager CIVITAS ECCENTRIC, Interview 2019). The

number of cars is expected to increase with the growing number of inhabitants (Project Manager CIVITAS ECCENTRIC, Interview 2019). Car sharing schemes seem to offer a remedy to this problem, as an evaluation of car sharing in Munich showed that it reduces the number of privately owned cars and furthermore increases parking opportunities (Team red, 2015). A study from 2017 (Mobilität in Deutschland) moreover shows a trend towards less usage of cars and walking, due to an increase in the usage of bikes and public transport (compared to 2008) (Nobis and Kuhnimhof, 2018). The changed mobility behavior in the Munich and the adjacent areas can be traced back to the increase in inhabitants and employment possibilities, as well as the innovative mobility offers and developments (Portal München, 2017b). It can further be attributed to more offers of bike sharing and public transport (Portal München, 2017b; Nobis and Kuhnimhof, 2018). The ULLs in Munich make use of this trend by offering alternatives to owning as well as to using a car.

The city of Munich aims at an integration of several issues such as mobility, resources and consumption of energy with the citizens' lifestyles (Thierstein and Reiss-Schmidt, 2008; City of Munich, 2015). As Illinger (in City of Munich, 2015, p.24) explains 'Lowering energy and resource consumption of a city must not be attempted only on a small scale. An urban area is an interconnected system, almost an organism. It is not enough to insulate individual houses and install more efficient heating here and there'. Therefore, the municipality of Munich has created an urban development concept called 'Perspektive München' as a flexible orientation framework (Hanslmaier, 2017). 'City in Balance' is the guiding principle which is supported by four strategic guidelines, which can be seen in figure 8 below, as well as 16 thematic guidelines, 10 action areas and 60 lead projects (City of Munich, 2015; Hanslmaier, 2017). Munich aims for an open communication culture with its citizens and a firm information basis for planning (City of Munich, 2015).



Figure 8: Four strategic guidelines of the urban development concept in Munich (adapted from City of Munich, 2015; Hanslmaier 2017)

The concept of ULLs fits in well with this planning vision, although they are not explicitly mentioned as an urban planning tool. Nevertheless, one of the ULLs in Munich was initiated by a council worker within the department 'Perspektive München', showing that Munich's urban planners are well aware of the concept of ULLs. In the recent past three different departments of the municipality decided to apply for funding for the creation of ULLs in Munich and currently, three ULLs are operating in Munich. CIVITAS ECCENTRIC, city2share and Smarter Together will be introduced in the next section.

## 4.2 ULLS IN MUNICH

In this section the three ULLs in Munich, namely CIVITAS ECCENTRIC, city2share and Smarter Together will be introduced. A map of the city of Munich and the ULL project areas is displayed in figure 9 below.

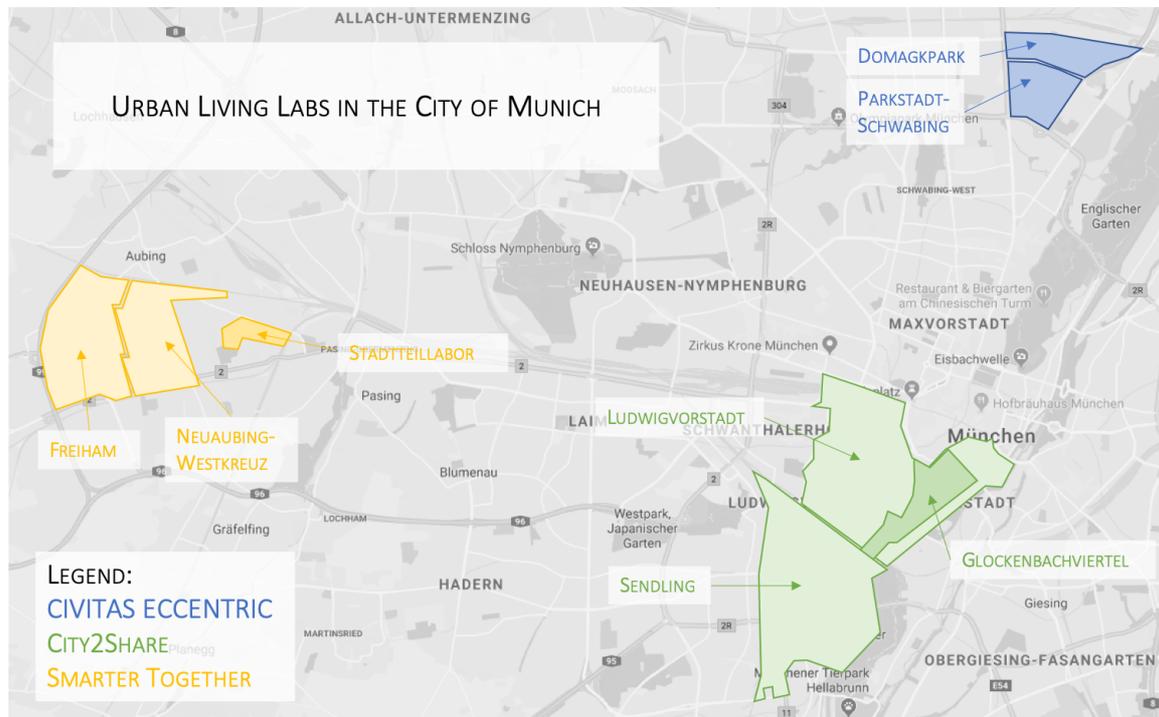


Figure 9: Map of the three ULLs in Munich with CIVITAS ECCENTRIC in the North, city2share in the South and Smarter Together in the West of the city (Map adapted from Google Maps)

The ULLs in Munich, which serve as the object of research in this thesis, all focus on urban mobility and energy issues. An overview of their most important characteristics and features is given in table 3 below.

In the following sections, each ULL is introduced individually in more detail.

Table 3: Overview of the defining characteristics of the three ULLs in Munich

Characteristics	CIVITAS ECCENTRIC	City2share	Smarter Together
Duration	2016-2020	2016-2020	2016-2020
Focus	Urban sustainable mobility	Sustainable urban e-mobility	Energy & climate protection
Goal	Munich leading in sustainability and mobility, upscale positive measures (in Munich and internationally)	Understand, design and implement future urban mobility, gain acceptance of local residents	Experiment and discuss 'smart city', reduce CO <sub>2</sub> emissions in the ULL districts
Main measures	mobility stations, e-bike sharing scheme, concierge and micro-depot delivery, smart information services, road security management	E-mobility stations, improvement of leisure and residential quality, expansion of e-sharing services, e-delivery traffic, citizen participation	Citizen engagement, district heating and renewables, holistic refurbishment, smart data, e-mobility
Area	Domagpark, Parkstadt Schwabing	Ludwigvorstadt, Sendling	Aubing-Westkreuz, Freiham
Funding	EU funding	BMU funding + partner resources	EU funding
Structure and process	Measures and themes form a planning framework, strict project (and time) frame, very hierarchical, KVR clearly in the lead, establishment of partnerships is stressed	Strict project (and time) frame, not as hierarchical, networking and collaboration is stressed	Measures and target areas are set beforehand, hierarchical, municipality is in the lead, networking and collaboration is stressed
Type of interaction/collaboration	(International) network meetings, round tables, some unofficial and loose meetings, political involvement	Network meetings, participation workshops for citizens, action week	(international) network meetings, participation workshops for citizens

Partners	<b>Public:</b> Municipality of Munich, SWM, MVG	<b>Public:</b> Municipality of Munich, SWM, MVG	<b>Public:</b> Municipality of Munich, MGS, SWM, MVG
	<b>Private:</b> Green City e.V., Green City Project, Quartiersgenossenschaft DomagkPark	<b>Private:</b> BMW, DriveNow, SIEMENS, UPS, green city	<b>Private:</b> Bettervest, Statt Auto München, Securitas, G5P, SIEMENS
	<b>Knowledge institute:</b> TUM	<b>Knowledge institutes:</b> Universität der Bundeswehr München, difu, TU Dresden	<b>Knowledge institutes:</b> TUM, Fraunhofer, St. Gallen University
	<b>Citizens:</b> Neighbors, local residents and businesses	<b>Citizens:</b> Neighbors and local residents	<b>Citizens:</b> Neighbors, local residents and businesses

#### 4.2.1 CIVITAS ECCENTRIC

CIVITAS is an EU sponsored network of cities that focuses on sustainable urban mobility and logistics, while offering funding and a platform for knowledge exchange (CIVITAS Initiative, 2013a). CIVITAS ECCENTRIC is a research and innovation project within this network which aims at testing innovative technologies, regulations and consolidations with the private sector with the ultimate goal to replicate the successful solutions in other cities (CIVITAS Initiative, 2013a). Part of this project is the city of Munich (Department of Labor and Economic Development as well as the Department of Public Security and Order) as a European model project. The municipality works together with partners from knowledge institutes, private companies and NGOs. Citizen participation is also present, as many measures need active contributions by the local residents (CIVITAS Initiative, 2013a; Landeshauptstadt München, 2017; Landeshauptstadt München, 2018b).



CIVITAS Logo, retrieved online from <http://electromovilidad.net/madrid-lidera-el-proyecto-civitas-eccentric-demovilidad-urbana/>, accessed on May 12th, 2019, 12:05 PM

Within the project districts (Domagkpark and Parkstadt Schwabing) multiple sustainable mobility solutions are tested to reduce the need for car travel, as well as air and noise pollution by traffic (CIVITAS Initiative, 2013b). At the same time, alternatives are offered, which are attractive, inclusive and affordable. In the living lab area, the increasing traffic is tackled by citizen participation, innovative mobility solutions and planning as well as support in meeting environmental targets (CIVITAS Initiative, 2013c). ‘In some instances the challenges are technical or logistical, in others extensive citizen engagement is required to really achieve change’ (CIVITAS Initiative, 2013b). There is an awareness, that there is no ‘one size fits all’ solution, and that instead, individual solutions have to be found.

#### 4.2.2 CITY2SHARE

City2share aims at developing new ideas and solutions for sustainable urban mobility (BMW AG, 2018a). The project is funded by the German Environmental Ministry (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, BMU) as it is part of its Renewable Mobility subsidy program (ibid).

This program sees the electric car as a marketable environmental innovation that will contribute to climate, resource and environmental protection as well as urban development (BMU, 2015). Electric bikes and cars and their effect on air quality and noise levels are studied (Schwierz, 2016).



city2share Logo, retrieved online from <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/voeko/forschung/forschungsprojekte/city2share>, accessed on May 12th, 2019, 12:12 PM

In Munich city2share aims at a transition to mobility that is compatible with the city as well as environmental friendly (BMW AG, 2018b). Test areas are the cities of Munich (districts: Ludwigsvorstadt and especially the Glockenbachviertel, Sendling) and Hamburg in Germany whose synergies are used to add value to the project (BMW AG, 2018a; b; c). Local measures are taken to improve urban living and the quality of life for urban dwellers in general (BMW AG, 2018a). While BMW is the overall project coordinator, other private and public partners are involved as well, as are multiple knowledge institutes and local residents (BMW AG, 2018c).

---

#### 4.2.3 SMARTER TOGETHER

---

Smarter Together is part of the EU 2020 Horizon and received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation program (smarter-together.eu). The project is set up to run for five years, from 2016 until 2020 (ibid). It targets energy and climate protection, achieved in an integrated way by combining modern technology with cross-sectorial governance approaches and learning (Bavarian Research Alliance GmbH, 2019; smarter-together.eu).



Smarter Together Logo, retrieved online from <http://www.economie.grandlyon.com/actualites/smarter-together-lancement-officiel-du-projet-europeen-a-lyon-1989.html>, accessed on May 12th, 2019, 12:07 PM

This ULL is a collaboration of the municipality of Munich together with eleven business and academic partners, while leaving room for public participation as well (bettervest GmbH, 2019; Eitner, 2019; G5 Partners, 2018; smarter-together.eu). Two districts in the west of Munich form the geographic area of Smarter Together in Munich: Neuaubing-Westkreuz and Freiham (smarter-together.eu). The former was built in the 1960s and 70s and consequently have rather poor energy standards (ibid). In contrast to this, Freiham is a newly developed city district (ibid). The goal for the adjacent districts is to increase energy efficiency by 20%, reduce carbon dioxide emissions by 20%, while at the same time rise the share of renewable energy sources to above 20% (ibid). Eventually, CO<sub>2</sub> neutrality shall be achieved by 2050 (ibid).

## 5 INTERVIEW FINDINGS

The interview questions can be bundled in sets of four, as has been outlined in section 3.2. In this section the answers will be presented in the same way, namely concerning the interviewees and their organizations role in general, perspective on the ULL they are part of, intentionality in participating in the ULL and perceived consequences. To start with the first set of question, the table below gives an overview of the conducted interviews. It displays the ULL that the interviewee is part of, the interviewees name (if disclosed) and abbreviation used in the following, their organization, as well as their role in the ULL. The other characteristics concern the date, duration and type of interview. Each interview was recorded, transcribed and summarized. The complete transcription and English summaries of the individual interviews can be found in the appendix, organized by ULL. In the following sections a short overview per ULL is given.

Table 4: Outline of interviews conducted for this thesis

ULL	Name, Abbreviation	Organization	Role in the ULL	Date (2019)	Duration (min)	Type
CIVITAS ECCENTRIC	Anonymous, PM	Munich municipality	Project coordinator	18.03.	60	Personal, semi-structured
city2share	Anonymous, MB	Munich municipality	Participation coordinator	25.04.	25	Phone, semi-structured
Smarter Together	Anonymous, KT	Munich municipality	Evaluation and replication	30.04.	x	E-mail
Smarter Together	Claudia Mendes, CM	TUM	Researcher, participation coordinator	02.05.	45	Personal, semi-structured
CIVITAS ECCENTRIC	Maria Knorre, MK	Domagkpark-genossenschaft	Measure leader, social engagement	03.05.	50	Personal, semi-structured
City2share	Anonymous, CS	Private company	Participation coordinator	08.05.	60	Phone, semi-structured
City2share	Anonymous, RP	Private company	Project leader	08.05.	60	Phone, semi-structured
City2share	Thomas Stein, TS	difu	Evaluation and recommendation	07.06.	45	Phone, semi-structured
CIVITAS ECCENTRIC	Helber López Coaleda, HL	TUM	Evaluation Manager	25.06.	45	Personal, semi-structured

## 5.1 CIVITAS ECCENTRIC

The table below summarizes the most important answers of the interviewees from CIVITAS ECCENTRIC under the remaining three sets of questions from the interview guide, concerning the ULL, the motivation behind collaborating in this ULL, as well as the consequences of and responses to the ULL.

Table 5: Overview of interview findings for CIVITAS ECCENTRIC

CIVITAS ECCENTRIC Interviewees	Origins, difficulties/benefits, collaboration	Motivation and intention, focus, achievement of goals	Consequences and responses, learning
Project Manager	EU funding gave (financial) incentive and more freedom than traditional planning, difficulties: short time, divergent opinions, many regulations and (technical) complexities, type of collaboration: many (un-)official meetings and conversations, also contracts	Mobility is an important issue in the growing city of Munich as many people move here, but no space is available, solutions are offered, but many are unaware, mistakes cannot be afforded, greater visibility and attention, up-scaling is wanted, but will lead to more difficulties, pioneering function in sustainability, urban development and mobility, learning from other cities, many of these goals are difficult to measure, generally content	Intense collaboration with partners and addition of another project district was unexpected, many people are very interested/fascinated which leads to visitor flows, funding is important and future funding is uncertain
Representative Domagkpark-genossenschaft	Domagkpark as appropriate place to implement measures due to established networks, interests and engagement of the future residents, as well as its development status and physical location, high bureaucratic additional expenditure makes it difficult, earlier implementation of measures (e.g. mobility stations), regular consortium meetings	EU funding seemed to promise realization of desired projects, structures and benefits, degree of success differs, also what does success mean? Sometimes a measure was unsuccessful in economic terms, but very successful in terms of acceptance and use, learning and replication is stressed because Domagkpark also serves as a blueprint for similar newly developing districts, generally content	Future funding is uncertain, Domagkparkgenossenschaft has to find ways to implement successful measures on their own, media and political attention allows new discussions and networks, attention also from students and academics, that in turn provide further scientific insight, 'wind of change' in the district that shows: civic engagement is possible and successful, new resident initiative, physical structure of the district further enables encounters, meetings and exchange, in the future more careful studying of exact conditions and requirements of the ULL would be done
Evaluation Manager	Assignment as part of the grant agreement within the CIVITAS ECCENTRIC international network, horizontal collaboration	Process and impact evaluation, steer measures in a way that will have an actual and positive impact, development of system model, replication in other European cities, more or less within time scope, generally content	Strong dependence on political will, old civic initiatives regain strengths, networking and trying out new things, face-to-face work, communication and connecting to the people affected by measures is key to actually have a sustainable impact

## 5.2 CITY2SHARE

The table below summarizes the most important answers of the interviewees from city2share under the three sets of questions concerning the ULL, the motivation behind collaborating in this ULL, as well as the consequences of and responses to the ULL.

Table 6: Overview of interview findings for city2share

City2share Interviewees	Origins, difficulties/ benefits, collaboration	Motivation and intention, focus, achievement of goals	Consequences and responses, learning
Council worker	Initiated by municipality and private companies, pre-chosen spaces, divergent opinions and expectations of citizens, immense amount of work and lacking financial incentive of measures were difficulties	Connect mobility offers with quality of life and city design, especially reduction of stationary traffic to make space for different uses, upscaling of model districts, did not want to comment on achievements	Lots of written/oral feedback concerning one specific measure (Zenettiplatz <sup>2</sup> ), still much (financial) assistance and nudging needed for citizen self-organizing, lack of motivation and engagement in the neighborhood, space not 'special enough', self-organization can only come from the citizens themselves, baseline motivation of citizens has to be given to repeat project (unlikely to be the case)
Private Partner	This partner is part of a group of stakeholders in Munich that regularly meet to talk about future urban mobility, the ULL originated from a wish for more experimentation, difficulties were technical issues, identifying and integrating the right stakeholders, ambiguities concerning processes and responsibilities, communication, as well as the short amount of time, benefits were the value of brand recognition for the project and the temporary character which both helped with argumentation	Dialog and communication with users was an important focus point to develop products with customer orientation, also gaining acceptance and learning about peoples' wants and needs, awareness, that one single partner cannot conduct experimentation, networking, partnership building and collaboration aspects are very appreciated, learning and upscaling were also stressed, some measures were more successful than others (e.g. Zenettiplatz vs. parking sensors), generally content	Some partners will continue their measures and many started reevaluation of the way things are done (e.g. work processes within the municipality), greater range, beginning of civic self-organization can be observed, although still initiated by another initiative, here the perspective is taken, that an initiator and port of call are necessary preconditions, in the future the focus on citizen participation should be stronger and choosing of partners should be more careful, also expectation concerning outcome and upscaling should be aligned
Evaluator	Shared interests and ambitions, partner network and city network meetings, difficulties technical or of coordinating nature, benefits: laboratory label, testing a plan in reality, political support	Municipal perspective, research which measures/mobility offers generate added value in terms of traffic flow, which structures are needed within administrative bodies of municipalities, achievement of goals: evaluation possible, overall city2share is meeting milestones	Last-mile logistic with UPS went surprisingly well, many business owners came up to UPS on their own in order to become part of the project, was very well accepted, Zenettiplatz consequences were somewhat aimed for, thus cannot be considered self-organization

<sup>2</sup> The Zenettiplatz is a temporarily created public space on a former parking lot. The city2share partners wanted to show, that local spaces can be used freely by the neighbors, when more people replace their own car by a car-sharing membership. During the first week of its creation, a well-planned program and activities took place, actively organized by the city2share partners. This allowed for dialogue with the citizens as well as feedback opportunities. Afterwards the neighbors were able to use the Zenettiplatz for themselves. Features included among others benches, flowerbeds and a book sharing shelf.

## 5.3 SMARTER TOGETHER

The table below summarizes the most important answers of the interviewees from Smarter Together under the three sets of questions concerning the ULL, the motivation behind collaborating in this ULL, as well as the consequences of and responses to the ULL.

Table 7: Overview of interview findings for Smarter Together

Smarter Together Interviewees	Origins, difficulties/ benefits, collaboration	Motivation and intention, focus, achievement of goals	Consequences and responses, learning
Council worker	Tendering of the EU H2020 and the wish to discuss the topic 'smart city' lead to the founding of Smarter Together, integration and interconnection of different topics and actors as well as monitoring, evaluation and dissemination were seen as difficulties and benefits at the same time, many network partners had been part of an earlier collaboration	Discussing the topic 'smart city' and answering questions regarding its benefits versus traditional planning, very content with the punctual implementation of measures and their use, no statements possible regarding the overall goal of CO <sub>2</sub> savings and behavioral changes yet	Intense solution oriented collaboration with partner cities and knowledge exchange with other smart cities, municipality can learn and experiment in a protected financial frame without attached political strings, it can be evaluated how to use private partner solution and offers in the best way possible, some partners are now in permanent dialogue with the municipality, focus on citizen participation important
Researcher	Because the MCTS is not a founding partner of Smarter Together, the interviewee did not comment on the origins of the ULL, difficulties were different 'languages' and expectations of partners, lack of time and strict project frame, as well as the abstract character of the measures, networking aspect and regular contact is stressed	Type of research fits well with the ULL participation measure, scientific publications can be generated, focus on participation workshops concerning technology and mobility to launch a constant independent creation of knowledge production processes, no official in-depth evaluation of measures is in place, as only the overall goal (reduction of CO <sub>2</sub> emissions) is measured, thus the participation measures was successful in the sense that it happened, however improvements could have been made	One small and diverse group keeps meeting and discussing, although it still needs support from the interviewee, in the future the MCTS is open towards new projects, as insights from practice are important for their research approach

## 6 COMPARATIVE ANALYSIS AND DISCUSSION

In the following table a comparison of the three ULLs in Munich is given. The characteristics were derived from the literature review as well as the interviews with key stakeholders of the ULLs. The following sections will analyze the similarities and differences of the CIVITAS ECCENTRIC, city2share and Smarter Together in regard to their characteristics, intentions and self-organizing properties in more detail.

Table 8: Comparison of characteristics in the three ULLs of Munich

Characteristics	CIVITAS ECCENTRIC	City 2 share	Smarter Together
Importance of Funding	EU funding gave a lot of freedom, independence and sped up the process; only possible with funding, future after funding unclear	Funding plays only a small role, allows innovative experimentation, partners also contribute their own resources (e.g. Zenettiplatz)	EU funding gave a lot of freedom to experiment, further funding required by the municipality
Perceived achievement of goal	Generally content with how it is going so far, evaluation much anticipated, future of course uncertain	Not all measures could be implemented successfully, but focus on learning, thus overall successful	Participation could have been more intense, yet, there is no monitoring in place for measures other than CO <sub>2</sub> savings
Type of interaction/collaboration	(International) network meetings, round tables, some unofficial and loose meetings	Network meetings, participation workshops, action week	(international) network meetings, participation workshops
Unexpected consequences	Addition of one district, visitor flows, intense collaboration (with other departments, partners, committees, international partners), new discussions which lead to new topics and networks	Transformational and rethinking processes, intense collaboration	Intense solution oriented collaboration with partners and partner cities (some are now permanent dialogue partners), as well as knowledge exchange with other smart cities
Added value	improved city image, media and political attention, citizens are aware that engagement can be successful	Greater range and attention	learning and experimenting in a protected financial frame, no political strings attached, evaluation of how to best use private partner solutions and offers
Self-organization	New citizen initiative to green Domagkpark, diverse visitor (group) flows	Feedback from local residents, re-implementation of Zenettiplatz, expansion last mile logistics	concomitant committee that keeps meeting to seek more clarity
Enabling factors for self-organization	Physical structure of the Domagkpark which enables meetings and communication, broad debate, general notion of change, 'wind of change'	Contact point, initial nudging, establishing neighborhood networks and sponsorships	initial nudging, establishing networks and groups, bringing the right people together

### 6.1 CHARACTERISTICS OF THE ULLS

All three ULLs in Munich share a focus on sustainable urban (electric) mobility and even though Smarter Together has a broad focus on energy and climate protection, one of their five focus areas is e-mobility as well. This focus is in line with the literature on ULLs (e.g. Evans and Karvonen, 2011; Baccarne et al., 2014; Karvonen and van Heur, 2014; Schöpke et al., 2017; Steen and van Bueren, 2017a), as well as the working definition used in this thesis. Interestingly, all ULLs run from 2016 until 2020 and thus have all

been running for a good two years at this point and can be considered 'work in progress'. From the interviews it is also clear that the planning phase of the ULLs is over and they are currently either implementing measures and/or evaluating their measures and actions. Most actors of the different ULLs are also aware of the other ULLs in Munich, however a formal network and information exchange between the three ULLs has not been established. One interviewee explained that this was due to an initial feeling of separateness, however, looking back, all initiators feel that it could have been advantageous to establish an exchange as early as the phase of application for funding. Thus, connecting to similar projects early on can surely be helpful in achieving the goals of ULLs.

All ULLs in Munich are part of a wider network of cities in which similar ULLs are being implemented at the same time, be it internationally as in CIVITAS ECCENTRIC and Smarter Together, or nationally as in city2share. For CIVITAS ECCENTRIC the consequent EU funding played a great role in the founding process and it gave much freedom during the implementation process. On the other hand, this importance of funding also means that the continuation of the measures and projects is uncertain in the future. City2share is only partly funded by the BMU, which allowed for innovative experimentation, otherwise not possible. Despite of this, the partners took on some additional measures (e.g. public participation) on their own. Consequently, the dependence on funding is less than in CIVITAS ECCENTRIC, and continuation of some measures (UPS project area and Zenettiplatz) is already ensured. Smarter Together is funded by the EU, as is CIVITAS ECCENTRIC. According to a council worker this gave the city a lot of freedom to experiment, although some further funding was also required by the municipality. That was however granted shortly after the application to the EU tendering, and thus acquired without greater difficulties. It was pointed out however, that without EU funding, no ULL would have been possible. Derived from this can be the recommendations of ensuring independent funding early on for up-scaling and stabilizing measures that are promising in assisting an urban sustainable transition. This will safeguard a positive impact even after the initial ULL has been terminated.

In all ULLs the municipality was an important partner, as suggested by Steen and van Bueren (2017b). In CIVITAS ECCENTRIC and Smarter Together public parties were also the leading partner. This strong public role lead to a very hierarchical structure especially in CIVITAS ECCENTRIC and Smarter Together, in which project progress had to be reported back to the municipality, often leading to a great administrative effort. Difficulties in communication such as the usage of 'different languages' was mentioned by all interview partners. Nevertheless, likewise all interviewees appreciated the integration, network and collaboration aspect of the ULLs and valued the (international) partner meetings. It seems clear that one party could not have conducted the experimenting and testing of measures on their own, thus the partners relied on each other during the process. The importance of working together is a

requirement for ULLs, also recognized in the ULL literature (Juujärvi and Pessa, 2013; Evans et al., 2015; Feurstein et al., 2015).

Interestingly all three ULLs partnered up with the MVG and SWM as public partners, but chose different private partners and knowledge institutes. Also the citizen participation happened to a different degree in all three ULLs, yet all chose to include the residents in closest vicinity to the physical ULL areas. Although the private partner interviewees of city2share mentioned the importance of choosing the proper stakeholders in an ULL, the sample size here is too small to make a point about which partner was more valuable than another.

---

## 6.2 ACHIEVEMENT OF GOALS

As described in section 4.2 all ULLs had broadly similar goals, namely experimenting with innovative themes, learning how to benefit from them and improving the quality of life in the city as well as the image of the neighborhoods and the city. Similar focus points of ULLs have also been defined by the literature (e.g. Evans and Karvonen, 2014; Bulkeley et al., 2016; Voytenko et al., 2016). However, the ULLs used different strategies, measures and focus points to achieve these goals. Nevertheless, concerning the contentment with the outcomes so far, all interviewees were generally pleased. Although in each ULL it was impossible to implement all measures due to for example technical difficulties or time restrictions, learning could be generated, which was seen as the purpose of experimenting. This aspect is also stressed by authors such as Puerari et al. (2018), as well as Concilio and Molinari (2014). As a result, the ULL approach is seen as a proper tool for testing the expansion of sustainable urban mobility offers and the transition towards a more sustainable urban life. The interviewees proved to be realistic in their expectations and were aware that some experiments would not turn out as initially planned. This could be acknowledged in all ULLs in Munich, which seems to be rarely the case according to Evans and Karvonen (2014).

---

## 6.3 SELF-ORGANIZATION IN THE ULLS

---

### 6.3.1 UNEXPECTED CONSEQUENCES

CIVITAS ECCENTRIC and city2share actors noticed some unexpected consequences and developments in response to the ULLs. In the CIVITAS ECCENTRIC ULL an additional district was added in the early planning phase of the ULL, as it was seen as beneficial to the success of the project. Also the intense collaboration with other (municipal) departments, (international) partners and committees is seen as a pleasant add on. Such new networks and discussions moreover open the debate on new topics, which might not even be related to the focus areas of the ULL, such as the engagement of the Domagkpark

with a near-by refugee hostel. Likewise, the interviewees from city2share were surprised by the intense collaboration with the ULL partners and concluded that transformational and rethinking processes have started in all partner organizations as a response to the ULL. For the council worker of Smarter Together the intense solution oriented collaboration and knowledge exchange with network partners, partner cities and other smart cities were unexpected. Some of the partners now stand in permanent dialogue with the municipality, which was not anticipated. Overall, none of the unexpected consequences impacted the ULLs negatively, and were rather welcomed by the interviewees.

---

### 6.3.2 ADDED VALUE

Added value could also be generated by the ULLs. CIVITAS ECCENTRIC sees already an improved city image as a consequence of the ULL, as well as increased media and political attention and the realization of citizens, that social engagement is possible and can lead to successful changes. This is similar to city2share, which generated a greater range and attention. For Smarter Together the added value lies primarily in the freedom to learn and experiment in a protected financial frame with no political strings attached. That way it can be evaluated of how to best use the offers and solutions of private partner, and whether an ULL is a valuable tool or, as postulated by academics, only a way of private companies to 'crack' the city as a market. Thus, also critical observation and reflection is apparent here.

The next section will focus on the type, classification and origins of civic self-organization triggered by ULLs in Munich, which was the prime focus of this thesis.

---

### 6.3.3 CIVIC SELF-ORGANIZATION

---

#### TYPE OF SELF-ORGANIZATION

In terms of self-organization, it was not always easy for the interviewees to see these processes and predict their future developments. When talking to representatives of CIVITAS ECCENTRIC the municipal project leader was unaware of self-organization among citizens, however a representative of the district organizations clearly sees the formation of interest groups. The district representative explains this by a different way of working: while the partners from the municipality work during the week from their offices, the employees of the Domagkparkgenossenschaft work on-site within the neighborhood community and on occasion additionally on the weekends. They have a direct line to local residents and their wishes as well as concerns, thus they can observe developments much more readily. Furthermore, they are most of the time the ones that act as tour guides for the many visitors that are interested in the ULL. Lastly, residents also often come to them with new ideas, such as a neighbor with the idea of a bike tour from one international representative's building to another or from 'star to star' to represent the European Union. Such ideas and formation of interest groups sometimes come to nothing, become part of an already established organization, or actually lead to the formation of a new citizen initiative.

An example of the latter is a new group that is currently forming and advocating for more greening in their district. Other citizen initiatives such as the Domagkparkgenossenschaft and –verein have been formed already before the ULL was announced. The evaluation manager has pointed out that such initiatives have been reinforced during the process of the ULL, because they could address new topics with new resources, connect to other initiatives and groups and develop new ideas.

The same dichotomy in opinion and awareness can be observed in city2share. A municipal representative sees for example the new sponsorships for flower beds at the Zenettiplatz as a process which still needs lots of support from the municipal side, while the private partners are way more confident, that the citizens will keep this up on their own. They also stressed that a petition was started by a single citizen to reorganize the Zenettiplatz in the next year, which shows sufficient citizen engagement for a self-organized Zenettiplatz. Also neighborhood networks could be established and a group regularly meets on Sundays for breakfast on the Zenettiplatz. Other responses to the ULL in this case were positive and negative feedback that the project team received via letters, telephone calls or an online platform. Interestingly, it was only the citizens with positive feedback that acted on their interests. This was also apparent in the case of the last mile logistic project started by UPS, which involved containers as hubs and cargo bikes to deliver packages within the district. Here the individual shop owners became aware of the project and the ones receiving it as a desirable project requested to become part of it.

In the case of Smarter Together also a new group has formed, serving as a concomitant committee that seeks more clarity regarding the new smart street lighting. However, the interviewed researcher points out, that this group was nudged by her working group and still needs support in order to meet consistently. Consequently, it is uncertain, what will become of this group. Other civic self-organization was not apparent in Smarter Together, which after all could be due to the fewer amounts of interviewees in this case.

Overall all civic self-organization has supported the overall goals of the ULLs, or at least does not stand in their way. None of the citizens that perceived the ULLs or their measures in a negative way acted in a way that hindered their operation or achievement of targets. This fact supports the view that ULLs and civic self-organization are not antagonistic, and on the contrary synergistic.

#### CLASSIFICATION OF SELF-ORGANIZATION

---

All processes and origins of self-organization in response to the ULLs identified by the interviewees are compared with the defining characteristics of civic self-organization- as defined in this thesis- in table 9 below. From the table it becomes apparent, that contrary to many authors' definitions of self-organization, a single determining actor or actor group was present in about half of these cases (Wagenaar, 2007; Teisman et al., 2009; De Roo & Silva, 2010; van Meerkerk et al., 2013; Boonstra, 2015).

As the working definition in this thesis also stresses the absence of central coordination, these apparent processes of citizen self-organization are here seen as not truly self-organizing. In the cases of the greening initiative, the visitor flows at the Domagkpark, the reinforced civic initiatives, the feedback from the Zenettiplatz and the last mile logistic no single determining actor can be identified.

Table 9: Civic responses to the ULLs in Munich compared to the defining characteristics of self-organization

Response	ULL	Origin	Central coordination	Unplanned	Collective
New citizen initiative to green Domagkpark	CIVITAS ECCENTRIC	Neighbors meet and discuss	Absent	Yes	Yes
Diverse visitor (group) flows	CIVITAS ECCENTRIC	Great reach and interest	Absent	Yes	Yes
Reinforced civic initiatives	CIVITAS ECCENTRIC	Collaboration with partners in the ULL	Absent	Yes	Yes
Feedback from local residents	City2share	Announcement of project and call to action (feedback)	Absent	More or less	Yes
Re-implementation of Zenettiplatz	City2share	Collective wish for repetition, one neighbor started petition and convinced city council	Absent, until one person took initiative	Yes	Yes
Neighborhood groups, breakfast meetings, sponsorships	City2share	Actively encouraged by NGO and landscape architect	Initially yes, but aiming for self-sufficiency	More or less	Yes
Business owners ask to join last-mile logistic	City2share	Acceptance, visibility and success of measure	Absent	Yes	Yes
Concomitant committee	Smarter Together	Collective wish for more information, actively supported by researcher	Initially yes, but aiming for self-sufficiency	More or less	Yes

In order to characterize these responses as self-organization the next defining characteristic of self-organization, its unplanned nature, is significant. The feedback process at the Zenettiplatz was planned by the project team to provide feedback opportunities; on the other hand, the individuals that provided feedback did not necessarily plan to do so beforehand. Thus, it is debatable whether this response can be seen as unplanned, especially since it later led to the re-implementation of the Zenettiplatz, which certainly was not anticipated. Nevertheless, here the feedback of local residents cannot be seen as completely unplanned and thus this response can also not be seen as truly self-organizing. On the other hand, the processes of the greening initiative, visitor flows, reinforcing present civic initiatives and last mile logistic were all unplanned and unanticipated.

When considering the collective aspect of self-organization, it can be said, that all responses involved multiple individuals and are thus seen as a collective response. Consequently, the formation of a new citizen initiative to green the district, the reinforcement of citizen initiatives that have been formed prior to the ULL, the visitor flows to the Domagkpark and the additional business owners joining the last mile logistic project are seen as the purest examples of self-organization. All civic responses are visualized in the figure below. The circles with darker and larger font are indicating the responses classified as civic self-organization.

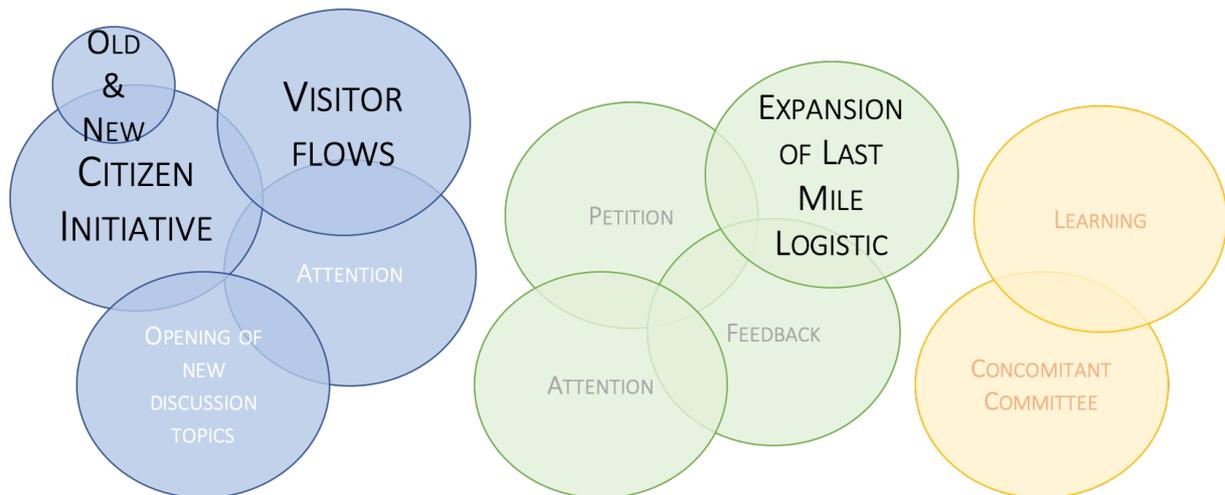


Figure 10: All civic responses of the ULLs in Munich, dark and large font indicates the responses considered civic self-organization. Colors respond to the ULLs as follows: Blue = CIVITAS ECCENTRIC, Green = city2share, Yellow = Smarter Together

### ORIGINS OF SELF-ORGANIZATION

The interviewees saw the origins of such self-organizing groups first and foremost in interaction and discussion. For the CIVITAS ECCENTRIC neighborhood association interviewee it seems clear, that the physical structure and design of the Domagkpark actively encourages neighbors to meet and to enter into a dialogue with each other. Only in communication they can share ideas and concerns, and discover possible solutions. In her view ‘three neighbors on a park bench’ are the origin of new civic initiatives. Another favoring factor however, is the general feeling of change and movement in the districts, the ‘wind of change’ brought about by the ULL. The neighbors can see that something is happening and can be confident, that they are able to change something themselves. It is important, that they believe that their ideas can become reality, explains the interviewee.

The interviewees from city2share see the origins in regular meetings of neighbors as well. In the case of city2share however, it was actively tried to create bottom-up processes by initiating neighborhood groups, networks and sponsorships. Both the NGO green city as well as the hired landscape architect were responsible and successful in nudging regular breakfast meetings, groups that alternate in taking care of flowerbeds and a book exchange shelf. One interviewee pointed out, that it is crucial to have an initiator or some sort of contact point in the beginning. Ideally this would be an individual neighbor, but it can also be a NGO, as it was in this case. The process of a self-organized repetition of the Zenettiplatz also was initiated, this time by an individual neighbor who started a petition to convince the district committee. The people who perceived the measure as positive actually took action in order to enable a repetition on their own terms. Likewise, the business owners in the district took action to become part of the last mile logistic measure because it was perceived very positively. However, in this case the actions of many individuals created a collective result, and thus induced a civic self-organization process.

Lastly, the researchers in Smarter Together also chose a ‘nudging’ approach to the formation of self-organized citizen groups. They carefully brought different stakeholders together to form a ‘Gestaltungskollektiv’ or design collective in hopes of inspiring discussion and engagement. This strategy of initiating interest groups has been successful, as one group still subsists, although the measure of public participation is already terminated. It has to be noted though, that this group still relies much on the interviewed researcher and is not (yet) independent.

In the end, many different origins and enabling factors for civic self-organization have been mentioned by the interviewees and no single enabling circumstance could be identified. Therefore, it seems plausible that many complex elements influence civic self-organization in Munich and other urban areas. The next section will summarize the findings of this research, conclude what has been learned from the ULLs in Munich and what can be recommended to future planners of ULLs.

## 7 CONCLUSIONS

---

### 7.1 ULL AS SUCCESSFUL TOOL FOR EXPERIMENTING

---

Regarding the three promised benefits of ULLs, namely sustainability transition, governance and complexity, it could be concluded that all are apparent in the ULLs in Munich. The focus of LL methodologies often lies on the challenges of urban sustainability (Voytenko et al., 2016) as can be seen in the three ULLs studied here. Furthermore, the interviewees confirmed, that they were able to understand and generate knowledge about urban mobility, which is in line with the statements of other authors, such as Schöpke et al., 2017 and Karvonen and van Heur, 2014. Also the visibility of ULLs was seen as advantageous by some interviewees, which according to Evans and Karvonen (2011) inspires transformation. This not only regards visibility within the city of Munich, but also visibility of Munich in a broader European context. As pointed out by Concilio and Molinari: ‘ongoing knowledge creation is the source of continuous innovation and continuous innovation is the source of sustained competitive advantage’ (2014, p. 750), which also plays a role here. It is important for the city to keep generating knowledge about the particular context of Munich on the one hand and to translate these findings into reality on the other hand, in order to address future challenges (Evans and Karvonen, 2014). Similarly, the significance of continuation and up-scaling was pointed out by the ULL partners. All interviewees recognize the potential of ULLs to induce long-term technological and economic transformation towards a low carbon and sustainable future (Voytenko et al., 2016; Schöpke et al., 2017; Puerari et al., 2018). However, as all ULLs studied here are still in the process of implementation, their actual value for the future remains to be seen.

