



HANS SAUER PREIS 2023

# ES BEWEGT SICH WAS!

Mobilitätsprojekte im Quartier



## HINTERGRUND

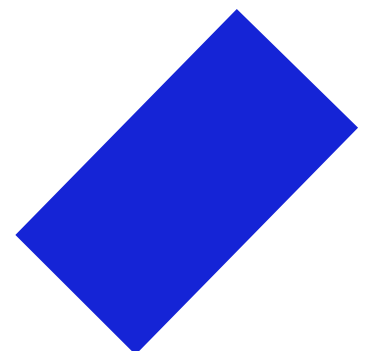
Wie kann eine ökologische, soziale und resiliente **Mobilität** der Zukunft in städtischen Quartieren aussehen?

Die Lösung dieser Frage ist eine der großen Herausforderungen der Stadtgesellschaft. Denn der **Verkehrssektor** stellt mit seinen hohen Emissionen und Schadstoffbelastungen nicht nur einen erheblichen Einflussfaktor für den Klimawandel dar, sondern belastet mit Lärm, Gefahren und einem hohen Flächenverbrauch auch das Leben in der Stadt. Viele der gegenwärtigen Visionen für ein zukünftiges Verkehrssystem verkürzen die Frage allerdings auf technische Innovationen, oft mit dem vorrangigen Ziel, Umweltverschmutzungen im Rahmen bestehender Mobilitätsstrukturen zu verringern. Dadurch geraten solche Zukunftsvisionen oft zu groß angelegten Erneuerungsversuchen für das gegenwärtige autozentrierte System, ohne grundlegende Fragen und Herausforderungen einer nachhaltig gedachten Mobilität zu adressieren. Wenn **Quartiere** und Städte aber zukunftsfähig gestaltet werden sollen, dann besteht auch die Notwendigkeit, Mobilität neu zu denken – in allen Bereichen des täglichen Lebens, für alle Stadtbewohner\*innen und in allen Mobilitätsformen.

Denn Mobilität ist mehr als nur die Überwindung von Distanzen. Mobilität beeinflusst nahezu sämtliche Aspekte des gesellschaftlichen Alltags: Sie bestimmt, wie sich wer und warum bewegt, wie sich städtisches Leben und Arbeiten gestaltet und nicht zuletzt, wie Quartiere und Städte geplant und gebaut werden. Mobilitätsangebote bestimmen, wer am öffentlichen Leben teilhaben kann und wer davon ausgeschlossen wird. Und auch Konsumstile und Ressourcenverbräuche werden von Mobilitätsverhalten bzw. -möglichkeiten mitbestimmt, was wiederum direkt und untrennbar mit der Art des Wirtschaftens verknüpft ist. Mobilität ist dabei immer auch politisch: Anreizsysteme, staatliche Eingriffe und Subventionen nehmen Einfluss auf die Bewegungsformen und -arten der Gesellschaft.

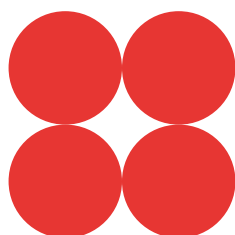
Mobilität erscheint dabei oft als ein Produkt von technischen Möglichkeiten und damit verbundenen Gesetzen, Planungen und Prozessen. Dingen, die oft jenseits der Gestaltungsmacht der Nutzer\*innen liegen und die nur wenig Einflussmöglichkeiten bieten. Das Paradigma der **autogerechten** Stadt, die Dominanz des **motorisierten Individualverkehrs** über den **Umweltverbund**,

