Kurzbericht

ZE:	Förderkennzeichen:
Öko-Institut e. V. (A) und Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH[1] (B)	**033L233A und B**
Vorhabenbezeichnung: **Kommunen innovativ – ZUGG: Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten – Perleberg und Wittenberge als Zukunftsorte zwischen den Metropolen Berlin und Hamburg entwickeln – Flächenpotenziale kreativ nutzen und Mobilität neu denken**	
Laufzeit des Vorhabens: Vom 01.07.2021 bis 30.06.2024 (033L233A) bzw. bis 31.07.2024 (033L233B)	

1. Ursprüngliche Aufgabenstellung sowie wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

Gesamtziel des Vorhabens war es, am Beispiel der Brandenburger Kleinstädte Wittenberge und Perleberg zu untersuchen, welchen Beitrag eine lokale Aktivierung von Bürger*innen für nachhaltige Mobilitäts- und Stadtentwicklung in peripheren Kleinstädten leisten kann. Dazu wurden Bürger*innen befähigt und unterstützt, Veränderungspotenziale der lokalen Daseinsvorsorge mit konkreten Angeboten anzugehen und damit die Lebensqualität in den Kleinstädten anzuheben.

In der Literatur wird ein umfassender Forschungsbedarf zu Daseinsvorsorge sowie in diesem Zusammenhang Mobilität, Innenstadtbelebung und lokaler Bürgerbeteiligung attestiert[2]. Partizipative, transdisziplinäre Forschungsansätze haben sich dabei als aufschlussreich für die Entwicklung von Lösungen für Mobilität und Stadtbelebung erwiesen[3]. Wesentlich für den Erkenntnisgewinn und den Transfer ist dabei die Umsetzung fundierter Evaluationsprozesse[4].

Anschließend an den Sachstand in den beiden Projektstädten sowie aufbauend auf dem aktuellen Stand der Forschung sollten im Reallabor-Projekt ZUGG lokale Pilotprojekte in den Handlungsfeldern „nachhaltige Mobilität“ und „Innenstadtbelebung“ umgesetzt werden. In der Herangehensweise sollte der Fokus dabei auf einem ergebnisoffenen Prozess mit niedrigschwelliger Beteiligungsmöglichkeit liegen.

2. Ablauf des Vorhabens

Drei Phasen leiteten das Projekt ZUGG zum Ziel:

Vorbereitungsphase: Zunächst wurden Erkenntnisse zu den beiden Handlungsfeldern „Innenstadtbelebung“ und „nachhaltige Mobilität“ unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge sowie zur methodischen Vorgehensweise im Rahmen eines Reallabors (darunter auch Prozess- und Wirkungsbewertung) aufbereitet (AP 1). Die anschließende Analyse der lokalen Situation und der Bedarfe vor Ort lotete die praktische Zielstellung der Reallabore weiter aus (AP 2).

Reallaborphase: Durch eine in Wittenberge und Perleberg online und analog durchgeführte Befragung ergab sich ein konkretes Meinungsbild der lokalen Bevölkerung zu Bedarfen und möglichen Umsetzungsideen. Danach wurden Bürger*innen per Zufallsauswahl und öffentlicher Ansprache eingeladen, in sogenannten Bürgerteams Ideen zu diskutieren und basisdemokratisch jene für die

[1] Nachfolgend als TGZ-Prignitz bezeichnet.
[2] Neu, C. (2023). Handbuch Daseinsvorsorge Ein Überblick aus Forschung und Praxis. ISBN: 978-3-7425-0973-4
[3] Kesselring, S., Simon-Philipp, C., Bansen, J., Hefner, B., Minnich, L., & Schreiber, J. (2023). Sustainable mobilities in the neighborhood: Methodological innovation for social change. Sustainability, 15(4), 3583.
[4] Bergmann, M., Schäpke, N., Marg, O., Stelzer, F., Lang, D. J., Bossert, M., ... & Sußmann, N. (2021). Transdisciplinary sustainability research in real-world labs: success factors and methods for change. *Sustainability Science*, *16*, 541-564.

Umsetzung auszuwählen (AP 3). Im nahtlos sich anschließenden Co-Design- und Co-Creation-Prozess erarbeiteten die Bürgerteams die praktischen Schritte zur Realisierung ihrer Ideen und schufen mit deren Umsetzung konkrete Angebote der Daseinsvorsorge (AP 4). Der gesamte Umsetzungsprozess durch die Bürgerteams wurde dabei kontinuierlich durch den Praxispartner koordiniert und unterstützt sowie durch den wissenschaftlichen Partner fachlich begleitet und mit Blick auf den Wissenstransfer evaluiert. Als empirische Basis des überregionalen Wissenstransfers wurde eine Prozess- und Wirkungsevaluation prozessbegleitend durchgeführt. Der Entwicklungs- und Umsetzungsprozess wurde in Bezug auf Erfolgsfaktoren bewertet (AP 5) sowie die dabei entwickelten Angebote einer Evaluation hinsichtlich der erzielten Nachhaltigkeitswirkungen und der Attraktivität unterzogen (AP 6).

Phase Erkenntnisableitung und -vermittlung: Die in der Reallaborphase gewonnenen Erkenntnisse, ergänzt um Praxisbeobachtungen, ermöglichten die Ableitung übertragbarer Handlungsempfehlungen für den interkommunalen Transfer und wurden anschließend einer stufenweisen Validierung (Projektteam, Bürgerteams, Mitarbeiter*innen der Kommunalverwaltung) unterzogen (AP 7). Die Erkenntnisse und abgestimmten Handlungsempfehlungen, aber auch andere Projektergebnisse stehen in verschiedenen Veröffentlichungen und Formaten zur Verfügung und wurden den Städten und anderen Akteuren vorgestellt (AP 8).

3. Wesentliche Ergebnisse sowie ggf. Zusammenarbeit mit anderen Forschungseinrichtungen

Die wesentlichen Ergebnisse des Projekts ZUGG werden nachfolgend chronologisch aufgeführt. So stellen insbesondere die Arbeiten der zeitlich früheren Arbeitspakete die inhaltlich-theoretische Basis für die spätere Erkenntnisableitung und -vermittlung dar. Alle Veröffentlichungen finden sich in der Übersicht auch auf den Projektwebsites (Wir machen Prignitz und Öko-Institut).

Angebote vor Ort: Durch die Bürgerteams entstanden mit Unterstützung des Praxispartners verschiedene konkrete und praktische Angebote „von Bürgern für Bürger“ – in Wittenberge eine ehrenamtlich organisierte Lastenradleihe und selbstgebaute Stadtmöbel mit Bepflanzung sowie eine Bücherbox auf dem Bismarckplatz; in Perleberg von November 2022 bis Dezember 2023 vier Bürgermärkte, ein “Geschichten-Baum” sowie ein Fahrradständer und selbstgebaute Stadtmöbel auf dem innerstädtischen Schuhmarkt. Einen Eindruck von den im Reallabor-Projekt umgesetzten Ideen bietet das Projektvideo.

Weber, M. et al. (2022). Reallabore: eine praxis-orientierte Näherung in wenigen Worten am Beispiel des Forschungsprojektes „Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten (ZUGG)“.

Weber, M. et al. (2022). Treiber und Hemmnisse von Reallaboren.

Schreiber, J. und Weber, M. (2023). Nachhaltige Mobilitätsangebote selbst umsetzen – Eine Sammlung von Good-Practices.

Reiche, M. et al. (2024). Handlungsempfehlungen zur Bürgerbeteiligung in Reallaboren. Empfehlungen für Bürgerteams zu den Themen nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung.

Schreiber, J. et al. (2024). Schuhmarkt Perleberg: Wirkungsevaluation zur Innenstadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG.

Schreiber, J. et al. (2024). Freie Lastenräder Wittenberge: Wirkungsevaluation zur Mobilität im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG

Schreiber, J. et al. (2024). Bürgermärkte Perleberg: Wirkungsevaluation zur Stadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG

Schreiber J. et al. (2024). Bürgermärkte Perleberg: Wirkungsevaluation zur Stadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG

TGZ Prignitz GmbH (2024). Vom Flohmarkt zum Bürgermarkt. Organisiere deinen Flohmarkt mit mehr Nachhaltigkeit

TGZ Prignitz GmbH (2024). Mach mit, mach’s nach. Eine Bauanleitung für modulare Stadtmöbel im Bürgerbeteiligungsprojekt „Wir machen Prignitz“

TGZ Prignitz GmbH und Öko-Institut e.V. (2024). Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen zu Bürgerbeteiligung, Lastenradleihe, selbstgebauten Stadtmöbeln und Bürgermärkten. Ergebnisse der Projektpartner im Forschungsprojekt „Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten“

FuE-Vorhaben im Rahmen der Fördermaßnahme "Kommunen innovativ“ (BMBF)

Schlussbericht (eingehende Darstellung)

Vorhabenbezeichnung:

Kommunen innovativ – ZUGG: Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten –

Perleberg und Wittenberge als Zukunftsorte zwischen den Metropolen Berlin und Hamburg entwickeln – Flächenpotenziale kreativ nutzen und Mobilität neu denken

ZUGG: Zukunft gemeinsam gestalten

Laufzeit des Vorhabens:	
vom: 01.07.2021	bis: 30.06.2024 033L233A bzw. 31.07.2024 033L233B
Zuwendungsempfänger: *(Auflistung aller Verbundpartner)* Öko-Institut e. V. Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH	Förderkennzeichen: 033L233A und B 033L233A 033L233B

Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) unter dem Förderkennzeichen 033L233A und B gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin/beim Autor.