According to the literature ULLs can be seen as a mode of collaborative governance approach for urban sustainability by establishing horizontal partnerships between the public and private sectors (Evans and Karvonen, 2011; 2014; Evans et al., 2015; Voytenko et al., 2016). This is also apparent in the ULLs in Munich, which effectively bring together multiple different actors. Similarly, for Karvonen and van Heur (2014) it is clear that in order to undertake collective action and exchange knowledge, the local actors need to meet in person. Such meetings proved very valuable for the partners in this study and new actor constellations and networks could be established, as was also found by Voytenko et al. (2016). The focus in Munich’s ULLs is on experimenting and testing solutions together, and this could be done successfully, despite initial differences, for example in the used language or speed of working. This coping with and overcoming differences might be due to the realization, that a single partner cannot conduct the projects on their own and that collaboration is necessary. Furthermore, some interviewees also saw change in the other partners, and seemed hopeful, that some transformational processes have been initiated by the collaboration in the ULL. While citizens in theory also have the potential to become

more empowered and involved in planning initiatives and decision making (Juujärvi and Pessa, 2013; Puerari et al., 2018), in practice this proved difficult in all three ULLs in Munich. Nevertheless, the ULLs as ‘constructed spaces of innovation’ (Karvonen and van Heur, 2014, p.11) allowed for criticism and reflection, both by the citizens and ULL partners.

Steen and van Bueren (2017a) pointed out that ‘the organization of supported and sustainable urban interventions is challenging, with multiple actors involved, fragmented decision-making powers, and multiple values at stake’ (p.21). There is awareness about the multiple complexities in Munich, nevertheless, the ULLs still each chose a narrow focus, either in terms of an area or a goal. Furthermore, some partners are not even aware of the existence of multiple ULLs in Munich, and the three ULLs do not collaborate. They are thus ‘locally isolated initiatives’ (Puerari et al., 2018, p.14) and would certainly benefit from connecting to each other. That way complex problems can be tackled by multiple actors and from multiple perspectives, creating opportunities for solutions that benefit multiple stakeholders. It was moreover certainly helpful to adopt a complexity perspective here and accept the world beyond the planners control (De Roo, 2016; Evans, 2016). The unplannable realms of an urban area certainly deserve more attention from the planning community and other key urban design actors.

In summary the ULLs in Munich met the promises made in the literature as well as the expectations of the partners in this study. They were able to conduct experiments and test alternative measures, gather feedback, learn and collaborate closely with other stakeholders. Most importantly, new networks could be created and discussions could be initiated. Nevertheless, some interviewees pointed out, that the temporary character of the ULLs might not make it the best type of tool for all urban issues as the often strict project frame makes it very difficult to be critical and question the possibilities of engagement as well as open the discussion to new problems and solutions. Nevertheless, it was found that ULLs are an appropriate modern tool for experimenting and testing more sustainable ways of living and moving around in the city of Munich. Hopefully many other cities and municipalities will be able to learn from Munich and adopt some of the successful tools and measures.

## 7.2 ULL AS TRIGGER FOR SELF-ORGANIZATION

---

All ULLs in this study have triggered some type of civic response. Some of these concern structures, processes and activities within the ULL, such as the concomitant committee for Smarter Together, positive and negative feedback on the Zenettiplatz and visitor flows to the Domagkpark. Others were concerned with topics outside the ULL, such as the new civic initiative that advocates for more greening of the Domagkpark or the opening of a discussion on refugees in the neighborhood. As discussed above, some responses to the ULLs do not fit the definition of self-organization brought forward in this thesis. Here, self-organization is defined as an unplanned, collective response that lacks central coordination.

This fits the formation of a new citizen initiative, reinforcing the existing ones and visitor flows in CIVITAS ECCENTRIC, as well as the addition of more business owners to the last mile logistic measure in city2share. Thus, the development of old and new processes of self-organization can be observed. Figure 11 below places these resulting civic self-organization in the conceptual model introduced in section 2.1.2. It becomes apparent that the visitor flows focus on interactions, while the expansion of the last mile logistic measure and the citizen initiatives focus on both physical structure and interactions.

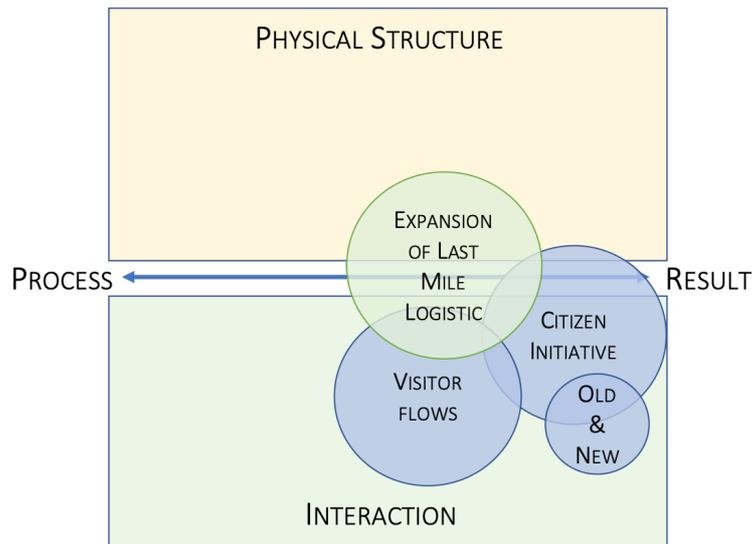


Figure 11: Results expressed in terms of the conceptual model, as a spectrum between process and result, as well as between physical structure and interaction

Smarter Together is the only ULL in Munich that did not trigger civic self-organization as defined in this thesis. It was also one of the ULLs that placed great emphasis on involving citizens and creating interest groups or networks. A sort of self-sufficient capacity building was aimed for. This might be a hint that civic self-organization can be circumvented if other bottom-up processes are actively nudged and fostered by the coordinators of the ULL. Yet, this observation needs more research in order to be conclusive, as Smarter Together was the ULL that was most reluctant to contribute to this thesis. Nevertheless, it can be advantageous to create the citizen self-organization in order to achieve the goals of the ULLs and contribute to a more sustainable urban future. In doing so the resulting processes cannot be defined as self-organizing anymore, however, Rauws et al. (2016) also argue that self-organization does not exclude an element of intent and is very relevant for planning theory and practice as it is a driving force of urban transformation (Rauws et al., 2016). Urban planners can be advised to consider this, when trying to avoid opposing civic self-organization to their planning goals.

Furthermore, it has to be kept in mind that all kind of the civic responses identified by the interviewees in this thesis were by all means positive and (more or less directly) supportive of the goals of the ULLs. Thus, civic responses can be very valuable to the ULL and the urban sustainability transition, and should be welcomed. In the case of Munich, ULLs and self-organization indeed work synergistically in reshaping

the urban area into a more sustainable environment and broadcasting positive lessons as well as measures beyond the city's boundaries.

Ultimately, it is still unclear how these civic responses and processes of self-organization came about. Some were more or less strongly nudged, for example by the involved researchers in Smarter Together, that mindfully brought different stakeholders together to discuss and generate new knowledge, new problems and new solutions. Another example is the landscape architect hired by city2share who was equipped with the task to develop neighborhood networks. The feedback from citizens was encouraged by providing very visible opportunities for reaction letters and encouraging responses. However, it is not certain how the few processes of true civic self-organization emerged. One interviewee explained the spontaneous development by three neighbors sitting on a bench together, as well as the sheer confidence and awareness about the possibilities of civic engagement. This is in line with the Awareness-Interest Cycle by Steen and van Bueren (2017b) shown in fig. 3. Moreover, a 'wind of change' might encourage actions and even more change. This explanation is currently only speculation and furthermore, does not offer insight on how the visitor flows of multiple different people to the Domagkpark or the ambitions of business owners to join the last mile logistic project formed. Another interviewee is convinced that a motivation, such as enjoyment or profitability, is a pre-requisite to drive people to self-organize. From the literature, very few pointers to the origins of civic self-organization can be derived. Horelli and Wallin (2013, p.157) even state: '(s)elf-organisation cannot be commanded but only nourished through networks and the infrastructure of everyday life'. Nevertheless, awareness, visibility, (physical) meeting points and interaction seem to play a key role.

After all, more research is needed about the structures and behaviors that enable and maintain self-organization of citizens, as well as about the impact of civic self-organization on the sustainable urban transition and urban development.

### 7.3 SUSTAINABILITY OF SELF-ORGANIZATION

---

When asking the interviewees, they had differing opinions about the future of citizen organization. Some were very optimistic about their developments, others were sure, that the formation of citizen groups would continue to need external support. Besides, their future also partly depends on the scaling up of the ULLs, more so for the civic responses within the ULLs. Following the future development of the ULL, they might get more or less support, lose their legitimacy and reason for forming in the first place or on the contrary strengthen their purpose. It would be very interesting to follow the course of some of these responses and civic self-organization.

From the literature some pointers for the sustainability of ULLs can be derived. Some important measures are the development of supporting networks, the acquisition of persons who wish to take on

responsibility beyond the project, the creation of financial support structures as well as legal regulations that enable continuation and integration into (further) existing structures (Schäpke et al., 2017). Others stress the importance of sharing the insights of the experimentation within the ULL with those that were not directly involved in the implementation process (Nevens et al., 2013). The specific contexts in which innovation was developed stand in the way of formalization, and thus simple upscaling often falls short (Schäpke et al., 2017). This aspect was also acknowledged by one interviewee, who pointed to the many complexities his team was facing, and which would only multiply in different contexts. Instead, as Schäpke et al. (2017) explain, the goal should be to expand the frame of innovation. Regulations, maintenance networks, infrastructure and user habits play a role in establishing new practices and technology (Geels, 2002). Likewise, innovation and creativity should continuously be supported (Partanen and Joutsiniemi, 2016). Consequently, aspects of governance and science become intermingled (Evans and Karvonen, 2014). From the conducted interviews it became apparent that all actors wish to continue with some of the activities of the ULL, be it the close collaboration, integration, monitoring or new ways of working. This is a crucial point in continuation of the developed practices (Schäpke et al., 2017). That way urban planners can try to enable and steer the development and processes of self-organization (Partanen and Joutsiniemi, 2016). 'The new approaches imply a shift from techno-rational urban development to identifying and supporting the self-organisation of activities at different levels and on various arenas' (Horelli and Wallin, 2013, p.156).

In a nutshell, it remains to be seen how sustainable the civic responses and self-organizing processes are. It is uncertain how they are formed, whether they will become fully self-sufficient and keep developing or deflate. Another question is whether they will impact city development and contribute to the sustainable urban transition. This work can only be a starting point in answering these questions and further research is needed that investigates civic self-organization in urban areas.

## 8 REFLECTION

---

The most challenging aspect of this thesis was to find interview partners. In hindsight, it might have been better to choose another city in vicinity to Groningen, which had already been the focus of some other studies. That way I could have possibly made use of already established connections and contacts from other researchers. Further, it might have been helpful to choose ULLs which implementation and evaluation phase were already completed. This might allow for a broader view on the processes of self-organization and their development path. Also it might have provided the opportunity to talk to the citizens within new initiatives. On the other hand, it was difficult to know beforehand, what type of self-organization is triggered by ULLs. This information could only be given by the interviewees. However, in the future it would be very interesting to build on the case studies of this thesis, for example by creating a survey for the visitors to the Domagkpark and find out more about their intentions, motivations and future plans with the acquired knowledge.

Of course the presented results can only reveal insights on the situation in Munich and it would be interesting to compare self-organizing processes in response to ULLs also in-between different cities. Due to the short of amount of time this was not possible.

Ultimately, this thesis sought to answer the questions whether ULLs in Munich trigger civic self-organization, what types of self-organization emerge and which enabling factors exist for self-organizing citizens. The first question can be answered with a yes, and also the second one has been answered, although it has to be noted, that there might be even more citizens' responses than pointed out by the interviewees. Regarding the last question, this study could not identify enabling structures or processes with certainty. Only hints could be derived, which represent an interesting starting point for future research.

## REFERENCES

- Alfsen-Norodrom, C. (2004). Urban Biosphere and Society: Partnerships of Cities – Introduction. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1023(1), 1-9.
- Allen, P. (2016). The Role of Planning in Self-Organizing Urban and Regional Systems. In de Roo, G., & Boelens, L. (2016). *Spatial Planning in a complex unpredictable world of change. Towards a proactive co-evolutionary planning*.
- Allen, P., & Sanglier, M. (1981). Urban evolution, self-organization, and decision making, *Environment and Planning A*, 13(2), pp. 167–183. doi:10.1068/a130167.
- Allmendinger, P. (2009). Critical reflections on spatial planning. *Environment and Planning A*, 41(11), 2544-2549.
- Atteslander, P. (2006). *Methoden der empirischen Sozialforschung*. 11. Neub. u. erw. Auflage. Berlin.
- Baccarne, B., Schuurman, D., Mechant, P., & De Marez, L. (2014). The role of urban living labs in a smart city. In XXV ISPIIM Innovation Conference.
- Batisse, M. (1990). Development and Implementation of the Biosphere Reserve Concept and Its Applicability to Coastal Regions. *Environmental Conservation*, 17(2), pp.111-116.
- Batty, M. (2005). *Cities and Complexity; Understanding Cities with Cellular Automata, Agent-Based Models, and Fractals*. The MIT Press, Cambridge (US).
- Bavarian Research Alliance GmbH. (2019). Smarter Together. Retrieved online from: <https://www.bayfor.org/de/projekte/aktuelle-projekte-mit-thematischem-filter/smarter-together.html##weitere-informationen>, accessed on April 18<sup>th</sup>, 2019, 6:18 PM.
- Bettervest GmbH. (2019). Retrieved online from: <https://www.bettervest.com/en/>, accessed on April 18<sup>th</sup>, 2019, 5:41 PM.
- Blasi, C., Capotorti, G., Marta, M., & Marchese, M. (2008). An integrated approach to better define the concept and functions of Urban Biosphere Reserves. *Plant Biosystems*, 142(2), pp.324 – 330.
- BMU. (2015). Richtlinien zum Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“ zur Förderung von Vorhaben im Bereich der Elektromobilität. Bekanntmachung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit im Bundesanzeiger.
- BMW AG. (2018a). City2share. Retrieved online from: <http://www.city2share.de/city2share.html>, accessed on April 24<sup>th</sup>, 2019, 11:38 AM
- BMW AG. (2018b). Content. Retrieved online from: <http://www.city2share.de/content.html>, accessed on April 24<sup>th</sup>, 2019, 11:51 AM
- BMW AG. (2018c). Partners. Retrieved online from: <http://www.city2share.de/partners.html>, accessed on April 24<sup>th</sup>, 2019, 11:59 AM
- Boelens, L., & de Roo, G. (2016). Planning of undefined becoming: First encounters of planners beyond the plan. *Planning Theory*, 15(1), 42-67.
- Bonnes, M., Carrus, G., Bonaiuto, M., Fornara, F., & Passafaro, P. (2004). Inhabitants' Environmental Perceptions in the City of Rome within the Framework for Urban Biosphere Reserves of the UNESCO Programme on Man and Biosphere. *Annals New York Academy of Sciences*, 1023, pp.175-186.
- Boonstra, B. (2015). Planning Strategies in an Age of Active Citizenship: A post-structuralist agenda for self-organization in spatial planning. In *Planning*.
- Boonstra, B., & Boelens, L. (2011). Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning. *Urban Research & Practice*, 4(2), 99-122.
- Bulkeley, H., Coenen, L., Frantzeskaki, N., Hartmann, C., Kronsell, A., Mai, L., ... & Palgan, YV. (2016). Urban living labs: governing urban sustainability transitions. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 22, 13-17.
- Byrne, D. (2002). *Complexity theory and the social sciences: An introduction*. Routledge.
- Byrne, D. (2003). Complexity Theory and Planning Theory: A Necessary Encounter, *Planning Theory*, 2: 171-178.



- City of Munich. (2014). Ten reasons for Munich. City of Munich, Department of Labor and Economic Development. München.
- City of Munich. (2015). Munich: Future Perspective. City of Munich, Department of Urban Planning and Building Regulation. Druckerei & Verlag Steinmeier GmbH und Co. KG.
- CIVITAS Initiative. (2013a). 2020 CIVITAS ECCENTRIC. Retrieved online from: <https://civitas.eu/eccentric>, accessed on March 8<sup>th</sup>, 2019, 10:21 AM
- CIVITAS Initiative. (2013b). Mobility Solutions. Retrieved online from: <https://civitas.eu/mobility-solutions/city/Munich>, accessed on March 8<sup>th</sup>, 2019, 10:57 AM
- CIVITAS Initiative. (2013c). Munich. Retrieved online from: <https://civitas.eu/eccentric/munich>, accessed on March 8<sup>th</sup>, 2019, 11:05 AM
- Concilio, G., & Molinari, F. (2014). Urban living labs: learning environments for collective behavioural change. In 9th International Forum on Knowledge Asset Dynamics 2014 (IFKAD) (pp. 746-763).
- Cosgrave, E., Arbuthnot, K., & Tryfonas, T. (2013). Living labs, innovation districts and information marketplaces: A systems approach for smart cities. *Procedia Computer Science*, 16, 668-677.
- Crofts, R. (2008). Environmental Stewardship: From Disfunction to Connectivity. IEEM Consultation Response Document, pp.6-14.
- De Roo, G. (2016). Self-organization and Spatial Planning – Foundations, challenges, constraints and consequences. In de Roo, G., & Boelens, L. (2016). *Spatial Planning in a complex unpredictable world of change. Towards a proactive co-evolutionary planning.*
- De Roo, G. (2017). Environmental planning in the Netherlands: too good to be true: from command-and-control planning to shared governance. Routledge.
- De Roo, G., & Boelens, L. (2016). *Spatial Planning in a complex unpredictable world of change. Towards a proactive co-evolutionary planning.*
- De Roo, G. & Silva, EA. (2010). *A Planner's Encounter with Complexity* (Ashgate: Farnham).
- Dodgson, M., & Gann, D. (2011). Technological innovation and complex systems in cities. *Journal of Urban Technology*, 18(3), 101-113.
- Eastman, JL. (2003). Urban Biosphere Reserves: Integrating Conservation, Community and Sustainability. *William & Mary Environmental Law and Policy Review*, 27(3), pp.707-753.
- Eigen, M. (1977). The Hypercycle: A Principle of Natural Self-Organization. Part A: Emergence of the Hypercycle, *Die Naturwissenschaften*, 64: 541-565.
- Eitner, J. (2019). Profile / Structure. Retrieved online from: <https://www.fraunhofer.de/en/about-fraunhofer/profile-structure.html>, accessed on April 18<sup>th</sup>, 2019, 5:44 PM.
- ENoLL. (2019). What are Living Labs. European Network of Living Labs. Retrieved online from: <https://enoll.org/about-us/>, accessed online on April 15<sup>th</sup>, 2019, 12:15 PM.
- Evans, J. (2016). Trials and tribulations: Problematizing the city through/as urban experimentation. *Geography Compass*, 10(10), 429-443.
- Evans, J., & Karvonen, A. (2011). Living laboratories for sustainability: exploring the politics and epistemology of urban transition. *Cities and low carbon transitions*, 126-141.
- Evans, J., & Karvonen, A. (2014). 'Give me a laboratory and I will lower your carbon footprint!'—Urban laboratories and the governance of low-carbon futures. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(2), 413-430.
- Evans, J., Jones, R., Karvonen, A., Millard, L., & Wendler, J. (2015). Living labs and co-production: university campuses as platforms for sustainability science. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 16, 1-6.
- Feurstein, K., Hesmer, A., Hribernik, KA., Thoben, KD., & Schumacher, J. (2008). Living Labs: a new development strategy. *European Living Labs-a new approach for human centric regional innovation*, 1-14.
- G5 Partners. (2018). Retrieved online from: <https://g5-partners.com/>, accessed on April 18<sup>th</sup>, 2019, 5:48 PM.



- Geels, FW. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research policy*, 31(8-9), 1257-1274.
- Gerlach, F. (2015). Flügel für den Gründergeist. *Süddeutsche Zeitung*. Retrieved online from: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/start-up-szene-muenchen-raum-fuer-ideen-1.2413952>, accessed on March 9<sup>th</sup>, 2019, 09:12 AM
- Gläser, J., & Laudel, G. (2006). *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. 2., durchgesehene Auflage. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hanslmaier, M. (2017). Perspective Munich – Urban Development Concept. Retrieved online from: [http://www.edcities.org/en/wp-content/uploads/sites/2/2017/05/IAEC\\_Diversity\\_Munich\\_2017-05-18\\_PerspectiveMunich.pdf](http://www.edcities.org/en/wp-content/uploads/sites/2/2017/05/IAEC_Diversity_Munich_2017-05-18_PerspectiveMunich.pdf), accessed on May 1<sup>st</sup>, 2019, 3:05 PM.
- Hasanov, M., & Beaumont, J. (2016). The value of collective intentionality for understanding urban self-organization. *Urban Research & Practice*, 9(3), 231-249.
- Heritage, J. (1985). Analyzing news interviews: aspects of the production of talk for an 'overhearing' audience. *Handbook of Discourse Analysis*, vol. III: Discourse and Dialogue.
- Hertogh, M., & Westerveld, E. (2010). Playing with Complexity. Management and organisation of large infrastructure projects.
- Heylighen, F. (2001). The science of self-organization and adaptivity. *The encyclopedia of life support systems*, 5(3), 253-280.
- Hillier, J. (2017). *Stretching beyond the horizon: a multiplanar theory of spatial planning and governance*. Routledge.
- Hölscher, K., Wittmayer, JM., & Loorbach, D. (2018). Transition versus transformation: What's the difference?. *Environmental innovation and societal transitions*, 27, 1-3.
- Horelli, L., & Wallin, S. (2013). Towards an architecture of opportunities. *New Approaches to Urban Planning—Insights from Participatory Communities*, 153-161.
- IEEM, Institute of Ecology and Environmental Management. (2008). Space for Nature: a review of England's wildlife sites and ecological network. Consultation Response Document, pp.1-97.
- Juujärvi, S., & Pessa, K. (2013). Actor roles in an urban living lab: What can we learn from Suurpelto, Finland?.
- Karvonen, A., & Van Heur, B. (2014). Urban laboratories: Experiments in reworking cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(2), 379-392.
- Keller, EF. (2009), *Organisms, Machines, and Thunderstorms: A History of Self-Organization, Part Two, Complexity, Emergence, and Stable Attractors*, *Historical Studies in the Natural Sciences*, 39(1): 1-31.
- Kollmann, T., Stöckmann, C., Hensellek, S., & Kensbock, J. (2017). *Deutscher Startup Monitor 2017: Mut und Macher*.
- Krugman, P. (1996). *The Self-Organizing Economy*. Blackwell, Cambridge (UK).
- Landeshauptstadt München. (2017). *Wohnen und Mobilität in München neu denken*. Kreisverwaltungsreferat, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. München.
- Landeshauptstadt München. (2018a). *Domagkpark. Das neue Stadtquartier im Norden Schwabings*. Referat für Stadtplanung und Bauordnung. München.
- Landeshauptstadt München. (2018b). *CIVITAS ECCENTRIC in München*. Immer. Flexibel. Mobil. Kreisverwaltungsreferat. München.
- Leminen, S. (2013). Coordination and participation in living lab networks. *Technology Innovation Management Review*, 3(11).
- Liedtke, C., Jolanta Welfens, M., Rohn, H., & Nordmann, J. (2012). LIVING LAB: user-driven innovation for sustainability. *International journal of sustainability in higher education*, 13(2), 106-118.
- Longhurst, R. (2003). Semi-structured interviews and focus groups. *Key methods in geography*, 117-132.



- Manson, SM. (2001). Simplifying complexity: a review of complexity theory. *Geoforum*, 32(3), 405-414.
- McCormick, K., Anderberg, S., Coenen, L., & Neij, L. (2013). Advancing sustainable urban transformation. *Journal of Cleaner Production*, 50, 1-11.
- Misiko, M. (2009). Collective Experimentation: Lessons from the Field, In *Journal of Agricultural Education and Extension*, 15(4), 401-416.
- Moroni, S. (2015). Complexity and the inherent limits of explanation and prediction: Urban codes for self-organising cities. *Plan. Theory* 2014, 14, 248–267.
- Moroni, S., & Cozzolino, S. (2019). Action and the city: Emergence, complexity, planning.
- Müller, C. (2019). Stau-Ranking, Hier stehen Autofahrer mehr als sechs Tage pro Jahr im Stau. Retrieved online from: <https://www.sueddeutsche.de/auto/stau-ranking-deutschland-1.4322792>, accessed on April 10<sup>th</sup>, 2019, 3:12 PM
- Nevens, F., Frantzeskaki, N., Gorissen, L., & Loorbach, DA. (2013). Urban Transition Labs: Co-creating transformative action for sustainable cities. *J. Clean. Prod.* 50, 111–122.
- Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.905/15). Bonn, Berlin.
- Partanen, J. & Joutsiniemi, A. (2016). Complex patterns of self-organized neighbourhoods. In de Roo, G., & Boelens, L. (2016). *Spatial Planning in a complex unpredictable world of change. Towards a proactive co-evolutionary planning*.
- Pechlaner H., Thees H., Eckert C., & Zacher D. (2018). Vom Entrepreneurship Ecosystems zur Entrepreneurial Destination – Perspektiven einer Standortentwicklung am Beispiel der Freizeitszene München. In: Bruhn M., Hadwich K. (eds) *Service Business Development*. Springer Gabler, Wiesbaden
- Portal München. (2015a). Bevölkerung. Retrieved online from: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Bevoelkerung.html>, accessed on March 8<sup>th</sup>, 2019, 5:55 PM
- Portal München. (2015b). Kennzahlen. Retrieved online from: <https://www.muenchen.de/rathaus/wirtschaft/wirtschaftsstandort/kennzahlen.html>, accessed on March 8<sup>th</sup>, 2019, 6:24 PM
- Portal München. (2017a). Wissenschaftliche Forschung. Retrieved online from: [https://www.muenchen.de/rathaus/wirtschaft/wissenschaft-forschung/wi\\_fo.html](https://www.muenchen.de/rathaus/wirtschaft/wissenschaft-forschung/wi_fo.html), accessed on March 9<sup>th</sup>, 2019, 09:43 AM
- Portal München. (2017b). *Mobilität in München 2017: Haushaltsbefragung*. Retrieved online from: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html>, accessed on March 9<sup>th</sup>, 2019, 10:07 AM
- Portal München. (2019). München in Zahlen. Retrieved online from: <https://www.muenchen.de/sehenswuerdigkeiten/muenchen-in-zahlen.html>, accessed May 1<sup>st</sup>, 2019, 12:45 PM
- Portugali, J. (2000). *Self-organization and the City*. Springer, Heidelberg (DE).
- Prigogine, I. (1978). Time, Structure and Fluctuations. *Science*, 201: 777-785.
- Prigogine, I. (1980). *From Being to Becoming*. Freeman, New York.
- Puerari, E., de Koning, J., Mulder, I., & Loorbach, D. (2017). Shaping Spaces of Interaction for Sustainable Transitions. In Ferreira, JA., Simões, JM. & Morgado S. (Eds.), *Proceedings 30th Annual AESOP 2017 Congress* (pp. 202-208). Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Puerari, E., de Koning, J., von Wirth, T., Karré, P., Mulder, I., & Loorbach, D. (2018). Co-Creation dynamics in urban living labs. *Sustainability*, 10(6), 1893.
- Rauws, W., de Roo, G., & Zhang, S. (2016). Self-organisation and spatial planning: An editorial introduction. *Town Plan. Rev.* 2016, 87, 241–251.

- Schäpke, N., Stelzer, F., Bergmann, M., Singer-Brodowski, M., Wanner, M., Caniglia, G., & Lang, D. J. (2017). Reallabore im Kontext transformativer Forschung: Ansatzpunkte zur Konzeption und Einbettung in den internationalen Forschungsstand. IETSR discussion papers in transdisciplinary sustainability research.
- Schwierz, P. (2016). City2Share, Stella-Sharing, Nissan, Massachusetts, Ritz-Carlton. Retrieved online from: <https://www.electrive.com/2016/08/11/city2share-stella-sharing-nissan-massachusetts-ritz-carlton/>, accessed on April 24<sup>th</sup>, 2019, 12:41 PM
- Securitas AB. (2019). Retrieved online from: <https://www.securitas.com/about-us/>, accessed on April 18<sup>th</sup>, 2019, 5:52 PM.
- Smarter-together.eu. Retrieved online from: <https://www.smarter-together.eu/cities/munich#/>, accessed on April 18<sup>th</sup>, 2019, 5:16 PM.
- Stanvliet, R., & Parnell, S. (2006). The contribution of the UNESCO biosphere reserve concept to urban resilience. *Management of Environmental Quality: An International Journal*, 17(4), pp.437-449
- Stanvliet, R., Jackson, J., Davis, G., De Swardt, C., Mokhoele, J., Thom, Q., & Lane, BD. (2004). The UNESCO Biosphere Concept as a Tool for Urban Sustainability. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1023, pp.80-104.
- Steen, K., & van Bueren, E. (2017a). The defining characteristics of urban living labs. *Technology Innovation Management Review*, 7(7).
- Steen, K., & van Bueren, E. (2017b). *Urban Living Labs: A Living Lab Way of Working*. AMS Research report 2016-2017. AMS Institute.
- Team red. (2015). *Final Report, Evaluation Car-sharing (EVA-CS)*, City of Munich. Berlin.
- Teisman, GR., van Buuren, MW. & Gerrits, LG. (2009). *Managing Complex Governance Systems* (London: Routledge).
- Thierstein, A. & Reiss-Schmidt, S. (2008). *Urban Development Management in Munich, Germany* 44th ISOCARP Congress 2008.
- UNESCO. (2015). *MAB Strategy 2015-2025 – Final Draft*. pp. 1-15.
- United Nations. (2018). 68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN. Retrieved online from: <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>, accessed on January 8<sup>th</sup>, 2019 2:27 PM.
- Van Meerkerk, I., Boonstra, B., & Edelenbos, J. (2013). Self-organization in urban regeneration: A two-case comparative research. *European Planning Studies*, 21(10), 1630-1652.
- Varela, F., Maturana, H., & Uribe, R. (1974). Autopoiesis: The organization of living systems, its characterization and a model, *Biosystems*, 5(4): 187-196.
- Victor, RABM., Neto, JDBC., Ab'Sáber, AN., Serrano, O., Domingos, M., Pires, BCC., Amazonas, M., & Victor, MAM. (2004). Application of the biosphere reserve concept to urban areas: the case of São Paulo City Green Belt Biosphere Reserve, Brazil—São Paulo Forest Institute: a case study for UNESCO. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1023, pp.237-281.
- von Wirth, T., Fuenfschilling, L., Frantzeskaki, N., & Coenen, L. (2019). Impacts of urban living labs on sustainability transitions: Mechanisms and strategies for systemic change through experimentation. *European Planning Studies*, 27(2), 229-257.
- Voytenko, Y., McCormick, K., Evans, J., & Schliwa, G. (2016). Urban living labs for sustainability and low carbon cities in Europe: Towards a research agenda. *Journal of Cleaner Production*, 123, 45-54.
- Wallin, S. (2013). Urban complexity challenging urban planning. *New Approaches to Urban Planning: Insights from Participatory Communities*, 23-44.
- Wagenaar, H. (2007). Governance, complexity, and democratic participation: How citizens and public officials harness the complexities of neighbourhood decline, *American Review of Public Administration*, 37(1), pp. 17–50.



- Weidlich, W. (1994). Synergetic modelling concepts for sociodynamics with application to collective political opinion formation, *Journal of Mathematics and Sociology*, 18(4), pp. 267–291. doi:10.1080/0022250X.1994.9990129.
- Westerlund, M., & Leminen, S. (2011). Managing the challenges of becoming an open innovation company: experiences from Living Labs. *Technology Innovation Management Review*, 1(1).
- Yin, RK. (2014). *Case Study Research: Design and Methods*. Sage Publications, 5<sup>th</sup> edition, Thousand Oaks, London.
- Young, OR., Berkhout, F., Gallopin, GC., Janssen, MA., Ostrom, E., & Van der Leeuw, S. (2006). The globalization of socio-ecological systems: an agenda for scientific research. *Global Environmental Change*, 16(3), 304-316.
- Zhang, S., De Roo, G., & Van Dijk, T. (2015). Urban land changes as the interaction between self-organization and institutions. *Planning Practice and Research*, 30(2), 160-178.
- Zuidema, C. (2016). Navigating the plural. In: Zuidema, C. (2016). *Decentralization in environmental governance; a post- contingency approach*, Abingdon: Routledge.

## APPENDIX

---

In the following the transcripts of the interviews with key stakeholders of ULLs are displayed. Furthermore, a short English summary constitutes a more comprehensive overview, following the initial thematic order of the interview guide. Interview transcriptions are grouped according to their respective ULL.

### TRANSCRIPTION INTERVIEW CIVITAS ECCENTRIC- PROJECT MANAGER

---

Personal interview on the 18th of March, 2019 at 2:30 PM, duration 60 minutes

Please note: The recording was not started from the very beginning of the interview. The interviewee (PM) previously stated his name and explained his position and responsibilities in the KVR and in the CIVITAS ECCENTRIC project. Time of recording: 52:54 minutes.

Interviewer = LP

Interviewee = PM

LP: Ja, genau, ich wollte eigentlich auch erst mal ganz grob fragen, wie es überhaupt dazu gekommen ist, dass München Teil von CIVITAS ECCENTRIC geworden ist und was war eigentlich zuerst da, die Idee die Stadtteile innovativ zu entwickeln oder war der Anreiz, dass die EU angeboten hat in so einem Kontext zu sponsern?

PM: Also, letztendlich war es schon die Bewerbung natürlich um diesen Fördertopf. Es gibt aber ganz viele Fördertöpfe und nicht jeder passt. Und bei dem hat die Stadt München eben die Chance gesehen, dass das eben ECCENTRIC, also am Stadtrand, so urbaner Raum und mit unseren Problemen, die wir haben, Thema wohnen, Thema Mobilität, das es sehr gut passen würde. Noch dazu, dass man eben mit dem Domagkpark, das war ja ursprünglich das erste Quartier. Die Parkstadt Schwabing kam erst kurz nach Projektstart dazu. Die Parkstadt Schwabing gibt es auch schon ein bisschen länger (im Vergleich) zu Domagkpark und der Domagkpark ist eben ein sich gerade entwickelndes Quartier und da anzusetzen mit den Fördergeldern, das war dann natürlich günstig.

LP: In welchem Jahr ist das zustande gekommen?

PM: Also wir sind jetzt in 2016, haben wir gestartet. Also das EU Projekt läuft von 2016 bis 2020 und ging los im September 2016, glaube ich. Ja, im September 2016.

LP: Und das KVR ist ja auch nicht die einzige Behörde auf städtischer Seite, die beteiligt ist, oder? Da war noch irgendein anderes Department beteiligt?

PM: Ja also federführend ist das KVR. Also hier sitzt letztendlich auch unser Projektteam, zu dem ich auch gehöre. Aber das ist ja das Spannende an dem Projekt, um Maßnahmen zu beschließen, also zum Beispiel bauliche Maßnahmen, braucht man das Baureferat. Wir brauchen das Planungsreferat und wir brauchen auch das Referat für Arbeit und Wirtschaft, wenn es um das Thema Jobware z.b. geht. Also ich weiß nicht, ob Sie davon schon mal gehört haben, da geht es um das Thema, das ist eine dieser Maßnahmen, wo eine App entwickelt wurde für Firmen, die kaufen Lizenzen und können Ihren Mitarbeitern eine App zur Verfügung stellen, damit die ein Sharing System eingehen. Also Car Sharing innerhalb der Firma, das heißt ich schaue, okay wer fährt heute um 16 Uhr aus dieser Firma oder Nachbarfirma nach Bogenhausen oder nach Sendling, Stadtteile München und um den Parkraumdruck eben zu reduzieren. Und genau, das ist eben eigentlich, das ist Thema betriebliches Mobilitätsmanagement ist eigentlich ein Thema im RAW, also das Referat für Arbeit und Wirtschaft. Und die stehen auch in Kontakt mit den Firmen. Und jetzt ist es halt so, dass wir so ein Sonderprojekt haben in der Parkstadt Schwabing mit 12.500 mit Mitarbeitern und großen bedeutsamen Firmen, MAM, Fujitsu, Siemens ist da dabei, Microsoft ist dabei, Amazon ist dabei, also viele bekannte große Firmen, die das Problem haben, dass die Mitarbeiter jetzt keinen Parkplatz finden, dass eben ein Parkraumdruck entsteht. Und wir wären da sozusagen ohne das Projekt wären wir jetzt nicht so involviert gewesen, aber weil das unser modellquartier ist, gibt's da den Schnittpunkt jetzt mit dem anderen Referat. Es gibt also von, weil sie gesagt haben ‚Behörden‘, jetzt weiß nicht,

ob Sie da die Stadtwerke auch dazu zählen, das ist ja eine eigene Tochtergesellschaft sozusagen.

LP: Ja, das ist so ein bisschen dazwischen.

PM: Mit der Stadt (ist das) ein bisschen anders, das sind so Referate, die miteinander verbunden sind. Das Kommunalreferat ist noch als viertes zu nennen, mit dem wir auch zu tun haben. Ansonsten eben die Stadtwerke München ist einer dieser sechs Partner. Ja, die da ist es noch mal bisschen anders, also in der Abstimmung einfach, mit den Stadtwerken als jetzt mit den Referaten untereinander.

LP: Wie ist denn da die Rolle des KVR? Ist es wirklich so eine Hierarchie, dass Sie da an erster Stelle stehen und so ein bisschen von oben herab etwas vorgeben?

PM: Ja, das ist eine interessante Frage, das ist tatsächlich auch, es ist an sich die Rolle. Das heißt also, wir koordinieren, und wir haben auch so einen München Meeting, wo wir uns mit den Partnern treffen, also wo jetzt beispielsweise die Stadtwerke, wo Green City dabei ist, ja auch Carsharing-Anbieter und, oder die Domagkpark AG und dann im Prinzip mit unseren Partnern besprechen, ja, was wir an Maßnahmen vorhaben und letztendlich auch ein Reporting einfordern. Als von unseren Partnern, wollen wir auch wissen in regelmäßigen Abständen, das ist uns wiederum von der EU vorgegebenen, das ist so ein Reporting, Controlling, wie weit seid ihr denn mit den Maßnahmen? Wie läuft's denn? Läuft es gut, läuft's schlecht? Wenn ja, woran liegt es, wie kann man eine Lösung herbeiführen und da haben wir den Hut auf, das einzufordern, wir können die Partner, das heißt nicht dazu zwingen, also sie bekommen ein Geld aus diesem Topf und haben natürlich den klaren Auftrag. Es gibt Verträge auch dafür.

LP: Die auch vom KVR ausgestellt werden?

PM: Wir, da müsste ich jetzt, also die EU macht nicht den Vertrag, da müsste ich nochmal nachschauen. Thema, ob wir den Vertrag machen.

LP: Oder ja, die Auftragserteilung.

PM: Auftragserteilung, ja. Es gab durchaus auch schon, ja ich nenne es mal Unstimmigkeiten, und es ist nicht immer alles reibungslos. In der Summe läuft es wirklich gut, also gut, wenn man Summe ansieht. Aber es sind natürlich auch Einzelinteressen da, also die Partner haben auch Ihre Interessen warum sie an unserem Projekt teilnehmen und wenn diese verfolgt werden, müssen die nicht immer mit den Interessen eins zu eins übereinstimmen, die jetzt z.B. das KVR oder andere Partner haben. Oder die EU. Genau, da geht's dann teilweise, also wirklich im lapidare Dinge, die aber dann (den) Projektablauf aufhalten können. Das ist glaube ich auch relativ normal, wenn man so viele verschiedene Partner dabei hat, ist es nichts Ungewöhnliches.

LP: Wie ist das denn mit ja mit so Ortsansässigen und Bürgerbeteiligung? Was wird da (gemacht)? Also kommen die auch mit an den Runden Tisch z.B. bei Treffen oder werden die eher beteiligt dann durch die Maßnahmen, die man dann beschlossen hat?

PM: Ja genau, also es ist, also wir fahren eine partizipative Strategie, aber nicht von Anfang an. Also es gibt andere Projekte, da müssen sie noch mal schauen, das ist entweder City 2 share oder smarter together, also eins der beiden, die fahren einen sehr viel partizipativeren Ansatz, also wirklich, wo sozusagen die Maße überhaupt, um die zu bestimmen, die Bürger schon ins Boot geholt werden. Das ist jetzt bei uns so nicht ganz der Fall. Also, wir hatten schon klare Vorgaben, das war eher auf der Projektebene sozusagen besprochen was wir machen, und nicht erst mal, wir machen einen runden Tisch, welche Maßnahmen können wir erstmal machen? Aber ich habe mich zum Beispiel letzte Woche mit der Nachbarschaftsvertreterin getroffen vom Domagkpark. Um einfach mal nachzuhören, was steht so an, was sind die Themen, was kriegt sie so mit? Also wir sind da im kontinuierlichen Austausch, nicht nur über so offizielle Arbeitskreisgremien, sondern die war jetzt genau hier gesessen, wo Sie jetzt auch sitzen, und haben uns mit ihr unterhalten. Auf der anderen Seite gibt es natürlich auch diese Gremien, wo sie dabei sind. Und es gibt die Domagkpark AG eben, MK ist das. Die ist, die wird auch finanziert, die hat 20% Stelle, jetzt 20 Stunden, also 50% Stelle, durch die EU Gelder und die macht eben auch eine Maßnahme, also die sind auch Partner. Und insofern genau ist das natürlich eine Moderne Politik mittlerweile, im 21. Jahrhundert, man muss man jetzt angekommen sein, die Leute auch mitzunehmen. Und es soll ja auch ein Modellquartier sein, im ganzen Prozess auch. Also es geht jetzt nicht mehr darum, das Modell ist erfolgreich, weil die und die Infrastruktur jetzt dasteht, sondern es geht um die Gesamtentwicklung. Und um Zufriedenheit zu schaffen, muss man die Leute natürlich irgendwie mitnehmen und bei dem Projekt ja, weil es ist eben auch ein, man muss bedenken, das ist ein vier jähriger Zeithorizont, was nicht ...