schwer stemmbare Kosten für neue Investitionen und alternativlos erscheinende Angebote von großen Konzernen drängen andere gesellschaftliche Bedürfnisse in den Hintergrund. Themen wie **Suffizienz**, eine ökologisch verträglichere und sozial gerechtere Aufteilung des **öffentlichen Raums**, eine **Stadt der kurzen Wege**, die Priorisierung der Bedarfe marginalisierter Gruppen oder eine Entkopplung der Mobilität von linear-kapitalistischen Produktionsmechanismen durch **Zirkularität** erhalten dadurch zu wenig Aufmerksamkeit. Auch wenn das gegenwärtige, von Automobilität geprägte System schwer beeinflussbar wirkt, so ist die individuelle Mobilität doch auch von jedem Einzelnen gestaltbar. Mobilität ist Alltagshandeln, wird Tag für Tag reproduziert und kann so von allen beeinflusst werden. Besonders deutlich wird dies mit Blick auf die kleinste städtische Einheit, das Quartier: Hier sind Problemdruck und Handlungsbedarf konkret spürbar und gleichzeitig gibt es hier wirksame Ansatz- und Hebelpunkte für eine gesellschaftliche Transformation. In der kompakten urbanen Einheit des Quartiers kann das eigene Handeln als wirksam erfahren werden, der\*die einzelne\*r Akteur\*in und seine\*ihre Bedürfnisse sind relevant und Alltagskultur für jede\*n Bewohner\*in gestaltbar. Anreize zu Verhaltensänderungen können hier Wirkungen entfalten und neue Mobilitätspraktiken eine Dynamik im System in Gang setzen. Bürger\*innen können hier sehr unmittelbar in ihrer Rolle als politische Akteur\*innen auftreten, Veränderungen einfordern und politische Prozesse anstoßen. Damit kann es nicht nur zu einer Verhaltensänderung einzelner Personen kommen, sondern es können auch Diskurs- und Möglichkeitsräume eröffnet, Initiativen hervorgebracht und Ansprüche, wie das Recht auf nachhaltige Mobilität oder das Recht auf Stadt, geltend gemacht werden. Das Quartier kann so zum Austragungsort aktiver und passiver Mitgestaltungs- und Aushandlungsprozesse der lokalen Bewohner\*innenschaft werden. Damit können sich auch Wirksamkeiten entfalten, welche über die individuelle Mobilität hinausgehen. So gewinnt das Quartier zunehmend an Bedeutung und kann zu einem Erprobungsraum und Austragungsort für eine Transformation des Mobilitätssystem werden.



## HANS SAUER PREIS 2023

Der **Hans Sauer Preis 2023 „Es bewegt sich was! – Mobilitätsprojekte im Quartier“** widmet sich deshalb Mobilitätsprojekten, die auf Quartiersebene zu einer Veränderung von Mobilitätspraktiken beitragen und so zu einer notwendigen Transformation führen können. Der Wettbewerb steht damit in einer Reihe der inhaltlichen und praktischen Auseinandersetzung der Hans Sauer Stiftung mit dem Quartier als potentielltem Ort für soziale, ökologische und gesellschaftliche Transformationsprozesse. Der Wettbewerb will Mobilitätsprojekte und ihre Akteur\*innen dabei nicht nur auszeichnen, sondern diese auch stärken und untereinander vernetzen. Daher ist im Rahmen der Preisverleihung auch eine Konferenz geplant, die vom 11. bis zum 13. März 2023 in München stattfinden soll. In drei Kategorien sind Preisgelder in Höhe von insgesamt 20.000 Euro ausgelobt.



# KURZ ERKLÄRT



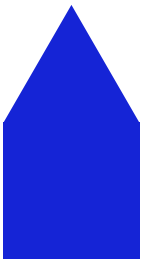
## **Mobilität**

Mobilität wird in verschiedenen Disziplinen unterschiedlich definiert, in der Ausschreibung des Hans Sauer Preis ist in erster Linie eine „individuelle Alltagsmobilität“ gemeint. Mobilität beschreibt in diesem Kontext ein Bedürfnis, für dessen Befriedigung es Möglichkeiten und Fertigkeiten zur Überwindung von Raum erfordert.



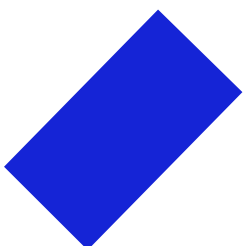
## **Verkehr**

Verkehr beschreibt ein Mittel zur Erfüllung eines Mobilitätsbedürfnisses in Form einer zielgerichteten Ortsveränderung von Personen, Gütern oder Informationen im Raum. Angebote, welche den Menschen hierfür zur Verfügung stehen, von Fuß- und Radwegen über den öffentlichen Personennahverkehr bis hin zur automobilen Infrastruktur, haben einen großen Einfluss darauf, auf welche Art die Umsetzung des Mobilitätsbedürfnisses erfolgt.



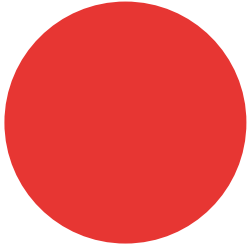
## **Quartier**

Das Quartier ist ein soziales Bezugssystem, welches sich sowohl räumlich durch seine gebaute Umwelt als auch durch die soziale Struktur seiner Bewohner\*innen von anderen Teilen der Stadt abgrenzt. Es ist von überschaubarer Größe und bildet damit die kleinste Einheit in der Stadt. Quartiere in dichtbesiedelten innerstädtischen Stadtgebieten zeichnen sich häufig durch eine hohe Interaktionsdichte aus, was diese Quartiere zu direkten Wirkungsräumen gesellschaftlicher Praxis machen kann. Generell sind Quartiere aber als so heterogen und facettenreich zu betrachten, wie die Bewohner\*innenschaft, die in ihnen lebt.