Autorenschaft:

Öko-Institut e.V.: **Reiche, Mareike; Schreiber, Jonathan; Dr. Weber, Manuela; Unger, Nelly**

Gesamtkoordination &
Wissenschaftliche Begleitung

Borkumstraße 2, 13189 Berlin
E-Mail: m.weber@oeko.de
Tel.: +49 30 405085-382

Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH: **Lais, Katja**

Praxispartner

Laborstraße 1, 19322 Wittenberge
E-Mail: info@tgz-prignitz.de
Tel.: +49 3877 – 984 110

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 3

Abbildungsverzeichnis 4

1 Zusammenfassung 5

2 Erzielte Ergebnisse 7

2.1 AP 1 Wissenschaftliche Einordnung 7

2.2 AP 2 Analyse der Ausgangssituation und Bedarfe der Bürger*innen 9

2.3 AP 3 Ideenfindung und Auswahl der Pilotvorhaben 15

2.4 AP 4 Umsetzung der Pilotvorhaben im Reallabor 17

2.5 AP 5 Prozessbeobachtung der Pilotvorhaben 22

2.6 AP 6 Wirkungsbewertung der Pilotvorhaben 26

2.7 AP 7 Ableitung übertragbarer Handlungsempfehlungen und Möglichkeiten der Verstetigung 35

2.8 AP 8 Projektbegleitende Kommunikation und interkommunaler Transfer 38

2.9 AP 9 Projektleitung 42

2.10 Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises 42

2.11 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten 45

2.12 Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere die Verwertbarkeit des Ergebnisses - auch konkrete Planungen für die nähere Zukunft - im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans 46

2.13 Während der Durchführung des Vorhabens dem Zuwendungsempfänger bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen 47

2.14 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 5 der NKBF 47

Literaturverzeichnis 51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Auszug „Sammlung von Good-Practices“	7
Abbildung 2:	Exemplarische Darstellung der Treiber und Hemmnisse im Themenfeld „Nachhaltige Mobilität“	8
Abbildung 3	Erkenntnisse aus der Prozessevaluation	24
Abbildung 4:	Erkenntnisse aus der Wirkungsevaluation	28
Abbildung 5:	Forschungsfragen und Indikatoren zur Lastenradleihe Wittenberge	29
Abbildung 6:	Forschungsfragen und Indikatoren zur Innenstadtbelebung Perleberg	31
Abbildung 7:	Forschungsfragen und Indikatoren zur Innenstadtbelebung Wittenberge	32
Abbildung 8:	Sitzgelegenheiten und Bepflanzung steigern die Aufenthaltsqualität	33
Abbildung 9	Forschungsfragen und Indikatoren zu den Bürgermärkten Perleberg	34

1 Zusammenfassung

Mit der BMBF-Fördermaßnahme "Kommunen innovativ" werden Kommunen und Regionen im demografischen Wandel unterstützt, neue Ansätze zu erforschen und eigene Lösungen zu entwickeln. Dabei steht nicht nur der nachhaltige Umgang mit Land- und Flächenressourcen im Fokus, sondern auch mehr Lebensqualität für Kommunen und Regionen. Durch die Unterstützung und Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen sollen Kommunen befähigt werden, ihre Gestaltungsspielräume zu nutzen. Die Befähigung und aktive Beteiligung von Bürger*innen vor Ort ist dabei ein Schlüsselfaktor.

Das Projekt „Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten“ (ZUGG): Perleberg und Wittenberge als Zukunftsorte zwischen den Metropolen Berlin und Hamburg entwickeln – Flächenpotenziale kreativ nutzen und Mobilität neu denken“ wurde über die Fördermaßnahme “Kommunen innovativ” vom Bundesministerium für Bildung und Forschung von Juli 2021 bis Juli 2024 gefördert. Projektpartner waren das Öko-Institut e. V. (wissenschaftlicher Partner, Gesamtprojektleitung) und das Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH (Praxispartner).

Hauptziel des Forschungsvorhabens war die Umsetzung von mehreren Reallaboren in Wittenberge und Perleberg, um daraus Erkenntnisse und übertragbare Handlungsempfehlungen zu gewinnen.

In den Reallaboren vor Ort wurden verschiedene Angebote in den Handlungsfeldern „Nachhaltige Mobilität“ und „Innenstadtbelebung“ für und durch Bürger*innen initiiert und umgesetzt. Insgesamt konnten dabei fünf Projekte realisiert werden: Lastenradleihe, Stadtmöbel mit Büchertauschbox in Wittenberge sowie Bürgermärkte, Stadtmöbel mit Fahrradständer und “Geschichten-Baum" in Perleberg.

Die partizipativ, trans- und interdisziplinär angelegten Umsetzungsprojekte wurden dabei wissenschaftlich begleitet sowie Prozesse und Wirkungen der Reallabore umfassend evaluiert. Die gesammelten Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis sowie die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen stehen nun weiteren Akteur*innen aus Gesellschaft, Politik und Wissenschaft als Hilfestellung zur Verfügung.[1]

Im Rahmen des Projektes haben das Öko-Institut und der Verbundpartner Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz (TGZ Prignitz) insbesondere folgende Ziele erreichen können: Zum einen wurden mit dem Vorhaben neue und kreative Lösungsansätze für eine nachhaltige Daseinsvorsorge entwickelt und deren Entstehungsprozesse sowie deren ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeitswirkungen analysiert. Zum anderen wurde die Umsetzung von hybriden Modellen der Daseinsvorsorge in der Praxis erprobt, in der neben kommunalen

[1] Eine Übersicht der im Rahmen des Projekts ZUGG entstandenen Publikationen findet sich auf https://wir-machen-prignitz.de/. Einen Überblick über das Projekt bieten daneben auch die Projekt-Website der Begleitforschung KomKomIn und die Projekt-Website des Öko-Instituts.

Akteur*innen vor allem engagierte Bürger*innen eine wesentliche Rolle bei Aufbau und – sofern notwendig – auch Betrieb des Angebots spielten.

Es sind konkrete Ideen für nachhaltige Lösungsansätze in den Bereichen Mobilität und Innenstadtentwicklung in strukturschwachen und ländlichen Räumen entstanden. So konnten im Forschungsprojekt transferierbare Erkenntnisse darüber gewonnen werden, wie Bürger*innen und weitere lokale Akteur*innen erfolgreich in die (Weiter)Entwicklung von Angeboten für die Daseinsvorsorge eingebunden werden können.

Folgende Themen wurden in der Projektbearbeitung vertiefend analysiert:

- Neue Ansätze und Methoden für die Aktivierung und Beteiligung von Stadtgesellschaft (Anregung von Eigeninteresse der Bürger*innen für ihre Stadt – direkt erlebbare Demokratie)
- Neue Nutzungsoptionen bzw. Organisationsstrukturen für kooperatives Handeln zwischen engagierten Bürger*innen, der ansässigen Wirtschaft und der Kommune
- Neue Verfahren, Instrumente und Methoden für lokales Handeln im Sinne einer klimafreundlichen und nachhaltigen Stadtentwicklung gemäß den Nachhaltigkeitszielen
- Identifikation von Barrieren und Erfolgsfaktoren für neue und experimentelle Methoden der Bürgerbeteiligung
- Koproduktion und Kooperation für innovative Handlungsoptionen (Best Practice) in den Handlungsfeldern „Mobilität“ und „Innenstadtentwicklung“
- Entstehung städtischer Ermöglichungsräume als Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung von Kleinstädten für die Ansiedlung junger Kreativer

2 Erzielte Ergebnisse

2.1 AP 1 Wissenschaftliche Einordnung

Das Ergebnis, gemäß Vorhabensbeschreibung einen Überblick über den aktuellen Wissenstand in Forschung und Praxis zu Partizipationsverfahren und Best-Practice Beispielen der Daseinsvorsorge zum Thema Mobilität und Innenstadtentwicklung in vergleichbaren Räumen zu erlangen, wurde erfüllt. Die Leitung und hauptsächliche inhaltliche Bearbeitung des Arbeitspaketes 1 lag in der Verantwortung des Öko-Instituts als wissenschaftlichem Partner.

Im ersten Arbeitspaket erfolgte die Aufbereitung des wissenschaftlichen Diskussionsstandes zu den Themenfeldern „nachhaltige Mobilität und Innenstadtentwicklung im ländlichen Raum“ sowie zu der Methode „Reallabor“ anhand einer fundierten Literaturrecherche, ergänzt um Interviews mit Expert*innen bereits bestehender „Good-Practice“-Beispiele in Deutschland.

Das Kurzpapier „Nachhaltige Mobilitätsangebote selbst umsetzen – Eine Sammlung von Good-Practices“ (Schreiber et al. 2023) bietet einen Überblick in Tabellenformat über alle recherchierten Good-Practice-Beispiele im Bereich nachhaltige Mobilität. Es gibt Aufschluss über die Art des Mobilitätsangebots, recherchierte Keywords, Passung, Kosten und Partizipationspotenzial, Stärken und Schwächen sowie die Art der Erprobung, z. B. Reallabor oder Bürgerbeteiligung. Enthalten sind über 60 Mobilitätsangebote wie beispielsweise „Mobilitätsflatrate“, „E-Roller-Sharing“ oder „Kindergartenbus“. Das Papier kann somit als schnelle Informationsquelle von an einer Umsetzung vergleichbarer Projekte interessierten Privatpersonen oder auch kommunalen Verwaltungen genutzt werden.

Abbildung 1: Auszug „Sammlung von Good-Practices“

Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum

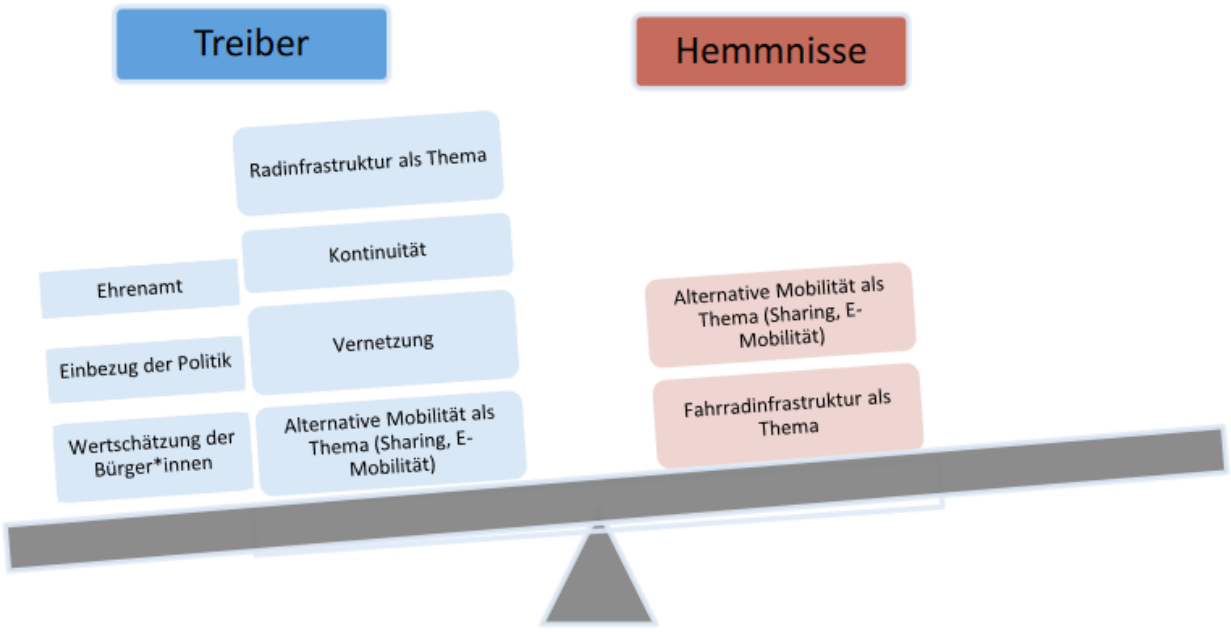
Mobilitäts-angebot	Keywords	Pas-sung *	Kos-ten **	PP ***	ZUGG Score ****	Stärken	Schwächen	Wo er-probt?	Infos	Mo-bili-kon
Mitfahr-bank	Mitfahr-bank	2	1	1	4	Durch Mitfahrgelegenheiten können Pkw-Fahr-ten vermieden werden	Sicherheitsbedenken der Mitfahrenden und Fahrer*innen. Mangelnde Zuverlässigkeit/Fle-xibilität/Planungssicherheit	Bür-gerbe-teili-gung	Link	Link
Parklet	Parkplatz-nutzung	2	1	1	4	Inanspruchnahme von öffentlichem Raum durch parkende Autos wird reduziert. Die Aufenthalts-qualität im öffentlichen Raum steigt. Der Aus-tausch zwischen den Bürger*innen kann steigen	Finden geeigneter Orte, ggf. mangelnde Ak-zeptanz, Müll, alkoholisierte Nutzer*innen	Realla-bor	Link	
Mobilitäts-schule	Bildung	2	1	1	4	Im ländlichen Raum wird der Schulbus vom eige-nen Pkw, in der Regel einem Verbrenner abge-löst. Die Mobilitätsschule zeigt hier Alternativen auf. Jede*r, die*der ein Elektroauto ausprobiert hat, wird mit einer Wahrscheinlichkeit von etwa 30% darauf umsteigen	Teilnahmebereite (Fahr)schulen benötigt, Pkw-zentriert	Realla-bor	Link	