LP: Nicht besonders lang eigentlich!

PM: ...auf städtischer Behördenebene, wahnsinnig, also wo eigentlich oftmals gar nichts passiert. Und bei uns passiert wahnsinnig viel, also in Relation gesehen. Wenn man es natürlich jetzt so machen würde, dass man komplett partizipativ das Ganze gestaltet dann würde man viel weniger umsetzen. Und wir fahren aber einen sehr guten Mittelweg.

LP: Ja, sie hatten schon erwähnt, dass es bisher die ersten Zwischenergebnisse gibt. Ist denn schon absehbar, dass die Maßnahmen erfolgreich sein werden oder gibt es vielleicht auch welche, wo man jetzt sieht ok, das war utopisch?

PM: Ja, also utopisch war keine der Maßnahmen, aber nicht alle Maßnahmen werden so funktionieren, wie wir es uns gewünscht hätten, wahrscheinlich. Das kann auch noch anders werden, aber stand jetzt, gibt es die eine oder andere Maßnahme, die nicht auf dem Level ist, zeitlich gesehen, wie auch in der Umsetzung, wie wir uns das gewünscht hätten. Wo jetzt aber nicht unbedingt der Projektpartner was dafür kann. Also es ist teilweise halt immer schwierig, also ja. Beispiel zunehmen wäre jetzt das indoor routing. Das ist eine Maßnahme für Blinde, eine App, wahrscheinlich haben Sie davon schon einmal gehört?

LP: Ja, das hatte ich mir schon mal durchgelesen.

PM: Ja, das ist halt, das muss man trial and error. Also, das ist ja nicht so, ja da entwickle ich die App und alle Blinden können jetzt auf einmal die super nutzen und es ist voll zufriedenstellend in allen Funktionen. Sondern da schleichen sich halt Probleme also technischer Art ein. Das ist wie bei vielen Apps sozusagen. Ja, wo man, macht wahrscheinlich jeder App Entwickler macht diese Entdeckung und auch bei dieser App Entwicklung gibt's dann so Entwicklungen die wo man sagt, ok man muss da noch mal nachjustieren und da noch mal nachjustieren. Ja, dann sind so Sachen wie beispielsweise beim Luft Lotsen, wenn Ihnen das was sagt? Diese App, da sind wir angewiesen auf private Haushalte, die Luftmessgeräte bei sich zu Hause platzieren. Denn nur so kann letztendlich ein Abbild geschaffen werden von der tatsächlichen Umgebungsluft in Echtzeit und das ist natürlich, also das ist jetzt die Frage Utopie oder so. Man weiß ja vorher nicht, wie viele machen da mit. Es basiert auf Freiwilligkeit. Und das Spannende ist sozusagen, jetzt zu beobachten, wie viele finden sich dafür, das zumachen, wie tritt man an Leute heran, wie macht man es denen auch irgendwie schmackhaft. Und da ist jetzt sozusagen ein Prozess, wo man, stehen jetzt da oder die Partner die Leute halt noch auch akquirieren muss. Also es gibt schon einige aber ja flächendeckend sozusagen, die braucht es vielleicht auch ein bisschen mehr Zeit. Aber wir haben auch noch bisschen Zeit. Also wir haben ja auch 1 ½ Jahre fast. Da darf man sich vielleicht auch nicht zu viel erwarten und ich kann es aber auch nicht prophezeien, also wie es in einem Jahr sein wird. Ob die Abdeckung so ist, dass die Aussagekraft von diesem Luftlosen so gut ist, dass wir wirklich ein klares Bild haben. Das ist so bisschen, ja bei ein paar Projekten kann man viel besser planen, also die Mobilitätsstationen, wo wir Verträge haben mit den Car-sharing Anbietern, mit den Stadtwerken München. Ja, oder auch was wir im Haus selber machen: das Dialogmarketing beispielsweise, wo die Bürger im Domagkpark informiert werden. Ja letztendlich eine Kommunikationskampagne über die Mobilitätsangebote, wo eine Hotline eingerichtet wird, also wo die Bürger sich informieren können über die Mobilitätsangebote. Das sind Maßnahmen, die haben halt auch weniger Risiko. Sobald was technisches kommt, wo man auf viele andere Leute angewiesen ist, was man nicht selbst in der Hand hat, dann wird's bisschen komplizierter, bzw. unplanbarer. Und das erleben wir auch grad. Hat aber natürlich auch wieder, also der Luftlotse hat ja auch wieder was partizipatives, ist ja was total spannendes. Und die Menschen da mitzunehmen, die mitmachen, die finden das auch total spannend, dass sie da ein Teil davon sind. Ja das hat halt sozusagen Chance und Risiko so in einem.

LP: Ja, eigentlich ist auch genau das Thema. Also grade dieses, je komplexer das Ganze wird, desto mehr ja, mir fällt es immer schwer auf Deutsch darüber zu sprechen, aber desto mehr uncertainties hat man, also so Unsicherheiten. Und desto weniger kann man planen. Ja grade da interessiert mich das natürlich, wie kommt denn dann überhaupt irgendetwas zustande?

PM: Also zustande kommt es dadurch, dass die Partner Verträge haben und Geld bekommen. Also sie sind Auftragnehmer, gegen Bezahlung und müssen eine Leistung abliefern. Und das ist eigentlich, genau das Druckmittel, oder die Vorgabe letztendlich.

LP: Und wie werden denn die Partner gefunden? Ist das das KVR, das dann vorher herausucht: wir wollen auf jeden Fall zusammenarbeiten mit der MVG und mit den Universitäten, oder ist es auch andersrum, ja, das manche Projekte auf Sie zukommen, und sagen: hey, wir könnten etwas machen? Oder gibt es einfach eine Ausschreibung?

PM: Also generell gibt es Ausschreibungen. Also für die Vergabe. Bei meiner Maßnahme jetzt als Beispiel,

dessimination, wir platzieren jetzt grad viele Dinge, also wir gehen jetzt über die social media Kanäle. Das fängt jetzt gerade erst so richtig an, Instagram startet erst, Twitter leicht, Youtube Kanal ist aufgebaut, Facebook wird schon länger genutzt und wir vergeben da auch einen Subcontract, sozusagen, an social media Agenturen. Das wird ausgeschrieben, genau. Kann man sich drum bewerben und wir haben jetzt zwei Agenturen, mit denen arbeiten wir zusammen und funktioniert auch sehr gut. Und da ist auch Budgetplanung natürlich, müssen wir schauen, wieviel Budget ist dafür da. Wir haben auch so ein bisschen Spielraum, also in der Vielfalt wie wir da jetzt social media machen, das war so nicht definiert von der EU. Also die EU sagt, ihr müsst es möglichst publik machen. Möglichst viel publizieren, nach außen tragen, was ihr gutes macht, was da passiert, die Außenwirkung ist sehr wichtig, public relations. Ob wir jetzt aber mehr über Instagram gehen, oder überhaupt Instagram nutzen oder facebook, und wie viel Postings wir machen und wie viele Aktionen wir machen, das bleibt komplett uns überlassen und wir lassen uns da auch inspieren von unseren Partnern sozusagen, von unserer social media Agentur. Und das ist recht erfolgreich. Das ist nämlich so, dass wir in München beispielsweise angefangen haben damit und die anderen Partnerstädte finden das gut. Also die Clips die wir da produziert haben. Und die sind so produziert, dass man die auch auf Englisch, also wir lassen die jetzt übersetzen und das zumindest Teile dieses Clips auch in den anderen Partnerstädten genutzt werden können. Und da haben wir eigentlich schon diesen Synergieeffekt. Das war vorher jetzt so nicht vorhergesehen, also genauso. Aber wenn sich das jetzt anbietet, und man hat dadurch weniger Kosten und es ist was positives, wenn es einem die einsteckt, dann passiert das schon während dem Projekt zum Beispiel, Beispiel social media. Jetzt die Frage war aber nochmal mit den Partnern, Ausschreibungen genau. Das andere ist, ja wie werden die überhaupt zu unseren Partnern. Es ist eigentlich ja auch freudig, wenn wir sagen, wir machen die Mobilitätsstationen mit car-sharing, dann wollen wir den Menschen jetzt maximale Mobilitätsmöglichkeit geben, ohne auf eigene Mobilität und PKW, also man kann auf den eigenen PKW verzichten, aber muss nicht auf Flexibilität, muss ich nicht verzichten. Und damit ich das schaffe, muss ich eigentlich alle Mobilitätsanbieter irgendwie mit reinnehmen. Und das haben wir ja auch versucht, möglichst das ganze Angebot an den Mobilitätsstationen abzudecken, das es gibt. Und da kommen wir, also die Stadtwerke München, die haben ja dieses Bikesharing System und da ist es quasi ja diese emmy Roller, die gibt es, Green City sind diejenigen, die da dafür zuständig sind. Ja, also das sind die Münchener Partner. Ich müsste nochmal nachschauen, ob wir das trotzdem ausgeschrieben haben, aber es hat wahrscheinlich auch nur diesen einen Partner gegeben, der sich beworben hat. Also da müsste ich nochmal, also wenn Sie das wissen wollen, müsste ich nochmal nachschauen, wie wir das genau gemacht haben.

LP: Also, das ist nicht furchtbar wichtig, wie genau das passiert ist. Es hat mich nur interessiert, ob es klassisch die Ausschreibungen gab, oder ob die Partner auch auf Sie zukommen, manchmal ist das ja so, wenn jemand eine Idee hat.

PM: Ja klar, da müsste ich, weil ich am Anfang nicht dabei war, müsste ich nochmal nachfragen.

LP: Ja und wenn Sie sagen, dass die Social Media Kampagnen erfolgreich sind, heißt das erfolgreich im Sinne, dass man die Bürger damit erreicht?

PM: Ja wir tracken das auch, bzw. unsere Agentur. Und wir schauen natürlich auf die Klickzahlen, Klickdaten, wie oft das geteilt wird, also auf die sogenannten KPIs einfach im Social Media Kennzahlen, nachdem man den Erfolg von Kampagnen misst. Das ist, ja, einfach ein Kanal, an dem man nicht vorbei kann im Jahr 2019. Und ja gut, bei Facebook sind das jetzt 400 Follower. Klar, es könnten auch 4000 sein, aber letztendlich ist ja entscheidend, ob es geliked wird und wie oft es geshared wird und da sind wir eigentlich zufrieden, wie sich das Ganze entwickelt. Ja, da geht aber noch mehr, das wissen wir auch. Weiß nicht, ob Sie schonmal reingeschaut haben?

LP: Bei Facebook noch nicht, nee.

PM: Das ist relativ, schon professionell vom Clip. Also, das ist auch so gemacht, dass man bestimmte Module rausnehmen kann und verbinden kann mit ganz anderen Themen. Das Intro ist immer dasselbe.

LP: Ach interessant, ja, ich muss sagen, dass ich gar nicht auf die Idee gekommen bin, weil für mich passt das nicht immer so ganz zusammen. Solche Projekte und Social Media ist ja meist, ja, wie Sie sagen, von der städtischen Seite ist meist alles relativ langsam, grade was Administration und sowas angeht.

PM: Genau, es ist relativ leicht verständlich und es ist total einfach erklärt, einfach in diesen Filmen. Natürlich ist das Projekt viel komplexer, wenn man mal einsteigt, vor allem wenn man drin arbeitet. Aber wer sich diese Filmchen anschaut, ja diese Animationsfilme, dann versteht das eigentlich jeder worum es geht. Dafür sind die eigentlich gut. Weil sonst ist, allein wenn man schon CIVITAS ECCENTRIC den Namen liest, und fünf Partnerstädte und 50 Maßnahmen und so weiter und so fort, dann ist es abstrakt und es wirkt schon wieder so groß. Was wird



da eigentlich gemacht? Und die Filme sind eine Möglichkeit, das wirklich jedem klarzumachen. Und dass man auch da sitzt, und sagt: Ja das macht Sinn. So, was ist Microdepot Logistik? Ja das macht eigentlich Sinn, wenn ich mir das anschau. Und ja, dafür sind die Filme eigentlich ganz gut.

LP: Gut. Ja vielleicht kommen wir mal zum Block Selbstorganisation, quasi. Ja eigentlich hab ich als Frage aufgeschrieben: Gab es vielleicht einen zusätzlichen und unerwarteten Mehrwert?

PM: Für uns oder das Projekt?

LP: Ja, beides.

PM: Einen Mehrwert, ja, also was ich bei uns. Mehrwert..

LP: Also ich habe als Unterfragen noch, also als Beispiele, neue Kooperationen oder neue Partnerschaften, mehr Leute, die erreicht worden sind, oder aufmerksam gemacht worden sind, oder weitreichendere Konsequenzen. Und was ich jetzt so bisher aus dem Gespräch herausgehört habe, ist eigentlich, dass es gar nicht so viel auf lokaler Ebene war, sondern eher das Internationale. Also, dass es mehr an Verbindungen gab zwischen den Städten und auch den observer Städten, die Sie erwähnt hatten.

PM: Ja, also sowohl als auch. Also wir arbeiten natürlich bei dem Projekt intensiv zusammen mit verschiedenen Referaten und unseren Partnern. Das ist das eine, also die operative Arbeit, tägliche Arbeit quasi, über vier Jahre hinweg. Das ganze Thema, also hier wo ich arbeite, in diesem Gebäude im Prinzip, das sind ja jetzt letztendlich drei Menschen, die, wie ich auch, deshalb angestellt wurden. Und das sind Gelder, die sind normalerweise, was so Stellenbewilligung, so neue Stellen zu schaffen in der Stadt, durch den Stadtrat. Und das muss begründet sein, und das kann abgeschmettert werden, man weiß es nicht. Und das waren im Prinzip auf einen Schlag drei neue Stellen, in so einem spezifischen Gebiet ist sonst relativ schwierig mit dem Stadtrat zu vergeben. Und das war jetzt der große Vorteil eben, weil das nicht Steuergelder sind, oder von der Stadt München Gelder sind, sondern EU Mittel. Die wurden bewilligt, so und jetzt konnte man hier das Team installieren. Und so ein Effekt ist natürlich schon, dass dieses, also was wir machen, es ist schon, also wenn ich jetzt mich anschau mit anderen Kollegen, die hier Verkehrssicherheit und solche Dinge machen, es ist schon sehr speziell. Wir haben diese Meetings mit den Partnern, wir fliegen nach Madrid, wir fliegen nach Stockholm, wir sind auf Konferenzen. Also ich muss das Thema auch publizieren, sowohl in Fachmagazinen, Newsletter, schauen an die Süddeutsche Zeitung heranzutreten, wenn es da neue Entwicklungen gibt, an Magazine, auf Symposien, auf Konferenzen, international. Also der Herr Helf war jetzt letzte Woche auf einer international Konferenz, wo das vorgestellt wird. Das kann zum Thema Städtebau sein, Mobilitätsentwicklung, zum Thema Elektromobilität. Überall wo das reinpasst, schauen wir, dass wir da vertreten sind. Das heißt, die Stadt München hat natürlich da so ne, wird da als Vorreiter wahrgenommen. Und das ist ja schön für eine Stadt, wenn man da, hinsichtlich Nachhaltigkeit, Stadtentwicklung, Mobilität, das sind ja Megathemen, die andere Städte auch betreffen. Deshalb gibt's ja auch das Projekt letztendlich, wenn man da als, nicht nur das Negative, also wir sind die Stadt mit dem zweitmeisten Stau in München und es gibt ständig Verkehrskollaps und so weiter, das gezeigt wird nach außen, wir tun was und wir nehmen da eine Vorreiterrolle ein mit den Living Labs. Das ist das eine, was natürlich jetzt schwer greifbar oder messbar ist. Wir tun auch was fürs Stadtimage. Das eine ist natürlich die Maßnahme an sich, was wir machen. Wir wollen ja, wir wollen ja wirklich das upscaling haben in der Stadt, wir haben ja wirklich Probleme, deshalb machen wir es ja auch, aber auch natürlich nach außen zu zeigen, den Bürgern die Stadt ist da, das ist auch politisch gewollt, die Stadt ist auch nicht untätig. Wir gehen da voran mit neuen Konzepten, mit modernen Konzepten. So auch international, wie national wahrgenommen zu werden. Das andere ist, was sich relativ schnell nach Projektstart ergeben hat, ist das die Parkstadt Schwabing noch dazu kam. Also wir hatten eigentlich nur einen halb so großen Projekt oder Lab Raum und dann haben wir die Parkstadt Schwabing noch dazu genommen, weil es eigentlich nicht unabhängig zu sehen ist. Die grenzen direkt aneinander, auch relativ neu und ist Entwicklungspotenzial noch da. Und wir haben in der Parkstadt Schwabing eben sehr viele Firmen, und haben dieses Thema des Pendelverkehrs eben, was im Domagkpark jetzt nicht so ist. Und das spielt da mit rein, also der Domagkpark wird auch genutzt von der Parkstadt Schwabing und umgekehrt. Außen rum ist das eigentlich eine gute Abgrenzung, wenn man sich das auf der Karte ansieht. Autobahn, Frankfurter Ring, also so passt es viel besser. Das hat man dann halt im Nachgang erkannt und das schöne ist, man hat jetzt wirklich 8000 Einwohner, 12.500 Pendler und das ist schon eine Größenordnung, wenn man guckt, also was passiert jetzt demnächst auch in München. Freiham, die Entwicklung, Münchener Nordosten, Prinz-eugen-straße, Bayernkaserne, also wir haben verschiedene neue Projekte für Stadtentwicklung. Und das man dann die Erkenntnisse von unserem Modellquartier hernimmt zu übertragen auf die neuen Entwicklungen, die jetzt in den nächsten fünf oder zehn Jahren folgen werden. Plus auf die bestehende Stadtstruktur, bestehende Viertel, Münchener Norden jetzt erstmal vorgesehen ist. Soviel zur Frage, was sich da jetzt so auch noch ergeben

hat. Und was sich ergeben wird. Sie hatten aber auch noch einen Aspekt oder glaube ich in ihrer Frage?

LP: Ich finde, das beantwortet das schon ganz gut. Also ich finde es sehr interessant, also es ist eigentlich anders als ich es erwartet hätte. Aber das macht ja nichts.

PM: Was haben Sie denn erwartet?

LP: Ja, also ich dachte vielleicht hat sich eine neue Initiative gegründet zum Beispiel, oder..

PM: Achso, ja also wir haben Initiativen. Also wir haben natürlich jetzt Runde Tische und sowas, aber das ist temporär, also das verschwindet wieder. Ob da was bleibt in 1 ½ Jahren, das kann ich jetzt noch nicht sagen, das wird sich zeigen. Aber es ist, wir hätten jetzt mit der Domagpark AG zum Beispiel nichts zu tun gehabt. Mit anderen Referaten bei Stadtentwicklung schon, aber jetzt so eng mit der Domagpark AG zum Beispiel eher weniger. Was danach sein wird, weiß ich nicht. Neue Initiativen, also klar mit den vier Partnerstädten, man besucht sich gegenseitig. Wir hatten eine Finnische Delegation hier, die machen auch Führungen in den Städten. Also es werden z.B. auch im Domagpark Führungen durchgeführt. Da waren jetzt Wissenschaftler aus Finnland, also nicht nur aus Turku, unserer Partnerstadt, sondern aus Finnland. Es waren von der Universität Trier Studenten da, die sich das angeguckt haben. Also wir haben glaube ich, also ich kann es Ihnen jetzt nicht genau sagen, aber wir haben über 20, 25 Exkursionen, Führungen quasi gehabt, in diesem Modellquartier. Wenn man jetzt einfach so einen Stadtteil neu entwickelt, dann gibt es vielleicht auch Interessenten, aber die kommen gar nicht so drauf. Sie sind ja auch jetzt über, weil es ein EU Projekt ist, draufgekommen?

LP: Also, ich habe nach dem Stichwort Urban Living Lab gesucht. Und in Verbindung mit München.

PM: Und wenn es jetzt ein normales, einfach nur Stadtentwicklungsprojekt gewesen wäre, dann hätten Sie es wahrscheinlich nicht gefunden. Weil es nicht gefördert gewesen wäre.

LP: Dadurch gab es natürlich eine Internetpräsenz, ja.

PM: Internetpräsenz und Aufmerksamkeit. Genau, die Sichtbarkeit ist natürlich schon gut. Ja, insofern haben wir verschiedene Delegationen natürlich auch. Politiker, Wissenschaftler, Studenten, und so weiter, die wir durchführen und denen wir das zeigen. Das gibt es durchaus, ja. Ja ansonsten, neue Netzwerke, das ist eigentlich schon, innerhalb der EU natürlich, die Partner, es sind 120 Menschen involviert bei diesem ECCENTRIC Projekt. Was danach bleibt, man weiß es nicht, also ich kann es nicht sagen, ich weiß es jetzt nicht. Aber Stand jetzt, wir haben schon genug zu tun es intern zu koordinieren mit den ganzen Partnern und auf EU Ebene. Klar, es gibt Arbeitskreise. Schon interessant, wir als Vertreter oder als zuständige Projektmanager viel eingeladen werden auch, in andere Arbeitskreise, wo die Wissen von uns haben möchten. Und im Prinzip da auch input von uns bekommen, wir auch selbst dort Vertreter sind und uns schlau machen, wo wir das Thema platzieren können, wo es Sinn macht. Und das natürlich immer spannend ist, weil es was neues ist. Und viel Interesse daran.

LP: Geht es denn mehr um die einzelnen Maßnahmen oder um das ganze CIVITAS Projekt?

PM: Ja das ist eher CIVITAS. Was ist das? Das ist eher so ein bisschen Einführung, dann geht es schon tatsächlich um, was wird gemacht? Also das Thema Evaluation durch die TU München ist schon immer sehr wichtig. Also dass man auch sieht: ein Schild Mobilitätsstation kann jeder aufstellen, aber was passiert dann eigentlich damit? Oder das Thema Verkehrssicherheit: also Mission zero und Null Verkehrsquote, das soll jetzt angegangen werden und dann über ganz München ausgerollt werden. Was macht ihr denn da jetzt eigentlich genau, dass ihr die Verkehrssicherheit verbessert? Und wie nehmt ihr die Bürger auch mit? Und das kann man eben auf einem kleinen Rahmen eben sehr gut steuern, darüber berichten und auch evaluieren. Das ist der große Vorteil, und auf großer Ebene, die ganze Stadt, verliert man eben den Blick und kann auch gar nicht mehr evaluieren. Also das ist sehr schwierig. Also ich hab natürlich eine Verkehrsstatistik, aber dann wenn ich nicht mehr diesen abgeschirmten Raum habe, dann kann ich Einflussfaktoren viel schlechter kontrollieren. Also deswegen, ist der Name Living Lab, der ist nicht nur symbolisch, sondern der ist auch so: also es ist ein Living Lab. Genau, also sehr wichtig für die Evaluation und an der Evaluation sind, also das wird jetzt ab diesem Jahr oder ab nächsten Jahr, das wird jetzt nochmal hohe Wellen schlagen, national und international, wenn die Endevaluation da ist. Das wird nochmal breit gestreut werden. Voneinander lernen, ist ja so auch der Sinn davon, und wir geben das sehr gerne weiter natürlich.

LP: Ja, wie viel Zeit haben Sie denn überhaupt noch, es ist schon zwanzig nach? Mir wurde eine ¾ Stunde zugesagt.

PM: Ja wie viele Fragen haben Sie denn noch?

LP: Also ich bin schon sehr zufrieden, mit dem was ich habe. Nur noch ein paar kleine Fragen.

PM: Kleine Fragen, ja dann fragen Sie die noch. Vielleicht geht's schneller.

LP: Also, Sie haben erwähnt, dass das Ganze in München auch weitergeplant, weiterverfolgt werden soll, wird das dann wieder in Rahmen von so einer Projektstelle sein oder, also können Sie da überhaupt schon irgendwas zu sagen?

PM: Also der Plan ist eigentlich, dass wir diese vier Jahre Projektzeit hernehmen, um Maßnahmen umzusetzen, und zu sehen was funktioniert. Plus, von den anderen Maßnahmen der anderen Städte, das sind ja fast 40, was kann man hier auch noch übertragen? Am besten ist natürlich diese 11 Maßnahmen, die wir hier für München spezifisch durchgeführt haben. Also wir haben ja bewusst auch Maßnahmen gewählt, die wir auch durchführen können und die für unsere Stadt auch wichtig sind. Und dann, ob es jetzt nochmal EU Gelder braucht, um die in anderen Stadtteilen durchzuführen, das hängt auch stark davon ab, von welchen Stadtteilen man spricht. Also das, wenn das jetzt neue Stadtteile sind, dann kann ich mir vorstellen, dass es durchaus noch ein Anschlussprojekt gibt, ein EU Anschlussprojekt. Wenn es jetzt einfach darum geht in den Nachbarstadtteilen, die es seit 100 Jahren gibt, da eine neue Mobilität einzuführen... Fakt ist, also diese Gelder enden jetzt 2020 und dann ist das Projekt abgeschlossen. Wie dann genau die Finanzierung sein wird, das kann ich jetzt nicht sagen. Schwierig.

LP: Und die Maßnahmen, die getroffen wurden, sind die ganz speziell für neue Stadtteile, die sich grade noch entwickeln? Oder sehen Sie da auch Potenzial, manche vielleicht auf ganz München auszuweiten?

PM: Das Potenzial sehen wir auf jeden Fall. Das ist auch im Prinzip von diesem ganzen ECCENTRIC, CIVITAS Projekt schon auch der Hintergrund. Nicht nur auf neue Stadtteile, neue entwickelnde Stadtteile zu gehen, weil die Probleme die adressiert werden, die hat man in den großen Städten. Und man muss jetzt agieren für eine nachhaltige Mobilitäts- und Stadtentwicklung. Also das Beispiel Elektromobilität kann überall implementiert werden, ob das jetzt Roller sind oder Elektroautos. Das Thema sharing das hat nichts mit einem Neubau zu tun. Es ist durchaus einfacher sowas zu implementieren, wenn man ein Stadtviertel neu plant. Also aufgrund der Vorgaben und Car sharing Parkplätze, da gibt's keine Beschwerden, dass alte Parkplätze wegfallen, aufgrund von car sharing und Elektroladesäulen. Also man hat natürlich weniger Probleme. Aber wir haben ja hier die Aufgabe dass wir hier, ja letztendlich neue Maßnahmen dem Stadtrat, also letztendlich der Politik vorschlagen, die aus unserer Sicht geeignet ist, um akute Probleme in der jetzigen Stadt zu beheben und entgegenzuwirken. Und wenn ich mir die Maßnahmen ansehe in München, also Elektromobilität, ob das eine App ist für Blinde, das ist Stadtteil total ungebunden. Das ist das Car sharing Thema, auch Mikrodepotlogistik, das ist schon länger im Munde von vielen Stadtplanern. Das kann in bestehende Stadtstrukturen mit wenig extra Aufwand installiert werden. Und das ist auch das Ziel letztendlich, also die Maßnahmen die erfolgreich sind. Und wir probieren jetzt aus, wir evaluieren die und dann wird das nicht von heute auf morgen überall in der Stadt passieren, das wissen wir auch. Aber schrittweise eben.

LP: Schrittweise Veränderung, ja.

PM: Es ist alles natürlich, und das ist auch so ein Thema mit dem wir hier auch zu kämpfen haben, und auch unsere Partner in Madrid oder Stockholm, wir also diese Maßnahmen jetzt durchzusetzen in diesem Living Lab, da haben wir auch schon mit Vorgaben zu tun, zu kämpfen. Also Regularien, politischen Entscheidungen, Bezirksausschüssen, also Vertretungen, die da mitsprechen. Die Firmen, die da einen Einfluss haben, also wenn es jetzt um den Pendlerverkehr geht. Natürlich auch die gewählten Politiker, von dem Quartier, die Abstimmung mit den Referaten untereinander, mit den Partnern. Also wo wir selbst, also obwohl es ein Living Lab ist, das ist nicht immer einfach. Es gibt tatsächlich auch einfach intern Schwierigkeiten und Hürden, die Dinge so umzusetzen, wie sie eigentlich im Zielvorgabenplan drinstehen. Das eine ist das technische was ich gesagt habe, aber das andere ist, also jetzt dass eine App einfache technische Probleme macht, das andere ist jetzt tatsächlich die Abstimmung: mit einer Stimme zu sprechen, mit den Partnern. Und wenn es jetzt sozusagen, in einem Living Lab so Probleme, dann kann man sich vorstellen, das ist bei der Übertragung dann, also up-scaling, noch häufiger und natürlich noch größere Probleme gibt. Und beim Übertragen auf andere Städte mit ganz anderen Verwaltungsstrukturen, ein anders Land, dann ist es wahrscheinlich noch komplizierter. Also es kommt drauf an, eine App ist vielleicht anders als car sharing. Das ist natürlich ganz anders, das zu handhaben. Aber das sind natürlich Herausforderungen, die auf uns warten, und das wissen wir auch. Das sehen wir jetzt schon, im Living Lab.

LP: Ja, aber umso schöner, dass die Stadt München das überhaupt annimmt.

PM: Ja, also die Politik ist natürlich auch gezwungen zu handeln. Ist schon lange gezwungen und die Forderung ist da von den Bürgern, auch wenn Sie hier nicht leben, aber Sie kriegen es wahrscheinlich mit, also so Verkehrskollaps.

LP: Ich bin sogar schonmal befragt worden auf der Straße, zu Mobilität in München.

PM: Was ist Ihnen gefragt worden?

LP: Mir wurden Fotos gezeigt, und ich musste die dann bewerten, wie stressig ich das empfinde. Und da ging es viel um, ja so eine sehr volle Kreuzung, oder ein Fahrrad, was auf dem Weg parkt, oder auch eine Straßenbahn, wo viele Leute rein und rauslaufen, solche Dinge. Und dann sollte ich das bewerten.

PM: Ja, das ist, täglicher Wahnsinn in München. Jeden Morgen und jeden Abend.

LP: Ich bin auch heute hergelaufen, aus Maxvorstadt und ich habe drei ‚Fastunfälle‘ gesehen, also wo ich dachte, oh das war knapp.

PM: Mit Fahrradfahrern?

LP: Einmal mit Fahrradfahrern, aber vor allem mit Autos. Die Autos, die zum Abbiegen auf die Kreuzung fahren, dann da stehen, wenn die Ampel aber schon längst wieder rot ist. Und dann ist ein Autofahrer erst wieder zurückgefahren, also hat gesehen, dass es rot war und hat dann aber doch beschlossen, dass er fährt. Und ist dann mit Vollgas links auf der Kreuzung abgebogen über die rote Ampel.

PM: Also die Aggressivität, das ist immer für München Besucher nehmen das immer sehr stark war, dass die Aggressivität hoch ist, im Straßenverkehr hier. Also gefühlt.

LP: Ja, das ist richtig. Es wird immer viel gehupt.

PM: Es wird wahnsinnig viel gehupt. Also auch wenn man neu ist, oder ein anderes Kennzeichen hat, und man weiß nicht, muss ich jetzt rechts abbiegen oder links. Man hat ungefähr eine halbe Sekunde Zeit und dann wird man angehupt.

LP: Also das ist auch der Grund warum ich gelaufen bin, weil, also mein Freund zum Beispiel macht car sharing oder mit dem Emmy, da fahren wir auch viel zusammen, aber ich traue mich glaube ich nicht alleine, mit einem emmy herzufahren. Fremde Stadt, ich fühle mich nicht sicher mit so einem kleinen Roller durch die Gegend zu fahren.

PM: Ja und es ist ja auch, es gibt z.B. ein paar Indikatoren, wie stark das Thema die Menschen bewegt. Und es gibt z.B. die Münchener Tageszeitung, so ein Boulevardblatt, aber viel gelesen. Und die haben seit glaube ich einem Jahr, wenn man die App aufmacht, haben die einen Ticker zum Verkehr. Also zu S-bahnstörungen, U-bahnstörungen, das gab es früher nicht, aber es passiert so häufig was. Und den Menschen ist das wichtig, die wollen informiert sein. Jetzt gibt es sogar auf ihrer Tageszeitungsapp so einen Ticker, weil ständig was los ist. Die PKW Zulassungen nehmen stetig zu. Wir haben ja an Nettozuwachs 20.000 Menschen pro Jahr und das ist schon zehn Jahre in Folge, und damit steigt auch die PKW Anzahl. Aber die Stadt wird nicht größer, im Gegenteil, die Parkplätze nehmen ab. Also man nennt das Stellplatzreduktion, das Parken im Prinzip im öffentlichen Raum gratis ist, das wird zurückgedrängt nach und nach. Und dafür mehr car sharing z.B. anzubieten. Und das heißt, wir haben, was wir eigentlich hier erleben, also wir versuchen ja hier den nachhaltigen Verkehr zu fördern, das Thema Radfahren zu fördern. Und das kann man über verschiedenste Strategien natürlich fördern, aber man muss auch die Infrastruktur zur Verfügung stellen, also Thema Radwege. Und das bedeutet, um den Radweg größer zu machen, oder auf die Straße zu bringen, muss man irgendjemanden was wegnehmen. Parkplätze oder man macht die Fahrspur kleiner, oder es waren vorher vier Spuren und jetzt sind es nur noch zwei Spuren, weil rechts und links ein Radweg geht. Das heißt wir haben eigentlich ständig so eine Art Verteilungskampf in der Stadt, weil wir eben das Problem haben, wir haben nicht so ein Living Lab, wo wir neu entwickeln können, wo wir sagen, wir machen erst den Plan und dann bauen wir, sondern wir haben schon, also München ist die dichteste bevölkerte und bebaute Großstadt in Deutschland. Es gibt quasi keine Möglichkeiten mehr, einen Radweg irgendwie neu zu verlegen, sondern, die Infrastrukturen, die Stadt ist so wie sie ist, und deshalb ist es ein Verteilungskampf irgendwo. Und das ist natürlich jetzt auch wichtig bei den Modellquartieren, das wir hier zeigen können, dass wenn das Angebot da ist, dann nehmen die Leute das auch an. Weil sonst immer argumentiert wird: Ja, moment, ihr wollt den Autofahrern was wegnehmen, und das Angebot würde dann gar nicht angenommen. Z.B. das ist ja schon ein bisschen das Problem, wenn man durch München geht, dann gibt es viele für Elektroautos, viele Ladestationen und Parkplätze, und in 90% der Fälle sind die leer die Parkplätze, also da steht kein Auto. Und es ist natürlich so diese Henne oder Ei Problematik, muss ich erst warten, bis es genug Elektroautos gibt und dann mache ich die Infrastruktur, oder mache ich erst die Infrastruktur, weil dann erst die Leute sich Elektroautos kaufen. Das ist so die Frage.

LP: Ja das stimmt. Aber da gibt's, ich hatte da einen Evaluierungsbericht gefunden über car sharing in München und da wurde ganz klar gesagt, ja, macht das. Also da gab es ja diese Szenarien, wie viele Autos ersetzt ein car sharing Auto, und das ging ja so von 1,3 bis zu 6 glaube ich. Also das fand ich unglaublich.

PM: Das durchschnittliche Auto in der Stadt steht 23 von 24 Stunden still, über das Jahr gerechnet. Und genau, das kann zum Beispiel bei einer stark wachsenden Stadt wie München, die eigentlich nicht weiter ausdehnt, sondern die Leute immer mehr ins Zentrum auch ziehen, ist keine Lösung mehr. Das sind jetzt eben verschiedenste Maßnahmen, die wir hier erproben und dann wird das natürlich alles noch in der Politik diskutiert und was dann wirklich umgesetzt wird. Das schöne ist jetzt bei diesem Modell, das ist vielleicht noch ein recht wichtiger Punkt für Ihre Arbeit, was uns so Freude macht, oder was das Schöne ist für alle fünf Partner Städte, aber wir merken das jetzt auch hier, dass wir Dinge beschließen können, weg vom Stadtrat. Also ohne erst Beschlussvorlage Diskussion im Stadtrat, dann gibt es eine Vertagung des Prozesses und man muss ewig warten und dann wird es abgelehnt. Und abgelehnt zum Teil aus Gründen, die gar nicht inhaltlich sind, sondern so aus Prinzip. Und wir können jetzt, das ist unser Geld, der Stadtrat hat das genehmigt, und wir können jetzt damit machen, im Rahmen, was wir vorgegeben haben, was wir für richtig halten. Und das ist das Schöne, da wirklich zu experimentieren in einer Stadt, recht frei. Also diese Freiheit hat man sonst überhaupt nicht in der Stadtplanung und Mobilitätsplanung. Das ist eine absolute Sonderposition, sowohl das Thema dissemination, wo wir was publizieren, aber auch die Umsetzung selber. Ja, wie wir das mit den Partnern machen, wir sprechen uns mit den Partnern ab. Das geht zu keinem Stadtrat mehr, wenn da was nicht funktioniert oder wir sagen, wir machen das jetzt ein bisschen anders, dann machen wir das so. Da ist unser Kontakt dann eher die Projektleitung, also Brüssel dann letztendlich. Wo wir das reporten müssen und darüber, weil der Rahmen ist sehr groß und dadurch auch einfacher, als wenn man erstmal wieder einen Beschluss im Stadtrat und so weiter braucht. Und das ist das Schöne eigentlich, an so einem Living Lab über EU Finanzierungsmittel. Haben Sie noch eine Frage?

LP: Ich glaube nicht.

PM: Okay super.

---

## SUMMARY INTERVIEW CIVITAS ECCENTRIC PROJECT MANAGER

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

The interviewee works for the Kreisverwaltungsreferat (KVR) Munich which is the security and regulatory authority of Munich. The KVR is clearly in the lead in the ULL as there is an established hierarchy. In meetings the KVR is the coordinator and also the party that demands the reporting and controlling from the project partners (as that is demanded by the EU). The interviewee explained his own role in the ULL as follows: he is the project manager (PM) from the municipality of Munich and responsible for the exchange with partners, and contact person for the project managers on the EU project level. He is further responsible for two specific measures: mobility stations and public relations. Especially the latter one is important for the EU, as there are so-called 'observer cities', which seek to learn about successful measures and to then implement those themselves. The ultimate goal of the EU CIVITAS project is to upscale the most promising measures in other cities.

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

The CIVITAS Eccentric project runs from 2016 till 2020. At Munich's outskirts two districts, Domagkpark and later Parkstadt Schwabing, were developing which fit the approach and funding of the EU very well. The interviewee explained that the ULL approach was chosen, because the EU funding was suitable for that area. Yet, the districts were already developing. Another perceived benefit was, that the EU funding provided more freedom in the district planning and development. A major advantage in this project, is the independence, freedom and increased speed of the process due to the EU funding. The decision-making process is much faster, because no aldermen board decision is necessary. Consultation only has to take place with the project partners and of course project

management in Brussels. While the KVR as a public authority is in charge, for regulatory action also other directorates are needed (e.g. Baureferat, Planungsreferat, RAW, Kommunalreferat). Here, especially the involvement of the directorate for work and economy (RAW) was beneficial, as they were in contact with the companies located in Parkstadt Schwabing (district). In general, partners are found with tendering, the usual way of public authorities to execute measures.

There is a participative strategy, yet the PM pointed out that there was no public involvement from the very beginning. Measures were decided upon beforehand, however, there is a constant exchange and citizens are asked for their opinion. This is not always done in an official manner but also unofficially. Further there are citizen committees which can also be partners. As the interviewee stated: In the end it is about the overall development (not just the infrastructure) and contentment is important. The project duration is only four years which is seen as a barrier to a fully participative and communicative approach. The more partners are involved the less plannable the project becomes. In the way it is now a compromise was achieved. Overall, the collaboration is going well, although there are some differences of opinion every now and then, and individual interests sometimes come to the front which are not in line with the ones of the KVR.

Perceived difficulties were different interests of partners, which were not always 100% in line with the KVR or the EU, but also integration and reconcilments within the KVR. Although only a very small scale is concerned, there are nonetheless many actors (committees, political change, reconcilments) involved as well as many rules and regulations to be regarded. Further complexity is due to technical problems and feasibility of measures. The PM is aware that upscaling will yield even more difficulties, as will upscaling in a different country. This is seen as a challenge.

#### INTENTIONALITY

---

The PM explains that Munich is a dense and growing city, but only in terms of population and not geographic size. Each year 20.000 new inhabitants are added. Mobility then becomes an important topic because of a growing number of cars, decreased parking possibilities, increased traffic and subsequently traffic jams. This can be seen by an interesting fact: one of Munich's daily newspaper has established a 'traffic disruption news ticker'. Car sharing is seen as a solution, but that is not necessarily very visible by the citizens and sometimes seen as competition to regular cars. There is also a 'battle of the modalities', as e.g. for each new bikeway the car lane has to be narrowed and parking lots have to be taken away.

As Munich is densely built and populated, there is not much space for innovation and learning by doing, and the PM explains, mistakes cannot be afforded. The 'model districts' (ULLs) are a way to show: when the offer (of car sharing/mobility) is there, then people are going to use it. On such a small scale experimenting and evaluation is possible. The end evaluation is much anticipated by the KVR, and it is expected to gather a lot of attention as well. Results and insights shall be transferred to the whole city.

Upscaling thus is a clear goal, to show that Munich leads the way nationally and internationally with modern and innovative concepts. Thus another reason for participating in the CIVITAS ECCENTRIC project is for Munich to become a pioneer in sustainability, urban development and mobility. However, that leading role and the improved image are difficult to measure.

The EU supports the 'showing off', as they focus on projecting positive aspects outwards. The individual projects can however choose their own way of doing so. CIVITAS ECCENTRIC Munich for example is using social media, as is proudly explained by the PM. The KVR project team has developed some short videos, which are made in such a way, that it is possible to also show them in the other cities that are part of CIVITAS.

For the interviewee it is also interesting to see what can be learned from the other cities, that are part of CIVITAS ECCENTRIC. And, at the same time, the interviewee proposes measures to the aldermen to solve some of Munich's mobility problems (drawing from successful measures in the ULL), hoping for incremental change.