## **Paradigma der autogerechten Stadt**

Eine autogerechte Stadt ist eine an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientierte Stadt. Diese Planungsleitlinie war insbesondere beim Neu- und Wiederaufbau der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg wirkmächtig. Die dadurch zementierte Funktionstrennung von Arbeiten, Wohnen, sich versorgen und Erholen führt aber noch immer zu Konflikten und stetig steigenden Verkehrszahlen.



### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Individuell genutzte Kraftfahrzeuge wie PKWs und Krafträder werden als MIV bezeichnet und werden für etwa 45 % der zurückgelegten Wege in Großstädten verwendet. Der MIV hat von allen Verkehrsträgern der städtischen Mobilität die negativsten Auswirkungen auf Umwelt, Mensch und Flächenverbrauch. Eine Verlagerung des MIV hin zum Umweltverbund gehört daher zu den wichtigsten Prinzipien eines nachhaltigen Verkehrssystems.



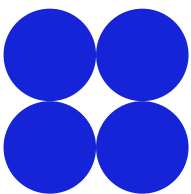
### **Umweltverbund**

Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der umweltverträglicheren Verkehrsmittel: Fußgänger\*innen und private oder öffentliche Fahrräder, den öffentlichen Personennahverkehr (Bahn, Straßenbahn, Bus und (Ruf-)Taxis) sowie Carsharing und Mitfahrzentralen. Ziel des Umweltverbunds ist, dass Wege weniger mit eigenen Autos zurückgelegt werden müssen.



### **Suffizienz**

Der Kerngedanke von Suffizienz ist, durch weniger Konsum oder durch ein verändertes Konsumverhalten die Umwelt zu schonen. Im Falle von Mobilität bedeutet das, dass weniger oder kürzere Wege zurückgelegt werden oder emissionsfreie bzw. emissionsarme Fortbewegungsmittel genutzt werden. Suffizienzstrategien zielen in der Mobilität dabei nicht nur auf Umweltschutz ab, sondern können durch weniger Verkehr auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität führen.



### **Öffentlicher Raum**

Als öffentlicher Raum wird die Gesamtheit aller Stadträume bezeichnet, die grundsätzlich für die Allgemeinheit vorgesehen sind, allerdings können oftmals nicht alle Flächen gleich genutzt werden: Straßen und Parkplätze unterliegen einer strengen Funktionstrennung und sind im Wesentlichen Fahrzeugen vorbehalten.



### **Stadt der kurzen Wege**

Die Stadt der kurzen Wege oder auch 15-Minuten-Stadt bezeichnet ein städtebauliches Leitbild, bei dem eine schnelle Erreichbarkeit, gute Zugänglichkeit zu Fuß, mit dem Rad und den öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich ist. Dabei werden Wohnraumverdichtung sowie die Multifunktionalität von Stadtquartieren angestrebt, damit die Bewohner\*innen innerhalb kürzester Zeit zu Arbeitsstätten, Wohnung und Freizeitmöglichkeiten gelangen können.



### **Zirkularität**

Damit sind Strategien gemeint, welche das gegenwärtig vorherrschende lineare Gesellschafts- und Wirtschaftsmodell des „take, make, waste“ substanziell verändern. Ziel ist dabei die Etablierung kreislauforientierter und -fähiger gesellschaftlicher Praktiken und neuer Formen gesellschaftlichen Wissens, Denkens und Handelns in Form einer Circular Society, welche im Gegensatz zu einer rein wirtschaftlich gedachten Circular Economy steht.

## WER KANN MITMACHEN?

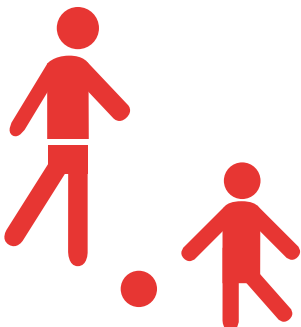
Zur Einreichung aufgefordert sind Projekte, Organisationen und Initiativen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Organisations- oder Rechtsform spielen keine Rolle – die Gruppen müssen nicht verfasst sein. Die Projekte/Initiativen sollten ein fertiges Konzept vorliegen haben und bereits erste Aktivitäten planen oder umgesetzt haben. Einreichungen von Kommunen sind ebenso erwünscht.