Quelle: Schreiber et al. (2023)

Die zweite Publikation im Rahmen des AP 1 befasst sich mit der Analyse identifizierter Treiber und Hemmnisse: „Treiber und Hemmnisse in Reallaboren – Erkenntnisse zu nachhaltiger Mobilität, Innenstadtbelebung und Partizipation“ (Weber et al. 2022). Die drei Themenfelder nachhaltige Mobilität, Innenstadtbelebung und Bürgerbeteiligung stehen dabei im Fokus. Ziel der Analyse ist es, aus der Breite der gefundenen Aspekte eine Priorisierung zentraler

Einflussfaktoren vorzunehmen und so Wissenschaftler*innen, aber auch Akteur*innen aus der Praxis konkrete Hinweise für eigene Umsetzungsvorhaben zu geben. Für diese Publikation wurde aus den theoretischen Grundlagen sowie Schlussfolgerungen aus den Interviews eine Stärken-Schwächen-Matrix erstellt und anschließend mit den Ergebnissen aus AP 2 verknüpft. Die Abbildung 2 zeigt eine Übersicht der identifizierten Treiber und Hemmnisse.

Abbildung 2: Exemplarische Darstellung der Treiber und Hemmnisse im Themenfeld „Nachhaltige Mobilität“



Quelle: Weber et al. (2022b)

Themenfeld Nachhaltige Mobilität: Als Treiber konnten in diesem Zusammenhang neben konkreten inhaltlichen Themen wie Verkehrsinfrastruktur und alternative Mobilität auch viele Aspekte identifiziert werden, die stärker auf eine fachthemenunabhängige Umsetzung von transdisziplinären Pilotprojekten abzielen. „So kann eine vernetzte Zusammenarbeit unter Einbezug der Politik, der Wertschätzung der Bürger*innen sowie deren zielgruppengerechte Ansprache die Umsetzung vorantreiben. Eine vorhandene Kontinuität wird dabei als Stärke herausgestellt, hängt allerdings auch stark vom ehrenamtlichen Engagement ab. Die größten Herausforderungen beziehen sich dabei ausschließlich auf die Themenfindung, welche sich einerseits im Rahmen des Projektkontextes von ZUGG und ähnlich gelagerten Forschungsprojekten realisieren lassen und andererseits auch auf genügend Zuspruch seitens der Bürger*innen stößt.“ (Weber et al. 2022, S. 7–8)

Themenfeld Innenstadtentwicklung: „Die im Bereich Innenstadtbelebung identifizierten Treiber zielen zum großen Teil darauf ab, was ein Pilotprojekt leisten kann: So kann es dazu beitragen, die Stadt aufzuwerten, die Daseinsvorsorge sicherzustellen und auch die Identifikation mit der

eigenen Kommune voranzutreiben. Sind diese Aspekte gegeben und werden als solche von den Bürger*innen und der Verwaltung erkannt, steigen die Umsetzungs- und Verstetigungswahrscheinlichkeiten. Stadtbegrünung wurde als ein vielversprechendes Themenfeld in ZUGG erkannt und in der Ideensammlung aufgegriffen. Gleichzeitig müssen hier Erwartungen seitens der Bürger*innen mit Möglichkeiten seitens des Projektteams wie auch den lokalen Verwaltungen abgeglichen werden. Neben der damit verbundenen Herausforderung einer gegebenenfalls bremsenden Bürokratie wurden als weitere Hemmnisse vor allem auch die Grenzen des Ehrenamts wie auch die Finanzierung genannt.“ (Weber et al. 2022, S. 19, 2022, S. 12)

Themenfeld Partizipation: „Viele der als besonders wichtig klassifizierten Treiber zielen in Richtung eines engen Einbezugs der Bürger*innen in den Planungs- und Umsetzungsprozess. Ein transdisziplinär ausgerichteter Prozess basiert dabei auf einer gleichberechtigten Zusammenarbeit und der Wertschätzung der Bürger*innen. Diese Wertschätzung kann dabei auch durch den Einbezug einer möglichst repräsentativen Zusammensetzung der beteiligten Bürger*innen im Rahmen eines Bürgerteams erfolgen. Daneben stellen eine zielgruppenorientierte Kommunikation sowie die Kooperation mit anderen Projekten sicher, dass die interessierten Bürger*innen bestmöglich einbezogen sowie bereits bestehende Ideen aufgegriffen werden. Zuletzt ist es aber vor allem die persönliche Betroffenheit, die als zentraler Treiber einer erfolgreichen Umsetzung gesehen wird. Als Herausforderung wird, vor allem mit Bezug auf den Reallaborraum in der Prignitz, ein auch in anderen ländlich geprägten Gebieten vorherrschender, allgemein als gering bewerteter Beteiligungswille gesehen.“ (Weber et al. 2022, S. 12)

2.2 AP 2 Analyse der Ausgangssituation und Bedarfe der Bürger*innen

Mit dem Ziel, die Ausgangssituation in den beiden Themenfeldern nachhaltige Mobilität und Innenstadtentwicklung in Wittenberge und Perleberg sowie die Bedarfe der Bürger*innen kennenzulernen und aufzubereiten, wurde in diesem Arbeitspaket unter Leitung des Öko-Instituts eine Analyse der Ausgangssituation in Wittenberge und Perleberg vorgenommen. Bedarfe und Möglichkeiten zur Verbesserung der Daseinsvorsorge in den beiden Themenfeldern konnten so aus Sicht verschiedener Akteur*innen vor Ort identifiziert werden. Dabei wurde auch ein Verständnis entwickelt, welche Netzwerke in Wittenberge und Perleberg existieren und welche Gesellschaftsgruppen über diese erreicht werden können.

Es wurde eine methodisch vielschichtige Analyse durchgeführt. Bereits bestehende Daten zur Sozialstruktur oder Demografie sowie verkehrliche Kenngrößen wurden neben Erkenntnissen aus Vorarbeiten der Stadtverwaltung berücksichtigt. Im Rahmen einer Porträtierung von Wittenberge und Perleberg flossen die folgenden Kenngrößen in die Betrachtung ein:

- Demographische Faktoren (u.a. Alter und Einkommen)
- Mobilitätsrelevante Aspekte (Anbindung, Pkw, Fahrrad, ÖPNV, mobilitätsrelevante Infrastrukturen, Mobilitätsverhalten, Tourismus)

Zudem wurden Expert*innen-Interviews in Form von Fokusgruppengesprächen mit zentralen Akteur*innen aus der Kommunalverwaltung (u.a. Bauamt) und der lokalen Praxis geführt. Ziel der Gespräche, von denen vier vor Ort und zwei online erfolgten, war vor allem das Identifizieren von Stärken und Schwächen. Es ging aber auch darum, die Ausgangssituation in Bezug auf Bürgerbeteiligung zu ermitteln und Hinweise auf aktuelle Bedarfe der Daseinsvorsorge zu erhalten, um mögliche ZUGG-Pilotvorhaben zu identifizieren.

Analog zu bestehenden Untersuchungen zur Mobilität im ländlichen Raum (Herget et al. 2019) sind auch für Wittenberge und Perleberg sozioökonomische Daten gut verfügbar, während verkehrliche Kenngrößen kaum vorhanden sind. In Kooperation mit den Stadtverwaltungen vor Ort konnten hier jedoch einige Datenlücken geschlossen werden. Für nicht zu beschaffende Daten wurden zudem auf eigener Recherche basierende Schätzwerte genutzt. Darüber hinaus floss auch die mündliche Berichterstattung von Erfahrungswerten lokaler Verantwortlicher für Stadtentwicklung und Mobilität in die Darstellung der beiden Städte ein. Nachfolgend liegt der Fokus auf den Ableitungsergebnissen.

Wittenberge im Porträt - Kernergebnisse

- Im Vergleich mit Perleberg ist Wittenberge räumlich kompakter. Relevante Teile der Einkaufsmöglichkeiten befinden sich am Stadtrand sowie im Zentrum. Mobilitätslösungen müssen keine sehr große Fläche bedienen, jedoch auch Flexibilität für längere Wege ermöglichen.

- **Alter:** Angebote, welche sich spezifisch an jüngere Menschen richten, müssen mit weniger Teilnehmenden rechnen. So waren auf Basis des Zensus 2011 nur 808 Menschen zwischen 10 und 18 Jahre alt und nur 3376 Menschen zwischen 19 und 39 Jahre alt. Mobilitätsangebote, die sich an ältere Menschen richten, haben eine größere Zielgruppe (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2011).