#### SELF-ORGANIZATION

---

There are some preliminary results and no measure seems to be set too high, yet not everything will work as planned due to technical feasibility. Another difficulty was finding people to participate in some aspects of measures, as was the case in the measure 'Luftlotse', which is based on voluntary participation of households to install air quality sensors. Some projects are simply easier to plan than others, and again it was noted by the interviewee, that the more people are involved, the more complex the process becomes. Nevertheless, the measures were chosen, because they are important especially in Munich's context. Also the project outputs are ensured by contract with the partners, as it was agreed upon in the beginning, what each partner has to deliver. Thus, the project output is certain, while the project outcome is not necessarily (in terms of e.g. city image, up-scaling, learning etc.).

There is a very intense collaboration with partners and other municipal authorities which has not been anticipated. Also within the municipality of Munich's authorities there is much interests, and the PM is e.g. invited every now and then by other working groups to speak about the ULL's measures and activities. Learning from each other is seen as important, explains the PM. Nevertheless, future developments are uncertain, and it must be questioned whether the collaboration will stay that intense. Furthermore, three new positions were created, made possible because of EU funding. The PM hopes that the ULL can contribute to an improved image of the city of Munich, however it is acknowledged that this is difficult to measure. It is also hoped, that the ULLs within the CIVITAS network have an impact on the observer cities, which is likewise difficult to measure.

An unexpected consequence of the ULL was the addition of the district Parkstadt Schwabing. This was done because it was difficult to isolate the Domagkpark geographically as the project location and because there were many companies located in Parkstadt Schwabingen. Future financing is uncertain, but maybe the development of new districts can generate further EU funding. There is some fascination generated by the ULL (because it is a EU project and because of its internet presence), and not only representatives of the international CIVITAS ECCENTRIC projects come to visit, but also politicians, scientists and student groups.

TRANSCRIPTION INTERVIEW CIVITAS ECCENTRIC- DOMAGKPARKGENOSSENSCHAFT  
REPRESEANTATIVE

---

Interview on the 3rd of May, 2019 at 9 AM, duration 50 minutes

The beginning of the interview was not recorded. I previously stated my research interests and thanked the interviewee for finding time to talk to me. The interviewee agreed to recording our meeting. This is where the recording starts. After I stopped recording the interviewee continued to explain about windows of opportunity due to political change which must be exploited in order to achieve change. The CIVITAS ECCENTRIC project is somewhat part of that window of opportunity because it brings political attention to the district. Further she explained, how the people from the municipality might not notice the self-organizing processes, because they only work in their office during the week, and do not have the possibility to attend neighborhood events in the weekend or show around interested groups from all over that are interested in the district. Time of recording: 37:30 minutes.

Interviewee= MK

Interviewer = LP

MK: Ja, weil manches dann spontan nicht so kommt und dann denke ich mir immer: ach, das hättest du doch unbedingt sagen wollen, ja. Aber Sie sehen es sind wenige Worte.

LP: Achja, alles gut und ich wollte mir auch ein paar Notizen machen. Genau..

MK: Haben Sie dieses wunderbare Faltblatt über den Domagkpark schon?

LP: Noch nicht.

MK: Das schenke ich Ihnen.

LP: Dankeschön!

MK: Und dann haben wir noch ein Faltblatt. Ich bin überhaupt kein Fan von Faltblättern, aber grade die Kollegen aus der Verwaltung, die legen immer noch sehr viel Wert auf Papier. Und hier haben wir noch ein kleines Faltblatt über die Maßnahmen dieses EU Projektes CIVITAS ECCENTRIC. Darüber haben Sie sicher auch gelesen? Das schenke ich Ihnen auch, weil wenn die Kollegen das schon gedruckt haben, dann verteile ich die wenigstens.

LP: Ja, Dankeschön. Die stecke ich gerne ein.

MK: Bitte sehr.

LP: Genau, also Sie haben schon gesehen, meine ersten Fragen drehen sich eigentlich um Sie selber, was Sie machen und was die Quartiersgenossenschaft macht.

MK: Also, ich fange mal an, mein Name ist Maria Knorre, ich bin angestellt bei der Quartiersgenossenschaft. Das ist der Eine Teil meiner Persönlichkeit und der zweite Teil meiner Persönlichkeit ist, dass ich hier im Viertel auch wohne und in vielen ehrenamtlichen Dingen im Viertel tätig bin. Als wir hier dieses Viertel entwickelt haben mit dem Konsortium der Bauherren, gab es immer schon eine Beteiligung der zukünftigen Bewohner. Und aus diesen Initiativgruppen heraus sind zwei Organisationen für die Wohnphase entstanden. Das eine ist ein Nachbarschaftsverein, Domagkpark e.V., der ist mehr so soziokulturell aktiv und die andere Organisation ist die Domagkpark Genossenschaft. Das ist eine Sozial-Genossenschaft, die hat ihr Ziel darin, auch wirtschaftlich tätig zu sein, für die Bewohner hier im Viertel. Und hat angefangen mit Einkaufsgemeinschaften als alle hier neu eingezogen sind, und alle eine Küche gebraucht haben und einen guten Schreiner oder solche Dinge. Dann in der Vermietung von Co-working Arbeitsplätzen. Und vor vier Jahren als diese Initiative des CIVITAS ECCENTRIC Projekts nach München kam, wurde dann die Domagkpark Genossenschaft einer von den Münchener Partnern in dieser

Forschungsinitiative und wir betreuen, also wir, das ist meine Arbeit, zwei von diesen Maßnahmen. Das eine ist die Quartierswebsite und das andere ist Unterstützung im Mobilitätsverhalten der Bewohner.

LP: Und diese beiden Genossenschaften, waren die geplant von der Stadt? Oder sind die einfach entstanden?

MK: Also die beiden Quartiersorganisationen, das eine ist ein Verein und das andere ist eine Genossenschaft. Die waren nicht geplant, aber die waren sehr gewünscht, weil für die Belebung und Vernetzung in solchen Neubauquartieren, eigentlich relativ wenige institutionelle Dinge vorgesehen sind. Also es gibt Einrichtungen, wie Schulen, Kindergärten, wir haben hier ein Haus für Kinder, Jugend und Familie, wir haben einen Nachbarschaftstreff, also der vom Sozialreferat gefördert wird. Aber das sind alles sehr, ja es sind Einrichtungen, sagen wir mal, wo Leute Ihrem Beruf nachgehen, von 9-5 oder noch weniger und die sehr, also nur partikular Interesse wahrnehmen. Aber so Gesamtdraufsicht aufs Viertel, das ist quasi von der Verwaltung nicht vorgesehen, weil es so etwas in München nicht, als hier der Domagkpark geplant wurde noch nicht gab.

LP: Okay, und Sie sind jetzt Teil aber der Domagkparkgenossenschaft?

MK: Ich arbeite bei der Domagkparkgenossenschaft.

LP: Okay, sie arbeiten bei der Domagkparkgenossenschaft. Aber das heißt die Domagkparkgenossenschaft hat sich dann auch so weiterentwickelt, dass Sie es sich leisten kann jemanden anzustellen?

MK: Genau.

LP: Genau, und was ist dann Ihre Rolle bei den Maßnahmen?

MK: Also im EU-Deutsch, nennt sich das Maßnahmen Leiter, also measure leader. Und in dieser Forschungsinitiative sind es insgesamt in 5 Städten in Europa ich glaube 53 Einzelmaßnahmen oder Projekte und wir als Domagkparkgenossenschaft haben eben zwei Projekte, die wir betreuen. Das eine ist, wir haben eine Quartierswebsite, [www.Domagkpark.de](http://www.Domagkpark.de), diese Website wurde von den Bauinvestoren gegründet, einfach um das Viertel auch bekannt zu machen, um Wohnungen zu vermieten und meine Aufgabe war und ist immer weiter, diese Website umzugestalten, dass es eine Informationsplattform wird für die Menschen, die hier wohnen. Und die zweite Maßnahme ist, wir haben hier in München einen sehr, sehr hohen Verkehrsdruck, vor allem auch Pendlerverkehr und unser Viertel ist so angelegt, planerisch, dass wir eine Reduzierung des PKW-Eigentums möglich machen möchten. Das heißt, wir haben hier Mobilitätsstationen, wir haben Partnerschaften mit dem öffentlichen Nahverkehr, mit Car-sharern, wir versuchen kleine Gewerbe hier anzusiedeln, dass die Nahversorgung fußläufig ist. In dem Bereich arbeite ich.

LP: Sind das diese, wie nennt man das? Paketstationen? Conciergestationen?

MK: Ja, Conciergestationen genau. Wir hatten hier für 1 ½ Jahre eine große Conciergestation, die habe ich auch mitbetreut, die hat sich aber dann wirtschaftlich nicht getragen. Jetzt haben wir einen neuen Mieter drin, ich denke Sie haben es gesehen, die Fenster sind noch ganz, also das ist neben meinem Büro, der aber auch wieder Dienstleistungen hier fürs Viertel anbieten wird, also solche Dinge zu unterstützen. Oder auch andere Gewerbetreibende hier im Viertel, weil wir haben auf der Nordseite auch noch zwei Paketdienstleister, wir haben, ja Praxen, Büroräume, Ateliers, Gästeappartements, also damit eben, also grade die kleineren Anbieter auch eine Lebenschance haben.

LP: Okay. Und das heißt, also zu meiner letzten Frage, Sie sind Teil der Domagkparkgenossenschaft und auch noch einer anderen Initiative?

MK: Also ich persönlich? Ja, ich bin auch noch im Domagkparkverein. Da muss ich ein bisschen was dazu sagen, weil wenn man nicht aus Bayern kommt und auch diese Rechtslage nicht so gut kennt. Also als wir 2004 überlegt haben, welche Bürgerschaftsorganisationen für das Viertel gut wären, hat sich die Möglichkeit ergeben einen Quartiersverein zu gründen. Damals war aber in Bayern die Rechtslage so, die hat sich inzwischen geändert, dass Vereine nicht wirtschaftlich tätig sein konnten, oder nur ganz gering. Und dann gab es die Möglichkeit eben dieser Sozialgenossenschaft. Und dann haben wir eben unter den damals schon engagierten zukünftigen Bewohnern, weil es hat ja noch keiner von uns hier gewohnt, lange diskutiert, welche der beiden Rechtsformen wir nehmen sollten. Verein oder Genossenschaft? Und wir konnten keine Einigung erzielen.

LP: Und dann wurde beides gemacht?

MK: Und dann wurde beides gegründet, was in der Abwicklung natürlich ein großer Aufwand ist, weil man braucht zweimal einen Vorstand, man braucht zweimal einen Aufsichtsrat, man muss zweimal einen Jahresabschluss

machen, man braucht zwei Konten, man braucht zweimal eine Haftpflichtversicherung. Also es ist richtig geldintensiv, das beides getrennt laufen zu lassen. Und Ironie des Schicksals, zwei Jahre später hat sich hier in Bayern die Rechtslage geändert und jetzt können Vereine auch wirtschaften. Und darum kann es gut sein, dass wir in vier oder fünf Jahren uns vielleicht zusammenschließen, weil die damals durch die Regularien vorgeschriebenen unterschiedlichen Aufgabenfelder mussten wir zwei Organisationen machen. Jetzt kann eine Organisation beides machen.

LP: Wie viele Anwohner sind denn hier überhaupt im Domagkpark?

MK: Wir haben, wenn es ganz fertig ist, also wir haben nur noch hier ein Haus was noch gebaut wird und vorne am Bauhausplatz, werde es ungefähr 4000 sein. Aktuell sind es vielleicht so 3700.

LP: Aber das sind ja doch schon einige, ein kleines Dorf eigentlich.

MK: Es ist ein kleines Dorf, es hat auch, der Domagkpark hat ja auch eine Insellage, also wir haben überall drum herum Straßen und wir haben auch keine eigentliche örtliche Mitte. Also das, was ein Dorf ausmacht, wir haben keine Kirche, also unser Quartiersplatz an der Trambahnhaltestelle wird ja erst noch gebaut, ist auch sehr an einer Randlage des Viertels und kommt eigentlich dann, wenn die Leute hier schon 4-6 Jahre wohnen. Wir haben eigentlich viel Nahversorgung außerhalb des Viertels, im Nachbarviertel Parkstadt-Schwabing. Das führt zu einer Verkehrsberuhigung, aber es ist eben doch ein Viertel, was sehr stark vom Wohnen geprägt ist und was schon das Potenzial hat, eine Schlafstadt zu sein. Und darum gibt es diese Bürgerschaftsorganisation.

LP: Und da kam es Ihnen wahrscheinlich geraten, dass die Stadt da auf Sie zugekommen ist mit dem CIVITAS ECCENTRIC?

MK: Genau, also die Landeshauptstadt München wollte sich bewerben. Und hat eben ein Testgebiet gesucht, weil im Rahmen dieses Projektes ist es eben so, dass man ein Living Lab vorweisen muss, in dem man einen Teil der Maßnahmen wenigstens umsetzt. Und der Domagkpark hat sich zum einen von der geografischen Lage angeboten, weil es sollte ein Stadtviertel sein, was eccentric, nicht ganz im Zentrum, aber auch nicht richtig Umland. Und es hat sich eben auch angeboten, weil es hier diese Bürgerschaftsorganisation gab.

LP: Und wahrscheinlich auch, weil es sich noch ein bisschen entwickelt grade oder?

MK: Und weil es sich noch entwickelt und weil eben aus der Planungs- und Bauphase hier im Viertel es auch schon sehr lebendige Kontakte gab zu den städtischen Referaten. Und es kam natürlich gelegen. Also gelegen in dem Sinne, dass wir gesagt haben: es ist ein Mehrwert für das Stadtviertel in dieser Initiative mitzumachen.

LP: Was genau haben Sie sich davon erhofft?

MK: Ich sage das mal ganz naiv, als wir das gehört haben, dann hat uns jemand gesagt: das ist total schön, weil ihr bekommt dann Geld von der EU, wo ihr Dinge für das Stadtviertel machen könnt. In Wirklichkeit ist es so, dass wir natürlich, also, dass es nicht so ist, dass die EU uns eine bestimmte Summe Geld überwiesen hat, mit dem wir machen können was wir wollen. Also das war eine wirklich sehr naive Sicht, die wir auf die Dinge hatten. Wir haben dann eben die Projekte genauer definiert und im Rahmen derer haben wir halt eine Unterstützung von Seiten der EU bekommen. Und ich denke z.B. diese Umsetzung der Quartierswebsite in ja doch eine recht statische, in etwas was ja doch mehr auf die Bedürfnisse der Bewohner zugeschnitten ist, das hätten wir ohne die Finanzierung der EU einfach nicht so stemmen können, weil die Menschen sind einfach gewöhnt, dass Informationen gratis zu haben sind. Also wir hätten, klar hätten wir hier durchs Viertel gehen können und jeden Bewohner anhalten und sagen: möchten Sie eine schöne Quartierswebsite haben? Dann geben Sie mir bitte zehn Euro! Also der Gedanke ist natürlich der, zum einen hier im Viertel etwas umsetzen zu können, aber wir haben hier in München ja die Situation, dass viele Stadtviertel neu entwickelt werden, sodass die vier Jahre, in denen wir die Projekte auch begleiten und beschreiben und bewerten, natürlich wie so eine Blaupause sein können für andere Viertel. Also, wo man eben z.B. sieht, welche Dinge sehr gut laufen, also zum einen, weil sie von den Bewohnern gut angenommen werden oder auch weil sie finanziell sich gut tragen oder sich eben nicht tragen, was auch technisch eben schwierig umzusetzen ist, wo man vielleicht geglaubt hat, das geht ganz einfach. Ich mach mal nur ein Beispiel, damit Sie verstehen, was ich meine. Eine Maßnahme hier im Viertel, die nicht von uns gemacht wird, sondern von Green City, ist eine Maßnahme mit Messstationen für Luftreinheitswerte.

LP: Die Luftlosen...

MK: Der Luftlotse, genau. Und diese Maßnahme ist ganz, ganz rudimentär nur umsetzbar, weil unsere Kollegen von Green City gemerkt haben, dass es sehr, sehr schwierig ist, von Eigentümern auf Privatgrund die Erlaubnis zu



bekommen, die überhaupt aufzuhängen. Wegen Datenschutz, wie die Daten fließen, überhaupt wegen der Befestigung, dass die sturmsicher ist. Das heißt, die Schlussfolgerung daraus ist, für zukünftige Viertel, dass man sich einen Partner suchen muss im öffentlichen Raum. Also entweder an den Straßenlaternen, oder an den Stromverteilerkästen der Stromanbieter. Also das ist z.B. so eine Sache, wo das Projekt an sich nicht den gewünschten Erfolg hat, weil wir eben, also wir waren hier ursprünglich von bis zu 30 Messstationen ausgegangen, wirklich hängen tun nur vier oder fünf, das heißt, die Anzahl der Werte, die überhaupt gemessen werden können sind nicht genügend aussagekräftig, weil es zu wenige Messstationen sind. Aber die Erfahrung ist natürlich, dass man es woanders anders machen muss.

LP: Genau. Was ist denn z.B. gut gelaufen?

MK: Also ich kann also eigentlich nur fast sprechen über Maßnahmen, die wir selber hier, also jetzt habe ich natürlich Green City eben erwähnt, aber eigentlich ist das ja die Maßnahme von einem anderen Partner hier in München. Also ich denke, dass die Umsetzung der Website gut gelaufen ist. Ich denke, dass auch unser Quartiersconcierge gut gelaufen ist, von dem wie es die Bewohner angenommen haben. Es ist nicht gut gelaufen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, weil einfach die Paketdienstleister viel zu geringe Entgelte zahlen. Aber das ist ein Problem, was deutschlandweit ist, also darum funktioniert das eigentlich fast nirgendwo.

LP: Okay und mit wem arbeiten Sie dann eigentlich zusammen? Ist das mehr mit der Stadt selber oder wirklich auch mit den anderen Partnern des Konsortiums?

MK: Also im München Konsortium für ECCENTRIC arbeiten wir mit allen Partnern zusammen. Also das ist bei der Stadt das Kreisverwaltungsreferat, das ist ja Verkehr und öffentliche Ordnung. Dann das Referat für Arbeit und Wirtschaft, dann eben Green city und dann gibt es auch Green city e.V. und dann gibt es auch noch die Green city Projekt GmbH und dann die MVG, also der städtische ÖPNV Anbieter. Also wir arbeiten mit all denen zusammen.

LP: Okay, also es ist nicht so, dass man z.B. mit der Stadt oder mit dem KVR besonders zusammenarbeitet?

MK: Das KVR hat im München Konsortium die Leitung, weil man braucht auch einfach immer einen der das Ganze zusammenhält. Und mit dem KVR sehr eng, aber mit den anderen Partnern ganz unterschiedlich, weil, ich kann Ihnen das am Flyer grade zeigen, also um zu sagen, wie wir das punktuell auch machen. Wo bist du? Hier. Es gibt vom MVG, also von unserem ÖPNV Anbieter, der hat im Rahmen von CIVITAS ECCENTRIC ein e-Trike entwickelt, also ein Elektrodreirad, Lastendreirad entwickelt für Menschen mit Einschränkungen. Und dieser Prototyp der wird jetzt im Juni hier bei uns einen Monat in der Testphase sein. Das ist z.B. eine Sache, wo wir jetzt eng mit der MVG zusammenarbeiten, um diese Testphase vorzubereiten und dann auch während der Testphase. Und danach arbeiten wir wieder weniger mit ihnen zusammen. Wir sind einfach für die anderen Partner hier auch so ein bisschen, ja die vor Ort Verortung.

LP: Ja, macht Sinn.

MK: Macht Sinn, ne?

LP: Okay. Ich spring schon mal ganz zum Ende, weil wir haben alles ein bisschen schon angesprochen. Also ich hatte ja als Frage aufgeschrieben: Gab es einen zusätzlichen oder unerwarteten Mehrwert, der durch diese Kooperation entstanden ist?

MK: Sie meinen durch die Kooperation im CIVITAS ECCENTRIC Verbund?

LP: Genau.

MK: Also der Mehrwert ist der, eben für die Bewohner im Viertel, dass sie gemerkt haben, dass das bürgerschaftliche Engagement möglich ist. Es hat sich zum Beispiel ganz außerhalb dieser ECCENTRIC-Struktur eine Initiative gegründet von Bürgern, die sagen, wir möchten mehr Begrünung haben, wir möchten den Straßenraum nochmal verändert haben. Sowas ist sehr ungewöhnlich für so ein neues Viertel. Aber das einfach in den Köpfen der Menschen, die einfach gesehen haben in den letzten drei Jahren, es bewegen sich Dinge im Viertel, Sachen passieren, vielleicht kann ich auch selber was in die Hand nehmen. Das ist das Eine, dass wir... Das Andere ist, dass wir eben eine sehr starke Vernetzung eben haben in die Referate und auch in die politischen Strukturen, also zum Beispiel in den Bezirksausschuss, was halt hier eine kommunale Vertretung ist. Dass das Viertel auch sehr stark in der Presse vertreten ist, also das heißt wir können auch andere Themen hier im Viertel sehr gut anbringen. Wir haben auch eine Vernetzung aufbauen können, z.B. in ein Regionalnetzwerk soziale Arbeit, obwohl wir eigentlich gar kein Träger sind für Sozialarbeit, aber hier am Rande des Viertels haben wir ja eine Flüchtlingsunterkunft. Ein sogenanntes Ankerzentrum. Wenn Sie das in der Presse mal verfolgen, das ist sehr, sehr

stark in der Kritik, weil es dort wirklich schlimme Zustände gibt. Also wo wir eben auch mit solchen Themen die eigentlich nicht direkt in unserem Viertel sind aber zehn Meter weiter, praktisch involviert sind, weil einfach solche Kooperationen dann leichter werden. Das ist der Mehrwert und in der Form hatten wir es auch nicht so erwartet. Und ein anderer Mehrwert ist, dass eben auch die Aufmerksamkeit außerhalb unseres Viertels auch bei anderen Städten auch sehr stark ist. Also wir haben viele Kommunen, die hierherkommen und sich die Dinge anschauen. Und wo wir eben nicht nur Planungsunterlagen zeigen, sondern eben schon best practice, obwohl es nicht immer best ist, aber eben Erfahrungen. Und wir haben viele Kontakte zu Studierenden, die uns dann auch häufig Ihre Studienergebnisse wieder zurückgeben, sodass wir auch selber lernen. Weil es aus einer Sicht von Außerhalb manches eben nochmal in einen anderen Kontext gestellt wird, den wir selber so gar nicht sehen.

LP: Ja, das stimmt. Also mich interessiert eigentlich vor allem so neue Initiativen, die so gegründet werden oder auch neue Netzwerke. Also das einfach, obwohl das ja ein sehr striktes Format ist, weil das ja von der Stadt initiiert wurde und auch der Rahmen relativ fest gesteckt wird, dass dann auch doch die Möglichkeit besteht, dass jemand sagt: hey ich hab eine Idee, ich möchte da mehr machen. Sich mit anderen zusammenschließt und das dann eben passiert.

MK: Genau, aber es passiert dann eben nicht innerhalb dieser CIVITAS ECCENTRIC Struktur. Es passiert außerhalb und es gibt z.B. auch eine ganz interessante Initiative, die gerade auch im Entstehen ist. Das so eine Vernetzung und gegenseitige Vorstellung der Neubauquartiere der letzten Jahre und der zukünftigen stattfinden. Wo wir eben auch bei einem ersten Treffen im Prinz-Eugen-Park waren, also der Prinz-Eugen-Park ist auch ein Kasernengelände, was gerade bezogen wird. Also das ist noch zu 60% Baustelle. Eben auch so ein Erfahrungsaustausch. Und es entstehen natürlich einfach aus dem Engagement der Bürger, wir haben hier z.B. einen Bewohner, der ist Konsul bei einer diplomatischen Vertretung und der hat jetzt gemeinsam mit anderen Konsulen, glaube ich heißt das, eine Sternfahrt initiiert, eine Fahrrad Sternfahrt von Konsulat von Konsulat, um diesen Europagedanken aufzubauen. Und der bringt natürlich auch diese Initiative hier mit ins Viertel und wir können das natürlich hier im Viertel auch weitermultiplizieren. Und ich denke, dass aus dieser Idee auch irgendetwas sich weiter entwickeln wird.

LP: Interessant. Und wie würden Sie sagen, dass diese Initiativen dann entstehen? Ist das eine Einzelperson, die da sich engagieren muss oder sind das einfach nur viele Menschen, die sich dann Treffen müssen und dann passiert irgendetwas?

MK: Also wir haben hier die Situation, dass wir eine bauliche Struktur hier im Viertel haben, die Begegnung sehr gut ermöglicht. Also wir haben viele Räume, meinerseits wie dieses kleine Nachbarschaftscafé, wir haben große Spielplätze im Park, wir haben attraktive Freiflächen zwischen den Häusern, sodass Menschen sehr leicht in Kontakt kommen können und ins Gespräch kommen können, wenn jemand eine Idee hat für irgendeine Art von Initiative. Und wir haben die Möglichkeit auch Themen anzuregen, meinerseits, ich weiß, dass wir eben, als wir hier diese Flüchtlingsunterkunft neu ins Viertel bekommen haben, haben wir eben, also von der Domagkparkgenossenschaft und von dem Domagkparkverein zusammen angeregt, dass wir eine Informationsveranstaltung machen hier für die Bürger. Sind auch Vertreter damals vom Betreiber und vom Freistaat Bayern gekommen und daraufhin hat sich dann eine Helfergruppe gebildet, die sich dann aber an einen institutionellen Träger angeschlossen hat. Also in dem Fall ist das die innere Mission, die einfach die professionellere Struktur hat. Also manchmal regen wir auch Themenfelder an, die uns so auffallen und Menschen können sich da so einklinken, aber manchmal entstehen so Sachen auch ganz spontan, weil drei Nachbarn auf einer Parkbank sitzen.

LP: Lustig. Ja dann war das ja für Sie durchaus positiv, diese Zusammenarbeit mit CIVITAS?

MK: Also es ist sehr positiv im Sinne von vielen Dingen, die wir während dieser vier Jahre lernen. Es ist dann einfach ein bisschen schade, dass es einfach Testzeiten sind und wir natürlich vor der Schwierigkeit sind, Dinge auch fortzuführen, ohne die finanzielle Unterstützung. Aber auch natürlich sehen, dass es ja eine dauerhafte Subventionierung wäre. Also man muss schon immer wieder vor Augen haben: jawoll, es hat diesen Forschungsaspekt. Und wenn wir es schaffen, dass was konkretes dabei auch übrigbleibt, dann ist es wunderbar. Das ist das eine, und das andere ist natürlich der Aufbau der Netzwerke der bleibt.

LP: Ja, und würden Sie denn, wenn es nochmal die Möglichkeit gäbe Teil eines weiteren Living Labs zu sein, würden Sie das wieder annehmen?

MK: Ich glaube wir würden uns vorher sehr, sehr genau anschauen, was wirklich umsetzbar ist. Weil so der Eindruck ist natürlich schon auch da, dass wir doch einen hohen Ressourcenverschleiß haben. Einen hohen

bürokratischen Aufwand, der aber halt auch diesem Forschungscharakter geschuldet ist, weil im Prinzip, also um es jetzt mal ganz überspitzt zu sagen, wenn wir einen roten Radiergummi kaufen, dann müssen wir belegen, dass wir ihn gekauft haben, was er gekostet hat, wie lang er gehalten hat und warum wir einen roten und keinen blauen gekauft haben. Das mag, und ich glaube auch, dass eben für diese Wiederholbarkeit und für diese Skalierbarkeit alles wirklich wichtig ist, weil manchmal hängen auch an Details Dinge. Aber wenn man an so einem EU Projekt teilnimmt, dann muss einem sehr klar sein, welch großen Anteil solch bürokratische Dinge haben und ich bin eine Person, ich kann sagen, ich bin für solche Dinge eigentlich nie geschaffen gewesen. Und ich musste mich da wirklich wahnsinnig reinarbeiten. Und da hilft dann eben wieder so ein Konsortium, weil die Kollegen aus der Verwaltung, die wissen einfach, wie man solche Anträge ausfüllt usw. Also wir kommen ja eigentlich vom bürgerschaftlichen Engagement, also wir kommen von der anderen Seite. Und da müssten Sie vielleicht mal liebe Frau Podday, die Leute aus den Referaten fragen.

LP: Ja, ich habe schon mal mit dem Herrn S aus dem KVR gesprochen.

MK: Herr S ja genau, wie er das bewertet, dass auch solche Partner da sind, die eben nicht so institutionell sind.

LP: Ja, also da hat er natürlich gesagt, klar ist das schwierig, weil alle sprechen irgendwie so eine andere Sprache und er ist sich aber auch bewusst, dass die Stadtverwaltung natürlich sehr langsam ist im Vergleich zu allen anderen. Und dass die sich aber schon auch sehr beeilen mussten, weil die Projektphase ja auch nur so kurz war. Also das war auf jeden Fall auch eine Herausforderung für die städtischen Partner.

MK: Ja, genau, eben, weil wir sind an sich eine kleine Struktur, sehr begrenzt und wie ich eben grade sagte, wenn wir glauben, dass etwas wichtig ist, hier fürs Viertel, dann schaffen wir es auch die dafür notwendige Summe des Geldes irgendwie aufzutreiben, durch Spenden oder durch irgendeine Förderung vom Bezirksausschuss oder man macht eine Tombola und man geht hier zu den ganzen Gewerbetreibenden und der eine stiftet einen Friseurutschein und der andere ein Fass Bier. Und dann hat man die nötige Summe und spätestens nach drei/vier Monaten geht etwas in die Umsetzung und hier haben wir eben diese wahnsinnig langen Zyklen.

LP: Ja, kann ich verstehen. Okay, dann würde ich vielleicht zusammenfassend sagen, dass hier im Viertel grundsätzlich die Dinge in Bewegung sind und dadurch auch noch mehr Bewegung entstehen kann.

MK: Ja, genau.

LP: Und das natürlich dann CIVITAS ECCENTRIC dazu beigetragen hat, richtig?

MK: Ja, hat es.

LP: Hat es. Ja, okay.

MK: Und auch dauerhaft, weil z.B. hier ist die eine Mobilitätsstation, die ist jetzt halbfertig und es kommt eine zweite im Norden des Viertels, das sind zwei CIVITAS ECCENTRIC Maßnahmen. Das heißt im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Landeshauptstadt München wären die vielleicht schon irgendwann gekommen, aber halt irgendwann. Und jetzt sind Sie halt fünf Jahre früher da.

LP: Ja, ich glaube, das waren meine Fragen.

MK: Wunderbar!

LP: Vielen Dank.

---

## SUMMARY INTERVIEW CIVITAS ECCENTRIC DOMAGKPARKGENOSSENSCHAFT REPRESENTATIVE

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

Maria Knorre (MK in the following) is a resident in the Domagkpark and works for the district association Domagkparkgenossenschaft while at the same time being very socially engaged in the district community for example by being involved in the neighborhood society Domagkparkverein. She devotes much of her personal time to the developments in the district. Both the Domagkparkverein and the Domagkparkgenossenschaft were founded during the building period of the district, because an initiative was missing that could take on a holistic view on all types of activities in the district. Interestingly these organizations were unplanned, and formed as a

response to a need in the newly developing district. While the Domagkparkgenossenschaft is the 'on-site localization' of the ULL, MK is the measure leader for the two measures Domagkpark Website and mobility stations.

---

#### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

The ULL was founded due to an EU funding and the municipality of Munich chose the Domagkpark district as the place to implement the developed measures. Partners in the ULL are all part of a consortium which meets regularly. As such MK knows all partners and collaborates with them to a different degree throughout the project, depending on what measures they are working on. Sometimes a closer collaboration is then necessary. As the KVR is leading in the ULL, they work very closely with the municipal actors and follow their way of working, which is also associated with a high bureaucratic additional expenditure. Different measures had differing successes, as MK explains. The measure Luftlotse for example, was not implementable due to difficulties with finding places on private property to set up sensors. On the other hand, the measure concierge-stations was successful in terms of how residents were using it, while it was unsuccessful in economic terms. The setting up of the website however is going very well.

---

#### INTENTIONALITY

---

According to MK the Domagkpark was seen as a suitable location for the ULL due to the following reasons: Firstly, the geographic location fits the EU guideline as the Domagkpark lies outside the city center, without being too far at the outskirts. Furthermore, the residents to-be already showed much interest in the district and many contacts could already be made with the municipality. Thus, the social engagement was another reason for the suitability of this district. Lastly, the Domagkpark was still developing, making it easy to test measures and experiment with mobility concepts. MK explains that the motivation for collaborating in the ULL was a somewhat naïve idea that they would receive EU money to spend on things in the district. Of course in reality it is a bit different, the measures have to be properly defined and then they receive support. Nevertheless, MK acknowledges that many things, such as the Domagkpark Website would not have been possible otherwise. Also some measures were implemented earlier than would have been possible otherwise, such as the mobility stations. Another aim for the Domagkpark is to serve as a blueprint for other newly developing districts. Measures can be tested in terms of their feasibility and whether residents accepted them or not. A lesson learned is for example, that the Luftlotse project might need a public partner in order to set up the sensors instead of private people.

---

#### SELF-ORGANIZATION

---

It is not crazy important that all measures will be implemented. In the end it is just a test. So far MK seems content with how it is going and what has been achieved. In the future however, the Domagkparkgenossenschaft has to find a way to fund successful measures on their own, which will be a struggle.

For MK much added value has been realized. Due to the CIVITAS project the residents could see and understand, that social engagement is possible. Due to the ULL a new initiative of residents was formed, that aims for the greening of the district. Such initiatives are not planned and will operate outside of the ULL. MK is further

convinced, that the physical structure of the Domagkpark districts encourage the encounters, meetings and exchange of residents so that new ideas can easily blossom, for example by providing lots of public spaces.

Due to the ULL structure much media and political attention is directed at the Domagkpark district which allows for the development of new topics and networks. Also many students contact MK for interviews and tours, and they feed back their research results to the Domagkparkgenossenschaft. Thus, learning is a very important benefit according to MK. Another new network is currently developing which aims at the exchange between old and new developing districts and areas. As such also other cities and municipalities are interested in the developments at Domagkpark.

New initiatives and engagement do not always stay independently, but MK has observed some to become part of a larger and more established organization. However, not always a collective intent is needed for such a development, MK also told examples of single residents that brought in a new idea which is picked up by one of the many civic organizations in the districts. Replication is very important for MK which is why she also guides many tours around the district and welcomes visitors and researchers. She stated, that despite of the many benefits that came with the collaboration in the ULL, the Domagkpark will in the future be careful about participating. That is due to the immense effort they go through in order to document their activities. Also they would study the requirements and benefits beforehand more carefully.

#### TRANSCRIPTION INTERVIEW CIVITAS ECCENTRIC RESEARCHER

---

Interview on the 25th of June, 2019 at 10 AM, duration 45 minutes

The beginning of the interview was not recorded. I previously stated my research interests and thanked the interviewee for finding time to talk to me. The interviewee agreed to recording our meeting. This is where the recording starts. Time of recording: 35:28 minutes.

Interviewee= HL

Interviewer = LP

LP: I can also put your name completely anonymous if you want to?

HL: Oh no, that's fine. But let's see, I will confirm that by the end of the interview.

LP: Sure. So you are the evaluator of the whole CIVITAS ECCENTRIC network then?

HL: No, I am the project evaluation manager. I am in charge of coordinating the evaluation of the five cities, making sure we all deliver in time, according to the grand agreement that we were going to deliver. And let's say under similar standards, so we can, as much comparable as possible. So that we can draw, and that is my job in the end, so that we as a group can draw conclusions together for ECCENTRIC, for our partners and delivering them as well to the European community. So yeah that is my role.

LP: Is this just from the TUM or from other universities as well, like your project team?

HL: The evaluators are not only from TUM, each city has its own evaluator and is in most cases associated with a university. But the evaluators they do not do the evaluation alone, they are cooperating with the measure leaders and with the side coordinators for each of the cities. So they do the evaluation together, we do not have the resources to do the evaluation on our own. We process the information that the measure leaders provide us, and

the other partners as well and we process that they spend a certain part of their resources doing the evaluation as well.

LP: And, are you aware of the other ULLs that operate in Munich.

HL: No, for ECCENTRIC there is only one Living Lab, or do you mean for other Living Labs for other European projects?

LP: Well, also, it can be local projects as well. For example, City2share, is a German project...

HL: Jaja, I know city2share.

LP: And Smarter Together?

HL: Yes, I know them. We tried to cooperate with them, but it is kind of difficult.

LP: Why is it difficult?

HL: The orientation of the projects is very different, it's just like that. Well, it was not in the proposal and the proposals were prepared by different people with a different thinking, with a different orientation. We started almost in the same time.

LP: Yeah, you all did start in 2016, right?

HL: Yes, but it was in the beginning difficult to see, like commonalities and it was only after two years, when we started to see results, we were like: ahhhh, they are delivering similar things to us, but it is too late. Because now you cannot change the service anymore, you are already on track for delivering, so yeah. That was, I don't know, I guess we were short sided somehow, it wasn't possible at that time.

LP: So, if you would do it all over again, would you say that everybody would benefit if they work together?

HL: Yeah, absolutely.

LP: Okay, so you said you are working with the measure leaders?

HL: No, I am not. The local evaluation leaders are working with the measure leaders, but continue!

LP: Okay, who do you work with?

HL: I work, you know the structure of ECCENTRIC? More or less, okay. I work with the coordinators of course, because they are the ones making sure, we deliver on time. And they help us to coordinate with other work package leaders. I work, let's say more horizontally with the work package leaders, because they are in the end my clients. They are the ones that I do the work for. All the lessons we try to extract from this experience is for the work package leaders, for them to either do their replication packages, which is everything they learned and say: well, this can be replicated by someone else, this was a good idea, can be done differently or whatever. And I work as well with another project, that is called satellite. Well, that is a difficult coordination, because they tried to give us guidelines for all the work, they overview other similar projects across Europe and try to make us as well comparable and try to work with the same standards and deliver more or less the same information to the commission. But unfortunately, we discovered recently that they and the commission are not aligned, so we get different information from them and from the commission.

LP: And do you have to deliver your end evaluation by some next year?

HL: Yes, our report will be ready I think in theory let's say in February next year and I am still keeping that deadline, despite a few delays in local evaluation, I am keeping that deadline. So that was my answer about who I work with, maybe I can help you also with who the local evaluation coordinators work with, because sorry, I forgot to say, that was kind of obvious, but I also work with the local evaluation managers, because I coordinate their activities.

LP: Of course, yes.

HL: Although they do not report to me. They do their individual investigations and they deliver their own report, I just put everything together. I do have to deliver at the end, a final report, what I try to learn from all these individual reports and gather all the information for us. They have to work with the site coordinators and the measure leaders, so it's sort of a cooperation on the local level. It is not that we push the evaluation at all costs, because it is a task and we have to do it, it is more or less that we all have to adhere. Yeah, there is people who is not that keen on being evaluated, because evaluation takes resources, that cities may want to focus on something

else to work on something on this street. Although I have to say in Munich it has been a very good cooperation, yeah. So they have a different set of actors to work with, but it is more or less the same people, the same group.

LP: And what things do you evaluate?

HL: I perform what is called the project level evaluation. It's a sort of meta evaluation of the project, so what I try to do, what I evaluate is, based on all the information that I gather, through the process evaluation reports and the measure evaluation reports, which are all reporting tools for the commission, I and also with the help of workshops and one on one sessions with the work package leaders, I was building for the last one and a half, maybe two years a system model, that tries to explain the relationship between the different elements that make parts of the city. That means aspects or variables in the field of economy, social variables, social capital, infrastructure, mobility behavior, externalities. Well, all these things are tied together and with the sources of information I try to create a model or basic model for the project which tries to explain all these relationships and after that I perform or I work individually with each work package leader to analyze their work packages in order to exploit this model and analyze the impact of policies, of measures, of the process, how things are done, and so on. So that is our way to consolidate all these, I don't know, 1000, 2000 pages of information into something understandable, because otherwise it is not possible to deliver something useful otherwise it is just tons of paper which in the end no one is going to read. So, that is a way of comprising everything in decent messages, that can be used outside the ECCENTRIC community.

LP: So, do you think it is also applicable to every city?

HL: Yes, absolutely. Maybe I am biased here a little bit, because I like the methodology so much, but and this is not something I am just saying. There is people that have been working on cities for years and they always come to the conclusion, that cities are made of the same things, you know. They are all labor markets, they are all complex places, the social variables are important, as well as the infrastructure. It is always the same elements, that apply to the same cities only in different situations. You can actually compare Munich to Bogata, my home town, in terms of infrastructure they are in different situations, in terms of social capital they are in different situations, in terms of emissions they are in different situations. But the elements are always the same. So, what we have built in ECCENTRIC is a kind of unomic code or something, it is applicable to every city. The difficult part is actually to find out, which is the status of the city, the status quo of every city that has to be evaluated. This is of course limited to the scope of ECCENTRIC. We are leaving out many variables out of the scope because they are not relevant, not for the topics that we are dealing with, which are as broad as walking and cycling and electric vehicles and parking policies. It could serve many, many purposes, many, many cities and many situations.

LP: Interesting. Do you already have any results that you can talk about? Any recommendations maybe?

HL: That is different. So many are a waste of time. Recommendations in what sense.

LP: So, you said, you also want to see what impact the measures for example have, so...

HL: You mean in the evaluation that we are performing?

LP: Yes, so maybe another question: What has the impact been?

HL: Of ECCENTRIC? That is a great question. And yeah, that is a good question actually. I do not regret, I do not regret having to do that, but at the beginning we always said, within our working group here, that we wanted to focus on process evaluation. That is one of the most important things. The grant agreement though complied to deliver impact evaluation, which is a deterministic way to approach the impact of the project on the ground, and that means indicators, in terms of emissions, in terms of economy indicators, I do not know what else we have. We have a pool of 31 indicators and what I would have done differently, if I could, because the grant agreement doesn't allow me to do that, but I would focus on only three indicators, which I think are the most important for ECCENTRIC. And the most important indicators for this type of project are: acceptance, satisfaction and, I always forget the name of the third one, outreach or something, how many people are-awareness, that is the other one, how many people know about our project. That is the real impact of the project and these indicators can and should be measured across different stakeholders, across not only the people who are actually doing, but also among politicians, among decision-makers, because that is what projects like ECCENTRIC can actually change. They are not having impact on actual CO2 emissions, they are not having any impact on what else are we trying to curve? On mobility behavior. I am sorry, if someone hears this once again, they will probably yell at me but it is true, you cannot expect that from only one project that is running in a small area can change car ownership in only one and a half years, that is not true, that is simply not true. What is really, the impact we can really have is

on this three aspects, that is what can change, what maybe can change on the short term, all we see institutional changes. Yeah, so that is the impact, that is what I maybe what I would have done differently. And actually I really want to write about this, I do not know when, but if I write about something about ECCENTRIC, something I think is useful, it is about that.