## KATEGORIEN

Gesucht werden Projekte und Initiativen, die Mobilität im und um das Quartier zum Ausgangs- und Bezugspunkt ihres Handelns gemacht haben. Zur Einordnung und Vergleichbarkeit bitten wir alle Einreichenden, ihr Projekt/ ihre Einreichung einer der folgenden Kategorien zuzuordnen:



**ÖKOLOGISCH:** Das Projekt beschäftigt sich mit Umweltthemen wie beispielsweise der Reduktion des motorisierten Verkehrs, der Verbesserung der Luftqualität oder der Schaffung umweltfreundlicher Mobilitätstrukturen. Weitere Themen können Suffizienz oder innovative Nutzungskonzepte sein, welche Alternativen zum individuell besessenen Auto darstellen. Projekte, die Zirkularität stärken oder eine Entkopplung von linear kapitalistischen Produktionsweisen und Konsummustern ermöglichen, fallen ebenso in diese Kategorie.



**SOZIAL / GERECHT:** Das Projekt beschäftigt sich mit dem Einfluss von Mobilität auf Gesellschaft. Dabei werden die Bedürfnisse der Menschen in den Vordergrund gestellt. Es geht beispielsweise um soziale Gerechtigkeit, um Gleichstellung und Inklusion. Projekte, welche die Teilhabemöglichkeiten von marginalisierten Gruppen verbessern, den demografischen Wandel berücksichtigen, Partizipation ermöglichen oder politische Prozesse anstoßen, gehören auch in diese Kategorie.





**RÄUMLICH:** Das Projekt beschäftigt sich mit Veränderungen im öffentlichen Raum, welche der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Eröffnung von Frei- und Begegnungsräumen oder der Verbesserung der Infrastrukturdiensten. Hierbei sind sowohl dauerhafte Umgestaltungen von Verkehrsflächen als auch temporäre Maßnahmen, Erprobungsräume, Interventionen oder Pop-Up-Projekte gemeint.

## **LEITFRAGEN, DIE IM EINREICHUNGSTEXT BEANTWORTET WERDEN SOLLTEN:**

- 1) Welche Aktivitäten wurden im Projektkontext bereits geplant bzw. durchgeführt?
- 2) Welche Wirkungen / Verbesserungen / Veränderungsprozesse werden durch das Projekt erzielt oder angestoßen? Wie lässt sich die Wirksamkeit des Projekts aufzeigen und messen?
- 3) An welchen Orten und in welchem Quartier wirkt das Projekt?
- 4) Hat das Projekt partizipative Elemente? Ist es Bottom-up oder Top-down organisiert?
- 5) Welche Zielgruppen werden erreicht? Welche Bedarfe werden gedeckt und wie wird die Zivilgesellschaft eingebunden?
- 6) Hat das Projekt Potential, systemverändernd zu wirken und Transformation anzustoßen?
- 7) Wie könnte das Projekt in anderen Kontexten funktionieren und übertragbar gemacht werden?
- 8) Wie sieht das Projekt in zwei Jahren aus?
- 9) Wie ist das Projekt aktuell finanziert und wie soll es in Zukunft finanziert werden? Wofür werden finanzielle Mittel gebraucht?

## **EINREICHUNGEN MÜSSEN ENTHALTEN:**

- Texte (max. drei DIN A4-Seiten) – die Leitfragen sollten im Text beantwortet werden.
- optional: Bilder, Skizzen, Pläne, Videos (max. 5 Min. Länge)
- Name des Projekts/der Initiative und Projektbeteiligte
- ein\*e Ansprechpartner\*in mit Emailadresse
- Wahl der Kategorie

Einsendeschluss ist der 15.1.2023. Einreichungen bitte per Mail an [preis23@hanssauerstiftung.de](mailto:preis23@hanssauerstiftung.de). Bitte auf Dateigrößen achten. Die Preisverleihung findet in Rahmen einer Konferenz zum selbigen Thema statt, die vom 11.-13. März 2023 im Kulturzentrum LUISE in München geplant ist. Weitere Informationen dazu folgen.

**Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an Barbara Lersch:**

[b.lersch@hanssauerstiftung.de](mailto:b.lersch@hanssauerstiftung.de)

089 61367211