- **Einkommen:** Unabhängig von der Zielgruppe sollten Mobilitätsangebote für die Nutzer*innen kostengünstig sein. Laut Statistischem Bundesamt gaben Haushalte 2018 im Durchschnitt 233 Euro pro Monat für den MIV aus (Kraftfahrzeugnutzung und Instandhaltung), auf den ÖPNV entfielen hingegen nur durchschnittlich 33 Euro (Statistisches Bundesamt (Destatis) 07.10.2021). Auch Anreize zur Innenstadtbelebung sollten kostengünstig bzw. kostenfrei sein.

- **Anbindung:** Der Bahnhof Wittenberge als Ankunftspunkt für Bahnreisende von inner- und außerhalb der Region sollte in der Planung von Mobilitätsangeboten berücksichtigt werden. Dabei sollte auch das integrierte Verkehrskonzept zum Bahnhofsumfeld der Stadt Wittenberge einbezogen werden (StadtLabor und Tröger + Mothes 2020).

- **Pkw**: Wie üblich für den peripheren ländlichen Raum ist die Pkw-Dichte im Vergleich zum städtischen Raum hoch. Gleichzeitig müssen die im Vergleich zum städtischen Raum fast doppelt so hohen, mit dem MIV zurückgelegten Tagesstrecken berücksichtigt werden (Nobis & Kuhnimhof, 2018, p. 48).

- **Fahrrad**: Dem Radverkehr wird von lokalen Expert*innen großes Potential zugeschrieben. Dabei wird jedoch auch auf die fehlende Attraktivität im Vergleich zum privaten Pkw

hingewiesen, die unter anderem darin begründet liegt, dass die Versorgungsinfrastruktur teils nur schwer (teils außerhalb gelegen) oder umständlich (mangelhafte Radwege) erreichbar ist und Fahrradabstellanlagen nicht ausreichen.

- **ÖPNV:** Busse verkehren in Wittenberge regelmäßig. Lokale Expert*innen erklären mündlich, die Busse fast nie gut besetzt zu sehen. Während mehrerer Aufenthalte konnte dies strichprobenartig bestätigt werden. Der Busbetrieb scheint demnach im Vergleich zum MIV und Fahrrad wenig attraktiv für die Bürger*innen zu sein. Eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV für Kinder und Jugendliche könnte eine Innenstadtbelebung der jüngeren Generation unterstützen, wenn attraktive Angebote in der Stadt gegeben sind.
- **Mobilitätsrelevante Infrastruktur**: Es kann davon ausgegangen werden, dass viele Menschen die Möglichkeit haben, ihre batterieelektrischen Fahrzeuge zu Hause zu laden. Dennoch scheinen die öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten für die Zukunft unzureichend. Eine fehlende Parkraumbewirtschaftung schafft daneben keinen Anreiz, stellenweise auf den privaten Pkw zu verzichten.
- **Mobilitätsverhalten**: Repräsentative Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lagen nicht vor.
- **Tourismus**: Lokale Expert*innen begrüßen den Radtourismus. Es besteht Unklarheit darüber, inwiefern der Caravan-Tourismus zur lokalen Wirtschaft und Stadtentwicklung beitragen kann.

Perleberg im Porträt - Kernergebnisse

- Perleberg ist weitläufig und abgesehen von der Kernstadt eher dünn besiedelt. Mobilitätslösungen müssen berücksichtigen, dass Versorgungsinfrastruktur ohne Pkw teils schwer zu erreichen ist.
- **Alter:** Mobilitätsangebote, welche sich spezifisch an jüngere Menschen richten, müssen mit weniger Teilnehmenden rechnen. So waren auf Basis des Zensus 2011 nur 744 Menschen zwischen 10 und 18 Jahre alt und nur 2737 Menschen zwischen 19 und 39 Jahre alt. Angebote, die sich an ältere Menschen richten, haben eine größere Zielgruppe (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2011).
- **Einkommen**: Unabhängig von der Zielgruppe sollten Mobilitätsangebote für die Nutzer*innen kostengünstig bzw. kostenfrei sein. Auch die Anreize zur Innenstadtbelebung sollten kostengünstig bzw. kostenfrei sein.
- **Anbindung:** Der Bahnhof Perleberg sollte in der Planung von Mobilitätsangeboten berücksichtigt werden. Dabei sollte insbesondere der angegliederte Busbahnhof einbezogen werden.
- **Fahrrad**: Dem Radverkehr wird von lokalen Expert*innen großes Potential zugeschrieben. Dabei wird jedoch auch auf die fehlende Attraktivität im Vergleich zum privaten Pkw hingewiesen, die unter anderem darin begründet liegt, dass die Versorgungsinfrastruktur teils nur schwer (außerhalb gelegen) oder umständlich (mangelhafte Radwege) erreichbar ist und Fahrradabstellanlagen nicht ausreichen.

- **Mobilitätsrelevante Infrastruktur**: Es darf davon ausgegangen werden, dass viele Menschen die Möglichkeit haben, ihre batterieelektrischen Fahrzeuge zu Hause zu laden. Dennoch scheinen die öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten für die Zukunft unzureichend. Laut mündlicher Auskunft lokaler Expert*innen werden die Lademöglichkeiten für E-Fahrräder in Perleberg nur wenig genutzt. Eine fehlende Parkraumbewirtschaftung schafft keinen Anreiz, stellenweise auf den privaten Pkw zu verzichten.
- **Mobilitätsverhalten**: Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung können prinzipiell nicht in gleicher Detailtiefe wie für den städtischen Raum erwartet werden. Fahrräder werden auf den Hauptverkehrsachsen kaum genutzt – hier dominiert der Pkw.

Im Rahmen der Umsetzungsprojekte konnten in beiden Städten insbesondere die Erkenntnisse zu Alter, Einkommen und Fahrrad berücksichtigt werden. Andere Themen wurden teils bereits durch weitere lokal aktive Gruppen adressiert (u.a. ÖPNV) bzw. wurden in Richtung der Stadtverwaltung für weiteren von Bürger*innen vorgebrachten Handlungsbedarf gespiegelt. Daneben fanden vor allem die soziodemographischen Analysen auch Eingang in die Entwicklung stadtplanerischer Umsetzungsprojekte, wie insbesondere die Neugestaltung des Bismarckplatzes in Wittenberge wie auch des Schuhmarkts in Perleberg mit hier eingebundener Fahrradabstellanlage.

Stärken-Schwächen-Analyse

Zur internen Verwendung wurde zudem eine Stärken-Schwächen Analyse (SWOT) für die Handlungsfelder Innenstadtbelegung und Mobilität unter dem Blickpunkt partizipativer Prozesse durchgeführt. Die inhaltliche Basis bildeten dafür Gespräche mit den Fachämtern beider Städte (Leitung und Durchführung durch Praxispartner TGZ Prignitz), die Good-Practice-Recherche (siehe AP 1) sowie die statistischen Analysen im AP 2. So wurde deutlich, dass bereits im Vorfeld von ZUGG und auch zeitlich parallel mehrere Bürgerbeteiligungsverfahren laufen, Ideen entwickelt und geplant wurden. Der Wunsch der Stadtverwaltung, aber auch des ZUGG-Projektteams war es daher, diese Entwicklung entsprechend zu berücksichtigen und in der Reallabor-Idee-Phase aufzugreifen. Die Ergebnisse der Analysen flossen ebenfalls in das bereits unter AP 1 genannte Arbeitspapier zu Treiber und Hemmnissen in Reallaboren (Weber et al. 2022b) ein.

Start der Bürgerbeteiligung

Das Projekt ZUGG startete mit einer Kick-off-Veranstaltung am 17. August 2021 im Museum Perleberg. Das TGZ konnte hierbei sein Netzwerk und seine enge Verbindung zu den Stadtverwaltungen einbringen und so das Kennenlernen und die Vernetzung der Projektpartner mit den projektrelevanten Fachämtern und kommunalen Entscheidungsträgern der Städte Perleberg und Wittenberge ermöglichen. Die lokalen Expert*innen wurden somit zu einem frühen Zeitpunkt über das Vorhaben informiert und inhaltlich einbezogen. Ziel der halbtägigen Veranstaltung war, neben einem ersten Kennenlernen des Projektteams und der Projektinhalte, lokale Hinweise und Informationen zu weiteren lokalen Akteuren und Netzwerken durch ein Akteurs-Mapping zu sammeln.

Zur Analyse der Ausgangslage trug das TGZ Prignitz mit Recherchen und Überlegungen zu digitalen Plattformen für Bürgerbeteiligung bei. Dabei war nicht das vorrangige Ziel, eine Lösung für digitale Bürgerbeteiligung ausschließlich für das Projekt ZUGG zu finden, sondern die Situation der Kommunen mitzudenken, die zu diesem Zeitpunkt über keine Beteiligungsplattform verfügten. Im Sinne der Nachhaltigkeit war zunächst angedacht, in ZUGG eine geeignete Plattform zu finden, die beide Städten nutzen würden. Im Zuge der Interviews mit lokalen Expert*innen, hier vor allem mit den für Bürgerbeteiligung verantwortlichen Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltungen, wurde deutlich, dass die Städte zwar großes Interesse am Thema und Wissensbedarf dazu hatten, es aber kein Interesse an einer gemeinsamen digitalen Beteiligungsplattform gab – jede Stadt wollte ihre eigene Lösung. Dies und der Befund, dass keine der gängigen, betrachteten Plattformen für digitale Bürgerbeteiligung in Innovation und Design wirklich überzeugen konnte, führten dazu, dass von einer komplexen, kostenintensiven, digitalen Beteiligungsplattform abgesehen wurde. Diese Entscheidung wurde dadurch bestärkt, dass zeitgleich die Programmierer der Projekthomepage das innovative, ansprechende digitale Tool VideoAsk, das sich auf einer Website einbinden lässt, vorstellten. Die digitale Bürgerbeteiligung im Projekt wurde über die Projekthomepage mit VideoAsk umgesetzt und damit für die kommunale Nutzung getestet. Im Laufe des Projektes stellte sich die Entscheidung gegen eine umfangreiche digitale Beteiligungsplattform als richtig heraus, digitale Tools haben aus Sicht des Projektteams und der Einschätzung der kommunalen Ansprechpartner eher eine begleitende Funktion. Außer einer digitalen Abstimmung (siehe AP 3) erfolgte die Bürgerbeteiligung in ZUGG – Diskussion zur Auswahl der Idee für die Pilotvorhaben, die Planung und Umsetzung der Pilotvorhaben – analog in Form von Workshops und Bürgerteamtreffen. Eine digitale Beteiligungsplattform hätte den komplexen Prozess der Reallabore und eine aktive Mitwirkung nicht ausreichend abbilden können: Bürger, per Zufallsprinzip ausgewählt, die als Team zusammenwachsen und eigenständig Pilotvorhaben umsetzen.