LP: Yes, that it is interesting, but do you see that there is more political attention?

HL: I don't know, that is a good question and it is worth to investigate into that.

LP: So, talking to MK, she was very positive about this, about the awareness aspect.

HL: She is a very positive person.

LP: That's true. But she says, she sees it, political attention and politicians coming to the Domagkpark district.

HL: Yes, the mayor was there. There was a party, we all were there, meeting and talking. The question is: one, was that really because of ECCENTRIC? I hardly think so. And if there is a real change because of it? It is hard to assess. I think all the European Projects and city2share they help, but I think there also is a pressure from the public in emissions for instance. And politicians need to do something, even if what they do might not be appropriate, they need to show that they are doing something. Yeah, I guess our tasks as universities is to orientate their actions in a way that is fruitful for cities, not just some brainwashing measures that help nothing.

LP: And how can you do that?

HL: We have been talking about that, we are just coming from a meeting in Stockholm. There are two approaches. There is people who really want to get hard numbers and demonstrate that if we don't do anything we will get to close to +2 degrees on climate change or +3 or +4. People hope that with that they kind of scare the population and affect a change. From what I have analyzed, and that is actually my biggest lesson: people do not react to that. No one changes because of that, no one stops traveling by air because we are warming. That is not going to happen. And I think there is two ways of doing that. One is time and money, that is the only way we curve behavior, unfortunately. And the other thing is educate, and that is very difficult to make such complex issues and relationships clear to large majority of the population. And it is not because people are stupid, it is that most people do not have time to think about these issues and our task is to make it as simple as possible. And things have not been simple. People just want to hear: Well, if you buy an electric vehicle, that's a solution, clear message. But that's no solution at all. Try to clarify and make understandable is key I think, not just scaring people, that doesn't work. And if you want to scare them, charge them, charge them for what they are doing, charge them for occupying space, for contaminating the environment, for emitting, using energy, whatever.

LP: In your perspective, is it more important that you have bottom-up approaches or is it top-down? So do you need the institutional change or do you need the new citizen initiatives?

HL: It is hard. It's difficult because everyone is doing, I mean there is forces in both directions. I can give an example of, I don't know, maybe BMW is a good example. They work on sort of a guerilla strategy, bottom-up, putting the small demonstrations on the streets, they are closing streets in Berlin and they demonstrate that if car sharing works than people can get rid of their cars. Of course they do not care about how many miles are driven, the more driven miles there were for them. But they also work on a top down approach. They are also pushing their car sharing service forward at the top level with tons of money. Ja, I think both are necessary, but our citizens, and that is what your thesis is about, it is relevant to do it also from the bottom. For that you have to inform, right?

LP: Yes.

HL: You don't have to be scared, you just have to be informed.

LP: So, do you see any processes of civic self-organization?

HL: In ECCENTRIC? Yeah, Domagkpark it is a very good one, and like that there are many, many similar associations starting in the city. Not because of sustainability but because the housing situation is horrible. I guess that there will be always this kind of stuff.

LP: But what exactly do you see as self-organization, the Domagkparkgenossenschaft?

HL: Ja Which has nothing to do with ECCENTRIC by the way.

LP: Yeah, I was just going to say, that was there before.

HL: Yes, it has nothing to do with ECCENTRIC. ECCENTRIC is not self-organizing, it is an initiative from the European community, kind of top-down, although with very little resources for the amount of things that they want to do. They are trying to help this bottom-up approach by giving some money, but it has nothing to do with self-organization. It is used by cities in a sort of opportunistic way, they get resources and they use the resources in the best way possible, I would like to think, but it has nothing to do with self-organizing structures.

LP: But do you see any new self-organization?

HL: After ECCENTRIC? I mean starting from ECCENTRIC?

LP: Maybe in response to the project.

HL: I don't think new, but maybe the old ones are reinforced and there from the process. I can only see these communities, Domagkpark, be fostered by this initiative and they work together and they got to meet each other and I am sure that they will cooperate in future projects. Groups like green city for example are wonderful partners and with these projects they can only grow faster and try to do different things as well. Ja, is there a question if after ECCENTRIC the partners will continue working together, that is likely, but if there are no resources available, that will eventually die. But I guess, it will help some infrastructures to continue and keep trying new things, which is the main message of CIVITAS.

LP: So in order to make an ULL, or CIVITAS project a success, what do you need?

HL: A living lab, you mean from the perspective of ECCENTRIC as a test field for new stuff or do you mean this self-organization for building together and building a community?

LP: No, I mean the Living Lab, how can the LL be successful and achieve its goals?

HL: Yeah, but which LL are you talking about, are you talking about the LL defined by ECCENTRIC, where we test our measures. Well, it is hard to tell. I guess because there was the involvement from the committee, from MK for example, which were actively working with the people from KVR and stuff, but you mean successful in terms of impact, in terms of things putting things on the ground?

LP: Maybe in terms of impact, right, because in the end the ULL is temporary, you know after four years you will stop taking the measures. In the end the measures will stop, but what remains?

HL: As I was saying, the most important impact for me was the three indicators, awareness, satisfaction and

LP: Acceptance.

HL: Acceptance. So I guess close work with the community, a proper approach is important. Reaching out to people, working with them, in groups. There are few measures that really try to address these, with the elderly, with kids from schools, to maybe help them think differently about mobility. I think that is key and I don't expect, as I said, I don't expect anyone changing their mobility pathways just because there were some testing project in their neighborhood. But I can see how young people and people who are in need, when they see their options, they could at some point start behaving differently and they could see their mobility options improve because they have the option, because now they see it's possible. Even though they think, you can have these testlabs everywhere and try to create incredible things, but if you don't reach the people, you are trying to address with these measures, you are just losing money. That is one work package, it has to do with dissemination and communication of all results and all effort, and I think their strategy, I don't know if they have enough resources, and I mean I am not judging their work by any means, I think they are as well limited by the grant agreement, but I think we need to do more work face to face with people. If you ask me, giving money to put advertisement on facebook is a waste of money. Creating videos and stuff makes nothing but a big show-off of what we are doing but it doesn't achieve a real change. The real change is when you see people, when you teach them, when you explain to them, but that of course is really expensive. But that is needed, that is really needed. I don't use facebook much nowadays, I guess I am growing old, but you know, there are so many information out there, through thousands of channels, that one advertisement doesn't make a difference, because if you print something nicely, it lands on the garbage two days after, but if you sit with people, if you talk to them, that can stay, the message can stay longer.

LP: Okay, and how about upscaling the measures, making them permanent, would that make sense?

HL: It depends.

LP: It depends on the measure?

HL: I mean it would make sense, otherwise you just wasted money. Who is to decide which measures are worth keeping and which not? If our evaluation supports that one measure is viable and that it has a positive effect and that it should be continued, but it is not on the political agenda, then it is not going to happen. But yeah I mean, if you keep the measure there, it will certainly have wider impact, that is pretty obvious yeah.

LP: You do see the political sphere as quite important, right? You see that it can be the success factor or obstacle to everything?

HL: Yeah, I mean that is the system we are living in. If you don't change the general opinion, the acting of politicians, the discourse is not going to happen. That must be said, yeah.

LP: Okay, nice, I think that is all I wanted to ask already.

HL: Okay, let me know if you need anything else, I can write it to you in an e-mail or something. Thanks, for the questions, I have been wondering about many of those things as well, so you are not alone.

LP: Yes, it was really interesting to hear your perspective and thank you very much for taking the time.

---

## SUMMARY INTERVIEW CIVITAS ECCENTRIC RESEARCHER

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

HL is the project evaluation manager of CIVITAS ECCENTRIC, which means that he comprises all evaluation reports of all five cities of the European ECCENTRIC network into one final evaluation report. He is aware of the other ULLs in Munich, and has tried to cooperate with them. However, that proved difficult as the projects have run independently for too long now and are oriented differently now. He would recommend coordinating the ULLs together in the future in order to achieve further advantages of networking.

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

HL works closely with the local evaluation managers, often associated with a university, which in turn work together with the local measure leaders and site coordinators. In the end, the project coordinators of each city are the clients that want to see the evaluation delivered on time.

### INTENTIONALITY

---

The goal is to summarize the findings by February 2020 in a way that other cities can replicate the approach successfully. The evaluation is a project level evaluation or meta evaluation of the project. HL works on a system model to explain the different elements that make up a city. The data from the different ULLs is then fed into the model to assess the impact of policies and measures on the city. The model can be used for every city, as each is made up of the same components, only in different situations. 31 indicators have been developed in order to assess the process and impact of ECCENTRIC, however, HL finds three indicators most important: acceptance, satisfaction and awareness. These are the areas that the ULLs can affect, while the interviewee thinks it is unlikely that there will be a significant impact on CO<sub>2</sub> emissions and mobility behavior as only few projects were conducted in a small area. On the other hand, a real impact across different stakeholders might be achieved in terms of acceptance, satisfaction and awareness, which in turn might lead to policy and institutional changes, if politicians and decision makers can be reached. HL also points out, that political attention might be superficial due to external pressure, and that universities have the task of directing measures in a way, that actually has an impact. Despite some delays with local evaluation reports, HL is positive that they will deliver the overall evaluation on time.



---

## SELF-ORGANIZATION

---

In terms of self-organization, the interviewee does not see any new civic initiatives. However, he does recognize the reinforcement of existing initiatives such as the Domagkpark. The ULL brought possibilities for networking and collaborating by meeting other similar groups and initiatives. Also new ideas can be tested within the scope of the ULL. HL is positive, that these initiatives will continue to work together, however, trying out new things costs money, which might be a critical point.

The political can be seen as the success factor as well as the obstacle for the implementation of measures as well as the upscaling of ULL activities. HL stated that it would be desirable to make the measures permanent, however that must also be on the political agenda. Other important actors for the ULLs are engaged people that work closely with the community that is affected. A real change according to the interviewee can only happen when making an effort to talk to people and explain everything thoroughly. Young people especially have the potential to change, as they can see that alternatives, e.g. in mobility behavior are possible and feasible. HL sees top-down as well as bottom-up approaches as important within the ULL in order to affect change. He points again to information, and the need for clear messages and solutions.

---

## TRANSCRIPTION INTERVIEW CITY2 SHARE- COUNCIL WORKER

---

Phone interview on the 25th of April, 2019 at 1:45 PM, duration 25 minutes

Please note: The recording was not started from the very beginning of the interview. I previously stated my research interests and main questions and after some discussion about timing, MB decided to give me a quick overview and agreed to have her explanations recorded. Time of recording: 19:54 minutes.

Interviewer = LP

Interviewee= MB

MB: Gut, dann lege ich mal los. Also es war ja bei city2share vorgesehen die neuen Mobilitätsangebote, also die sharing-Angebote mit dem Thema Lebensqualität/Stadtgestaltung zu verbinden. Also einfach um mal zu zeigen, wie Mobilität auch unsere Wohnqualität prägt. Es kommt ja alles jetzt so ein bisschen aus dieser Bewegung heraus, dass man ja erkennt, dass man durch die vielen Autos in der Stadt eine Menge Qualität verliert. Insbesondere der ruhende Verkehr, also die parkenden Autos. Und dann ist der Ansatz ja einfach mal zu zeigen, was gewinnen wir denn, wenn wir die Leute mehr auf sharing Angebote, genau zu mehr ja sharing Nutzung bringen können und dadurch ja im Idealfall weniger Privatfahrzeuge, weniger ruhenden Verkehr in der Stadt haben und somit auch wieder mehr Flächen in der Stadt gewinnen, weil die Parkplätze in der Verkehrsplanung immer das größte Problem natürlich darstellen. Also das ist auch immer der limitierende Faktor, der Faktor wo auch immer noch Verbesserungspotenzial vorhanden ist, weil einfach wenn man die Parkreihe aus dem Straßenquerschnitt rausnimmt, lässt sich eine Menge für den Fuß- und Radverkehr tun. Und das Projekt wollte das einfach mal testen, das eben ganzheitlich zu betrachten und auch diesen Freiraumaspektgestaltung mit reinzubringen. Darum haben wir 2017 dann die erste Quartierswerkstatt gestartet, wo wir diese Themen dann einfach mal mit den Bürgern diskutieren wollten. Das war auch recht allgemein gehalten, da war halt zu der Fragestellung eingeladen, wie soll Mobilität aussehen, wie sieht Stadtqualität aus, wie sieht Lebensqualität aus. Einfach mal so ein offenes Forum zu bieten und da haben wir dann halt mit Bürgern eben über diese Fragen diskutiert.

LP: Und das war mit allen Bürgern der Stadt München oder nur in einem bestimmten Stadtteil?

MB: Nee, immer nur in dem Modellquartier, das ist das Modellquartier Isarvorstadt und Untersending in München und wir haben auch immer nur im Quartier eingeladen, also immer nur im Projektgebiet, weil das ja, also das Projekt konzentriert sich ja auf die hochverdichteten urbanen Räume. Genau, da haben wir halt mit diesen Bürgern in dieser Quartierswerkstatt die Fragestellungen diskutiert und haben auch gleich zwei mögliche potenzielle Orte mal zur Diskussion gestellt, wo man in Sachen Platzgestaltung mal was machen könnte. Wir haben da im Vorfeld geguckt, wo könnte man da, in welchen konkreten Orten, also Straßenzügen, könnte man das, was wir vorhaben realisieren. Da mussten wir natürlich eine Vorauswahl treffen, weil man da, also da kommt es ja wirklich darauf an, technisch geeignete Standorte zu finden, das ist halt immer die Herausforderung. Und da haben wir halt diese zwei Orte zur Diskussion gestellt und ein paar Ideen eingeholt. Und da hatten wir so einen bunten Blumenstrauß an Ideen, was sich die Bürger an diesen Plätzen vorstellen können. Die haben wir dann an einen Landschaftsarchitekten übergeben und gesagt: so und du machst uns bitte aus diesen Bürgerideen einen Vorschlag für den Zenetiplatz. Da haben wir das dann ja im Jahr 2018 umgesetzt. Und hatten da dann erstmal nur eine recht kurze Testphase von 6-7 Wochen, weil wir leider erst sehr spät, im Spätsommer den Platz eröffnen konnten. Und dann haben wir halt versucht in dieser Zeit ganz viel Bürgerfeedback einzuholen. Also wir haben vor Ort so einen Feedback Briefkasten aufgehängt, wir haben einen online Dialog gestartet. Das kann man alles auch nachlesen, dazu gibt es auch einen Auswertungsbericht auf der Homepage. Und die schauen halt so, irgendwie, ist das hier im Sinne der Bürger was wir machen? Also, diese Mobilitätsstationen auf der einen Seite und die Platzgestaltung auf der anderen Seite. Und ja, einfach mal zur Diskussion gestellt, ist es gut oder nicht, ist es gewünscht, ja oder nein. Sollen wir fortführen mit dem Ansatz? Und wir haben dann sehr viel positives Feedback eingeholt, wir haben auch eine Menge negatives Feedback bekommen. Aber das positive Feedback hat überwogen und dann starten wir jetzt in die zweite Runde. Also wir sind jetzt dabei, das Projekt neu aufzurollen, also dieses Platzgestaltungsprojekt nochmal eine zweite Saison zu testen und halt immer die Bürger mit einzubeziehen. Also der Landschaftsarchitekt ist auch beauftragt vor Ort Netzwerke aufzubauen. Das hat er halt, konnte er schon im letzten Jahr tun. Und damit einfach mit den Nachbarn dieser Platz gestaltet und geformt wird, also mit Beetpatenschaften, durch Patenschaften für dieses Bücherregal, dass das halt gepflegt wird. Damit da zwischendurch auch mal jemand aufräumt, das nach dem Rechten gesehen wird etc. Das muss natürlich von uns, von der Stadt noch stark finanziell unterstützt werden, weil, wenn dieses Mobiliar was wir da jetzt aufgestellt haben, kaputt gemacht wird, beschmutzt wird, ja dann kann man, also wir sind noch nicht in dem Status, okay da nimmt sich dann jetzt der Nachbar an und pinselt neue Farbe drauf. Das ist noch etwas, was wir als Stadt eben in Auftrag geben. Und das ist ein ganz wichtiger Punkt den man immer beachten muss. Also das ist jetzt nicht so, ja wir machen Bürgerbeteiligung und die Bürger gestalten da selbst ihren Platz, die Stadt steckt schon noch viel Geld rein. Weil wir natürlich auch, wir wollen vermeiden, dass dieser Platz jetzt nach und nach verkommt, weil dann würde dieser broken window Effekt womöglich einsetzen und wenn der erste, also wenn das erste beschmiert ist, dann kommt der Sperrmüll dazu. Und wenn der Sperrmüll dazukommt, dann häuft sich der Müll und dann ja, dann wird das irgendwann so ein Unort, und dann kommen womöglich auch noch die Obdachlosen dazu und dann kippt das ganze Projekt. Das ist ja so eine ja, also da war vorher auch schon bei der Bürgerbeteiligung war die Sorge, dass dieser Platz von Obdachlosen okkupiert wird, war gegeben. Wo wir uns auch drüber hinwegsetzen mussten, weil wir haben in der Nähe, also in unmittelbarer Nähe so eine Tagesanlaufstelle für Obdachlose, das wird von der evangelischen Kirche getragen. Das heißt, die Nachbarn wissen, dass sich viele Obdachlose tagsüber im Quartier aufhalten und dann war natürlich die Sorge, dass dieser Platz dann von den Obdachlosen okkupiert wird. Das ist aber nicht eingetreten, aber wir müssen halt befürchten, dass wenn dieser Platz nicht gepflegt und nicht in Schuss gehalten wird, dass dann dieser Effekt einsetzt. Also wir haben da auch mit dieser Obdachlosenstelle unterhalten und da war auch, sagte man uns auch, also die Leute die da arbeiten: macht einen schönen Platz, dann wird er auch von den Obdachlosen gepflegt. Und somit haben wir auch bislang noch keine Probleme, das ist ja auch schön. Und ansonsten ja, gibt es auch den Vorwurf von einigen Anwohnern, dass der Platz künstlich kriert ist, und auch nur mit viel Aufwand so erhalten bleibt, und auch nur einigen wenigen zu Gute kommt. Und das ist genau, so der interessante Punkt so, wer bringt sich da eigentlich ein, wer nicht? Wir kriegen auch diese Beschwerden, dass wir hier nur einige wenige bespaßen. Der ist natürlich gegeben, worauf wir dann natürlich auch fragen, warum, wenn es euch nicht gefällt, bringt ihr euch dann nicht selber ein? Also viele finden diese Platzgestaltung halt nicht schön, finden ihn misslungen und lehnen das Projekt dadurch ab. Und wir versuchen dann natürlich herauszufinden, warum sie sich selber dann nicht einbringen, damit der Platz anders aussieht, weil auch noch viel Gestaltungspotenzial vorhanden ist. Und das ist ja auch die Botschaft, die wir vermitteln wollen: macht mit, gestaltet selbst etc. Einige reagieren darauf sehr gut und andere sind dafür halt nicht empfänglich. Und da muss man auch immer sehr viel argumentieren und weil man natürlich von den Bürgern sonst auch den Vorwurf hört, das sei ja eine, ach wie hat es die junge Dame neulich genannt, eine vorgegaukelte Bürgerbeteiligung. Weil diejenigen die diesen Platz eben als nicht schön empfinden und damit nichts anfangen können, die wollen ihn

nicht, die geben uns dieses Feedback und es ist dann aber auch sehr schwierig für diese Personen nachzuvollziehen, dass die Bürgerbeteiligung im Großen und Ganzen was anderes ergeben hat, nämlich Zuspruch. Und da wird Bürgerbeteiligung eben sehr kompliziert, wenn die Bürger gar nicht einer Meinung sind.

LP: Natürlich, ja.

MB: Und somit muss man dann auch zwischen den verschiedenen Lagern vermitteln. Was ich immer ganz häufig zu hören kriege von den Kritikern, von den Gegnern des Projekts, da heißt es dann immer: alle in meinem Haus finden das doof, alle mit denen ich mich unterhalte finden das auch doof und sind dagegen. Wo wir dann aber auch mal sagen müssen, okay, aber warum haben uns dann nicht auch alle, all diese Nachbarn dann nicht die Chance ergriffen und uns das mitgeteilt? Weil wir haben halt ansonsten in dem Feedback was wir erhalten haben, war halt eine deutliche Mehrheit dafür. Und wenn es halt darum geht, ja ich finde das Projekt als solches ja gut, aber ich finde es schlecht umgesetzt, da müssen wir dann auch immer noch viel nachhaken, wie sieht's denn aus mit Eigenengagement, selber Ideen einzubringen? Man merkt dann aber auch oft diese temporären Projekte sind sehr schwer zu vermitteln, weil Bürger dann doch lieber gerne die schöne finale Umsetzung haben möchten, also die anspruchsvolle Gestaltung, sodass es ein schöner Platz ist mit Grün drum herum und am besten noch der Brunnen in der Mitte, das sind alles so Sachen, die kann man für temporäre Testphasen nicht umsetzen. Und das dann zu vermitteln, zu sagen: hey, wir probieren hier grade was aus, wir spielen ein bisschen rum, da sind dann die Leute nicht unbedingt begeistert. Und das ist halt so die große Herausforderung bei diesen Reallaboren oder Urban Living Labs oder wie auch immer man sie nennen möchte. Das gleiche, ich war vor kurzem in Berlin, da gibt es auch so eine, die Berliner testen sogenannte Begegnungszonen, das kommt auch aus der Fußverkehrsstrategie, die haben genau die gleichen Probleme gehabt. Die haben an der Marsenstraße diese Begegnungszone eingerichtet, auch vorher Bürgerbeteiligung gemacht, die Bürgerwünsche umgesetzt, wo dann von anderen Bürgern extreme Kritik kam, die gesagt haben das ist eine missratene und misslungene Gestaltung und Umsetzung. Und da dann auch zu vermitteln und zu sagen: okay, ist gut, dann machen wir es anders im nächsten Jahr, das wird halt sehr schwierig, weil die Bürger schon an dem Punkt sind, wo sie sehr verärgert sind. Also das nur, ich weiß nicht ob das jetzt auch ihr Forschungsinteresse betrifft, sie sagten mehr Selbstorganisation, das ist immer schwierig. Ich würde immer sagen, es ist immer leichter, wenn die Idee dieses Projekts schon von den Bürgern kommt. Jetzt ist ja city2share ein Projekt, was von der Stadtverwaltung und beteiligten Unternehmen aufgesetzt wurde und nicht von Bürgern. Das macht einen großen Unterschied, weil man dann erstmal für die Idee werben muss. Während wenn die Idee von den Bürgern kommt und man dann als Verwaltung die Idee aufnimmt und versucht umzusetzen hat man schon mal eine bessere Grundstimmung, weil man die Bürger nicht überzeugen muss. Das ist immer die große Herausforderung zwischen top down und bottom up. Und was beginnt zuerst? Was war zuerst, top down oder bottom up? Und was ist, wenn man als Stadtverwaltung top down anfängt und einen bottom up Prozess kreieren möchte, funktioniert sowas dann überhaupt? Das ist sehr schwierig.

LP: Ja das stimmt. Und ist im Moment noch nicht abzusehen, dass das Projekt vielleicht irgendwann mal auf eigenen Beinen stehen wird und auch fortgesetzt wird?

MB: Naja, auf eigenen Beinen stehen ist so eine Sache. Dieser Unterhalt eines Platzes der kostet Geld und Zeit, und entweder da besteht sehr viel Engagement. Also das was wir an Geld darein geben, dass das durch Engagement der Nachbarn getragen wird, ist fraglich. Also wenn, dann geht's eher darum, wenn der Platz gut angenommen und gewünscht wird, dass man dann beim Stadtrat Mittel beantragt, um eine dauerhafte Umgestaltung zu haben. Und dann ist es halt nur ein Platz, der von einem Parkplatz in einen Aufenthaltsplatz umgewandelt wurde. Und somit ist er dann ein Platz, wie vielleicht jeder andere auch. Aber wenn man jetzt einen Ort nimmt, wenn man jetzt Richtung Allmende denkt, wenn das auch noch ihr Forschungsinteresse ist, also wenn es um Selbstorganisation geht und um Aneignung von Orten und Plätzen eben, dann würde ich sagen, da muss die Idee von den Bürgern selbst kommen. Eine langlebige Pflege seitens der Bürger aufrecht zu erhalten, ich weiß nicht, ob es funktionieren kann. Aber da ist, da müssten schon sehr viele Faktoren auf einander treffen, da braucht man dann Schlüsselakteure, also da muss man ja auch eine Motivation haben, in ein öffentliches Projekt sein eigenes Geld und seine eigene Zeit da rein zu stecken, also Engagement. Wenn man jetzt solche urban gardening Projekte betrachtet, die ja viel von Bürgern selbst kreiert und gegebenenfalls auf öffentlichen Flächen realisiert, da ist das ja was anderes. Da ist die Motivation des Gärtners dahinter und was die Leute begeistert etc. Aber jetzt erstmal bei so einer Platzgestaltung, die ja auch keinerlei Einnahmen generieren kann, ist das was anderes. Ansonsten machen das ja auch so Akteure, die dann daraus eine Freischankfläche machen, wo dann das Engagement und das persönliche Verwirklichung über dann den Bierverkauf und Konzerte etc., und Kunst und Kultur stattfindet, und wo dann der Akteur letztendlich Einnahmen generiert und damit auch seinen Lebensunterhalt verdient. Aber das ist eben was anderes. Das sind ganz andere Voraussetzungen, also will ich

mich selbst verwirklichen und irgendeinen interessanten Ort bespielen, und als kulturellen Treffpunkt etablieren, dann muss ich quasi letztendlich Bier verkaufen, um mein Zeit und Geld, was ich darein stecke wieder reinzuholen. Ja oder man hat halt so ein urban gardening Projekt, wo man es dann schafft eine ganze Gemeinschaft zu engagieren, diese Leute mit dem Gärtnern zu begeistern und die weil sie dann ihre Tomaten ernten können, dann halt auch viel Zeit und Liebe da rein stecken. Aber wir reden ja jetzt hier auch erstmal nur von einem öffentlichen Platz, hier ist das ja nicht. Und das als Selbstorganisation zu machen, ich sehe es nicht verwirklicht, also da würde ich in Frage stellen, dass das an so einem öffentlichen Ort, der ja eh in keinster Weise abgeschirmt ist, Bürger langfristig für einsetzen.

LP: Aber wie ist es denn mit der Reichweite von diesem Zenettiplatz, interessiert das eigentlich auch andere Bürger, die vielleicht nicht da in der Nähe wohnen?

MB: Ach das kriegen immer mal ein paar mit, aber der Platz hat jetzt keine besonders hohe Zentralität. Also da ist keine U-bahn Station in direkter Umgebung, also man hat da keinen Besucherverkehr, das ist halt ein reiner Quartiersplatz. Entweder man wohnt da oder man ist auf dem Weg irgendwo hin, aber man steuert diesen Ort oder diese Straßenzüge nicht an, weil man irgendwo in der Nähe einkaufen geht. Besucherverkehre werden an diesem Ort nicht generiert.

LP: Okay. Und sieht die Stadt München dieses Projekt denn grundsätzlich als Erfolg? Also würde man das nochmal multiplizieren wollen, also ein bisschen in Richtung up scaling? Kann man das schon sagen?

MB: Können wir noch nicht sagen, natürlich war das immer irgendwie der Wunsch, dass man dieses Modellquartier, also das Reallabor funktioniert und wir dann Skalieren können. Es ist dann auch erstmal fraglich ab wann man das als Erfolg werten kann oder nicht. Und wir lernen ja jetzt daraus auch, wie Arbeitsintensiv es auch für uns als Verwaltung, das war ja jetzt eine permanente Betreuung, als Verwaltung bedeutet. Also das wäre gar nicht so einfach skalierbar. Also auch wieder der Ansatz als Stadt zu sagen, wenn ein bürgerschaftliches Engagement irgendwo besteht, dann sind wir gerne bereit, dem entgegenzuwirken, also mitzuhelfen, und das umzusetzen. Aber dieser Prozess, dass wir irgendwelche Orte bestimmen, wo wir sagen, hier sollte, könnte man es auch noch machen, wäre eher schwierig, weil diese Grundmotivation sollte vorhanden sein, dann lässt sich da einfacher gestalten.

Due to scheduling issues, the interview ended at this point. I thanked the interviewee and was invited to send follow up questions in case anything was missing.

---

## SUMMARY INTERVIEW CITY2SHARE COUNCIL WORKER

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

The contact person for citizen concerns (here MB) works for the municipality of Munich in the department for city development planning. She is responsible for the participation of citizens in the design and development of the public space adjacent to the new mobility stations (in this case at the Zenettiplatz in Isarvorstadt).

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

City2share is initiated by the municipality of Munich and companies. MB worked together with citizens and a landscape architect at consultation and designing a pre chosen space (the Zenettiplatz). Two concrete places were chosen beforehand, because here realistically some change was technically feasible. Finding such places was a challenge, said MB. Consultation was done in form of a neighborhood workshop as well as an online platform for discussion. Initially questions were rather basic, asking how citizens would like to shape mobility, urban quality and quality of living. A colorful bouquet of ideas was used by the landscape architect to develop a design proposal. After implementing the new design, feedback was gathered by a letter box and personal conversations, as MB outlined. Thus, the range of the citizen participation was restricted to the districts Isarvorstadt and Untersendingling. Also the feedback was mixed, although the positive Feedback was prevailing. The challenge here is that the citizens

are not concurrent with each other, and that not everyone is willing to participate in the process, although they are unhappy with the design.

MB further explained that participation goes beyond pure consultation, because citizens are also involved in the maintenance of the Zenetiplatz and its features, such as flower beds and a book sharing shelf. Nevertheless, the city still has to assist these activities financially. Another perceived challenge is that generally citizens like specific features of a public place, such as greenery and a fountain, which cannot be implemented in a temporary test space. The mere experimentation, as MB explained, is not well-received by everyone. Also the idea of the ULL and the public space first has to be advertised in order to convince the citizens and induce them to participate. A realization by the municipality of Munich is the immense amount of effort and work that comes with this type of project, which makes up scaling difficult. However, MB explains, if there was engagement and demand to implement such a project again, then the baseline motivation is given, which makes it easier for the municipality. Then they would be happy to help.

#### INTENTIONALITY

---

MB explained that city2share aims at connecting mobility offers with quality of life and city design and showing that mobility also affects the quality of living. The many parking cars in Munich are recognized as a problem, especially in high dense urban spaces, as this stationary traffic takes a lot of space which could otherwise be used for foot and bike traffic or as a place for encounters. The goal for the municipality of Munich is, as MB commented, to up scale the model districts.

#### SELF-ORGANIZATION

---

MB sees the emergence of self-organization as unlikely, because the space does not create any revenue, as an urban gardening project would, but on the contrary costs a lot of resources (in terms of time and money) to maintain. Independent maintenance organized by the neighbors (without municipal involvement) seems thus unlikely. MB fears that without constant maintenance the Zenetiplatz will be slowly abandoned, show signs of the broken window effect and turn into a 'Non-place' in which trash accumulates and which becomes occupied by the homeless. She sees a lack of motivation and engagement in the neighborhood to take initiative and in 'owning' the space, because it a public space like any other and not special enough.

In MB's opinion, self-organization is only likely, when the idea comes from the citizens themselves, as a bottom-up process, which can be supported by the municipality. When it is the other way around, as in the ULL, where the municipality in a top-down process tries to create a bottom-up initiative it is very difficult.

#### TRANSCRIPTION INTERVIEW CITY2SHARE- PRIVATE PARTNER

---

Phone interview on the 8th of May, 2019 at 3 PM, duration 60 minutes

The beginning of the interview was not recorded. I previously I stated my research interest as well as my definitions of self-organization and ULLs. Both interviewees agreed to recording the interview, this is where the recording starts. Time of recording: 58:04 minutes.



Interviewee 1 = CS

Interviewee 2 = RP

Interviewer = LP

LP: Okay, dann können wir vielleicht anfangen, in dem Sie ein bisschen was über sich selbst erzählen, vielleicht, über Ihre Rolle bei [REDACTED] und auch in dem Projekt jetzt.

CS: Ja, RP, wer fängt an?

RP: Ich glaube Ladies first oder?

CS: Vielleicht kann einer so generell ein bisschen was erklären, was wir hier tun. Also, genau RP und ich sind beide bei [REDACTED] tätig. In den Abteilungen, wir nennen uns Mobilitätstechnologien. Bei [REDACTED] haben wir noch eine Institution, die nennt sich Center for competence of urban mobility. Was tun wir da? Also es ist eigentlich sehr schön, in der einen Abteilung geht es darum, quasi die ganzen technologischen Services und Dienste zu entwickeln, also Qualitätsdienstleistungen und die technischen Komponenten dafür, dass die überhaupt praktisch auf die Straße kommen. Und in dem Center for competence of urban mobility versuchen wir eigentlich gemeinsam mit externen Stakeholdern, ich sag jetzt mal die Zukunft ja zu verstehen, gestalten und auch umzusetzen. Genau, einerseits verstehen, wo wir sagen: hey wir möchten zusammen die Herausforderungen urbaner Mobilität verstehen, auch die Bedürfnisse an Mobilität verstehen, wir möchten zusammen Konzepte, Maßnahmen entwickeln, die dann eben auch in Projekten in realer Form umgesetzt werden, um dadurch auch Kundenfeedback quasi direkt zu erhalten. Genau, das erstmal so grob.

LP: Heißt das, Sie sind da in noch mehr ULLs beschäftigt?

CS: Entschuldigung, das habe ich jetzt akustisch gerade nicht verstanden? Achso, in mehr Living Labs?

LP: Genau.

CS: Also das Projekt in dem RP und ich beschäftigt sind nennt sich city2share, wir haben auch noch einen Kollegen, der sehr stark in Berlin tätig ist. Die Institution nennt sich Neue Mobilität Berlin, wo die auch zusammen mit Initiativen zusammenarbeiten, wo eben auch Stadt-verträgliche Mobilität und den Dialog mit Menschen vor Ort fördern. Genau, und da versuchen einfach diese ganzen Mobilitätskonzepte auf die Straße zu bringen. Natürlich ist es auch wichtig da die gewissen Rahmenbedingungen zusammen mit den Städten zum Beispiel gemeinsam zu besprechen, zu gestalten und natürlich am Besten auch umzusetzen. RP hast du eine Ergänzung?

RP: Ja genau, also vielleicht noch kurz zu mir. Ja ich bin eben auch in der Abteilung Urbane Mobilitätstechnologien und auch im Center of competence. Und vielleicht noch ein bisschen zum Hintergrund, ich habe mich in den letzten Jahren sehr stark mit den Themen car-sharing und e-Mobilität beschäftigt. Da ging es wirklich viel um Theorie und wie kann das wirklich funktionieren. Genau dann kam halt irgendwann der Punkt, wo man gesagt hat, okay, man muss das jetzt auch mal ausprobieren und dann kam halt das ULL, sind wir Teil des ULL geworden.

CS: Und vielleicht nochmal dazu, RP ist Projektleiter von city2share, ein Projekt mit vielen verschiedenen Komponenten und vielen verschiedenen Maßnahmen. Und eine Maßnahme, ich sage mal die horizontale, die so alles passiert, ist die Bürgerbeteiligung, der Bürgerdialog. In dem bin ich vor allem auch tätig in diesem Living Lab, genau.

LP: Und in welcher Form wird da Bürgerbeteiligung gemacht?

CS: Genau, also grundsätzlich als wir das Projekt aufgesetzt hatten, waren sehr viele Maßnahmen auch, ich sag mal, innovative Themen mit hohem Neuheitsgrad, die auch Veränderung bedeuten, auch Infrastrukturmaßnahmen, wo wir sagen: hey, man wandelt öffentlichen Raum um, wo wir gesagt haben, es ist super wichtig, dass die Menschen da mit eingebunden werden, dass sie für das Thema sensibilisiert werden und das der Dialog mit den Menschen vor Ort stattfindet, um eben Akzeptanz für diese Maßnahme zu bekommen. Und genau.

LP: Und dann werden zum Beispiel so Workshops veranstaltet, oder wie kann ich mir das vorstellen?

CS: Genau, also wir hatten zum Beispiel konkret in city2share ist ja der Fokus darauf, dass wir Mobilitätsstationen bauen und eine Mobilitätsstation, also die eben stadtverträgliche Mobilität fördern sollen und die Menschen auch bewegen sollen, mal über ihr Mobilitätsverhalten nachzudenken. Und da hatten wir einen Platz in München, das ungefähr 25 Parkplätze waren, den Platz dann zweigeteilt und da hat man, da ging es dann gut, dass man in Anwohnerworkshops, mit den Menschen zusammen gesprochen hat, wann diese 25 Parkplätze wegkommen,

andererseits eben zu den Mobilitätsstationen. Das waren eben mal, ich sag mal gesetzt, aber die andere Platzhälfte, so die zehn bis zwölf anderen Parkplätze möchtet ihr die haben, um da wieder mehr Aufenthaltsqualität für euer Viertel zu haben, als Treffpunkt für die Nachbarschaft. Das haben wir schon mal diskutiert, das wurde dann eben auch angenommen und der Wunsch geäußert, dass die Bürgerschaft sich das auch wünscht. Daraufhin gab es eben auch Quartierstische, und eine Quartierswerkstatt, wo die Nachbarschaft, also die Anwohner eingeladen wurden, die auch etwas größer war und dann nochmal mehr Quartierstische. Die hat man im Vorfeld schon, ich sag mal mit der öffentlichen Hand, mit politischen Vertretern auch in den Vierteln gemacht, mit den Bezirksausschüssen der Münchener, die quasi die Sprecher der Bürgerschaft sind, um quasi in kleinem Kreise, zu klären, was sind die Rahmenbedingungen des Projekts, wo möchte man hin. Und dann haben auch kleinere Quartierstische mit der Bürgerschaft stattgefunden, wo man dann wirklich auch nochmal konkret die Konzepte vorgestellt hat, was auf dem Platz passieren soll, was man dort machen möchte, wo auch Ideen dann einfließen konnten der Bürger. Genau und dann haben wir den Platz ich sag mal, letztes Jahr war große Eröffnung, wo die Mobilitätsstation gebaut wurde, wo die eröffnet wurde und wo auch praktisch der Zenettiplatz, ich weiß nicht, ob Sie auch schon auf der Website recherchiert haben, wir nennen sie Piazza Zenetti, wo sie eröffnet wurde, eine Aktionswoche mit den Anwohnern. Und ich sag mal generell für die Bürger offen, wo wir für das Thema sensibilisieren wollten, wo wir den Leuten aufgezeigt haben, hey, welche Nutzung, welche Möglichkeiten gibt es im öffentlichen Raum. Wie ihr tatsächlich nachhaltige Mobilität nutzt, Alternativen zum Auto, kann Fläche vielleicht wieder frei werden, die ihr nutzen könnt. Und das haben wir dann eine Woche lang intensiv bespielt und dann haben wir gesagt: so und in den nächsten sechs Wochen, also wir hatten insgesamt eine sieben wöchige Testphase, in den nächsten sechs Wochen, steht der Platz euch frei. Und dann war es natürlich sehr schön, das Ganze zu beobachten, von einer Woche, die komplett organisiert war durch unsere Institution wird es dann sechs Wochen, wo die Nachbarschaft selbst aktiv werden muss. War für uns auch ein Testballon, wo wir geguckt haben: funktioniert das Ganze, wie läuft das? Hat aber gut funktioniert, also daraus sind auch Nachbarschaftsnetzwerke die ersten entstanden, es gab dann auch immer mittwochs praktisch Nachbarschaftstreffs und die haben sich auch mal sonntags zum Frühstück getroffen, es wurden Partnerschaften gefunden, weil wir hatten da auch Bücher, wir hatten Pflanzen, die gegossen werden mussten. Also es war sehr schön, wie man gesehen hat, dass ein Netzwerk entwickelt wird. Wobei man sagen muss, wir hatten schon auch immer noch green city, das ist eine NGO hier bei uns in München, die sich vor allem für nachhaltige Mobilität einsetzen, genauso wie einen Architekten mit an Bord, der praktisch auch begleitend mit green city und uns zusammen eben diese Bürgerschaft mit involviert hat. Und die waren schon noch praktisch diese Impulsgeber und diese, ich sag mal, diese Institution, die dieses Netzwerk auch in gewissen Maßen gefördert und aufgebaut hat. Die Anlaufstätte für die Bürger, sodass sie sich dann auch selber organisieren konnten. Das ist auch für mich so ein großes Learning, wo ich sage, zu Beginn braucht es da oft einfach im Quartier entweder Menschen, die sich super engagieren, die das Thema aufgreifen, die sich dann praktisch stellvertretend für den Rest der Nachbarschaft sind, ob das ein einzelner Bürger ist, ist natürlich super, ist das Beste, wünschenswerte und erfolgreichste. Aber es kann natürlich auch so eine NGO oder ein Verein sein, der sich in der Stadt einsetzt, der einfach diese Anlaufstelle ist, dass Menschen wissen, ich kann mich daran wenden, wenn ich was machen will auf dem Platz oder wenn ich mich mit den Nachbarn austauschen möchte.

LP: Und wie wurde das denn angenommen von den Bürgern? Also ich sag mal so diese erste organisierte Woche noch?

CS: Also, wir hatten, da hat eigentlich alles super einher gespielt, wir hatten vom Wetter her alles super, das wurde alles super angenommen. Es war auch richtig viel los. Wir hatten eben verschiedenste Angebote für jung, für alt, für Familien. Also es war für jeden was dabei. Wir hatten auch wirklich Tagesprogramm, also von morgens bis abends, was wirklich super angenommen wurde. Was auch super war für uns, wir sind sehr stark in den Dialog mit den Menschen treten konnten, wir konnten Ihnen auch erklären, was das jetzt hier ist, was wir hier tun, damit die natürlich auch verstehen, ja warum das Ganze. Das war natürlich auch für uns sehr wertvoll, um zu verstehen, was geht in den Köpfen der Menschen vor und was bewegt sie. Es hat jetzt auch dazu geführt, also das war diese sieben wöchige Testphase, und man muss schon sagen, zu Beginn, bevor man natürlich die Maßnahme umgesetzt hat für diese Mobilitätsstation und für die Aufwertung der Nachbarschaft, war natürlich auch Angst und Sorge da. Seitens der öffentlichen Hand, seitens der Partner, kann das funktionieren, oder gibt's einen großen Aufschrei, Demonstrationen etc. Wir mussten feststellen, bei uns, wie gesagt, es lief super an, wir würden sowas auch wieder machen, dass man sagt, wir machen so eine Aktionswoche oder Aktionstage, dass man vor allem vor Ort mit diesen Menschen in den Dialog gehen und zu zeigen, was passiert denn da. Also das ist für uns auch schon ein wichtiges Learning, diese Präsenz vor Ort, wenn man sowas macht, dass die Leute auch jemanden haben, mit dem Sie da direkt sprechen können. Es war dann so, dass es diese siebenwöchige Testphase gibt, danach war das erstmal

beendet, und dann war die Nachbarschaft quasi aufgerufen, so wird das Ganze jetzt wieder geben oder nicht? Wir haben das Ganze begleitet, es gab Feedback Möglichkeiten, wir hatten einen online Dialog, wir hatten Postkarten, die direkt am Platz waren, wo man einschmeißen konnte, wie man das Ganze findet und ob es bleiben soll, ob es im nächsten Jahr wiederkommen soll. Wir hatten die Möglichkeit über E-Mail Feedback zu geben, also viele verschiedenste Dinge. Das wurde auch genutzt. Wir hatten am Ende dann auch ein paar hundert Rückmeldungen, von den Leuten, die wurden dann natürlich ausgewertet, besprochen. Wir sind dann eben auch in den Bezirksausschuss, um dann eben darüber abzustimmen, was mit dem Platz jetzt im Jahr 2019 passiert. Daraus hat sich zum Beispiel auch nach der Aktionswoche eine Petition unter den Anwohnern ergeben, die möchten, dass der Platz wieder 2019 kommt. Es hat sich auch Antrag durch diese Anwohnerin ergeben, die praktisch an den Bezirksausschuss heran getreten ist und gesagt hat, ich möchte wieder, dass dieser Platz in 2019 wieder Aufenthaltsfläche wird und keine Parkfläche. Genau, deshalb haben wir dann mit dem BA diskutiert, hat ihm die Ergebnisse vorgestellt. Final kam dann jetzt raus, dass da Ganze im Sommer 2019 eigentlich jetzt dann bald, also diese Parkplatzfläche soll wieder umgestaltet werden zu der Aufenthaltsfläche, bzw. Begegnungsfläche für die Nachbarschaft. Was man vielleicht auch noch sagen kann, erstmal auch von Seiten der Stadt war geplant, den Platz nach der Testphase komplett zurückzubauen, dass wieder statt der Begegnungsfläche Parkplatzfläche wird. Dadurch, dass es dann aber doch von der Nachbarschaft ganz gut angenommen wurde, hat man sich dafür entschieden, den Platz nur zur Hälfte wieder zurückzubauen. Also das man sagt, okay auf der einen Seite kommen jetzt wieder Parkplätze hin und auf der anderen Seite lassen wir einfach diese Begegnungsfläche. War auch spannend ein bisschen, weil wir hatten auch Onlinedialog und das war auch ganz schön eigentlich nochmal zu sehen, diese ganzen vor Ort Aktionen, diese ganzen vor Ort Dialoge, die laufen eigentlich immer sehr, sehr positiv, weil vor allem die Menschen da sind, die das ganze befürworten, das eine super Idee finden. Die Menschen aber doch, die dem Ganzen negativ gegenüberstehen, die doch eine Herausforderung sehen, Ängste haben, Hemmungen haben, die äußern sich oftmals per E-Mail oder schriftlich. Da ist sehr schwierig diesen Dialog zu führen, also wirklich face to face Dialog zu führen und deshalb war der Online-dialog bei uns auch sehr spannend, weil plötzlich haben sich auch die zu Wort gemeldet, die das jetzt nicht gut finden, weil das jetzt eine Aufenthaltsfläche, Begegnungsfläche ist und ich dort nicht mehr parken kann. Und das ist sehr, sehr interessant zu beobachten, da sind dann auch verschiedenste Gründe aufgekommen, also nicht nur, weil Leute ja ein Auto haben und da auch den Parkplatz für sich beanspruchen möchten, sondern da sind dann wirklich auch Nachbarn zu Wort gekommen, die sich Sorgen um ihren Nachbarn machen, der ja schon etwas älter ist und sein Auto braucht. Oder zum Beispiel auch, dass Gentrifizierung ein großes Thema spielt. Also das war sehr, sehr schön dann auch zu beobachten und deshalb hat man sich dann auch ein bisschen darauf verständigt, dass man diesen Platz erstmal 50:50 lässt. Aber wie gesagt jetzt hat man eben auch nochmal durch den Bezirksausschuss entschieden, dass es in 2019 nochmal kommen soll. Das ist dann auch nochmal wichtig, dass wird dann nicht nochmal von dem Projekt city2share herausgetrieben, sondern da wird wirklich ganz klar gesagt: okay, wenn der Platz jetzt kommt in 2019, dann muss auch die Nachbarschaft dort aktiv werden, dann müssen sich dort die Leute organisieren, müssen quasi auch dafür sorgen, dass der Platz auch in Anführungszeichen bespielt und angenommen wird. Und dann sehen wir, das ist auch sehr interessant zu beobachten, wie das im Sommer 2019 jetzt laufen wird.

LP: Aber das ist außerhalb von city2share?

CS: Genau, wir beobachten das, also, wenn wir jetzt merken, da kommen super Widerstände, es bilden sich irgendwie Widerstandsgruppen, pro und Gegner, dann werden wir natürlich wieder eingreifen. Aber ansonsten werden wir aus city2share heraus als Projektteam erstmal beobachten, wie sich das Ganze schickt und nicht Aktionen machen, den Platz irgendwie ganz bewusst bespielen. Sondern das Ganze soll sich dann eben durch diese Organisation, durch die Nachbarschaft selber bespielen.

LP: Okay und der Zenettiplatz wurde zusammen mit der Stadt München organisiert, also waren da Sie und die Stadt München quasi die Hauptpartner, oder waren noch Partner aus dem city2share Netzwerk beteiligt?

CS: RP magst du vielleicht nochmal ein bisschen ausweiten?

RP: Genau, ich würde noch mal kurz ausholen und ein bisschen was zu dem Projekt an sich sagen, wo das hergekommen ist, wie das entstanden ist.

LP: Ja, gerne.

RP: Es gibt in München die Inzell Initiative, das ist eine Kooperationsplattform zwischen [REDACTED] und der Stadt München, die gibt es schon seit über 20 Jahren. Und das war im Jahr 2013, das ist schon sechs Jahre her, dass man gesagt hat, da gibt es ja große Veranstaltungen, also die Inzell, das Inzellplenum gibt es, das sind insgesamt 120 Partner, alles vertreten ist die Stadtverwaltung, Industriepartner, aber auch Unis, wissenschaftliche Partner, und

der ADAC und die IHK. Und da hat man gesagt, man möchte jetzt mal wieder was ausprobieren. Also vorher waren so lange Phasen, wo man viel skizziert hat und die Zukunft gemalt, und wie es denn aussehen könnte. Und dann kam quasi der Oberbürgermeister von München, der gesagt hat: okay, ich möchte jetzt das solche Modellquartiere in München umgesetzt werden. Und aus diesem Aufruf sind quasi diese Projekte, unter anderem city2share und auch CIVITAS ECCENTRIC entstanden. Bei city2share war es so, dass der Ursprung deswegen auch bei der Stadt München, bei [REDACTED] und bei den Stadtwerken lag. Die haben quasi zusammen überlegt, was würde man denn in so einem Modellquartier machen, was könnte man denn da mal ausprobieren. Und haben eben viele verschiedene Maßnahmen mal skizziert, da waren eben unter anderem, oder ein Ansatzpunkt war halt eben, man möchte die Nutzung von car-sharing oder dieses multimodale Verkehrsangebot möchte man ausbauen, und kam halt dann da auf die Idee, dass man solche Mobilitätsstationen bauen sollte, um halt eben extra Parkplätze für car-sharing Fahrzeuge ausweiten zu können. Da war aber noch keine klare Planung drin, da ging es um viele Ansatzpunkte, also geht auch darum, den car-sharing Dienst an sich zu verbessern, es geht auch darum eben das Thema Bike-sharing zu fördern, um halt das ganze Angebot halt eben attraktiv zu machen, um so einen Shift im Mobilitätsverhalten hinzukriegen. Das man zeigt, ihr braucht nicht unbedingt ein eigenes Auto, denn das Angebot ist so weit, dass ihr eigenes Auto mehr oder weniger überflüssig wird. Also es geht nicht darum zu sagen, man soll darauf verzichten, sondern wir bauen das Angebot soweit aus, dass quasi das Privatauto überflüssig wird. Und das war eben der Ursprung von city2share, es war so, dass wir, wir werden ja auch teilweise durch die EU gefördert. Teilweise eben, weil wir im Projekt gesagt haben, dass wenn man eine Maßnahme macht, dann kann man ja nicht einfach reingehen und sagen hier habt ihr 20 Car-sharing Plätze und die verschwinden wieder. Sondern man muss ja auch in der Umsetzung bleiben, und deshalb hatten wir von Anfang an reingeschrieben, dass Bürgerpartizipation dabei sein soll, um eben Akzeptanz im Quartier zu erheben. Und das hatten wir mal erklärt was wir da machen. Ursprünglich hatten wir auch eine intensivere Partizipation geplant, dass sich die Bürger wirklich aussuchen dürfen, so ungefähr was da hinkommen soll oder was man selber entwickeln kann. Das war dann aufgrund der zeitlichen Einschränkungen nicht ganz möglich, und es hat sich auch alles verzögert. Und deswegen, so diese, also die haben dann aber gesagt, für so ein Projekt ist eine Partizipation aber trotzdem wichtig, die wurde nämlich dann nicht von der EU gefördert. Wir haben gesagt, wir machen sie trotzdem und da war dann eben hauptverantwortlich die Stadt München und auch [REDACTED]. Wir haben gesagt, wir teilen uns diese Kosten, die da entstehen oder den Aufwand und setzen quasi gemeinsam mit Partnern eben, green city ist da eben sehr starker Partner, die dann sehr viel Partizipation der Bürger auch betreuen. Und aus dem Grund hat man eben diese ganzen Aktivitäten gemacht, die die CS auch schon erzählt hat, also die Quartierswerkstätten, Quartierstische und halt auch eben diese Aktionswoche, die wir dann eben auch sehr stark betreut und bespielt haben. Es hatte da dann auch wiederum den Vorteil, dadurch, dass es eben ein Projekt war, musste auch nicht immer die Stadt München oder [REDACTED] im Vordergrund stehen, sondern die konnten halt sagen, hier city2share macht einfach diese Aktionswoche. Das hat uns dann schon auch immer ein bisschen geholfen.

CS: Genau, das stimmt.

LP: Ja klar, und Sie sind ja auch der Projektkoordinator, dann war das wahrscheinlich auch noch ein bisschen einfacher oder?

RP: Einfach ist es nie. Nee, was uns tatsächlich geholfen hat, ist das wir, dadurch, dass es ein Projekt war und dadurch, dass wir, also wir haben ja auch ein Logo und die Webseite. Das hat sehr stark geholfen, das einfach unter dieses Dach zu packen. Also man hat jetzt nicht als [REDACTED] car-sharing Parkplätze gemacht und jetzt nicht als Stadt München einen Platz umgebaut, sondern vor allem als Projekt. Das bringt immer noch mal einen anderen Charakter. Wenn man jetzt nochmal von den Vor- und Nachteilen redet, sowas kann halt schon helfen, wenn man sagt, wir machen jetzt halt ein Projekt, wir probieren das aus, wir labeln das alles unter den gleichen Namen. Das ist halt alles eins, also alles was mit city2share zu tun hat und dann ist ein gewisser Wiedererkennungswert da.

LP: Okay, darf ich denn fragen, was es für Schwierigkeiten auch gab, bei der Umsetzung?

RP: Viele. Also wenn man jetzt allgemein vom Projekt spricht, zum Beispiel die Umsetzung der, also bei fast allen Maßnahmen, die wir umgesetzt haben, kam es zu irgendeiner zeitlichen Verzögerung. Was meistens daran lag, dass es einfach diese Arbeitsprozesse, die wir gebraucht hätten, nicht unbedingt gibt. Also zum Beispiel...

CS: Vielleicht kann man noch kurz einwerfen, die Themen die wir da behandelt hatten, auch, wie sagt man jetzt, technologiebasiert, wir haben ja auch Parks, diese Mobilitätsstationen, der Eingriff, der Bedarf. Das sind halt schon komplexe Themen, mit hohem Innovationsgrad, da wurde dann halt schon, also da ist man dann an seine Grenzen gekommen. Es kamen auch einfach viele Fragen auf, wie: Wer ist für was zuständig? Also so Unklarheiten über Zuständigkeiten, Unklarheiten über Prozesse, über diese Strukturen. Auf einmal gab es wieder, gibt es dann Rahmenbedingungen, die Sachen wieder nicht zugelassen haben. Es gab gewisse Stakeholder, die nicht von

Anfang an mit eingebunden waren, die aber wichtig für den Prozess gewesen wären. Also da kam einfach schon während des Prozesses unglaublich viele Dinge auf, wo man dann gemerkt hat, okay, das hätte man nicht herausgefunden, wenn man es nicht mal real ausprobiert hätte. Und das ist, kann man auch nochmal sagen, ist auch die starke Motivation auch nochmal für das Living Lab, man möchte auch einfach mal diese Dinge, diese Konzepte, die man sich immer nur theoretisch und auf Papier überlegt, einfach mal praktisch wirklich umsetzen, das Ganze erlebbar zu machen, um auch herauszufinden, funktioniert das jetzt so wie wir uns das auf Papier vorstellen? Und das ist auch diese Motivation für das ULL, würde ich jetzt mal so für mich auch definieren, um das gemeinsam auch vor Ort auszuprobieren und dieses Feedback zu kriegen. Und dann ist natürlich klar, dass dann auch gewisse Herausforderungen in diesem Prozess kommen, die auch dann eben zu Zeitverzögerungen führten oder das gewisse Projektbestandteile nicht auf die Art und Weise umgesetzt werden konnten. Und dann natürlich auch gewisse Partner, Projektsteine beeinflusst haben. Also was zum Beispiel jetzt auch Richtung Bürgerkommunikation, also man kann sagen, dass also Hürden kamen auf, beim Bau der Mobilitätsstation, weil zum Beispiel hatten wir bei unserem Partner Siemens, der intelligente Infrastruktur sag ich mal bereitstellt, mit dieser Parksäule kamen Probleme auf. Dann zum Beispiel auch bei der Kommunikation war es einfach, wenn man so ein ULL macht, man braucht einfach gewisse Stakeholder, sehr, sehr wichtige Stakeholder, die relevant sind für den ganzen Prozess, muss man erstmal ausfindig machen. Und da ist es unglaublich schwierig die einzubetten und auch diese Bürgerschaft einzubinden, weil viele fühlen sich da benachteiligt, nicht abgeholt, da stellen sich dann auch viele Fragen: okay, wie erreiche ich die Menschen da draußen überhaupt? Was sind die besten Tools, Methoden, dass ich wirklich alle abholen kann. Und das sind wirklich auch Herausforderungen, die einfach gekommen sind, die auch immer noch bestehen, was einfach immer, bei so Projekten wirklich eine Challenge ist, wie binde ich Menschen mit ein, dass sich wirklich auch jeder abgeholt fühlt und jeder in gewisser Weise beteiligt fühlt, genau. Ich sag mal, da gab es einmal im Projektteam, einmal, ich sag mal von der öffentlichen Seite, von der Stadt, viele Hürden, die einfach gekommen sind im Projekt, Strukturen die verändert werden müssen, die uns da sehr viel Einblick oder ich sag mal Erkenntnisse gegeben haben für zukünftige Projekte dieser Art. Man muss aber auch sagen, dass sind jetzt keine Dinge, die man mit Handschnipsen erledigen kann, sondern das sind schon Erkenntnisse, wo man sagen kann, das bedarf schon einer gewissen Transformation, da braucht es Zeit, in der Organisation, als auch draußen bei den Menschen, was nicht so einfach geht von heute auf morgen, dass es funktioniert. Aber es ist natürlich wichtig, da auch solche Sachen aufzudecken.

LP: Wer macht denn die Evaluation im Projekt, machen Sie das selber bei ■■■ oder ist jemand externes damit beauftragt?

RP: Also vielleicht noch mal kurz was zur Partnerstruktur. Es gibt insgesamt zehn Projektpartner, das ist ■■■, die Stadt München, wir haben aber auch noch DriveNow, die Stadtwerke dabei, wir haben difu, also Deutsches Institut für Urbanistik, TU Dresden, der Lehrstuhl für Verkehrsökologie, Hamburger Hochbahn, die Universität der Bundeswehr.

CS: Also wie Sie es vorher schon so schön gesagt haben, wir haben da eine Mischung aus Industrie, Wissenschaft, Forschungsinstituten, öffentliche Hand, Verkehrsbetriebe, dann auch NGOs.

RP: Genau, wir haben eben ein Arbeitspaket, das wird hauptsächlich von der difu und der TU Dresden begleitet. Da geht es eben auch genau darum, das ganze Projekt zu begleiten, Prozesse anzuschauen, was hat funktioniert, sowohl projektintern als auch mit externen Stakeholdern, die sich quasi die Prozesse anschauen. Aber dann quasi auch eine TU Dresden, die sich anguckt, wie sind jetzt die Umweltwirkungen? Also die Maßnahmen, welche Auswirkungen hat es jetzt wirklich auf CO2 und Feinstaub und keine Ahnung. Also diese Prozesse anschauen, dass macht bei uns hauptsächlich die difu, da könnte ich Ihnen auch noch einen Kontakt weiterleiten, dass Sie sich mit denen auch nochmal unterhalten, wenn das interessant wäre? Weil die sich eben genau das angucken, also die machen eine Statusanfrage bei den Partnern, was lief gut, was lief nicht so gut. Also die monitoren das eigentlich genau mit und haben auch eben sehr stark den Prozess begleitet, also zu den Mobilitätsstationen. Also da könnte ich Ihnen per Mail noch einen Kontakt weiterleiten. Der TS beim difu macht das, und da könnten Sie sich auch nochmal melden.

LP: Ja, gerne!

RP: Quasi in diesem Aspekt, wie da dieses Zusammenspiel ist, also intern und extern.

LP: Ja, genau, also einfach noch mal eine Perspektive, das ist immer spannend. Und ich muss auch sagen, es war gar nicht so einfach Interviewpartner zu finden. Also alle haben natürlich viel zu tun und nicht unbedingt Zeit eine halbe Stunde oder Stunde mit mir zu reden.

RP: Ich finde das immer schade, weil das ist ja eigentlich auch Sinn eines solchen Projektes, dass man eben auch das Wissen und Erkenntnisse weitergibt. Naja gut.

CS: Nee hast du Recht. Was man vielleicht auch nochmal sagen kann, was immer auch so ein Punkt ist, wenn man ein ULL macht, ist es was Dauerhaftes oder ist es was Temporäres? Es für und wider für beide Dinge, uns hat es oftmals auch geholfen, dass wir argumentieren konnten: wir sind hier Forschungsprojekt, wir versuchen hier temporär etwas umzusetzen. Es hilft natürlich auch in der Argumentation. Natürlich wiederum, wäre es für Verbindlichkeiten natürlich auch schöner, gewisse Dinge, wenn sie gut laufen, die dann auch dauerhaft umsetzen zu können, wenn es gewünscht und gewollt ist. Und das dann nicht erst wieder ein Rattenschwanz an Prozessen loslaufen muss und das Ganze dann eventuell, wenn das Projekt zu Ende ist, das Ganze dann erst Jahre später erst im Quartier wieder sichtbar wird. Das sind einfach alles so Dinge, die da auch Fragen kommen, die einfach in so einem Forschungsprojekt oder ULL auch zum Tragen kommen.

LP: Ja das stimmt.

RP: Ja vielleicht dazu noch, das ist eigentlich ein zweischneidiges Schwert, weil es ist natürlich schön, dass man in so einem ULL etwas ausprobieren kann, was mir aber auch klargeworden ist, dass es eigentlich auch schade ist, dass man so ein Ding braucht, um Sachen auszuprobieren, wo das eigentlich nicht unbedingt notwendig ist. Also das ist immer so ein bisschen, klar man hat jetzt was ganz Neues ausprobiert, was so noch nicht dagewesen ist, wo man einfach sieht ob es möglich ist oder nicht, da ist es gut, wenn man ein Living Lab macht. Man muss nur aufpassen, dass man irgendwann aus diesem Pilotcharakter rauskommt, wenn es um die Dinge geht, also jetzt grade im Bereich urbane Mobilität, die man halt einfach braucht, also wenn es halt eine Veränderung ist, die man einfach jetzt braucht und die man jetzt nicht im Bereich von Pilotprojekten braucht sondern einfach dauerhaft braucht. Das ist so ein bisschen wo ich jetzt mittlerweile das ein bisschen zweischneidig sehe, je nach dem was man halt macht. Wenn man wirklich etwas Neues macht, dann ist es gut, wenn es aber etwas ist, was gemacht werden muss und man versteckt sich so hinter dem Living Lab, dann ist es wiederum schwierig.

LP: Und wie kann man sicherstellen, dass die Strukturen auch dauerhaft bleiben? Also ich meine die Mobilitätsstationen, die sind jetzt einmal gebaut, die werden auch bleiben denke ich mal. Aber so andere Sachen, zum Beispiel, dass die Bürger sich weiterhin beteiligen?

CS: Ja, also ich würde jetzt mal, RP widerspricht, wenn es nicht so ist. Also dadurch, dass es ein Forschungsprojekt ist, ist es noch nicht gesetzt, dass die Mobilitätsstationen bleiben. Also oder dass die ganzen Maßnahmen, die wir implementiert haben auch wirklich bleiben. Also nach Projektende wird es eine Evaluation geben, wo geschaut wird, was lief gut, was lief schlecht, was waren die Herausforderungen, Hemmnisse, etc., etc. Und dann wird das Ganze auch nochmal wirklich Richtung Stadtrat, Bezirksrat zurückgespiegelt, und muss da wirklich noch mal ein politisches Statement dazu geben. Will man als Stadt München diese Maßnahmen jetzt wirklich dauerhaft im Straßenraum lassen oder wird das Ganze wieder zurückgebaut? Also das wäre natürlich worst case scenario, aber ich würde mal sagen, im Moment, also als wir das Projekt gestartet haben, war nicht gesetzt, dass das für immer bleibt auch die Maßnahmen, die jetzt mit Infrastruktureingriffen bezogen waren. Natürlich mit dem Ziel, dass es dauerhaft bleiben kann, aber ich sag jetzt mal, das Ziel ist noch nicht gesetzt.

LP: Das heißt, das ist wirklich eine politische Entscheidung?

RP: Jede Maßnahme, die wir machen hat quasi jetzt noch die Option, dass man nach Projektende nicht mehr damit weitermacht. Wir haben hier aber schon den Projektbestandteil Skalierung, das heißt, dass man die Dinge, die man bis jetzt gemacht hat und die gut sind, weiterhin passieren und dass man aber auch das, was man bisher gelernt hat auch weitergibt. Da sei auch wieder die difu genannt. Es gibt drei Netzwerktreffen in denen das difu verschiedene Städte und Kommunen einlädt, da ist city logistic ein Thema, aber auch Mobilitätsstationen ist da Thema, Bürgerpartizipation meistens, wo man die Erkenntnisse, die man jetzt schon gewonnen hat, auch versucht weiterzugeben, um so eine Verstärkung reinzukriegen. Jetzt konkret um die Maßnahme, es geht zum Beispiel so, dass der Partner UPS, der dieses Logistikprojekt betreut, der hat schon gesagt, die wollen nach Projektende weitermachen. Die sind jetzt quasi dabei, das Konzept weiter anzupassen, weil dann die Rahmenbedingungen andere sind. Aber die haben gesagt, für uns hat das funktioniert, und wir machen damit weiter. Und genau dieser Prozess wird auch bei den anderen Maßnahmen ablaufen. Die Mobilitätsstationen haben jetzt irgendwie funktioniert oder nicht, da müssen wir noch ein bisschen abwarten, dann werden die auch weitergemacht und werden dann hoffentlich auch ausgebaut. Dann kann man auch sagen, wie die funktionieren, und sagen: okay, damit machen wir jetzt weiter und bauen noch 30 andere.

LP: Okay und für [REDACTED] ist aber auch das Ziel, die Projekte so weiter auszubauen, wie es eben möglich ist?

RP: Was weiter auszubauen, Entschuldigung, das habe ich nicht verstanden?

LP: Die Projekte und Maßnahmen.

RP: Bei uns ist es ein bisschen unterschiedlich. Wir wollen erstmal einfach verstehen, wie dieses System urbane Mobilität funktioniert. Da wollen wir immer weitermachen, weil da sind wir noch nicht fertig einfach. Vielleicht dass man da weitermacht, und wir wollen auch ganz im speziellen lernen, wie car sharing, wie kann man das verbessern? Da ist für uns ein ganz großes Learning bei den Mobilitätsstationen und den car sharing Komponenten, aber auch im Bürgerdialog, wie man jetzt mit den Bürgern spricht. Da geht es auch ganz oft darum, wie bist du denn mobil? Und welches Angebot bräuchtest du denn, damit du dich veränderst? Und jetzt steckt da natürlich viel drin, für uns auch, das Angebot weiterzuentwickeln und zu verändern.

CS: Um da auch eine Kundenorientierung reinzubringen, um nicht nur Produkte auf die Straße zu bringen, sondern vor allem eine Kundenzentrierung mit drin hat. Und das ist auch der ganze Sinn dieses Bürgerdialogs, auch für die Städte, um Strategien zu entwickeln, dass man wirklich die Bürgerschaft und auch die Menschen, die da leben, dass die gehört werden und dass man nicht an denen vorbei entwickelt, irgendwelche Dinge, die dann am Ende nicht zum Erfolg führt, oder gar nicht erst gebraucht wird.

LP: Also das ist jetzt auch ihr Ziel, warum Sie überhaupt dieses ULL mitgegründet haben und mitarbeiten?

CS: Ja, genau, also einfach auch mal gemeinsam mit den Partnern, diese Dinge, die man sich theoretisch überlegt auch auf die Straße zu bringen, sag ich mal, mit den Leuten vor Ort auch zu sprechen, um dann dieses Feedback auch zu bekommen, wie diese Maßnahmen angenommen werden. Und natürlich auch um für dieses Thema Mobilität zu sensibilisieren, das Thema Mobilitätsverhalten anzusprechen, ja.

LP: Okay und sehen Sie da auch noch andere Vorteile, also zum Beispiel, dass man neue Kooperationen eingehen kann, zum Beispiel jetzt mit UPS oder Siemens, die man sonst nicht eingehen könnte?

RP: Also der große Vorteil, wir sind ja jetzt auch gefördert im Projekt, und da ist halt der große Vorteil, dass man die Ressourcen bei den Partnern halt kriegt. Also klar kann man die auch so kriegen, aber wenn man jetzt so ein Projekt hat, oder so ein ULL, dann gibt es immer einen Ansprechpartner, wo es immer einen Partner gibt, der auch greifbar ist und mit dem kann man halt auch viel sprechen. Das ist eben der große Vorteil, man hat so eine Runde an Partnern, die über drei, vier Jahre zusammenarbeitet und das ist einfach ein wahnsinnig großer Vorteil. Ich bin jetzt zum Beispiel in der Citylogistik mit drin, was mir nicht unbedingt so viel bringt, aber man kriegt halt so ein Netzwerk noch, wo man halt unglaublich viel machen kann und in dem man sehr viel besprechen kann. Also gerade wenn die Stadt München, die Stadtwerke mit an Board sind, oder auch aus anderen Städten, wie jetzt die Hamburger Hochbahn, man hat jetzt ein Netzwerk, wo man sich einfach austauschen kann, auch mal neue Ideen entwickeln. So das sind die Vorteile.

CS: Genau, ich glaube da ist auch generell nochmal wichtig, ich meine zukünftig spielt das auch noch mal eine wichtigere Rolle, dass man diese Kooperation und diese Zusammenarbeit eingeht, weil auch wir als ■■■ alleine können das nicht alleine stemmen oder Stadt. Also wir können das gar nicht alleine durchführen. Also wir brauchen Kooperation und Zusammenarbeit um diese Herausforderungen dort, die dort existieren, also auch gemeinschaftlich zu lösen. Also deswegen führt da auch gar kein Weg daran vorbei, diese Kooperation einzugehen. Aber natürlich ist dann zum Förderprojekt, zum Verbund, wo man sich viel auch diese Verbindlichkeiten gegenüber zuspricht, natürlich auch ein Konstrukt, was das natürlich fördert. Aber grundsätzlich würde ich mal einfach sagen, dass dieser Fokus gemeinschaftliche Zusammenarbeit, Kooperationen in Zukunft einfach immer wichtiger und essentiell wird, für diese ganzen Themen, um das überhaupt umzusetzen, weil es alleine ein Partner auch einfach nicht tun kann, weil einfach super viele Komponenten ineinander gehen, die wichtig sind zu betrachten und das kann man auch nur im Verbund dann gemeinsam lösen.

LP: Okay, super.

CS: Und trotzdem ist es auch einfach schön im Living Lab, also für uns, wenn man jetzt so fragt, was hat man denn gelernt, was Sie auch da gefragt haben, was würde man jetzt anders machen. Ich sag mal es ist einfach auch wichtig, ich sag mal, weil wir jetzt vom Partner sprechen, dass man eben die richtigen Partner mit an Board hat, also die relevanten Stakeholder, die ja quasi auch die Basis für den Erfolg des Projektes sind. Dann auch dass man, also dass die Partner, den Mut und die Offenheit hat, eben Dinge auszuprobieren, auf die Straße zu bringen und auch wirklich zu machen und nicht immer nur in der Theorie bleibt. Und wie wir schon angesprochen haben, man braucht natürlich auch die gewissen Prozesse und Strukturen, um dann überhaupt auch diesen Umdenkprozess auch zu starten. Ich glaube, das haben wir schon auch als Projekt geschafft, also ich würde schon behaupten, dass in jedem Fall ein Umdenkprozess ins Rollen gekommen ist, also auch bei jedem einzelnen Partner, wo gewisse

Lücken in Strukturen und Prozessen waren, wo man sagt: hey, da müsste es Veränderungen geben, damit es überhaupt zur Umsetzung kommen kann, zur erfolgreichen. Da wird etwas umgewandelt, aber ich sag mal da spricht man wieder in Anführungszeichen von der Transformation, die man für sich entdeckt. Und natürlich bei diesem Thema Mobilität ist natürlich super vieles was sich verändert, wo ständig etwas Neues passiert, da darf es natürlich auch nicht Jahre dauern. Also das ist natürlich immer, ja ich sag mal Innovation und Komplexität sind grad Themen, das sind dann Routinen, also zum Beispiel bestimmte Verwaltungsroutinen, Zuständigkeiten und Abstimmungen, die man jahrelang gewohnt ist, die auf einmal geändert werden müssen, wo sich auf einmal in den Köpfen der Menschen was ändern muss und wo es halt neue Strukturen und Prozesse braucht, um diese Dinge dann auch umzusetzen.

LP: Interessant. Kann man denn schon sagen, dass es einen zusätzlichen Mehrwert noch gab? Also jetzt darüber hinaus gehend, über die neuen Netzwerke vielleicht? Also zum Beispiel, dass man eine größere Reichweite hat, als erwartet, oder dass sich eben neue Strukturen herausgebildet haben oder auch neue Fördermöglichkeiten?

CS: Also ich sag mal fürs Projekt jetzt einfach gesprochen, gab es schon einen Mehrwert. Also was heißt Mehrwert, durch diese Testphase am Zenettiplatz, die wir gemacht haben, die praktisch in 2019 nochmal gemacht wird, was so nicht geplant war, aber erneut praktisch durchgeführt wird. Aber auch der Partner UPS, der ganz stark sein Projektgebiet erweitert hat, was so zu Beginn nicht geplant war. Auch zum Beispiel, die arbeiten ganz stark mit den lokalen Unternehmen zusammen, die quasi zusammen mit denen ich sag mal so Containerboxen für die Pakete entwickeln, wo man sagt, man hat da auch die lokalen Akteure mit eingebunden und langfristig gestärkt. Und es ist auch da zum Beispiel, dass auch andere Bezirksausschüsse, in dem das Projekt jetzt nicht ist, eben auf die Stadt zukommen mit der Forderung, sie würden sich das auch wünschen gewissermaßen, wie zum Beispiel so ein e-logistik Konzept. Also da kann man auf jeden Fall sagen, da ist ein Mehrwert entstanden, weil durch dieses ULL, durch diese Pilotierung der Maßnahmen hat man einfach schon in Anführungszeichen Akzeptanz andere Stadtbereiche sensibilisiert, die sich das auch wünschen und umsetzen. Also das kann man jetzt da auf jeden Fall schon mal als Mehrwert generieren. Und auch natürlich das, aber das ist auch noch sehr theoretisch, dass auch in der Stadtverwaltung gewisse Prozesse, Strukturen neu durchdacht werden, weil die einfach auch sehen, dass diese neuen Themen auch einfach neue Prozesse und Strukturen brauchen, um die dann auch wirklich umzusetzen. Also deswegen meinte ich, dieser Umdenkprozess ist auf jeden Fall angestoßen, da passiert was, wird was gemacht. Wird halt spannend, wie schnell das Ganze jetzt einfach umgesetzt wird.

LP: Ja klar, was würden Sie sich denn wünschen? Also was sollte jetzt am besten geschehen, sag ich mal in nächster Zukunft?

RP: Schwer zu sagen, also mein Wunsch ist immer mehr geworden, dass man wirklich das, was man in so einem ULL lernt, wirklich aus diesem Pilotcharakter rauskommt und das in irgendeiner Form Verfestigung findet. Ein Beispiel hier nochmal, die Parksensoren ist da wahnsinnig schwierig zu installieren, obwohl sich München da schon mal auf die Fahnen geschrieben hat, sie wollen smart werden. Und da ist dann einfach mein Wunsch, dass man einfach durch so ein ULL merkt, und das dann aber abstellt. Und das man da quasi aus dem Pilotcharakter rauskommt, und da sagt, ja das wollen wir so, und weil wir das wollen, machen wir das jetzt nicht nochmal in einem Pilotprojekt, sondern da verfestigen wir das, da schaffen wir die Prozesse, dass das einfach ganz normal passieren kann. Dass man einfach diese Prozesse, was wir jetzt auch am Zenettiplatz versucht haben, wir haben letztes Jahr unter diesem Pilotcharakter gemacht, wir haben gesagt wir probieren das mal aus. Wir haben dieses Jahr versucht, dass sich das verfestigt, dass der BA quasi selber auf die Idee kommt, oder merkt, dass er die Mittel hat, das selber zu machen. Und das wäre so mein Wunsch, dass man das was man lernt auch wirklich verfestigt.

CS: Also das Erkenntnisse, alles, was man daraus schöpft, auch diese Erwartungen, die man ja auch irgendwie bei Leuten dadurch, wie sagt man, Erwartungen...

LP & RP: Weckt?

CS: Ja, dass man gewissen Erwartungen der Leute, die sich darauf freuen auf gewisse Dinge, die jetzt kommen, zukünftig, dass man einfach diese positiven Erkenntnisse, Erfahrungen, aber genauso auch ich sage mal Herausforderungen wirklich nutzt und das jetzt nicht irgendwie verpufft. Und das Ganze dann auch einfach gesamtheitlich gedacht wird. Wie RP einfach ganz schön gesagt hat, dass dieses ULL jetzt nicht was Einmaliges bleibt, sondern, dass das jetzt einfach in eine Verfestigung kommt, also der Maßnahmen, die auch positiv sind, einfach zeigen, das wäre so unser Wunsch.

LP: Ja, also finde ich auch eigentlich ganz interessant, dass es Ihnen sehr wichtig ist, dass das eben nicht nur so eine 4-jährige Projektphase ist, aus der jetzt nichts weiter entsteht. Doch das finde ich ganz gut. Das haben bisher auch die Leute sonst nicht so gesagt, muss ich sagen.

CS: Interessant.

RP: Also ich finde immer so ein ULL ist kein Selbstverständnis, also ich mache das ja nicht, weil ich ein ULL machen will, sondern ich mache das ja, weil ich etwas lernen möchte. Und wenn ich daraus nichts lerne, dann brauche ich auch kein ULL machen, weiß ich nicht. Dann kann man sich den Aufwand auch sparen.

LP: Klar, also es wollten schon alle was lernen, aber alle waren sich auch immer sehr bewusst, dass die Zukunft ungewiss ist, sozusagen. Und so Ambitionen, dass es wirklich weiterläuft, habe ich eher weniger gesehen bisher.

CS: Auch spannend, dann ist es vielleicht auch nochmal spannend von welchen Institutionen das gekommen ist.

RP: Also es ist schon so, also es könnte jetzt auch dabei herauskommen, dass zum Beispiel bei den Mobilitätsstationen, das ist nicht das, was wir wollten und deshalb machen wir das nicht weiter, aber das ist ja dann quasi auch ein Learning, was sich bestätigt. Also man sagt ja nicht, okay ich habe jetzt gemerkt es funktioniert nicht, aber ich mache jetzt trotzdem nochmal ein Modellquartier, wo ich das nochmal ausprobieren. Das würde ja dann auch keinen Sinn machen, also klar ist jetzt nicht immer so, dass es weitergeht, nicht überall wird es jetzt so einen Zenettiplatz geben, wo der BA jetzt öffentlichen Raum auf Parkplatzfläche packt. Da sollte man schon versuchen, die richtigen Konsequenzen daraus zu ziehen, dass man halt sagt, okay wir haben jetzt gesehen, was passieren könnte, wie es gehen würde und das man das dann einfach weiterdenkt.

CS: Aber das ist auch nochmal ein sehr schöner Punkt, weil was ist denn die Erwartungshaltung von den verschiedenen Akteuren, die da mitmachen, bei so einem ULL. Generell vielleicht nochmal so, wenn man so etwas wieder macht, dass man so etwas vielleicht auch zu Beginn mal klärt. Was hat da jetzt jeder, sagt man, okay das ist jetzt eine vierjährige Testphase, man probiert was aus, man sammelt Erkenntnisse, oder verfolgt man daran wirklich, man möchte, wenn das wirklich positiv Effekte hat, das auch verstetigen und diese Umsetzung, diese dauerhafte. Ist auch nochmal ein guter Punkt, was hat man für Erwartungshaltungen an so ein ULL?

RP: Und genau, da stand von uns einfach von Anfang an drin, der Punkt Verstetigung und Skalierung ist auch Teil des Beitrags zum ULL, zu gucken was macht es, wie wird es und wie schafft man es dann auch das zu skalieren oder zu verstetigen. Wir wollen da auch Deutschlandweit einen Beitrag zu leisten, das haben wir ausprobiert, das ist dabei rausgekommen, das könnte so funktionieren.

CS: Das ist auch ein wichtiger Punkt in der Kommunikation von so ich sag jetzt mal so einem ULL, sobald man in den Dialog mit den Menschen geht, muss man ja auch irgendwie sagen können, okay das ist jetzt was Temporäres, wir probieren da was aus, und danach verpufft das. Oder sagt man, okay wir probieren das aus, wenn das positiv angenommen wird, ist eine Verstetigung möglich, oder diese wird angestrebt. Also das sind ja auch ganz andere Erwartungshaltungen, die man da bei den Menschen auslöst. Wie man auch in den Dialog und die Kommunikation dieser Themen geht, also das macht für mich schon auch einen Unterschied.

LP: Kommen da denn schon andere Städte auf Sie zu, um nach Ihren Erfahrungen zu fragen?

RP: Also ich weiß, in meiner Inzell Praxiszeit habe ich das selbst schon beim Städtetag zum Beispiel vorgestellt, da war das Interesse sehr groß. Aber ich war jetzt auch in München schon in verschiedenen Bezirken, wo man das dann mal vorgestellt hat. Also wir haben schon eine recht große Streuung sage ich mal, und es gibt auch immer wieder Anfragen, gerade beim Thema e-Mobilität, ist das Interesse groß, das wollen sich viele anschauen. Und es gibt am Freitag jetzt auch wieder eine Veranstaltung vom Stadtneuplanungsverband oder Verband der Stadtoriginalplaner oder so, die dann quasi auch vor Ort sind, wo man das dann quasi zeigt, als Beispiel wieder, diese Mobilitätsstationen und so eine Platzumwandlung, wie das entsteht.

CS: Und wie gesagt, machen wir ja auch ganz bewusst im Projekt Netzwerktreffen, wo wir sagen, das ist wichtig, dass man diesen Austausch mit den Städten hat, wo man einfach diesen Erfahrungsaustausch fördert, also von beiden Seiten praktisch.

RP: Und nochmal zu diesem Logistikkonzept, da war die Nachfrage mit am höchsten sag ich mal, und daraufhin wurde das Paket auch erweitert und angepasst auch für das Münchener Umland. Da kam die Bürgermeisterin auf uns zu und hat gefragt, ob man es da nicht auch machen könnte und dann wurde das auch umgesetzt.

CS: Ich müsste jetzt leider, oder gibt es noch ganz wichtige Fragen? Oder sind es noch viele Fragen? Weil sonst müsste ich jetzt an dich übergeben RP.

LP: Nein, gar nicht. Ich bin zufrieden schon.

CS: Schön, das freut uns. Ja wie geht es da denn jetzt weiter? Kann man die Ergebnisse dann mal sehen oder in wie fern werden unsere Interviews da verwertet, können Sie uns da kurz einen Ausblick geben?