Da beide Städte in der Vergangenheit bereits verschiedene Beteiligungsformate mit unterschiedlichen Erfolgen durchgeführt hatten, war der logische Schluss zu ermitteln, welche Erfahrungen vorliegen. Durch das TGZ Prignitz erfolgte zunächst eine Recherche zu Bürgerbeteiligungsprojekten, die in den vorangegangenen Jahren in den Kommunen Perleberg und Wittenberge durchgeführt worden waren bzw. sich noch in der Durchführung befanden, inklusive Nachfragen bei verantwortlichen Personen und Sichtung von vorhandenen Dokumentationen. Die dabei erstellte Übersicht war hilfreich für beide Projektpartner, einerseits für die Einschätzung der Ausgangssituation vor Ort und andererseits für die Entwicklung einer methodischen Herangehensweise in ZUGG. Die Recherche ergab, dass in mehreren vergangenen Partizipationsprozessen bereits Bedarfe und Ideen aus der Stadtgesellschaft eingesammelt worden waren, die den ZUGG-Themenfeldern „nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung“ zugeordnet werden konnten. Die größte Schwäche der früheren Bürgerbeteiligungen lag hingegen in der fehlenden Möglichkeit, die Bürgerideen auch umzusetzen und der mangelnden Aussagefähigkeit, was mit diesen Ideen weiter passiert.

Diese Erkenntnisse aus der Recherche hatten Einfluss auf zwei wichtige Projektentwicklungen: Zum einen entschied das Projektteam, nicht nochmals Bedarfe abzufragen, in der Annahme, dass eine erneute Befragung zur Ermittlung von Bedarfen nicht notwendig ist und die Bürger*innen – da sie schon mehrfach die Gelegenheit zur Meinungsäußerung hatten – irritieren könnte, wenn sie nochmals nach ihren Wünschen für die Stadt gefragt würden. Stattdessen wurden die bereits

bekannten Bürgerideen, die in engem Zusammenhang zu den Themengebieten von ZUGG standen, gebündelt als Grundlage für den weiteren Prozess genutzt. Dafür wertete das TGZ Prignitz die früheren Bürgerbeteiligungen, die Zwischenergebnisse eines zu dem Zeitpunkt noch parallel laufenden Beteiligungsprojektes sowie stadtplanerische Entwicklungspläne (INSEK, Rahmenplan Packhofviertel, Bewerbung Wittenberges für die Landesgartenschau 2027) gezielt aus und erstellte auf dieser Basis eine Übersicht der Bürgerideen und -vorschläge für die Themenbereiche nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung.

Zum anderen machte die Auswertung deutlich, dass in beiden Städten bereits verschiedene Formate und Methoden der Partizipation mit sehr unterschiedlichem Erfolg ausprobiert worden waren. Das Projektteam wählte daher für die analoge Bürgerbeteiligung in AP 3 als Methode den Bürgerrat, der in beiden Städten eine Neuheit darstellte. Nach dem Input aus den oben erwähnten Expertengesprächen wurde die Bürgerratsmethode weiter diskutiert und an die Gegebenheiten vor Ort sowie die Projektziele angepasst. Das TGZ Prignitz hatte anschließend je eine Abstimmungsrunde mit der damaligen Bürgermeisterin von Perleberg und dem Bürgermeister von Wittenberge und stellte die methodische Vorgehensweise vor.

Beruhend auf diesen Vorarbeiten wurde an einer Auswahl und Eingrenzung von Ideen für die Pilotvorhaben gearbeitet und eine Liste möglicher Umsetzungsideen erstellt. Basis war die erstellte Übersicht der Ideen aus früheren Bürgerbeteiligungen und Stadtentwicklungskonzepten, ergänzt um überregionale Good-Practice-Beispiele zu den Themen Mobilität und Innenstadtbelebung aus Recherchen des Öko-Instituts sowie Vorschlägen aus den Expertengesprächen in ZUGG. Um die Auswahl fundiert und objektiv weiter einzugrenzen, definierte das Projektteam Auswahlkriterien für die Pilotvorhaben wie zum Beispiel Realisierbarkeit, Kosten, Zeitplan, Bürgermitwirkung und Nachhaltigkeit. Im Rahmen eines halbtägigen Workshops im Januar 2022 einigte sich das Projektteam anhand dieser Kriterien auf eine Priorisierung und Strukturierung geeigneter Umsetzungsideen. Die vom Projektteam identifizierten potentiellen Umsetzungsideen sollten in der Bürgerbeteiligung motivierend wirken und einen Anhaltspunkt bieten, in welche Richtung die Reallabore gehen können. Ausdrücklich blieb der Prozess für neue Ideen der Bürger*innen, die sich beteiligen, offen.

Die Umsetzungsideen flossen in eine digitale und analoge Abstimmung ein, mit der das Projekt ZUGG erstmals in der Öffentlichkeit sichtbar wurde. Die Abstimmung richtete sich an die gesamte Bevölkerung der beiden Kommunen und gab dieser die Gelegenheit zur Meinungsäußerung und Mitentscheidung zu möglichen Ideen für die Pilotvorhaben. In dieser Abstimmung war es auch möglich, andere Ideen einzubringen. Die Abstimmung fand vom 21. März bis 11. April 2022 statt. Sie erfolgte überwiegend online auf der Projekthomepage, die damit auch stärkere Aufmerksamkeit erfuhr. Für diese Online-Abstimmung wurde das schon erwähnte Tool VideoAsk genutzt. Kurze Videoclips, in denen eine Person die jeweilige Idee erläuterte und die Teilnehmer*innen direkt nach ihrer Meinung fragte, führten intuitiv durch die gesamte Umfrage. Dies erzeugte den Eindruck eines direkten Dialogs zwischen fragender und befragter Person. Per Klick konnten vorgegebene Antworten zu einer vorgestellten Idee ausgewählt und per Audionachricht, eigenem Videoclip oder Textnachricht eigene Ideen übermittelt werden. Am Ende der Umfrage wurden die Teilnehmer*innen gefragt, bei welcher Idee sie sich selbst an der Umsetzung beteiligen würden. Außer digital auf der Homepage war auch eine analoge Teilnahme

mit einer Abstimmungskarte und einer Zeitungsanzeige, die ausgeschnitten werden konnte, möglich.

Die Auswertung erfolgte durch das TGZ Prignitz: Insgesamt nahmen 913 Personen teil, in beiden Städten jeweils ca. 3 % der Bevölkerung. Die Beteiligung erfolgte fast ausschließlich online (96,6 %) und brachte ähnliche Ergebnisse bei Mobilität und Innenstadtbelebung in beiden Kommunen (siehe Abstimmungsergebnisse auf der Projekthomepage). Damit lag ein Meinungsbild der Bevölkerung zu möglichen Pilotvorhaben in den Themenfeldern Mobilität und Innenstadtbelebung vor. Des Weiteren haben sich insgesamt 44 Personen namentlich gemeldet, bei der Umsetzung dabei zu sein.

Ziel, Vorgehen und Ergebnis konnten, wie in der Vorhabenbeschreibung skizziert, erfüllt werden. Nach Abschluss des Arbeitspaketes hatten die Projektpartner einen umfassenden Überblick über die Ausgangssituation im Hinblick auf Strukturen, Akteure und Bedarfe.

2.3 AP 3 Ideenfindung und Auswahl der Pilotvorhaben

Die Leitung und hauptsächliche inhaltliche Bearbeitung des Arbeitspaketes 3 lag in der Verantwortung des Praxispartners TGZ Prignitz. Aufbauend auf den Analysen zur Ausgangssituation und der Abstimmung über Bedarfe der Bevölkerung in AP 2 startete die Phase der analogen Bürgerbeteiligung. Es wurden sogenannte Bürgerteams gebildet, die in Workshops vor Ort Ideen diskutierten und die Pilotvorhaben auswählten. Die konkreten Tätigkeiten des TGZ Prignitz bzw. des Projektteams in diesem Arbeitspaket sahen wie folgt aus:

Als Methode für die analoge Bürgerbeteiligung hatte sich das Projektteam bereits 2021 auf sogenannte Bürgerteams per Zufallsauswahl verständigt, angelehnt an die Methode Bürgerrat. Dabei war angestrebt, dass in jeder Kommune zwei thematische Bürgerteams (Mobilität und Innenstadt) gebildet werden. Bürgerräte werden per Zufall aus dem Melderegister ermittelt und angeschrieben. Damit ist eine persönliche Ansprache möglich und die Einladung erhält eine höhere Verbindlichkeit. Diese Methode sollte auch für die Einladung zu den Bürgerteams angewendet werden. Eine Quotierung zur repräsentativen Besetzung der Bürgerteams wurde vom Öko-Institut erarbeitet. In Perleberg gab es jedoch Bedenken bezüglich der Auswahl und Ansprache mittels Melderegister. Die dortige Meldestelle verwies für die Gruppenauskunft nach § 46 Bundesmeldegesetz an die Fachaufsicht des Landkreises, die letztlich die Gruppenauskunft für Perleberg und Wittenberge verweigerte. Das Projektteam beschloss, bei der Methode Zufallsauswahl zu bleiben und wählte als Alternative, die Einladungsschreiben der Bürgermeister als POSTAKTUELL mit der Deutschen Post zu verschicken. In beiden Kommunen wurden Einladungen an 75 % der Haushalte mit Tagespost verteilt. Dass statt einer persönlichen Adresse „An alle Haushalte mit Tagespost“ stand, hatte vermutlich auch Auswirkungen auf die Resonanz: In Wittenberge meldeten sich auf 4.200 Einladungen 16 Personen fürs Bürgerteam Mobilität und 29 Personen fürs Bürgerteam Innenstadt an. In Perleberg, wo die postalische Zustellung zudem als nicht gesichert galt, gab es insgesamt nur vier Rückmeldungen, sodass die für das Bürgerteam Mobilität Perleberg im Juni geplanten Workshops wegen zu geringer Teilnehmerzahl abgesagt werden mussten. Um auch in Perleberg Bürgerteams bilden zu können, erweiterte das Projektteam die Methode der Ansprache und lud Bürger*innen einerseits öffentlich über Presse,

Plakate und Flyer ein und verschickte andererseits gezielt Einladungen an Interessenvertreter von Seniorenbeirat, Jugendforum und lokalen Händlerinitiativen, aber auch an Vereine.