LP: Also grundsätzlich schreibe ich eine kurze Zusammenfassung für meine Interviews und ich vergleiche dann die drei ULL in München, quasi untereinander mit verschiedenen Aspekten und mir geht es halt besonders um die Selbstorganisation, also ist der Rahmen vielleicht zu festgesteckt, als das irgendwas entstehen kann oder welche Strukturen fördern das vielleicht auch, das eben irgendwas entstehen kann. Also zum Beispiel ja diese Bürgerworkshops oder der Zenetiplatz wären jetzt eine Struktur, wo ich sage, der ist wahrscheinlich sehr hilfreich, um irgendwelche neuen Prozesse anzustoßen. Aber ich kann Ihnen gerne meine Arbeit schicken, wenn sie dann fertig ist, also in zwei Monaten.

CS: Nur mal so Interesse halber, werden wir als Organisation da genannt oder ist das anonym?

LP: Also das hätte ich jetzt grundsätzlich gemacht, aber wenn Ihnen das nicht recht ist, dann kann ich das auch komplett anonymisieren.

CS: Ich schätze, RP weißt du, sonst müssten wir das nochmal sehen davor?

RP: Eigentlich immer anonym.

CS: Genau, weil sonst müssten wir...

RP: Oder sonst als Projektteam. Das können wir sonst aber auch nochmal prüfen, ob wir, ob es da Anforderungen unsererseits gibt.

LP: Also da können Sie mir gerne einfach nochmal eine E-Mail schreiben, wie ich das handhaben soll. Mir persönlich ist das natürlich egal, auch die Aufnahme jetzt von unserem Gespräch, also die hört niemand, die ist wirklich nur für mich, dass ich das transkribieren kann und dann nochmal durchlesen kann.

CS: Dann würde ich ehrlich gesagt, können wir nochmal reden, aber gefühlt glaube ich das wir das anonymisieren sollten. Genau, sonst stecken da bei uns einfach nochmal andere Prozesse dahinter, weil sonst müssten Sie uns das auch nochmal geben und dann ist für Sie auch einfach nochmal ein Mehraufwand. Und wenn das für Sie kein Problem ist, dann würde ich sagen, machen Sie es anonym und dann ist es fein. Aber mich würde es trotzdem total interessieren, was sie da erarbeiten, wenn Sie uns dann die Arbeit schicken und die Ergebnisse, wäre ich super interessiert dran.

LP: Klar, das kann ich machen, das schreibe ich mir auf.

CS: Schön, und wenn Sie sonst noch Fragen haben können Sie sich auch jederzeit melden.

LP: Ja, vielen Dank. Also dann wirklich vielen, vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben heute und genau, dann schreibe ich Ihnen einfach nochmal eine Mail, ob Sie einverstanden sind, wie ich das aufführe in meiner Arbeit und ja ansonsten wünsche ich Ihnen noch einen schönen Tag!

---

## SUMMARY INTERVIEW CITY2SHARE PRIVATE PARTNER

---

### ROLE OF INTERVIEWEES AND ORGANIZATION

---

CS and RP both work for an automotive company in the department for mobility technologies and the centre of urban mobility competence which aims to understand, design and implement the mobility of the future. While CS is responsible for the measure citizen participation in city2share, RP is the project leader of the ULL. ■■■ is also part of another ULL in Berlin.

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

The automotive company is part of the Inzell Initiative in Munich in which multiple and diverse stakeholders come together to talk about the future of the city. The senior mayor brought forward the appeal to experiment and in consequence the ULLs city2share and CIVITAS ECCENTRIC were founded. As the coordinating project partner, RP and CS work together with all partners. Difficulties were ambiguities concerning processes and responsibilities, communication as well as the short amount of time. Especially the last aspect led to a less participative design of the ULL. Furthermore, the EU did not fund the participation aspect which is why the automotive company and the city of Munich decided to take on this task themselves, as it was deemed very important to gain acceptance. Also



some worries and fears were present before the beginning of the project. Other difficulties were of technical manner, explained CS because of the innovative character of many measures, such as the park sensor technology and mobility stations. CS and RP also stated that identifying and integrating the right stakeholders was challenging, as was the inclusion of citizens in a way that leaves no one with a feeling of being left out.

The Zenettiplatz project on the other hand was embraced very well by the local residents. This was a parking lot on which the city2share partners wanted to show, that it can be used freely by the local neighbors, when more people replace their own car by a car-sharing membership. During the first week, which included a well-planned program on the square, actively organized by the city2share partners, dialogue with the citizens as well as feedback opportunities were possible. For CS and RP this showed, that the presence on site is very important in order to explain intentions and be thought-provoking. Another helpful aspect was the umbrella of city2share as a value of brand recognition. This is also connected to the temporary character which was on the one hand advantageous in arguing and justification as well as acceptance and on the other hand disadvantageous for implementing long-term and permanent structures. RP concluded that ULLs should only be used for something radically new and innovative and not as an excuse to implement things that are planned anyways.

#### INTENTIONALITY

---

For the automotive the dialogue and communication with local residents (and potential customers) was an important focus point to develop products with customer orientation. Gaining acceptance for future developments in urban mobility and knowing what the people want and need is the goal in participating in this ULL. The experimentation and testing is important to get feedback in order to understand urban mobility and learning. Additionally, continuation and scaling-up is aimed for, as underlined by RP. The automotive is not able to conduct experimental projects such as the expansion of a multimodal mobility offer itself as pointed out by the interviewees and thus a collaborative solution is necessary. The network aspect of a ULL is further fostering new idea development, resource sharing and discussion. RP noted that in the partner network of city2share a point of contact for every aspect is always readily available. Furthermore, the partial EU funding is helpful in implementing innovative measures.

#### SELF-ORGANIZATION

---

In city2share not all measures could be implemented, nevertheless, CS and RP are content because even unsuccessful measures mean that they learned something. For them it is most important to continue with this new knowledge and scale up the ULL in order to outlast the pilot project character of city2share. This is a political decision though. Additional value was created for many partners of city2share. UPS has already broadened its project area and will continue its measure even after the ULL has ended. CS and RP find that transformational and rethinking processes have started in all partner organizations, for example new working processes within the municipality of Munich. Also the range of city2share is greater than expected with many other districts and cities paying attention and voicing interest in similar projects, structures and processes.

The beginning of self-organization processes can be observed surrounding the Zenettiplatz. New neighborhood sponsorships, networks and meetings developed, although CS pointed out, that these are initiated and still coordinated by the NGO green city as well as the landscape architect. She concludes that an initiator and some

sort of port of call is necessary for these initiatives, and this might be a resident in the best case, but it can also be a NGO. One resident has started a petition for its return in the summer of 2019, which was successful. That means that this project will be repeated independently from city2share. The partners will only observe, but not intervene. For future similar projects RP and CS conclude that local resident participation should be stronger. Also they find that it is crucial to choose the relevant partners and to know their expectations. Furthermore, proper working processes and structures are necessary and together with the courage to experiment a basis for success. In order to continue the successful measures and projects it can also be important to come to an understanding concerning the future of the project.

#### TRANSCRIPTION INTERVIEW CITY2SHARE- EVALUATOR

---

Interview on the 7th of June, 2019 at 1 PM, duration 45 minutes

The recording starts after receiving permission to record the interview. After the recording stops, we discussed further details about timing, sending a transcript and anonymity. Time of recording: 41:25 minutes

Interviewee = TS

Interviewer = LP

LP: Wollen wir dann anfangen, indem Sie vielleicht einfach kurz sagen, was ihr Job bei der difu ist und auch was die difu genau macht?

TS: Könnten wir vielleicht nochmal, könnten Sie vielleicht kurz nochmal erläutern worum es bei Ihnen nochmal geht und worauf der Fokus ist? Das war ja so, das ist ja immer auch ganz schön, wenn man das auch nochmal außerhalb von einer E-Mail erklärt bekommt. Das ich da nochmal einen Eindruck habe, worum es da dann genau geht.

LP: Ja, natürlich. Also ich habe mir im Rahmen meiner Masterarbeit die drei Urban Living Labs in München angeschaut, also Smarter Together, CIVITAS ECCENTRIC und auch city2share. Und mir ging es eigentlich so ein bisschen um den Gegensatz zwischen Planung, Planungstools und Selbstorganisation von Bürgern, also ja, mich hat eigentlich interessiert, ob durch das Anstoßen von so einem ULL auch weitere Selbstorganisation von bürgerschaftlichen Initiativen stattfindet und dann natürlich auch ob es da bestimmte Strukturen gibt, die das irgendwie, ja ermöglichen, also zum Beispiel besondere Plattformen, oder ob das besonders wichtig ist, dass die Bürger involviert werden in das ganze Projekt.

TS: Okay, also dieser Begriff ULLs, der war mir bisher noch nicht in der Form untergekommen. Was hat das für einen Hintergrund, ist das jetzt ein relativ neues Konzept. Also ich sag mal, bei city2share reden wir ja auch von Reallabor, und das ist ja durchaus vom Duktus her vorhanden, aber dieses ULL, wo kommt das her?

LP: Also das ist einfach ein Begriff aus der Planungsliteratur würde ich mal sagen, also eher ein theoretischer Begriff und der ist auch absolut nicht klar abgegrenzt. Ich benutze den aber jetzt für meine Masterarbeit und definiere den als so ein four people partnership, also, dass ein öffentlicher Akteur dabei ist, ein wissenschaftlicher Akteur, private Unternehmen und auch irgendwo die Bürger selber. Und dann, dass das ganze einen realen Ort hat, wo eben experimentiert wird, grade zum Thema urban mobility und auch ja, urban sustainability.

TS: Gut, das heißt der Fokus liegt jetzt auch gar nicht so sehr auf Mobilität, sondern eher auf der Art und Weise, wie städtische Planung, wie städtische Maßnahmen umgesetzt werden.

LP: Genau, und wie, also natürlich interessiert mich jetzt bei Ihnen, weil Sie das Ganze irgendwie bewerten, ja wie erfolgreich war das überhaupt, und was waren Erfolgsfaktoren, was waren eher Hürden? Was ist ein Mehrwert der ganzen Sache und welche Empfehlungen können Sie aussprechen für weitere Projekte dieser Art?

TS: Ohja, Empfehlungen ist ein ganz heißes Wort bei uns. Ich würde mal sagen, ich versuche mein bestes. Ich weiß jetzt nicht genau was RP gesagt hatte, also wir haben uns ja die Akteurskonstellation insbesondere auch bei den Projektpartnern angeschaut. Aber genau vielleicht fangen wir einfach mal an und dann können wir ja mal gucken, ob das für Sie erhellend ist.

LP: Ja, super.

TS: Gut, ja, Sie wollten zuerst die Rolle des difu und meine Rolle hören?

LP: Genau.

TS: Ja, also mein Name ist Thomas Stein, und ich bin seit Anfang des Projektes dabei, bei cityshare und bin einer von drei Mitarbeitern, die hier am Deutschen Institut für Urbanistik, das schwerpunktmäßig die Wirkungsprozessevaluation koordiniert und durchführt, im Projekt city2share. Das heißt auf der Wirkungsseite schauen wir uns einmal an, was tatsächlich am Ende dann für ein output bei dem Projekt rauskommt in unterschiedlichen Dimensionen. Ja, im Wirkungsbereich Stadtraum, Umwelt und Nutzerverhalten und die vierte Dimension weiß ich grad gar nicht. Also in unterschiedlichen Wirkungsdimensionen, welcher output da festzustellen ist, dazu führen wir unterschiedliche Erhebungen durch und koordinieren die Erhebungen, die die Projektpartner durchführen. Und auf der anderen Seite ist dann auch noch ein Schwerpunkt die Prozessanalyse, das heißt insbesondere die Frage, wie diese Maßnahmen, die ja durchaus mehr oder weniger erstmalig in Deutschland bzw. auch in der EU jetzt durchgeführt werden, also was die Mobilitätsstationen angeht, und auch das Thema temporäre Platzumgestaltung angeht, was auch die ganzen Anwendungsfelder, die da laufen, auch digitaler Systeme, also sprich Parkraumsuche etc. pp. Und genau, wie sozusagen, das in der Verwaltung funktioniert und welche Rahmenbedingungen dort ggf. neu angepasst werden müssen. Das war sozusagen unser Fokus, wobei wir, das noch als Hintergrund zum Deutschen Institut für Urbanistik, die kommunale Brille aufhaben. Wir sind im Auftrag der Deutschen Städte und Gemeinden tätig, in den Kommunalwissenschaften Deutschlands und generieren durch unsere Projekte, durch unsere Arbeit Handlungswissen, um Empfehlungen für Kommunen in unterschiedlichen Aufgabenfeldern, unter anderem auch Mobilität zu entwickeln. Ja, das vielleicht so als Einstieg.

LP: Super, vielen Dank. Und dann frage ich auch direkt noch, wie wir das mit der Anonymität oder auch nicht halten wollen, bzw. was Ihnen da lieber ist? Darf ich Ihren Namen verwenden und darf ich auch den Namen vom difu verwenden?

TS: Also, das ist ein bisschen schwierig jetzt. Wir müssen mal schauen, wie das Gespräch so ein bisschen läuft. Also grundsätzlich können Sie gerne meinen Namen und die Institution nennen, das Problem ist allerdings, dass wir jetzt tatsächlich aufpassen müssen, wenn wir über Empfehlungen sprechen, dass wir da nicht zu weit aus dem Fenster lehnen, weil das wie gesagt, ein laufendes Projekt ist. Das ist noch nicht abgeschlossen, das sind alles Zwischenergebnisse und dementsprechend ist es auch ein bisschen schwierig da was zu sagen. Insofern, wäre es vielleicht auch ganz schön, wenn Sie mir das vielleicht im Nachgang nochmal ganz grob zur Übersicht nochmal geben können, was Sie denn jetzt daraus verwenden. Das wäre mir ganz lieb, wenn wir da so verbleiben könnten.

LP: Ja, das ist kein Problem.

TS: Ja, okay, ansonsten können Sie gerne meinen Namen und die Institution nennen.

LP: Okay, gut, super. Sind Sie bzw. das difu eigentlich auch Teil von, also evaluieren Sie auch andere, ich sag jetzt mal ULLs, aber Projekte die ähnlich sind wie city2share?

TS: Aktuell nicht, also das city2share ist sowohl vom Projektumfang als auch von der Ausrichtung her im Moment relativ einständig. Also, lassen Sie mich mal überlegen. Nee, also richtig in dieser Breite, ist das tatsächlich einzigartig, also das klingt jetzt ein bisschen hochtrabend. Ein Projekt, was jetzt wirklich umfangreich ist vom Ansatz her und ansonsten sind das dann Teilbereiche, die wir uns bisher angeschaut haben. Also z.B. Wirkung von Fahrradfahrleitsystemen im städtischen Verkehr, Wirkungen von Car sharing, aber dieser wirklich ganzheitliche Ansatz und auch dieser Charakter ist sehr umfangreich. Ich kann natürlich nicht für die gesamte Geschichte des difu sprechen, uns gibt es ja seit 1974, aber diese Art von Forschungsprojekten ist ja auch eher eine neuerliche Entwicklung.

LP: Wie kam es denn dazu? Ist die Stadt München auf das difu zugekommen?

TS: Ich glaube, da kann ich nichts zu sagen, weil ich in der Akquisephase noch gar nicht aktiv war. Ich glaube, dass war eher ein gemeinschaftliches Antasten. Also im Hintergrund ist ja eigentlich das im Rahmen der Richtlinie

erneuerbare Energien gefördert wird und wir einen Schwerpunkt auf Elektromobilität hatten, gerade im Zeitraum 2012, 13, 14. Da haben wir die Evaluation der Elektromobilitätsstrategie durchgeführt, das hieß glaube ich so, also die Bundesregierung hat ja das Ziel so und so viele Elektrofahrzeuge in der PKW Flotte zu erreichen und haben da die Evaluation durchgeführt. Und aus diesem Schwerpunkt entstand dann auch die Zusammenarbeit mit [REDACTED], der Stadt München, die dann die Idee auch ganz konkret ein Testfeld einfach mal aufzubauen, unterschiedliche Ansätze verschiedene Maßnahmen umzusetzen und auch auszuprobieren. Also, das wird so ein gegenseitiges Aufeinander zukommen und Ideen entwickeln gewesen sein.

LP: Okay, und worauf liegt dann der Fokus für das difu?

TS: Genau, bei uns liegt vor allem der Fokus einmal auf was denn tatsächlich von diesen neuen Anwendungen, von den ganzen Mobilitätsangeboten, Mobilitätsstationen wirklich einen Mehrwert für die Zielstellungen der Kommunen im Bereich Verkehr hat. Also wie, wir haben eine Dieselproblematik, wir haben Probleme mit Emissionen, mit Schadstoffen, Fahrverbote sind in der Diskussion und teilweise schon durchgeführt, wir haben wachsende Städte, ein Platz-, Flächenproblem und da geht es um, für viele Kommunen darum, wie man mit dem steigenden PKW-Besatz, wie man mit dem steigenden Fahrzahlen und auf der anderen Seite mit Bedürfnissen oder Anforderungen von Luftreinhaltung, Grenzwerte etc.pp. sozusagen auf einen Nenner kommt. Und wir wollen uns anschauen, wo, welche Maßnahmen wirken, unter welchen Rahmenbedingungen und genau, was Kommunen sozusagen selber tun können, um diesen Mehrwert zu generieren. Welche Fallstricke es gibt, grade auch bei der Umsetzung, welche Voraussetzungen in den Kommunen bestehen müssen, sowohl Verwaltungsintern das heißt auch halt, welche Strukturen muss eine Verwaltung haben, welchen Personalaufbau braucht es, welches know-how braucht es in den Verwaltungen. Und genau, welche Eignungsposition kann man auch gegenüber der Industrie, die natürlich ja auch durchaus auch andere Interessen verfolgt als das jetzt kommunale Zielstellungen sind, das liegt ja in der Natur der Sache auch.

LP: Und das bezieht sich dann auch nicht nur auf München, sondern auch auf quasi alle Städte, die auch Interesse daran haben?

TS: Genau, also wir haben ja ein begleitendes Städtenetzwerk zu unserem city2share Projekt, das sind 14 Städte drin, die sozusagen ähnliche Voraussetzungen bzw. ähnliche Problemlagen haben wie München, bzw. die auch über ähnliche Maßnahmen nachdenken oder die teilweise auch schon durchgeführt haben. Das ist sozusagen unser kleines Expertengremium, was so ein bisschen im Laufe im Laufe des Projektes Input von außen bringen soll, auch Erfahrungen mit einbringen sollen. Einmal für das Projekt selbst und auch, dass der eine oder andere Partner nochmal über eine Maßnahme nachdenkt, und das vielleicht nochmal anders aufbaut oder vielleicht nochmal an einen Fallstrick denkt, den die andere Kommune aus dem Städtenetzwerk schon hinter sich hat und jetzt city2share sozusagen nicht nochmal durchgeführt werden kann. Also diesen kommunalen Austausch zu suchen, aber auch über diese 15 Städte hinaus natürlich für alle Kommunen Deutschlands im Grunde genommen bereitstellen. Das fokussiert sich natürlich auf größere bzw. Großstädte, weil natürlich so eine Kleinstadt irgendwo in der Eifel natürlich ganz andere Rahmenbedingungen und Voraussetzungen und Problemlagen hat, wie jetzt eine Großstadt, wie Köln oder München.

LP: Okay und neben diesen anderen Städten als Partnern, ja sind Sie auch Teil von so einem Gremium mit den city2share Partnern direkt? Also treffen Sie sich da z.B. regelmäßig?

TS: Ja, genau, also wir haben regelmäßige Projekttreffen in unterschiedlichen Runden, um dort die aktuellen Themen besprechen. Also, in so einem Städtenetzwerktreffen sind auch beispielsweise unsere Partner vertreten, je nachdem welche Aufgaben welcher Partner hat, sind das häufigere Treffen oder seltenere Treffen. Also, ich sag mal so regelmäßiger treffen wir uns natürlich mit dem Projektleiter [REDACTED] und der Stadt München und den Stadtwerken München und DriveNow und der TU Dresden, die ja auch insbesondere die Umweltwirkungen betreut, und eher seltener dann für unserere Perspektive jetzt das Thema autonomes Fahren, was ja von der Uni der Bundeswehr betreut wird, genau. Aber das sind sozusagen übliche Abstimmungsrunden im Projektverlauf, die sozusagen Themen vorbereitet, Termine vorbereitet.

LP: Okay, und wie ist es da mit den Bürgern, sind Sie da auch irgendwie direkt in Kontakt?

TS: Also in unserem internen Projekttreffen jetzt nicht, wir sind auch nicht direkt mit der Bürgerpartizipation befasst, das macht ja vor allen Dingen die Stadt München, die das ja auch selbst quasi finanziert und da auch nochmal Geld reingesteckt hat, weil das ja jetzt nicht Teil des Projektes war. Und dort ist ja vor allem green city, die Bürgerbeteiligung durchführen. Und da sind wir dann durchaus mal da dabei, bei diesen Quartierswerkstätten nennt sich das glaube ich oder der Eröffnung des Zenettiplatzes waren wir dann auch vor Ort und haben da dann

auch sozusagen da mal die Möglichkeit gegeben, dass Bürger uns da Fragen stellen konnten, also das war auch einmal bei der Eröffnung des Zenettiplatzes, bzw. der Mobilitätsstation und der Piazza Zenetti. Aber ansonsten haben wir jetzt erstmal keinen direkten Bürgerkontakt, das ist aber für uns trotzdem noch ein wichtiges Handlungsfeld, dass wir uns dann auch in der Nachschau noch anschauen mit den Partnern, mit [REDACTED] und der Stadt München und die Einschätzung wie gut Bürgerbeteiligung gelaufen ist und welcher output, bzw. welche Rahmenbedingungen da besonders erfolgreich waren, das ist für uns dann natürlich auch am Ende interessant. Aber wir sind da sozusagen eher der Beobachter.

LP: Gibt es dann da auch schon erste Ergebnisse?

TS: Bei der Bürgerbeteiligung...

LP: Ja auch bei anderen Themen.

TS: Ja, also wir haben natürlich schon so erste Erkenntnisse sagen wir mal. Was beispielsweise die Mobilitätsstationen angeht, dadurch, dass der Rahmen der Umsetzung, wir haben da, also Sie können sich gerne mal aufschreiben oder aus der Reihe notieren, wir haben immer so Empfehlungs-, bzw. jetzt heißen sie nicht mehr Empfehlungs-, sondern Diskussionspapiere, weil Empfehlungen halt einfach schon zu früh ist, hier schon Empfehlungen auszusprechen, sondern nennen das Diskussionspapiere. Das sind sozusagen die Ergebnisse aus den Städtenetzwerktreffen, aus den Diskussionen und dort aus der aktuellen Umsetzung. Und dort kann man einmal zum Thema Lieferverkehr jetzt schon was nachlesen, was die ersten Ergebnisse bzw. die ersten Erkenntnisse waren, das war das Städtenetzwerk 2018. Und jetzt gerade, vor einer Woche, haben wir das nächste Diskussionspapier zum Thema Mobilitätsstationen veröffentlicht und da stehen auch schon mal so ein paar erste Erkenntnisse drin, die ja Umsetzungsprozesse betreffen. Also an einer Station beispielsweise war die Parkraumsensorik nicht möglich, so wie sie geplant war, weil dafür Masten benötigt sind, weil das ja Radarsensoren sind, die die Parkplätze ausleuchten sollen und in München gibt es die Besonderheit, dass es nicht immer Lichtmasten gibt, wo man diese Parksensoren hätte ranbauen können, sondern vielfach sind in München die Straßenbeleuchtung so an Kabeln dran. Die hängen dann so zwischen den Häusern und dementsprechend fehlen dann für diese Parkraumsensorik die Lichtmasten und so einen Mast ohne Licht aufzustellen hat bisher sozusagen noch kaum jemand bzw. keiner gemacht, und es war dann auch unsicher, wer dann den Betrieb übernimmt oder wer das aufbauen soll. An solchen Fragen ist das dann an der ein oder anderen Station dann gescheitert mit der Parkraumsensorik, aber das ist dann natürlich genau die Erkenntnis, die man dann aus solchen Projekten auch mitnehmen kann. Und sozusagen die Idee der Technik an der Realität spiegelt und dann Erkenntnis generiert und da stehen dann auch noch ein paar andere Sachen drin, da kann man dann auch nochmal nachlesen und viel mehr gibt es jetzt im Moment auch noch nicht. Wie die Wirkungen insbesondere sind, die Nachfrage nach diesen Mobilitätsangeboten an der Mobilitätsstation, das ist alles noch viel zu früh. Also alle vier Mobilitätsstationen in city2share sind jetzt erst seit April glaube ich am Start, weil es da Verzögerungen beim Bau gab, und dementsprechend kann man da noch nichts zu den Wirkungen sagen. Es gab schon mal so ein paar Auswertungen, wie da die sharing-Fahrzeuge genutzt sind, aber das ist alles nichts was sozusagen irgendwie belastbar wäre.

LP: Und solche Verzögerungen sind die dann nur technischer Art?

TS: Ja, also einmal technisch und dann natürlich auch üblicherweise in solchen Baumaßnahmen, das sind auch ja Maßnahmen, die von unterschiedlicher Seite abgesegnet werden, da gibt es ja die sogenannten Träger öffentlicher Belange, die dann da auch immer gehört werden müssen. Und dann gab es da durchaus Verzögerungen in der Planung quasi, dass man da die Baustelle genehmigt bekommen hat. Aber das weiß ich auch alles nur so halb, die Frau G. ist ja diejenige, die Projektkoordinatorin, die da sozusagen diese Mobilitätsstationen baut, von den Stadtwerken München und da noch am meisten drinsteckt. Grundsätzlich kann man aber sagen, dass ja, also das waren schon eher tatsächlich technische Sachen, die einfach quasi eine Herausforderung dargestellt haben. Also sei es Stromspannungen für Ladesäulen oder halt diese Masten, bzw. dann einfach Abstimmungsprozesse, die dann nochmal ein bisschen länger gedauert haben, wo man dann nochmal eine extra Schleife drehen musste. Aber es gab jetzt erstmal keine Proteste oder sowas, die da jetzt den Bau hätten verhindert werden sollte. Das ganze Projekt ist ja vom Stadtteilrat und vom Bezirksparlament da vor Ort auch gewünscht und unterstützt, insofern war das ja schon mal eine ganz wichtige politische Unterstützung, die dem Projekt da zugrunde liegt.

LP: Ist das dann einer der Erfolgsfaktoren, ja, dass das dann auch in anderen Städten funktionieren kann, dass also dieser politische Rückhalt da ist?



TS: Ja, also in dem Sinne, da ist natürlich die Frage, was ist ein Erfolgsfaktor? Das können wir jetzt noch gar nicht sagen. Ich würde das jetzt, also es ist natürlich ganz klar, es ist eine wichtige Grundlage, weil wenn die Politik nicht, das nicht möchte, dann also, Politik setzt den Rahmen, das ist immer noch die Art, wie das in Deutschland funktioniert. Und dementsprechend ist das natürlich schwierig, wenn da der politische Wille nicht da ist. Insofern, ja, kann man natürlich schon sagen, dass der Erfolgsfaktor politische Unterstützung in jedem Fall wichtig ist. Also ja, da müsste man wahrscheinlich auch mit den Zuständigen auch nochmal sprechen, wie genau sich das dargestellt hat, weil die Debatten sind natürlich auch immer ganz spannend. Auf der einen Seite will die Politik, wollen die Bürger auch, sag ich mal ganz abstrakt, will ja jeder eine lebenswerte Stadt und will eine Stadt, die vielleicht sogar möglichst Autofrei ist, aber dann trotzdem der Verkehr fließen soll und vor allem wenn es an das Thema Parkplätze geht, ganz besonders heiß diskutiert wird. Insofern hatte ich jetzt aber noch nicht den Eindruck, dass das bei city2share tatsächlich der Fall war, also es gab durchaus auch Rückmeldungen von Bürgern vor Ort, die dann beispielsweise am Zenettiplatz auch dann ihr Feedback geben konnten, und die dann gesagt haben, ja jetzt fallen hier die Parkplätze weg. Wobei das wohl auch dann relativ wenig waren, also das war dann eher recht wenig Thema. Ich denke, das hat auch damit zu tun, dass das natürlich im Vorhinein breit diskutiert worden ist, und wenn dann Bürgerbeschwerden irgendwie auf die Fraktion zukommen, dann keiner von der Fraktion irgendwie sagen: naja, wir haben es nicht gewusst, oder wir haben es a im Grunde genommen unterstützt. Und da hilft natürlich auch dieses Label ‚Labor‘ natürlich auch ein Stück weit, weil es dann natürlich im Bestand, also in bestehenden Strukturen neue Sachen in gewisser Weise, ja schwierig sind zu kommunizieren, also man baut jetzt kein neues Quartier auf, sondern es ist ein bestehendes, wachsendes Quartier mit angestammter Bevölkerung und mit Menschen, die ihre Mobilitätsroutinen haben und da muss man dann auch einfach schauen, wie man das auch kommuniziert kriegt und auch in diesem Fall umgesetzt bekommt. Und so ein Laborcharakter, Testcharakter hat dann sicherlich auch noch mal einen anderen Duktus als sag ich mal so ein, ja, andere Maßnahmen.

LP: Und können Sie schon sagen, welche Ziele erreicht wurden und welche vielleicht nicht erreicht wurden?

TS: Nee, kann ich noch nicht sagen. Also wir haben jetzt im Frühjahr 2020 haben wir jetzt unsere Post-Erhebung, also sämtliche Sachen die Wirkung betreffen werden wir erst dann sagen können. Also, was man natürlich sagen kann ist, dass bestimmte Meilensteine halt erreicht worden sind. Also unsere Mobilitätsstationen stehen jetzt, stehen wohl teilweise auch nicht so, wie von Anfang an geplant war, was aber natürlich auch in der Natur der Sache liegt, weil halt einfach der Plan, der dann vorher gemacht worden ist, an der Realität sich messen lassen muss. Ein Ergebnis ist sicherlich, dass Thema Lieferverkehr ein relativ gut laufendes ist. Also wir haben auch mit UPS einen Schwerpunkt auf Quartierslogistik und die haben auch ihre Container, also den Projektteil kennen Sie ja auch oder?

LP: Das ist diese ‚last mile logistik‘ oder?

TS: Genau, last mile logistik und das kommt ja relativ gut an und ist ja auch vor Ort auch auf positive Resonanz gestoßen und das müsste auch in diesem Diskussionspapier stehen, in dem ersten. Das dort einfach die Präsenz von diesen Lastenrädern einfach positiv aufgenommen worden ist, dass da die Gewerbetreibenden auch gesagt haben: Ja, ich will auch ein Teil davon sein, weil dann auch das angestammte Modellquartier ausgeweitet worden ist, also wirklich da so eine positive Zwischenbilanz schon mal gezogen werden kann, was halt auch ganz konkret dann Umweltentlastungswirkungen hat, weil einfach nicht mehr die UPS LKWs da rumfahren, sondern eben Lastenrad und Sackkarre zum Einsatz kommen und das ist CO2 neutral. Das ist ein konkreter benefit, der ist da schon rausgekommen.

LP: Also ich muss sagen, dass solche Sachen für mich besonders interessant sind, weil man da natürlich jetzt schon diskutieren könnte, ist das jetzt schon Selbstorganisation, dass kleinere Geschäfte quasi auf UPS selber zu kommen und sagen: hey, das ist cool was ihr macht, wir wollen das auch. Und ohne, dass sie sich vielleicht untereinander auch absprechen, ja kommt dann nochmal mehr Bewegung in die ganze Sache.

TS: Ja, auf jeden Fall, na klar, wenn man irgendwie verhaftet ist im Quartier und wenn das irgendwie auf fruchtbaren Boden stößt und da dann irgendwie die Leute selbst aktiv werden und das dann auch nochmal in die Breite tragen, ja dann ist das in jedem Fall der gewünschte Effekt und in jedem Fall auch ein Boost für das ganze Thema. Ja, genau, also beim Thema Lieferverkehr hat das Ganze gut funktioniert, es gab natürlich auch die Unkenrufe: äh, jetzt steht hier ein Container auf zwei Parkplätzen und der Container ist natürlich auch nicht so wirklich hübsch. Das sind natürlich auch Sachen, die muss man sich im weiteren Verlauf überlegen, ob man jetzt als Lösung für die Quartierslieferproblematik überall so Container hinstellt, das ist wahrscheinlich auch nicht so wirklich ein gangbarer Weg, aber von der Sache her ist das genau, sehr auf positive Resonanz gestoßen. Haben Sie



denn schon mit Zebralog oder green city oder so gesprochen oder mit wem haben Sie bisher aus dem city2share Kontext gesprochen, also ich weiß, mit Herrn P und ansonsten?

LP: Genau, mit RP und CS von [REDACTED] hatte ich gesprochen und dann hatte ich noch mit KT gesprochen.

TS: Die sagt mir jetzt gar nichts, ist die von der Stadt München oder wer ist das?

LP: Genau von der Stadt München. Nein, gar nicht wahr, Entschuldigung, mit MB habe ich gesprochen.

TS: Ach ja genau, mit MB, ja dann haben Sie auch schon sicherlich einiges an Informationen bekommen.

LP: Genau, und alle haben unterschiedliche Perspektiven, das ist sehr interessant.

TS: Ja, jeder steckt da ja auch ein bisschen anders drin, genau. Jeder hat da auch so seine eigenen Hintergründe ja.

LP: Es macht schon Sinn auch mit vielen verschiedenen Leuten zu sprechen, weil auch jeder noch mal andere Aspekte irgendwie hat, die der andere gar nicht bemerkt, würde ich sagen.

TS: Ja das stimmt, das ist immer sehr fruchtbar meistens.

LP: Okay, vielleicht komme ich mal zu meiner vorletzten Frage: Was würden Sie denn sagen, also gab es einen unerwarteten Mehrwert oder vielleicht auch weitreichendere Konsequenzen als man vorher erwartet hätte?

TS: Ja, also da nochmal der Verweis auf die Logistik. Ich denke, das ist auf jeden Fall so eine Sache, die überraschend gut gelaufen ist. Wir haben wirklich die Kollegen von UPS, die haben da eine Chart rangeworfen, wo wirklich der, dieses Wachstum von dieser Region gezeigt worden ist. So ein bisschen aus city2share hat man es halt umgesetzt und dann war es, ich weiß es nicht genau, das müsste man bei der Stadt München nochmal nachfragen, wahrscheinlich so das erste Mikrokonsolidierungskonzept in der Stadt München, und dadurch das man es ausprobiert hat und das dann so ein Erfolg war, ist jetzt fast die gesamte Münchener Innenstadt von UPS, wahrscheinlich nur einer der vielen Logistikdienstleister da, aber schon sehr klimaneutral unterwegs. Also ich denke, das ist auf jeden Fall ein Mehrwert, der so wahrscheinlich erstmal nicht vorhergesehen oder geplant war und ansonsten, Mobilitätsstationen, naja, das war ein schwieriger Beritt, das war durchaus eine schwierige Geburt. Lassen Sie mich kurz überlegen. Ja, also aus unserer Sicht ist es jetzt erstmal schwer zu sagen. Also wir haben mit, ja wir werden dann in die Daten gucken und in die Auswertungen und in diese Befragungen im Frühjahr 2020 und dann kann man nochmal sehen, was da vielleicht rauskommt. Ich habe aber da jetzt erstmal nicht soviel, insbesondere im Hinblick auf verändertes Mobilitätsverhalten oder so, weil das natürlich auch andere Aspekte sind, als da eine Mobilitätsstation 1 ½ Jahre im Betrieb zu haben. Das ist sehr viel von Routinen und so weitergedreht, da denk ich mal, das wird nicht so viel Ausschläge geben. Aber das kann man alles erst, wie gesagt, nach der Evaluation dann wirklich sagen.

LP: Vielleicht frage ich nochmal ein bisschen konkreter, es gab ja diesen Zenettiplatz und der ist ja jetzt auf Bürgernachfrage wird der jetzt nochmal wiederholt, quasi eigenständig von den Bürgern, nicht wirklich mit city2share-Beteiligung, sondern mehr mit city2share-Beobachtung. Ist das auch etwas, was unerwartet war?

TS: Ja, vermutlich, aber da sind wir ein bisschen zu weit weg. Jetzt, wenn Sie das natürlich so sagen, da ist es ja auf alle Fälle, ja. Also ich stecke in dem Prozess zu wenig drin, weil das sind dann halt alle Maßnahmen, wo wir uns dann gegenseitig so ein Update geben, bei unseren Projekttreffen. Aber, wer da jetzt genau aktiv geworden ist und so, das weiß ich gar nicht. Also da wäre ich dann auch auf die Aussagen von MB und CS abhängig. Aber klar, wenn das von den Bürgern quasi weitergetragen wird, dann ist das natürlich eine ideale Entwicklung. Das ist natürlich genau die Verstetigung, die wir uns dann auch wünschen. Nicht, dass dann einmal der Platz dann kurz mal bespielt wird und danach schauen dann alle in die Röhre und es ist dann wieder ein Parkplatz, sondern nein, das was auch so ein bisschen so der Ansatz ist, Alternativen auch mal erlebbar zu machen und so Potenziale von diesen Flächen in dem Fall auch einfach mal sichtbar zu machen und so eine Fahrtabhängigkeit zu unterbrechen, das ist ja genau, das was der Ansatz ist und was da ja dann auch geglückt ist. Also ich würde mal fast sagen, ein unerwarteter Mehrwert ist es vielleicht nicht, weil man durchaus auch diese Zielsetzung hatte, aber es ist mehr oder weniger eingetreten. Also das in jedem Fall. Da muss man dann auch nochmal schauen, grade im Hintergrund, wie das so zusammengesommen ist, was dann tatsächlich die Erfolgsfaktoren waren, ob es dann diese aktive Begleitung und Kommunikation war, ob da irgendwelche Stadtteilinitiativen dann auch irgendwie angesprochen worden sind, hey Leute, hier ist was, oder ob sich die Menschen dann wirklich komplett selbstständig das erobert haben. Ja, das wissen dann aber wahrscheinlich die Kollegen am besten.



LP: Okay, dann wollte ich noch als letztes Fragen: diese Art von Projekt, also ich bezeichne das in meiner Arbeit als Stadtplanungstool, würden Sie sagen, das ist zielführend?

TS: Also, ich habe ja jetzt nicht so den Stadtplanungshintergrund, ich komme eher so aus der verkehrlichen Mobilitätsrichtung. Ja, also ich würde auf alle Fälle sagen, dass dieser Effekt des Ausprobierens, des auch tatsächlich temporär Ausprobierens, was jetzt ja auch am Zenetiplatz der Ansatz war. Ich meine so Mobilitätsstationen mit Ladeinfrastruktur, das kann man nicht mal so temporär ausprobieren, das ist natürlich ein bisschen schwierig. Aber grade diese temporären Felder sind eine gute Möglichkeit. Und man muss jetzt auch mal schauen, das ist natürlich der ganz große Rahmen, also unabhängig von Piazza Zenetti, das ist ein Forschungsprojekt, und das entwickelt in diesem Laborkontext, oder probiert in diesem Laborkontext Maßnahmen aus, die ja dafür da sind, dann später ohne Labor auch umgesetzt zu werden. Insofern, ist das natürlich so ein bisschen ein zweiseitiges Schwert. Auf der einen Seite ermöglicht es natürlich auch in diesem Rahmen etwas auszuprobieren, und es hat diesen Laborcharakter und wir testen jetzt mal was, und haben uns da für Förderung angemeldet. Und auf der anderen Seite, ja, muss man sich dann auch die Frage stellen, ob das in diesem Rahmen dann auch die einzige Möglichkeit ist, sozusagen Stadtplanung voran zu treiben. Aber ich denke, von der Sache her, ist es natürlich eine positive oder gute Möglichkeit, Dinge insbesondere halt im Bestand auszuprobieren. Also ich denke, das ist echt nochmal explizit wichtig, dass man ja zwar irgendwie Neubauquartiere zwar planen kann und da irgendwie neue Dinge von Anfang an mitdenken kann, aber ich denke, gerade dieses Thema wie gehe ich mit dem Bestand um, was eben den Großteil der Gebäude und der Stadt ausmacht und dafür ist einmal so ein Labor eine gute Sache und dann aber auch in diesem Labor drin dieses Thema temporär, lass uns doch mal nur für eine Zeit lang, und sei es nur Sommer oder so Flächen umverteilen und dann anders strukturieren. Wir sitzen ja vom difu in Berlin und haben hier ja auch gerade ganz viele temporäre Spielstraße, bzw. das Modellvorhaben Begegnungszone in einer relativ stark frequentierten Radverkehrs- und Fußgängerstraße, wo dann auch testweise temporär mit einer engen Bürgerbeteiligung Parkplätze aufgestellt werden und das ist denke ich eine sinnvolle Herangehensweise, wenngleich ich jetzt aber auch nicht den Überblick habe wie sehr das jetzt eine neue Methode ist in der Stadtplanung oder ja, da fehlt mir sozusagen dann der Kontext.

LP: Ja gut, dann wäre es das eigentlich schon von meiner Seite. Vielen Dank.

TS: Okay, konnte ich ein bisschen helfen ja?

LP: Ja auf jeden Fall, es ist wie gesagt immer gut, nochmal eine neue Perspektive auf die ganze Sache zu bekommen und ja, gerade das mit dem Lieferverkehr, das wurde bisher immer nur, ja, angerissen, aber das hatte bisher niemand so weiter erklärt. Also es wurde von allen immer gesagt, ja, das läuft total gut und das wird auch weiter gemacht, aber ich glaube, das könnte ich auf jeden Fall verwenden für meine Arbeit, ja.

TS: Ja, schön, gut.

---

## SUMMARY INTERVIEW CITY2SHARE EVALUATOR

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

The interviewee is part of the difu which evaluates the city2share project in terms of its impact and process. Thus, on the one hand the output on the urban space, environment and user behavior is analyzed, and on the other hand know-how and recommendations for the necessary framework conditions in the administration in cities are generated. The difu has the perspective and works on behalf of municipalities in Germany. The interviewee is aware of other ULLs, however, none is and was evaluated as holistically as city2share currently and in the past. In that sense, city2share plays a rather special role.