In Wittenberge fanden ab Juni 2022 die Workshops des Bürgerteams Mobilität und ab August des Bürgerteams Innenstadt wie geplant statt. Für Perleberg wurde ein gemeinsames Bürgerteam für beide Themenfelder – Mobilität und Innenstadtbelebung – gebildet. Wegen der anstehenden Bürgermeisterwahl im September entschied das TGZ Prignitz als Praxispartner, die bereits für September geplanten Workshoptermine nochmals um einen Monat zu verschieben, sodass sich das Bürgerteam Perleberg im Oktober und November 2022 traf.
Insgesamt fanden zwei halbtägige und vier dreistündige Workshops der drei Bürgerteams zur Auswahl der Pilotvorhaben statt. Für die Moderation und Begleitung dieser Workshops wurde die Zebralog GmbH in Berlin als externe Fachagentur beauftragt. Die Workshopkonzepte wurden in enger Abstimmung mit dem Projektteam entwickelt. Die Organisation der Workshops, insbesondere Einladung, Raumbuchung und Catering, erfolgte durch das TGZ Prignitz. Die Praxispartner hatten teils inhaltliche Parts in den Workshops. Im Ergebnis der Workshops wurden folgende Ideen für die Umsetzung in Reallaboren ausgewählt:

- Bürgerteam Mobilität in Wittenberge: Lastenrad- und Bollerwagenleihe. Die Bollerwagenleihe, die parallel zur Lastenradleihe vorgesehen war, kam jedoch nicht zustande, da sich die Vertreter dieser Idee nach der Auswahl des Pilotvorhabens nicht weiter im Bürgerteam Mobilität engagierten.
- Bürgerteam Innenstadt in Wittenberge: Verschönerung des Bismarckplatzes mit selbstgebauten Stadtmöbeln, Grün und Spielmöglichkeiten.
- Bürgerteam Perleberg: regelmäßige Bürgerflohmärkte und Belebung des Hagens, eines innenstadtnahen Grünzugs am Fluss Stepenitz

In Perleberg wählte das Bürgerteam zwei Innenstadtthemen als Pilotvorhaben aus, jedoch kein Mobilitätsvorhaben. Das Bürgerteam ging mit den Flohmärkten zügig in die Umsetzung. Für die Belebung des Hagens war auch nach zwei weiteren Workshops nicht klar, welche Idee genau als Pilotvorhaben umgesetzt werden sollte. Daher wurde im Frühjahr 2023 erneut eine externe Moderation, das Büro subsolar*, beauftragt, um das Bürgerteam in der Vorhabenentwicklung zu unterstützen. Es entstand die Idee eines Klanggartens mit verschiedenen Stationen, von denen zwei Stationen – das „Pflegezwitschern“ und der „Geschichten-Baum” – umgesetzt wurden.

In Perleberg kam es Mitte 2023 zur Bildung eines weiteren Bürgerteams. Eine Perlebergerin, die sich bereits im Jahr 2021 bei einer Bürgerbeteiligung der Stadt zur Gestaltung des Großen Marktes engagiert hatte, meldete sich im StadtLabor, einer kommunalen Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung. Über die Mitarbeiter*innen des Stadtlabors wurde der Kontakt zu den Projektmitarbeiter*innen hergestellt und die Bauanleitung, die das Wittenberger Bürgerteam für die Stadtmöbel auf dem Bismarckplatz entwickelt hatte, der Nachbarstadt Perleberg zur Verfügung gestellt. Mit Unterstützung des StadtLabors entstand die Initiative, auch in Perleberg Stadtmöbel zu bauen. Als Standort wurde der Schuhmarkt in der Innenstadt gewählt, der bislang ausschließlich die Funktion eines Parkplatzes hatte. Außer Stadtmöbeln sollte auf einem entwidmeten Parkplatz auch eine Abstellmöglichkeit für Fahrräder entstehen. Über das StadtLabor wurden weitere Bürger*innen für die Umsetzung gewonnen. So entstand das zweite Perleberger Bürgerteam („Team Stadtmöbel“), das mit seinen Ideen als weiteres Pilotvorhaben in

das ZUGG-Projekt aufgenommen wurde. Die Unterstützung der Umsetzung des Vorhabens über ZUGG war insofern von Interesse für das Projekt, weil die Findung der Gruppe einen anderen Weg als die ursprünglichen, per Zufallsauswahl und von außen initiierten Bürgerteams genommen hat und damit neue Erkenntnisse über ehrenamtliches Engagement und Teambuilding erwarten ließ. Mit der Entwidmung eines Parkplatzes für den Fahrradständer kam zusätzlich ein Mobilitätsaspekt hinzu.

Ziel und Ergebnis konnten, wie in der Vorhabenbeschreibung skizziert, erfüllt werden.

Nach Abschluss des Arbeitspaketes standen vier Ideen für die Umsetzung in Reallaboren fest, davon eines im Bereich Mobilität und drei im Bereich Innenstadtbelebung. Ein neues Bürgerteam mit einem weiteren Pilotvorhaben kam später noch dazu.

2.4 AP 4 Umsetzung der Pilotvorhaben im Reallabor

Die Leitung und hauptsächliche inhaltliche Bearbeitung des Arbeitspaketes 4 lag in der Verantwortung des Praxispartners TGZ Prignitz. Die Umsetzung der Pilotvorhaben bildeten im Jahr 2023 den Hauptschwerpunkt der Tätigkeiten. Nahtlos an die sechs Workshops in AP 4 zur Auswahl der Pilotvorhaben schloss sich die Phase der Umsetzung an

Pilotvorhaben Lastenradleihe in Wittenberge:

Für das Bürgerteam Mobilität in Wittenberge entschied das Projektteam, Konzeption und Moderation der Treffen selbst zu übernehmen. Die Konzeption der zwei Umsetzungsworkshops im August und Oktober 2022 erarbeitete das Öko-Institut; das TGZ Prignitz übernahm die Organisation und beteiligte sich an der Moderation.

Zum ersten Planungs-/Umsetzungsworkshop lud das TGZ Prignitz mehrere Experten zur fachlichen Beratung und Vernetzung ein. Ein lokal ansässiger Fahrradbauer mit Expertise im Bau von Lastenrädern, beriet das Bürgerteam insbesondere bei der Auswahl geeigneter Lastenradtypen. Die damalige Radwegekoordinatorin des Tourismusverbands Prignitz e.V. nahm teil; der Tourismusverband besitzt ein eigenes Lastenrad. Dieses Lastenrad und ein weiteres von einer Privatperson standen zum Probefahren zur Verfügung.

Der Übergang vom Bürgerteam Mobilität, das die Idee auswählte, zu einem Team, das die Idee aktiv umsetzte, war schwierig. Das Pilotvorhaben war zwar mehrheitlich vom ursprünglichen Bürgerteam als Umsetzungsprojekt ausgewählt worden, einige Teilnehmer favorisierten jedoch andere Ideen und verloren das Interesse, sich aktiv an der Umsetzung zu beteiligen. Lediglich vier Teilnehmer, darunter der Klimaschutzbeauftragte der Stadt Wittenberge, blieben dabei. Ein neues Mitglied kam durch persönlichen Kontakt aus dem Bürgerteam und ein weiteres durch öffentliche Einladung per Presse dazu. Das letztlich kleine Bürgerteam Mobilität erfuhr im Laufe des Pilotvorhabens noch zwei Verluste, aber auch zwei Neuzugänge an Mitgliedern, sodass es bei konstant sechs Mitgliedern blieb.

Das Bürgerteam Mobilität traf in den beiden Umsetzungsworkshops im Jahr 2022 wichtige Entscheidungen zum Lastenradmodell und der Organisation der Ausleihe. Nach Abwägen der

Vor- und Nachteile wurde von einer Vereinsgründung mit der Einrichtung eines eigenen Buchungssystems oder der Angliederung der Lastenräder an die vom TGZ Prignitz betreuten Leihräder von Donkey Republic abgesehen. Stattdessen fiel die Entscheidung zugunsten der fLotte Brandenburg, die gegen eine jährliche Servicegebühr die Nutzung eines zentralen Buchungssystems ermöglicht, aber auch eine persönliche Betreuung der Radpaten, der Standorte und der Eigentümer sowie Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit bietet.

Nach Freischaltung der für die Umsetzung benötigten Mittel durch den Projektträger wurden Anfang 2023 zwei Lastenräder unterschiedlichen Typs bestellt – ein dreirädriges BBF und ein zweirädriges MULI jeweils mit elektrischer Antriebsunterstützung. Im Bürgerteam Mobilität wurde eine Abstimmung über die Namen der beiden Lastenräder durchgeführt, wobei die Wahl auf „Elbkahn“ und „Hansdampf“ fiel. Das TGZ Prignitz schloss einen Servicevertrag mit der fLotte Berlin ab, die das Buchungssystem zur Verfügung stellte und die Betreuung der Lastenradengagierten (Radpaten, Standort und Eigentümer) übernahm. Vom 1. Januar 2024 bis Projektende bestand der Servicevertrag dann mit der fLotte Brandenburg.

Der öffentliche Start der Lastenradleihe war am 1. April 2023. Auf der Innenstadtveranstaltung „Frühlingserwachen“ standen die Räder vor der Ansprech.Bar, der städtischen Anlaufstelle für Bürgerfragen und -beteiligung, für Probefahrten zur Verfügung, und drei Radpaten und eine Mitarbeiterin des TGZ Prignitz beantworteten Fragen von Interessierten. Ein weiteres Probefahren wurde einen Tag später auf dem Bismarckplatz, parallel zu einer Veranstaltung des angrenzenden Kulturvereins Stadtsalon Safari, angeboten. Mit der Ansprech.Bar und der Sonnen-Apotheke konnten zwei zentrale Standorte für die Lastenradleihe gewonnen werden. Zu Beginn der Lastenradleihe haben sich fünf Bürgerteammitglieder und eine Projektmitarbeiterin die Radpatenschaft für die beiden Lastenräder geteilt, sodass es drei Radpaten pro Lastenrad gab. Mitte 2023 schied der Klimaschutzbeauftragte aufgrund eines Arbeitsplatzwechsels als Radpate aus. Er konnte aber einen fahrradaffinen Kollegen als neuen Radpaten gewinnen. Im Oktober gaben ein weiterer Radpate und die Projektmitarbeiterin ihre Radpatenschaft auf, sodass jedes Lastenrad von zwei Radpaten bis zum Projektende betreut wurde.

Wie sich bereits in den beiden Umsetzungsworkshops 2022 abzeichnete, blieb die selbständige Übernahme von Aufgaben durch die Bürgerteammitglieder begrenzt. Das TGZ Prignitz hat die Initiative und Organisation von vier weiteren Treffen des Bürgerteams Mobilität 2023 und 2024 übernommen und moderiert, die Öffentlichkeitsarbeit gestaltet (Presse, Flyer), eine Radpatenschulung mit dem Fahrradbauer initiiert und sich um zwei Reparaturen gekümmert, davon ein Garantiefall.

Pilotvorhaben Verschönerung des Bismarckplatzes in Wittenberge:

Wie beim Bürgerteam Mobilität fanden auch für das Bürgerteam Innenstadt im Jahr 2022 im Anschluss an die Auswahl des Pilotvorhaben zwei Umsetzungsworkshops statt. Für die Moderation und Begleitung des ersten Umsetzungsworkshops im September 2022 wurde nochmals Zebralog beauftragt (Stufe 2 des Auftrags), während das TGZ Prignitz den zweiten Umsetzungsworkshop im Dezember selbst gestaltete und moderierte. Die Kontinuität im Bürgerteam Innenstadt war zunächst sehr gut: 16 Teilnehmer*innen aus den Workshops zur Auswahl des Pilotvorhabens kamen zum ersten Umsetzungsworkshop. Danach wurden es

weniger Teilnehmer*innen pro Termin, im Schnitt blieben ca. zehn Personen dabei, kamen jedoch nur unregelmäßig zu den Bürgerteamtreffen, sodass es wechselnde Teilnehmer*innen gab. Die Idee des TGZ Prignitz, nach dem ersten Umsetzungsworkshop kleinere Arbeitsgruppen zu bilden und diese selbständig an einzelnen Aspekten wie Design, Bau, Öffentlichkeitsarbeit und Begrünung weiterarbeiten zu lassen, erwies sich als nicht praktikabel und wurde vor dem Hintergrund des kleiner werdenden, in der Teilnahme inkonstanten Bürgerteams nicht weiter verfolgt.

Das Bürgerteam erarbeitete im ersten Umsetzungsworkshop mehrere Entwürfe und Ideen für die Verschönerung des Bismarckplatzes, die später noch einmal unter dem Aspekt der Funktionalität und Realisierbarkeit bewertet wurden. Zum zweiten Umsetzungsworkshop wurde daher eine externe Expertin für Stadtmöbel für eine Fachmeinung eingeladen, die einen guten Input geben konnte.

Die Umsetzung dieses Pilotvorhabens erfolgte überwiegend in der ersten Jahreshälfte 2023. Nachdem sich die Einladung einer Landschaftsarchitektin mit Expertise für Stadtmöbel als sehr hilfreich erwiesen hatte, wurden in allen fünf folgenden Bürgerteamtreffen, in denen es um die Ausarbeitung der konkreten Entwürfe/Konstruktionen für die Stadtmöbel ging, Architekturexpertise beratend eingebunden. Im Ergebnis entstand eine modular angelegte Konstruktion unter Verwendung von Europaletten. Um beim Bürgerteam eine räumliche Vorstellung zu erzeugen, wurden vom TGZ Prignitz 20 Europaletten ausgeliehen und mit dem Bürgerteam bei einem Treffen vor Ort auf dem Bismarckplatz die Wirkung und genaue Position der Stadtmöbel erprobt. Beim weiteren Entwerfen half das Arbeiten mit kleinen Modellen. Der handwerklich-praktische Vorschlag, wie mit den Europaletten durch Verkleidung mit Terrassendielen einzelne, kombinierbare Module für Stadtmöbel entstehen könnten, stammten vom begleitenden Architekten, der auch den Materialbedarf berechnete. Zwei Bürgerteammitglieder holten Angebote für das Baumaterial von lokalen Händlern ein. Auf dieser Grundlage erfolgte die Kalkulation für dieses Pilotvorhaben durch das TGZ Prignitz.

Der nächste Schritt der Umsetzung war die Bauphase im Juni 2023. Fünf Bürgerteammitglieder und der Architekt erarbeiteten bei einem Probebauen die praktischen Arbeitsschritte für die drei Modultypen (Grundmodul, Sitzmodul und Pflanzmodul). An zwei Terminen waren dann alle Bürgerteammitglieder aufgerufen, sich am Bau der Module zu beteiligen. Es kamen insgesamt elf Personen, davon sieben vom Bürgerteam, die zwei weitere Bürger*innen aktivierten und zwei Personen durch öffentliche Einladung. Auch der Architekt, der die erforderlichen Maschinen zur Holzbearbeitung zur Verfügung stellte, baute mit. Daneben wurde pro Bautermin eine professionelle handwerkliche Baubegleitung beauftragt.

Beim Transport der 24 Module vom Bauort (Innenhof des TGZ Prignitz) zum Bismarckplatz halfen Bürgerteammitglieder beim Auf- und Entladen, während eine lokale Gerüstbaufirma mit Lkw und Ladekran unterstützte. In die Bepflanzung der vier Pflanzmodule wurde ein Landschaftsgärtner einbezogen, der mit einigen Bürgerteammitgliedern die Wünsche und Standortbedingungen besprach. Er entwickelte anschließend Pflanzpläne, befüllte zusammen mit zwei Bürgerteammitgliedern und den beiden Projektpartnerinnen vom TGZ Prignitz die Pflanzmodule mit Erde und beriet bei der Pflanzung. Die Einweihung fand mit einem kleinen Fest mit Grillen und einem Quiz am 7. Juli 2023 in Kooperation mit dem Stadtsalon Safari (Getränkeverkauf) statt.

Für die notwendigen Genehmigungen der Stadt für das Aufstellen der Stadtmöbel auf dem Platz unterstützte eine Mitarbeiterin des Bauamts, die sich im Bürgerteam engagierte. Sie konnte auf kurzem Dienstweg alle Fragen klären. Darüber hinaus gab es Treffen von Vertretern des Bürgerteams und des TGZ Prignitz zum einen mit dem Ordnungsamt und dem Betriebshof und zum anderen mit dem Verein Stadtsalon Safari als Anlieger des Bismarckplatzes.

Wie schon beim Bürgerteam Mobilität war auch bei diesem Bürgerteam festzustellen, dass für das Engagement der Bürger*innen eine umfassende Betreuung und Moderation notwendig war und eine eigenständige Übernahme von Verantwortung durch die Bürger*innen nicht erfolgte. Alle Bürgerteamtreffen wurden vom TGZ Prignitz angestoßen und moderiert. Der Praxispartner bereitete auch die Bautermine sowie die Termine mit Ordnungsamt/Bauamt und dem Stadtsalon Safari vor und begleitete diese.

Bei einer Umfrage unter den Bürgerteammitgliedern Ende August 2023 per E-Mail, ob und mit welchem Projekt es weitergehen könnte, fiel die Entscheidung zugunsten einer Büchertauschbox. Grundsätzliche Bereitschaft zum Weitermachen bestand bei sechs Bürgerteammitgliedern, wobei sich beim Bauen und Streichen der Bücherbox im November 2023 nur noch drei aktiv beteiligten. Ein Bürgerteamtreffen, um gemeinsam an einem Entwurf zu arbeiten, war nicht realistisch, daher wurde der Architekt gebeten, einen zu den Stadtmöbeln passenden Entwurf zu erarbeiten, der dann nur noch umgesetzt werden musste, wobei er auch wieder die praktische Anleitung bei den Bauterminen übernahm. Die Bücherbox wurde am 6. Dezember 2023 vom Betriebshof der Stadt Wittenberge vom Bauort (Kinder- und Jugendkulturzentrum) zum Bismarckplatz transportiert und dort aufgestellt.

Pilotvorhaben Bürgermärkte und Belebung des Hagens in Perleberg:

Das Bürgerteam Perleberg mit den zwei gewählten Pilotvorhaben „Bürgerflohmärkte“ und „Belebung des Hagens“ ging die Umsetzung der Flohmärkte zügig an. Der erste Bürgerflohmarkt fand als Weihnachtsflohmarkt am 10. Dezember 2022 in einer leerstehenden Tischlerei statt. Für 2023 waren zuerst vier Flohmärkte angedacht, aufgrund des recht hohen, konstanten Organisationsaufwands verständigte sich das Bürgerteam auf drei Termine, die umgesetzt wurden:

- Bürgerflohmarkt am 22. April 2023 auf dem Schulhof des Gottfried-Arnold-Gymnasiums
- Bürgermarkt am 19. August 2023 auf dem Sankt-Nicolai-Kirchplatz und
- Adventsflohmarkt am 9. Dezember 2023 im Speicher am Schuhmarkt

Dabei wurden in der Öffentlichkeit bislang kaum wahrgenommene Orte der Innenstadt erfolgreich sichtbar gemacht und belebt. Im Laufe der Arbeit und verschiedener Impulse auch vom Projektteam erweiterten sich die Bürgerflohmärkte um Aspekte der Nachhaltigkeit. Neben den privaten Flohmarktständen wurden auf den Bürgermärkten im April und August 2022 ein Repair-Café für Fahrräder bzw. Elektrogeräte sowie jeweils Upcycling-Basteln für Kinder angeboten und damit der Erlebniswert für die Besucher erhöht. Im Dezember 2022 zeigte eine Schneiderin Upcycling-Ideen mit der Nähmaschine, reparierte aber auch von Besuchern mitgebrachte kaputte Kleidung. Alle Märkte bis einschließlich August 2023 wurden seitens des Öko-Instituts

wissenschaftlich begleitet. Vor Ort fanden große Teile der Erhebungen für die Wirkungsevaluation (AP 6) statt, und für die Prozessevaluation (AP 5) wurden aktive Bürger*innen befragt.

Der Aufwand in der Begleitung der Organisation und Durchführung der Bürgermärkte war vergleichbar hoch wie bei den beiden Wittenberger Bürgerteams. Das TGZ Prignitz bereitete in der Rolle als Praxispartner insgesamt dreizehn Bürgerteamtreffen vor und übernahm die Moderation. Für weitere vier Treffen wurde am Beginn der Umsetzungsphase eine externe Moderation mit Erfahrung im Bereich Stadtplanung und Beteiligung beauftragt, um den Prozess der Ideenfindung für die Belebung des Hagens methodisch zu unterstützen. Mit Hilfe des Büros subsolar gelang es, die Idee eines Klanggartens mit verschiedenen Stationen zu entwickeln. Von diesen Stationen wurden zwei – das „Pflegezwitschern“ in Form von Nistkästen und der „Geschichten-Baum“ – verwirklicht. Die Nistkästen wurden von Kindern auf dem Bürgermarkt am 19. August 2023 und auf dem städtischen Rolandfest am 9. September 2023 gestaltet und später vom Bürgerteam im Hagen anbracht. Für den „Geschichten-Baum”, stellte das Bürgerteam zehn Geschichten aus der Perleberger Historie, die sich vorrangig mit dem Thema Wasser beschäftigen, zusammen und sprach diese im Januar 2024 in einem örtlichen Tonstudio selbst ein. Die Audiodateien wurden auf der Website der Stadt eingestellt und sind als QR-Codes auf einer dekorativen Baumscheibe angebracht und für Spaziergänger im Hagen abrufbar und hörbar. Die Einweihung des „Geschichten-Baums“ erfolgte auf der Abschlussveranstaltung am 31. Mai 2024.