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

Next to the partner network meetings, the difu is also part of regular city network meetings. Depending on what aspect of city2share is concerned, the composition of the partner network meetings varies. The difu has no direct contact to citizens involved in the project, except for encounters at the opening of e.g. a mobility station or the Zenetiplatz. However, evaluation of user behavior is part of the work of the interviewee. The city network gives



an opportunity to exchange and learn from each other, as well as to receive external input. Overall, the ULL is received as a place at which a plan can be measured against reality.

#### INTENTIONALITY

---

The difu became part of city2share because there was a shared interest in topics such as mobility and traffic, as well as common ambition to test measures. The focus lies on finding out, which measures or mobility offers generate added value for municipalities in terms of reallocating public space formerly used as parking areas and minimizing negative impacts of individual car use, as well as which structures are needed within the administrative bodies of municipalities. Which goals of city2share have been met is currently difficult to say, as the final elicitation will be done in spring 2020. However, the interviewee stated that most milestones have been met, e.g. the mobility stations have been implemented and the last mile logistic aspect of the ULL works exceptionally well. Nevertheless, it is difficult to make a change in the mobility behavior of people as this is mostly driven by routines.

#### SELF-ORGANIZATION

---

The interviewee was reluctant to identify success factors and obstacles, however he pointed to some important aspects. Firstly, the broad discussion about the measures beforehand as well as the political support surely contributed to the acceptance of the ULL. Furthermore, the label 'laboratory' was helpful, as it is difficult to communicate new things in well established structures. When framing activities as 'testing' it has a different acceptance. Obstacles concerned mostly technical difficulties such as missing poles to install sensors for the parking sensing system. Other difficulties were due to coordination problems such as receiving permits. Again the interviewee pointed out that the technical ideas were reflected on the actual reality, which generated important insights.

The acceptance of the last-mile logistic aspect of city2share can be regarded as an added value and even self-organization, as multiple business owners have joined the project after hearing about it. The results of the Zenettplatz are desirable, however in the interviewees opinion, this has been aimed for and thus cannot be regarded as true civic self-organization. The interviewee sees the ULL as an opportunity to test and research things temporarily in existing structures and yet, points out, that there are also other tools to advance urban planning.

#### TRANSCRIPTION INTERVIEW SMARTER TOGETHER- RESEARCHER

---

Interview on the 2nd of May, 2019 at 3 PM, duration 45 minutes

The beginning of the interview was not recorded. I previously stated my study background, research interests and main questions. CM also had some questions about my definition of ULLs and the other ULL in Munich and their research partners. After that CM agreed to recording the interview. This is where the recording starts. Time of recording: 29:40 minutes

Interviewee= CM

Interviewer = LP



LP: Okay, vielleicht können Sie zu Beginn einmal erzählen, was Sie persönlich gemacht haben im ULL?

CM: Okay, also innerhalb dieses Projekts Smarter Together gab es, also es ist ja ein größeres EU Projekt, wo die Städte München, Lion und Wien, als sogenannte Lighthouse cities, also Leuchtturmstädte federführend sind, auch wenn sie das schon richtig gesehen haben, dass es durchaus auch diese Akteure aus Wirtschaft, Forschung, Mittelstand etc. mit involviert sind, sind die Stadtverwaltungen in dem Fall wirklich die federführenden Akteure. Und unsere Professur wurde angefragt sozusagen im Bereich Partizipation mitzuwirken. Ein großes Schlagwort innerhalb des Projektes, und ich kann Ihnen jetzt nicht genau sagen, ob das schon aus dem Call sozusagen, das ist ja ein Horizon2020 Projekt, ob das dadrin schon aufgetaucht ist oder ob das innerhalb des Konsortiums identifiziert wurde als Schlagwort, also auf jeden Fall taucht dieser Begriff Co-creation sehr prominent in diesem Antrag auf. Und, zumindest wurde mir das dann so im Nachgang erzählt, die involvierten Akteure der Stadt haben dann überlegt, welche Partner könnten hier helfen Co-creation auch mit Bürgern und auch unterschiedlichen Akteuren wirklich auch durchzuführen, zu konzipieren und durchzuführen. Und man hat dann eben an der TU diese Professur für partizipative Technikgestaltung gefunden und hat dann gesagt, naja dann fragen wir da mal, sodass auch die TU München im Projekt letztendlich auch mit zwei verschiedenen Lehrstühlen vertreten ist. Also es gibt nicht nur unsere Professur, sondern auch der Lehrstuhl für Klimagerechtes Bauen, für, also das ist so ein längerer Titel, aber es ist auch klimagerechtes Bauen dabei. Sodass die TU München eigentlich mit zwei Partnern vertreten ist im Projekt. Unsere Aufgabe, wie schon anklingt, bezog sich also in erster Linie auf der Auseinandersetzung und Konzeption mit der Frage nach Ko-gestaltung mit Bürgern. Ich benutz immer nicht so gerne den Begriff Bürger, weil er immer so was...

LP: Das ist ein sehr städtischer Begriff.

CM: Genau, das ist ein sehr städtischer Begriff und es schwingt immer so etwas mit: wer darf denn da jetzt alles und sollte und so? Und wenn man jetzt quasi diese Projektstruktur nimmt, hatten wir sozusagen Aufgabenbereiche in zwei Arbeitspaketen. Zum einen in der frühen Phase des Projektes war eben das Vorhaben, das einige der wissenschaftlichen Partner, also wie Sie schon genannt haben: Universität St. Gallen, Fraunhofer Gesellschaft, unsere Professur und auch das Austrian Institute of Technology, etwas wie Empfehlungen entwickeln, für die verschiedenen Grundpfeiler, in denen Lösungen entwickelt werden sollen. Also da gab es eben Business models und Datenplattformen. Also was waren denn da die verschiedenen Themen? Okay, wenn das für Sie relevant ist, kann ich Ihnen da eine Übersicht zeigen. Da gab es verschiedene Themen, die sind im Vorfeld definiert worden und dann hat man da für ein Thema dafür in den ersten acht Monaten des Projekts, Empfehlungen für die Städte zu entwickeln. Und unsere Professur war eben damit beauftragt sozusagen Empfehlungen für den Bereich Partizipation und governance zu formulieren in Zusammenarbeit mit einem Teammitglied auch der Fraunhofer Gesellschaft. Das waren immer so Tandem Projekte. Das war sozusagen die eine Aufgabe, die wir übernommen haben und das zweite also dann wirklich konkret in München. Also genau, diese Empfehlungen beziehen sich auf das gesamte Konsortium und die zweite Aufgabe war eben dann für die Stadt München im Projektgebiet Formate zu entwickeln und auch wirklich durchzuführen in denen irgendwelche dieser angedachten Lösungen gestaltet werden können, mit Anwohnern aus dem Quartier mit Mitgliedern der Zivilgesellschaft, Experten, Mitgliedern der Stadtverwaltung. Genau, das waren unsere zwei Aufgabenbereiche.

LP: Und ich sag mal so, wieviel Zeit ist dafür in Anspruch genommen worden?

CM: Was meinen Sie damit jetzt sozusagen?

LP: War das eine Vollzeitbeschäftigung?

CM: Achso, ja also unser ursprüngliches Team bestand aus Prof. Farias, der das Projekt sozusagen geleitet hat und zwei Mitarbeitern, meine Kollegin Hannah Wagner und ich, die natürlich so die tägliche Arbeit übernommen haben und das war in der Anfangsphase tatsächlich zwei, also wir haben keine vollen Stellen gehabt, aber ich würde sagen zwei Stellen, zwei mal 65% offiziell in Zahlen, aber das waren mindesten die ersten 1 ½ Jahre wirklich zwei, Arbeit für zwei Stellen.

LP: Okay und mit welchen anderen Akteuren haben Sie dann Kontakt gehabt, also von Smarter Together? War das wirklich nur mit der Stadt München?

CM: Ich denke mal durch das Zusammenspiel dieser zwei Aufgaben war das natürlich so, dass wir, also die Realität sieht natürlich so aus, dass wir, also meine Kollegin und ich von null auf hundert sozusagen in dieses Projekt reingekommen sind. Und durch dieses Parallellaufen dieser zwei Aufgaben haben wir uns zu einem frühen Zeitpunkt in der Stadt München vernetzt, aber eben auch, da es bei den Empfehlungen ja um übergeordnete Kategorien und Problematiken ging, Interviews in Wien, Lion geführt. Es gibt dann in diesem Konsortium immer



wieder größere Netzwerktreffen, Kick-off event, wo also das ganze Konsortium zusammenkommt, von allen Partnern sozusagen. Das heißt wir hatten im Prinzip Kontakt zu allen und intensiveren Kontakt zu den Task-Leitern in München. Und darüber hinaus für das Konzept, das wir realisieren wollten, hatten wir eben auch Kontakt zu anderen Akteuren, die in der Thematik relevant sein könnten gesucht, je nach Themenschwerpunkt.

LP: Okay, und das verlief auch immer relativ gut und jeder war hilfsbereit?

CM: Also, wie das ist in Zusammenarbeiten, es ist nicht immer einfach eine gemeinsame Sprache zu finden, man muss auch manchmal erst eine Vertrauensbasis aufbauen. Also ich glaube eine ganz normale.

LP: Und was waren so die größten Schwierigkeiten auf die Sie getroffen sind bei der Umsetzung?

CM: Also in unserem konkreten klitzekleinen Teil des Projekts, war ein schwieriger Faktor auf jeden Fall die straffen Zeitpläne, da wir eben... Also das Projekt an sich läuft ja drei Jahre mit der Implementierung, das heißt, die Städte haben bestimmte auch wirklich Infrastrukturmaßnahmen, die sie in diesen drei Jahren durchsetzen oder nicht nur planen und genehmigen, sondern wirklich auch Aufstellen. Wenn Sie sich ein bisschen mit Stadtplanung auskennen, haben Sie vielleicht ein bisschen das Gefühl dafür, dass das relativ wenig Zeit ist für normale Prozesse. Und wenn Sie diesem Ganzen jetzt noch eine intensivere, oder experimentellere Beteiligung voranstellen möchten, dann ist das Zeitfenster natürlich extrem kurz. Das heißt, aus meiner Sicht war es herausfordernd am Anfang überhaupt Öffnungen identifizieren zu können und zu sagen: okay da gibt es überhaupt irgendeine Form von Gestaltungsspielraum. Und dann zu sagen, gut, wenn jetzt die erste Mobilitätsstation im Juli gebaut werden soll, dann müssen wir natürlich vor Juli diese Aktivitäten gemacht haben. Am Ende hat sich dann natürlich vieles nach Hinten geschoben, aber der Zeitdruck war natürlich am Anfang schon extrem groß und damit eben auch einerseits der Druck der auf den Task-Leitern den Mitarbeitern der Stadt und beteiligten Partnern lastet, das wirklich zu realisieren. Was sich natürlich dann vielleicht negativ auf die Offenheit auswirkt, mit der man überhaupt in so einen Prozess reingehen kann. Eben auch für uns zu sagen: okay, wir müssen jetzt in zwei Monaten einen Raum gefunden, eingerichtet, Menschen aktiviert haben und Konzepte entwickelt haben, was man natürlich mit mehr Vorlaufzeit, also grade auch wirklich in ein Projektgebiet zu gehen, in dem wir bisher nicht vernetzt waren. Ich bin sogar tatsächlich grade erst nach München gezogen, also mit etwas mehr zeitlichen Vorlauf, hätten wir mit Sicherheit da andere Netzwerke aufbauen können, als das so der Fall gewesen ist.

LP: Und am Ende hat aber dann alles geklappt? Also Sie haben die Workshops gemacht?

CM: Also es kommt jetzt drauf an, was man mit alles geklappt meint. Es hat einen Raum gegeben, es haben Workshops stattgefunden, es wurden Empfehlungen ausgesprochen, die Stadtverwaltung hat sich auch mit vielem ernsthaft bemüht irgendwas zu tun, also es hat auf jeden Fall was geklappt.

LP: Und was hätten Sie sich gewünscht, was noch besser hätte klappen können?

CM: Das ist jetzt schwierig, das so zu verallgemeinern.

LP: Also hat es nur an der Zeit gelegen?

CM: Nein, sicherlich gibt es auch bestimmte Dinge, die vielleicht auch in einem Projekt nicht vom Zaun gebrochen werden können. Das sind dann einfach Prozesse, die über einen längeren Zeitraum sich verändern, auch die Art und Weise, wie innerhalb der Stadtverwaltung zusammengearbeitet wird, ist ja einem ständigen Veränderungsprozess unterworfen und vielleicht im Moment besonders. Sie haben ja auch über Komplexität gesprochen, also es geht ja nicht nur um die Dinge die beplant werden, sondern auch um die Art und Weise, wie das geschieht. Und das ist was, wo sich unterschiedliche Strukturen nicht immer ergänzen. Und ich glaube nicht, dass das jetzt was ist, wo ich sage, das hätten wir jetzt mal besser machen können, sondern das ist vielleicht ein Schritt in der Neuaushandlung von Zusammenarbeit und Beziehung.

LP: Sind Sie denn auch beteiligt an so einer Evaluation?

CM: Tatsächlich fast gar nicht. Also das Projekt hat ein Taskmonitoring, wobei man von der Konzeption, also das ist ein grundsätzlich geht es in diesem Gesamtprojekt, wie gesagt, ich spreche immer eher über diesen Bereich Co-gestaltung und Beteiligung, geht es, also als Hauptziel dieser ganzen auch unterschiedlichen Leuchtturmprojekte ist eben die Einsparung von CO<sub>2</sub>. Das heißt das Monitoring hat auch in vielen Bereichen das Ziel zu monitoren, wieviel CO<sub>2</sub>, fragen Sie mich jetzt nicht nach der Einheit, wurde denn eingespart durch das Aufstellen einer Mobilitätsstation, das Sanieren eines Mehrparteienwohnhauses etc. Insofern ist das, also wir waren am Anfang in der Konzeption von Kategorien für das Monitoring ein bisschen mit einbezogen worden, einfach auf Wunsch der Verantwortlichen und letztendlich muss ich Ihnen sagen, für diesen Bereich in dem wir

tätig waren gibt es jetzt glaube ich drei oder vier Indikatoren, die mit einer Zahl ausgefüllt werden müssen. Und wieviel Aussagekraft, also ich glaube das sind jetzt so Kategorien: Wie viele Living Labs wurden eingerichtet und wie viele Leute haben da über diesen Zeitraum teilgenommen? Und im Nachhinein, kam dann noch diese Kategorie also: Wie zufrieden waren die Leute eben auf so einer Likert Scale? Da waren aber dann alle Workshops schon gelaufen, also wir hatten keine Möglichkeit mehr im Nachhinein das abzufragen. Und wir haben zwar intern sozusagen immer wieder kleinere Evaluationen mit Beteiligten gemacht, oder mit Partnern von der Stadt oder im Team, aber nichts was sich jetzt in solchen Zahlen irgendwie ausfließen lassen könnte. Das heißt also in die Gesamtevaluation des Projektes sind wir auch von Anfang an nicht einberechnet worden, sag ich mal.

LP: Was ist denn dann für Sie quasi dabei? Also für den Lehrstuhl auch, warum macht man da mit? Kann man dann noch publizieren? Also läuft das dann noch, ich weiß nicht, irgendwie weiter?

CM: Also ich meine, das ist eine gute Frage, warum macht man da mit? Die ich jetzt vielleicht auch nicht beantworten kann, weil ich eben auch in Antragsphase und nicht wirklich involviert war. Insgesamt ist eben diese Disziplin in der wir uns bewegen, diese Science and Technology studies schon ein Feld, dass der Idee, dass Forschung nur so von außen auf etwas draufguckt und dann ganz neutral ist und dann irgendwelche Erkenntnisse gewinnt ein bisschen differenzierter gegenüber steht und durchaus die Möglichkeit sieht, eben als Forscher intervenierend im Feld, oder im Prinzip eigentlich umgekehrt, es geht eben nicht anders und warum dann nicht explizit? Also solche experimentelleren Zusammenarbeiten wie wir es jetzt in dem Fall gemacht haben, sind also auch Teil des Forschungsprozesses. Das heißt ja, es gibt auch ein paar Publikationen, es kommen vielleicht auch noch welche, die kann ich Ihnen dann später auch gerne schicken, wenn Sie sich dafür interessieren?

LP: Gerne, ja!

CM: Wie gesagt, auch da sind wir wieder in unseren speziellen Disziplinen und auch speziellen Bereichen in denen wir im Projekt tätig waren, aber je nachdem, wie sich Ihr Fokus ändert oder verschiebt, kann das trotzdem interessant sein. Also, ja, so gesehen ist das vielleicht auch eine andere Form der Evaluation, als die offizielle Projektmonitoring-Evaluierung sein wird, die ein bisschen losgelöster stattfindet.

LP: Okay, jetzt muss ich nochmal fragen: zu was durften sich die Bürger denn äußern? Ging es da um die Straßenbeleuchtung oder um die Renovierung?

CM: Also ursprünglich angedacht war das eben zu den, also die Hauptpfeiler des Projektes waren ja sozusagen Energie, Mobilität und integrierte Infrastrukturen, also ICT, und jedes dieser drei Themenfelder sollte dann sozusagen in diesem Bereich Co-gestaltung geöffnet und behandelt werden. De facto ist es so, dass wir zwei Prozesse, also einen zum Bereich Technologie und einen zum Bereich Mobilität gemacht haben. In diese ganze energetische Sanierung, wir hatten anfangs Gespräche dort auch mit der Task-Leitung auch mit dem Lehrstuhl der genau in diesem Task, also mit dem anderen TUM Lehrstuhl der da involviert war, und hatten ein paar Ideen und Möglichkeiten skizziert. Aber da das für die Stadt schon ein sehr heikles Umfeld war, also die Tatsache, das waren größtenteils Wohnungseigentümergeinschaften, die aber geschlossen sich für sehr umfangreiche Sanierungsmaßnahmen entschieden müssen, waren da die Bedenken zu hoch, dass das vielleicht ein zusätzlicher Unruhefaktor oder so ist. Auf jeden Fall haben wir dazu, letztendlich dann keinen wirklichen Input gegeben, aber dann zu den Bereichen Mobilität und Technologie, also dieser intelligente Lichtmast und die Sensoren, die dann da drankommen und die Services, die da eventuell bei entstehen können. Aber eben auch die ganzen Problematiken mit Datensicherheit, Datenschutz, Datenmanagement. Was da alles irgendwie in diesem Bereich auftaucht.

LP: Okay, also ich frage jetzt einfach mal aus Ihrer Perspektive, weil ich weiß, dass Sie das nicht unbedingt beantworten können, aber gab es irgendeinen unerwarteten Mehrwert aus dieser Zusammenarbeit?

CM: Vielleicht einen nicht ganz unerwarteten Mehrwert, aber ein doch ein bisschen über das eigentliche hinausgehende, vielleicht auch in Ihrer Fragestellung zur Selbst-organisation. Also ein Teil unseres Ansatzes ist eben gewesen, also deshalb haben wir diese Gruppierungen und Prozesse auch Gestaltungskollektiv genannt, dass es eben darum geht nicht so punktuelle Beteiligungsevents zu machen, sondern irgendwie Kollektive zusammen zu bringen von Betroffenen und Interessierten, ob jetzt Anwohner oder Experte oder einfach zivilgesellschaftlich Interessierter, wie auch immer, die sich immer um diese Thematik herum gruppiert und dann auch bis zu einem gewissen Grad selbstständig irgendwie dazu neues Wissen und neue Lösungen und neue Probleme generiert. Das hat mehr oder weniger manchmal geklappt, aber es ist zumindest in diesem Bereich Technologie eine kleine Gruppe entstanden. Aus diesem größeren Prozess kam die klare Empfehlung, es gibt noch so viele offene Fragen und es gibt noch so viele Dinge, die z.B. auch der Verantwortliche der Stadt noch nicht weiß, wie das genau

funktioniert, wenn man da jetzt eine Ausschreibung macht, auf die sich Sensorenanbieter melden können, wem gehören denn dann die Daten? Auf welche Plattform gehen die zuerst? Eine Millionen Fragen, die irgendwie noch offen waren, die sich auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses nicht beantworten ließen und daraufhin die Empfehlung, okay wir hätten eigentlich gerne so ein weiteres Begleitgremium. Und es hat sich dann eine kleinere Gruppe, also das sind unterschiedliche Menschen, die im Quartier wohnen, die zum Teil auch politisch aktiv sind, dann andere die dort arbeiten und z.B. mit Jugendeinrichtungen vernetzt sind, aber auch jemand aus dem Kulturreferat, die sich unregelmäßig, aber konstant bis heute sozusagen immer wieder treffen, mit den Verantwortlichen des IT Referats, um über all solche Themen, also wenn es einen Fortgang im Projekt gab, oder sowas, sprechen die. Also dieses ursprüngliche Format überdauern, so ganz selbstorganisiert läuft es aber nicht bisher.

LP: In welchem Sinne läuft es noch nicht ganz von alleine, wer unterstützt da noch?

CM: Also wenn ich nicht die Stadt anschreibe und sage, wir wollten doch eigentlich mal wieder ein Treffen machen, wann ginge es denn? Und ein Doodle aufsetze, damit alle irgendwie einen Termin finden können, vielleicht hinterher noch ein Protokoll verfasse. Also es ist alles doch schon eine sehr moderierte Angelegenheit, also es steht zwar im Raum, weil wir jetzt auch gar nicht mehr Projektpartner sind, dass es sich irgendwie anders organisiert, aber die wahrscheinlichere Variante ist, dass sich eben die Münchener Gesellschaft für Stadterneuerung sozusagen, meine Rolle übernimmt, oder unsere Rolle. Ich spreche manchmal so, weil die Professur ist im Moment vakant, der ehemalige Leiter ist inzwischen in Berlin an der Uni, und meine Kollegin eben auch. Aber es wechselt eben so ein bisschen zwischen wir und ich, da müssen Sie dann vorsichtig sein beim schreiben. Dass das eben ein anderer Akteur eben diese Rolle übernimmt und diese Vorstellung, die wir mal hatten, dass das so ein bisschen selbst-organisiert ist, sich nicht so einhundertprozentig realisiert hat. Aber doch etwas was so ein bisschen daraus entstanden ist, was nicht Teil des Konzeptes in dem Sinne war.

LP: Aber eigentlich ist das genau etwas, was mich interessiert, ob überhaupt so etwas entstehen kann in so einem strikten ULL, das auch von der Stadt her initiiert wird und auch gestaltet wird, es ist schon klar um welche Themen es geht, es ist klar was am Ende dabei herauskommen soll.

CM: Ja, ich glaube das ist so ein bisschen die Schwierigkeit zu navigieren. Die vielleicht auch also einerseits ist unser Ansatz schon, dass man an sehr konkreten Themen arbeiten muss, damit sowas entstehen kann. Aber natürlich trotzdem, also unser Anliegen wäre zum Beispiel immer dafür zu sorgen, dass es offenbleibt, damit neue Betroffene dieser Thematik aufgenommen werden können. Also sozusagen dieser Hybride Charakter, wir haben versucht durch bestimmte, durch unterschiedliche Methoden irgendwie ad hoc angepasst, bestimmte Hierarchien ein bisschen aufzuweichen, ein bisschen zu unterwandern, also was gilt eigentlich als Expertise? Und wie können verschiedene Wissensformen zueinanderkommen, ohne dass es immer klar ist: so das ist der Experte, und du darfst zwar eine Meinung haben, aber das ist eben nur eine Meinung und das andere ist Faktenwissen oder so. Und ich weiß nicht mehr ganz genau worauf ich rauskommen wollte, genau, und dass eben in so einem Projekt, in dieser Art der Zusammenarbeit ist es notwendig, dass es um etwas Konkretes geht, was auch jemanden betrifft, denn sonst ne, ja? Aber es eben einerseits schwierig ist, wenn noch nichts existiert, das heißt viele Leute wissen noch nicht ob es für sie ein Problem ist, wenn vor der Tür ein Lichtmast mit Sensoren steht, und auf der anderen Seite es aber sowieso schon sicher ist, dass er da stehen wird, weil diese Möglichkeit das zu hinterfragen und dann vielleicht ganz andere Probleme aufzumachen doch recht strikten Projektrahmen nicht möglich sind. Also da haben Sie schon einen ganz guten Punkt zu fragen, ob diese Art von Living Labs in der Lage sind wirklich Problematisierungen zu öffnen und andere Realitäten hervorzubringen, als, was unterscheidet das jetzt eigentlich von einem klassischen Verfahren?

LP: Genau, okay, und wurde das von der Stadt denn auch so gewünscht, dass man mit der Perspektive drangeht oder haben Sie das selbstständig gemacht? Also, dass man konkret ein bisschen versucht hat die Gruppe zu mischen und das so zu unterstützen?

CM: Also, wie gesagt, ich war ja in der Vorphase nicht persönlich beteiligt. Natürlich hat also, bevor die Entscheidung fiel, mit wem man da in dieses Konsortium reingehen will, denke ich haben sie unterschiedliche Bewerber getestet, ich weiß es nicht. Ich weiß, dass natürlich in dem Bereich, und auch im Konsortium unter dem Schlagwort Co-gestaltung viele eher mit so einem Design thinking Ansatz gerechnet haben, obwohl viele da auch nicht wissen was sich dahinter verbirgt. Aber das klingt irgendwie fancy und da kommt doch dann am Ende was kreatives bei raus. Und natürlich hat auch Prof. Farias zu dem Zeitpunkt auch öfter Konzepte vorgestellt, vielleicht, ich glaub das hab ich auch, es gab da mal so einen Slam. Wo er irgendwie etwas zu diesem Konzept, also das war von der Stadt organisiert und da hat er..

LP: Kann man das noch finden auf YouTube oder so?

CM: Also ich weiß nicht ob man das auf YouTube, aber ich habs auf jeden Fall in schriftlicher Version, die ich Ihnen schicken kann. Also sozusagen es war schon klar, also zumindest der Versuch war da im Vorfeld, unser Konzept zu beschreiben. Also ich glaube, das war so ein bisschen die Diskrepanz zwischen so einem prinzipiellen Ansatz und dem Wunsch doch so etwas zu sehen, wie eine Timeline und welche Veranstaltungen sind das denn jetzt, und wie viele Leute machen da mit, aber das hat schon vor Fertigstellung des Antrags ein bisschen stattgefunden. Insofern, ja, ich glaube das ist etwas, was hier aus der Professur mitgebracht wurde. Und auch manchmal, also das war bestimmt Teil, dieser ersten Gespräche, das habe ich auch gemeint mit ‚eine gemeinsame Sprache finden‘, dass die Erwartungen oft andere sind, als das was wir einbringen können und wollen. Also so gemischt.

LP: Okay. Und die Zusammenarbeit ist jetzt aber, also mehr oder weniger offiziell beendet? Obwohl das Projekt läuft ja noch bis 2020.

CM: Ja also sozusagen, die Implementierungsphase ist jetzt offiziell zu Ende und es läuft jetzt quasi diese Monitoringphase. Da sind natürlich dann weniger Akteure involviert, es geht dann theoretisch eher um das Sammeln von bestimmten Daten, des Energieverbrauchs von Häusern. Also ich weiß jetzt nicht, was im Detail alles gemessen wird, aber manche Sachen hinken natürlich eh noch ein bisschen hinterher. Und dann gibt es auf konsortial Ebene etwas größere also wieder so transversale Arbeitspakete, wo es jetzt darum geht, ist es vielleicht wichtig, dass unterschiedliche Partner doch noch auf irgendwelche Konferenzen und Workshops fahren. Oder irgendwelche Publikationen entstehen. Aber das ist alles noch ein bisschen in der Verhandlung.

LP: Sehen Sie denn die Möglichkeit, dass man nochmal zusammenarbeitet, also mit der Stadt München, dass es da nochmal ein ähnliches Projekt gibt?

CM: Also prinzipiell denke ich, gut, a unsere Professur im Moment, wird man sehen was kommt, was passiert. Grundsätzlich das MCTS, also als Institut ist sicherlich offen für andere Formen der Zusammenarbeit und auch mit der Stadt München. Also ich meine wir sind hier in München, ich denke das ist wichtig. Und ich würde auch sagen, wir haben ein gutes Netzwerk, und wir haben auch einen guten Umgang in dem Projekt. Das ist jetzt nicht so, dass da irgendwelche Brücken so schnell wie möglich abgebrochen werden müssen.

LP: Okay, ich glaube ich habe fast keine Fragen mehr.

CM: Das ist schön, dann hoffe ich, dass ich Ihnen ein bisschen helfen konnte.

LP: Ja, auf jeden Fall!

CM: Wenn Sie vielleicht noch fünf Minuten Zeit haben, könnte ich kurz gucken, was ich noch für Dokumente habe, die interessant sein könnten?

LP: Ja, das wäre super, danke.

---

## SUMMARY INTERVIEW SMARTER TOGETHER RESEARCHER

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

CM is a PhD researcher and assistant professor at the Munich Center for Technology in society (MCTS) which aims to understand and shape science and technology in society. There are two academic chairs of the TUM involved in Smarter Together: the professorship for Participatory Technology Design as well as the Chair of Energy Efficient and Sustainable Design and Building. CM is part of the former chair. Within Smarter Together CM and her team were responsible for activities concerning co-creation and developed the conception and implementation of a district lab. In particular two work packages were part of this: solutions were developed for participation and governance for the whole consortium as well as formats developed and conducted only in Munich. CM is not comfortable with the term ULL, for her the delimitation is difficult. The relationship and awareness about other ULLs in Munich only came about after being part of Smarter Together.

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---



The city administration is leading in Smarter Together and also came to the MCTS to ask for a collaboration in the area of co-creation. CM considers networking as necessary and thus has been actively seeking contact with all Partners in Munich as well as the consortium. Depending on the context, they were searching for specific partners, also internationally. Close cooperation happened with the Austrian Institute of Technology and the city of Munich. Working together has not always been easy as the partners speak a different 'language'. For example, the municipality had a different expectation of the co-creation and design process than CM's team, simply due to their different backgrounds in administration and scientific research. Also building a trust basis had to happen first. Thus, the collaboration faced the usual difficulties, finds CM.

CM found the most difficult factor the lack of time as well as the strict time frame. That way it was difficult to find openings and scope for action within the project. Furthermore, CM explained that it is difficult to ask people about their opinion on structures that have not been built yet, such as the smart street lighting poles that will be built in their streets. Upcoming problems are still unknown and difficult to grasp for many residents. The type of collaboration with the municipality was maybe not ideal. The strict frame/hierarchy and openness needed for co-creation was maybe not a good match -> also the municipality maybe expected a different type of work than could be delivered (theoretical approach). There was no official in-depth evaluation of the participation and co-creation process. The overall goal of Smarter Together is to save CO2 and this is what is primarily monitored throughout the project.

#### INTENTIONALITY

---

Part of the research approach of the academic chair is that researchers are intervening in the field and are thus part of the research process. As such the experimental collaboration done here is also part of such processes and research, explains CM. Therefore, the group readily accepted the inquiry from the city. Another motivation for participating was the publications that could be generated from this work. The focus lies upon the topics technology and mobility and CM and her group did participation workshops concerning the smart street lighting as well as data management. In the research approach the participating groups and processes were called design collective because they were trying to create more than single participation events but rather the constant independent creation of a knowledge production process.

#### SELF-ORGANIZATION

---

CM and her team did host participation workshops, but due to the lack of monitoring, it is difficult for her to tell whether they have been very successful. One result that went above the expected was that a small diverse group has formed as a result of the workshops. Many open questions remained and thus the wish for a further concomitant committee emerged that led to the formation of this group. They meet unregularly but constant until today, to talk with each other and with the responsible municipal person about the project progress. However, CM points out, that this group is not yet independent and still needs to be nudged and supported by CM.

CM also finds that the strict project frame makes it very difficult to challenge the possibilities of engagement as well as opening the discussion to new problems and solutions. Can such ULLs really open problematizations and bring about different realities? Is it really different from classical project and planning structures? For CM and her team the future is uncertain, because the leading professor has found a new position in a different city.



Nevertheless, the MCTS is open towards new projects, states CM, as insights from practice are important for their research approach.

#### E-MAIL CORRESPONDENCE SMARTER TOGETHER- COUNCIL WORKER

Unfortunately, no one from the municipality of Munich was willing to give an interview regarding the ULL Smarter Together. One council worker (KT) kindly provided some answers via e-mail. In the following the two e-mails from KT are displayed.

KT on April 20<sup>th</sup>, 2019:  
Sehr geehrte Frau Podday

Unten finden Sie erste Antworten zu Ihren Fragen:  
wie/wann/von wem wurde der Gründungsprozess gestartet:

Die Initiative zur Bewerbung bei der H2020 SCC1 Ausschreibung ging 2013 von der Abteilung "Perspektive München" (Ltg. Klaus Illigmann) in der Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München aus. (Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung > Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung > Abteilung Perspektive München / Wohnen).

Das Thema Smart City wurde damals bereits breit diskutiert - v.a. in Wissenschaft und Industrie -, und es wurde für relevant erachtet, sich aus städtischer Perspektive aktiv mit der Thematik auseinanderzusetzen.

Es wurde ein Prozess zum "screening" bereits vorhandener smarterer Aktivitäten unter der Leitung der Firma Siemens aufgesetzt (Smart City Themenradar), dieser führte zur fachübergreifenden Identifizierung und Aktivierung von Themen und Akteuren im Bereich Smart City in München. Dieser Prozess wurde aktiv vom Referat für Arbeit und Wirtschaft unter dem damaligen Referenten Josef Schmid (CSU), zugleich 2. Bürgermeister, unterstützt.

Die SCC1-Ausschreibung der EU gab dieser Initiative einen Fokus, die LHM versuchte sich bereits für den call 2014 zu bewerben, kam damals aber nicht weit genug mit der Antragserstellung, versuchte es im Jahr 2015 erneut - diesmal erfolgreich im Konsortium mit Wien und Lyon. Die Münchner Partner wurden weitestgehend aus dem Arbeitskreis des zum Themenradar rekrutiert, viele blieben jedoch auch in der Beobachterposition. Der Antrag wurde am 5.5.2015 eingereicht, am 16.9.2015 erhielten wir die Zusage über den erfolgreichen Antrag, das Konsortium Smarter Together hatte sich an zweiter Stelle als eines von 4 erfolgreichen Konsortien bei insgesamt 42 Anträgen durchgesetzt. Die EU-Bewerbung erforderte auch die Ko-finanzierung mit städtischen Mitteln, ein entsprechender Stadtratsbeschluss ging mit leichter Verspätung

Etwa zeitgleich wurden weitere Gelder für 2 smarte Mobilitätsprojekte akquiriert, eines davon vom Kreisverwaltungsreferat ein anderes ebenso in der Stadtentwicklungsplanung, Abteilung Verkehrsplanung (Leitung Hr. Dunkel).

Motivation und Intention hinter der Gründung: z.B. was hat man erhofft zu erreichen, welche Anreize haben eine Rolle gespielt etc.

Auseinandersetzung mit der bis dahin vornehmlich aus Industrie und Wissenschaft geprägten Thematik "Smart City" aus Sicht der Stadtverwaltung: In welchen Bereichen liegen die wirklichen Mehrwerte ggü dem "Business-as-usual" für die Verwaltung? Oder ist das Ganze nur - wie in der Wissenschaft kolportiert - ein Versuch der Industrie, die Städte als Märkte zu knacken, Öffentlichkeit gewinnbringend zu privatisieren? Welche Technologien sind interessant? Welche Prozesse und Regularien braucht es? Welches sind geeigneten Mitteln (Finanzierungsmodelle / Investitionen / Infrastrukturen / Governance Prozesse) um die Mehrwerte zu realisieren?

unerwarteten Mehrwert: Das kann sich z.B. auf die Reichweite, neue Partnerschaften oder auch Konsequenzen beziehen.

- unerwartet für mich ist die entstandene enge lösungsorientierte Zusammenarbeit mit den Partnerstädten und der Wissensaustausch mit den anderen Smart City Städten.

KT on May 14<sup>th</sup>, 2019:

Liebe Frau Podday

Gerne können Sie das so kennzeichnen.

1) Kann man schon erste Ergebnisse ableiten, haben Sie ihre Ziele erreicht? Besonders im Hinblick auf die Rolle der privaten Partner/ der Industrie, also haben ULLs tatsächlich einen Mehrwert gegenüber herkömmlicher Planung?

Wir haben die Umsetzungsziele für die ersten drei Jahre erreicht, dh. alle smarten Lösungen wie geplant (und unter Überwindung einiger Hindernisse am Ende pünktlich) gebaut, dh. sie stehen bzw. werden benutzt. Ob die Lösungen zu den erwarteten Einsparungen und Verhaltensänderungen (Energie, CO2, Wegstrecken, etc.) können wir noch nicht beurteilen, wir sammeln erst seit Februar die Daten für die Evaluation. In zwei Jahren wissen wir darüber mehr.

Der Mehrwert des ULLs liegt bei Smarter Together vorallem darin, dass wir innerhalb eines "geschützten" - dh. finanzierten - Rahmens (limited political strings attached...) "ausprobieren" und lernen können, wie wir mit den Angeboten / Lösungen der privaten Partner umgehen und sie zum städtischen Nutzen bestmöglich im Stadtraum und in Verwaltungsabläufen integrieren. Einige der Partner aus Privatsektor und Wissenschaft sind nun feste Dialogpartner. Auch der Fokus auf Mitsprache der Bürger - ein Beispiel ist das Bürgerteam Daten aus dem u.a. auch das Transparency Dashboard entstanden ist - ist sicher ein Mehrwert ggü. herkömmlicher Planung.

2) Welche Rolle spielt die EU-Förderung für Smarter Together? Ist diese essentiell für das Projekt gewesen? Das Projekt Smarter Together ist ein EU-Projekt und wäre ohne die Ausschreibung nie zustande gekommen. Die Verschränkung der Bereiche Energie, Mobilität und Intelligente Infrastrukturen, die zu dem referatsübergreifenden Projektaufbau geführt hat, ist eine Anforderung der Ausschreibung, ebenso wie die Themen Monitoring und Evaluation und Replikation, die so nicht zum "Business as Usual" in der Stadtverwaltung zählen. Auch der starke Fokus auf Bürgerbeteiligung, Datenintegration, Standards, Geschäftsmodelle etc., wird von der EU gefordert und hier muss das Konsortium auch (teilweise integrierte) Ergebnisse gegenüber der Kommission liefern, die so nie bearbeitet worden wären.

Beispiel: so ist auf Anforderung der EU ein neuer Task zur Integration von dynamischen Daten entstanden. Auch für die Dissemination stellt die EU einige Ansprüche / Zielvorgaben, für die es seitens der städtischen Verwaltung keine Äquivalente gibt. Kurz: die EU fordert gezielt und verbindlich Exzellenz und Innovation.

---

## SUMMARY INTERVIEW SMARTER TOGETHER COUNCIL WORKER

---

### ROLE OF INTERVIEWEE AND ORGANIZATION

---

KT is a council worker for the municipality of Munich. She is part of the department for urban development planning and responsible for evaluation and replication of Smarter Together. The municipality is the leading actor within the partner network of this ULL.

### CHARACTERISTICS OF THE ULL

---

KT states that the topic 'smart city' was debated in the scientific community and the industry already six years ago, and it seemed advantageous to discuss this theme also within the municipality. Consequently, a screening process, the so called 'Smart City Themenradar' was initiated to identify already implemented smart activities and activate topics and actors within this field. The application for the H2020 tendering gives these activities a focus and was promoted by the department 'Perspektive München'. KT also points out that initially an application for the first H2020 tendering in 2013 was aimed for, but failed. Nevertheless, the second application in 2015 was completed together with Lyon and Vienna and also successful. Partners were recruited from the working group of the

Themenradar, although many members of the radar stayed in an observer position. Without the EU tendering the project Smarter Together could have never come about, explains KT. Business as usual within the municipality does not comprise a interconnection between the divisions of energy, mobility and intelligent infrastructures or monitoring, evaluation and replication. However, these activities were required by the EU tendering and have since lead to a department overarching project set up. Likewise, there is a strong focus on citizen participation, data integration, standards, business models and the like which is required by the EU and would otherwise not have been processed by the municipality. Here, the consortium must provide (partially integrated) results to the commission. Consequently, due to the requirements of the EU a new task regarding the integration of dynamic data was formed. Moreover, the EU has demands and objectives concerning the dissemination of the project, which have no counterpart in the municipal administration. KT sums up, that the EU requires specific and binding excellence and innovation. Next to the EU funding also a co-financing with municipal resources had to be provided, which was approved by a city council decision shortly after. KT is well aware of the other ULLs as smart mobility projects, as they required funding at the same time.

#### INTENTIONALITY

---

The motivation for applying for and founding the ULL was the examination of the topic 'smart city' from an administration perspective, as this theme was previously predominantly discussed within the industry and scientific community. KT states the following questions that the municipality sought to answer: When comparing to business as usual, in which areas can value be added? Is the whole theme just an attempt of the industry to exploit the city as a market and to profitably privatize the public – as stated by academics? Which technologies are interesting? Which processes and regulations are needed? What are the proper tools (financial models, investments, infrastructures, governance processes) to realize added value? The implementation goals for the first three years have been achieved, explains KT. This means that all smart solutions have been built on time and are used, although in order to do so many obstacles had to be overcome. Yet, it remains to be seen, whether these solutions lead to the expected savings and behavior modifications regarding for example energy, carbon dioxide and travel distances. Collection of data has only begun in February of this year, thus proper evaluation will be available in two years.

#### SELF-ORGANIZATION

---

For KT the close solution oriented collaboration with the partner cities and the knowledge exchange with other Smart City cities is unexpected. The added value is that the city can experiment and learn within the protected financial frame (meaning that only limited political strings are attached) of Smarter Together. That way, it can be evaluated how to best handle the offers and solutions of private partners and how to integrate them into the urban space and in administrative processes to use them in the best possible way for municipal purposes and the benefit of the city. Some of the partners from the private sector and academia are now permanent dialogue partners. Also KT states, the focus on citizen participation is certainly an added value compared to conventional planning. Here one example is the 'Bürgerteam Daten' from which the Transparency Dashboard was developed.