Stadtmöbel für den Schuhmarkt in Perleberg:

Das Bürgerteam „Team Stadtmöbel“ war eng an das Perleberger StadtLabor angedockt. Die Initiative konnte die Arbeiten des Wittenberger Bürgerteams nutzen und für die eigenen Bedarfe weiterentwickeln. Die Stadtmöbel in Perleberg sollten die Aufenthaltsqualität für Fußgänger auf dem als Parkplatz genutzten Schuhmarkt in Perleberg verbessern. Für Radfahrer wurde ein Fahrradständer in Form einer Autoskulptur aufgestellt. Das Team Stadtmöbel unterschied sich im Gruppenfindungsprozess (s. oben unter AP 3) von den drei anderen, durch das Projekt initiierten anderen 3 Bürgerteams. Beim ersten Termin im August 2023 zum Bau von zwei Grundmodulen kamen fünf Personen, die sich untereinander kannten. Im Oktober wurde über Plakate und Flyer öffentlich zum zweiten Bautermin eingeladen, und es beteiligten sich mehr als doppelt so viele Personen. Bei Terminen zur Planung, Organisation und Abstimmung weiterer Projektideen ist allerdings auch hier eine wesentlich geringere Resonanz als bei konkreten Bauterminen, für die durch öffentliche Einladung auch immer wieder neue Interessenten gefunden werden konnten, festzustellen. Der Pressetermin zur Einweihung von Fahrradständer und Stadtmöbeln auf dem Schuhmarkt fand am 16. November 2023 in Anwesenheit des Bürgermeisters statt.

Die Bürgerin, die das Bürgerteam initiiert hat, ist gleichzeitig Mitarbeiterin der Stadtverwaltung und übernahm die Absprachen mit den Kolleg*innen vom Bauamt auf kurzem Wege. In der Stadtverwaltung unterstützten verschiedene Abteilungen das Vorhaben und kommunizierten dabei untereinander und in Absprache mit dem StadtLabor. Das Ordnungsamt setzte sich z. B. für die Entwidmung eines Parkplatzes in der Mitte des Platzes ein, um den Fahrradständer aufzustellen.

Das Team Stadtmöbel setzte seine Arbeit fort und baute im Rahmen des Programms „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ (ZIZ) weitere Stadtmöbel für andere Orte Perlebergs. Für ZUGG waren nicht zuletzt die Ergebnisse der Wirkungsevaluation durch den direkten Vergleich mit den Stadtmöbeln in Wittenberge ein Erkenntnisgewinn.
Das TGZ Prignitz als Praxispartner hat die Umsetzung aller Pilotvorhaben aktiv begleitet, angeleitet und organisatorisch und praktisch unterstützt. Die Aufgaben waren kleinteilig und umfassten z. B. die Einladung und methodische Begleitung von insgesamt mehr als 40 Treffen und fünf Bauterminen, die Suche und Beauftragung von externen Expert*innen und Firmen, Besorgung und Transport von Baumaterialien, Hilfe bei Aufbau und Dekoration der Bürgermärkte sowie den Großteil der Öffentlichkeitsarbeit.

Ziel und Ergebnis konnten, wie in der Vorhabenbeschreibung skizziert, erfüllt werden. Es wurden alle vier bzw. fünf der in AP 4 ausgewählten Pilotvorhaben umgesetzt. Die Pilotvorhaben deckten beide Themenfelder Innenstadtbelebung und Mobilität ab und wurden in einem partizipativen Prozess mit unterschiedlichen lokalen Akteuren realisiert.

2.5 AP 5 Prozessbeobachtung der Pilotvorhaben

Die Leitung und hauptsächliche inhaltliche Bearbeitung des Arbeitspaketes 5 lag in der Verantwortung des Öko-Instituts als wissenschaftlichem Partner.

Konzept und Methoden der Prozessbeobachtung

Die Analyse der Partizipations- und Umsetzungsprozesse in den beiden Reallaboren baute konzeptionell auf den Ergebnissen des AP 1 auf. Dort wurden aus dem wissenschaftlichen Stand bereits erste Hypothesen zu erfolgsbringenden Strukturen und Interventionen für das Vorhaben gebildet. Daneben speisten die Erkenntnisse zur Ausgangssituation aus AP 2 und insbesondere die praktischen Erfahrungen vor Ort aus AP 3 und AP 4 das Konzept der Prozessbeobachtung. Sie enthielten erkannte Bedarfe und Erfahrungen zur Zusammenarbeit der Akteur*innen, zum Vorgehen bei der Ideenfindung und -umsetzung sowie zu Treibern und Hemmnissen im konkreten Reallaborprojekt.

Häufig wird in Forschungsprojekten die Evaluation erst gebündelt am Ende des Projektzeitraums umgesetzt. Dem entgegen wurde sich in ZUGG bewusst für eine projektbegleitende Analyse entschieden. So konnte das Projektteam bereits während der Projektumsetzung agil auf durch die Evaluation sichtbar gemachte Herausforderungen und eventuelle Anpassungsbedarfe reagieren. Die Prozessevaluation startete im Sommer und Herbst 2022 mit einer online durchgeführten Kurzbefragung der Bürgerteams. Als Teil der Co-Evaluation sollten diese Ergebnisse nicht nur dem Wissenstransfer, sondern vor allem auch der Weiterentwicklung der Prozesse vor Ort dienen. Themenfelder waren z. B. Akteure, Beteiligung, Visionen, Ziele im Reallabor oder Erfolgsfaktoren und Hemmnisse. Die Ergebnisse wurden als Kurzreports (PDF-Präsentation) unter dem Titel „Umfrage bei den Bürgerteams Wittenberge und Perleberg – Ergebnisse der Online-Umfragen Herbst 2022“ veröffentlicht. Sie boten ebenfalls eine Grundlage für die weitere Prozessevaluation.

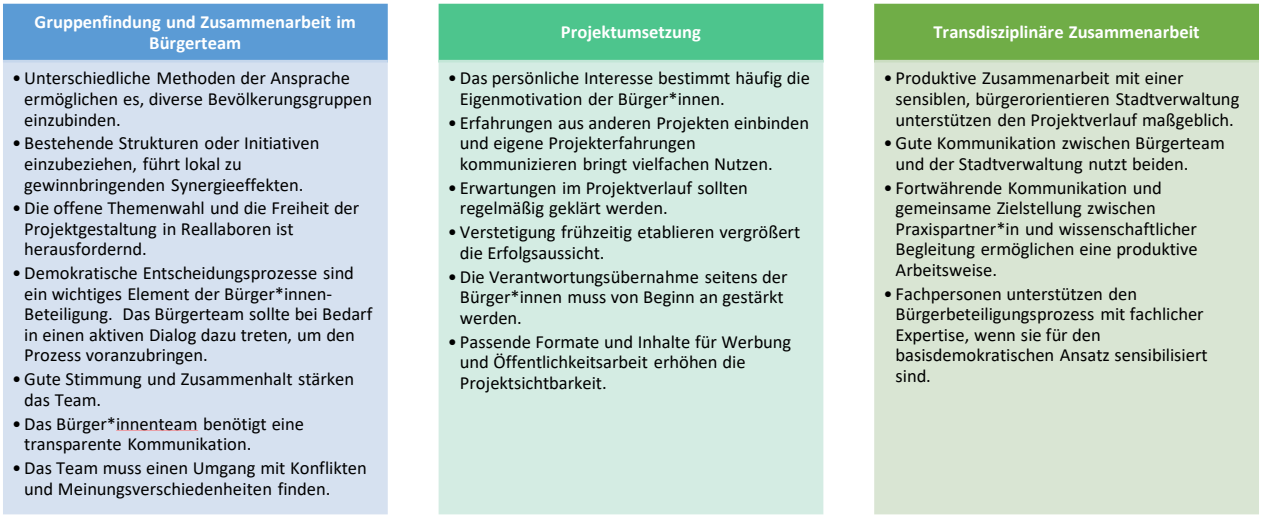
Neben diesen und weiteren, im Projekt später erfolgten, sozialwissenschaftlich fundierten Analysen begleiteten die Wissenschaftler*innen zudem kontinuierlich die Entwicklungen vor Ort. So konnten sie sich vor allem bei Teilnahmen an Bürgerteamtreffen einen persönlichen Eindruck von den Fortschritten, den Herausforderungen hinsichtlich Themenfindung und -weiterentwicklung wie auch von der Zusammenarbeit zwischen Bürger*innen und Praxispartnern sowie zwischen den Bürger*innen gemacht werden. Hinsichtlich der Akzeptanz der geschaffenen Angebote erwies sich neben der Teilnahme an der Eröffnungsfeier für die Stadtmöbel in Wittenberge vor allem die Teilnahme an den Bürgermärkten in Perleberg als Zugang zu neuen prozessrelevanten Erkenntnissen. Diese wurde vom wissenschaftlichen Projektpartner mehrfach dafür genutzt, Rückmeldungen seitens der teilnehmenden Verkäufer*innen (aus der Bürgerschaft) wie auch der Besucher einzuholen.

Um abschließend unterschiedliche Perspektiven auf den Gesamtprozess zu gewinnen, wurden mithilfe von Leitfadeninterviews ab Oktober 2023 verschiedene Projektbeteiligte befragt. Neben Mitgliedern der Bürgerteams wurden Personen aus den beiden Kommunalverwaltungen (z. B. Bauamt), externe fachliche Akteur*innen, die bei der Umsetzung einbezogen waren, Projektmitarbeiter*innen des Praxispartners und des Öko-Instituts in die Stichprobe einbezogen. Die gesamt 14 leitfadengestützten Interviews wurden mittels inhaltsanalytischer Methoden ausgewertet mit dem Ziel, aus den gewonnenen Erkenntnissen Handlungsempfehlungen zu erstellen und diese nach wissenschaftlichen Regeln zu fundieren (AP 7). In der Regel wurden die Handlungsempfehlungen direkt aus den Aussagen der Befragten entnommen, sofern dies nicht möglich war, wurden Handlungsempfehlungen durch eine gemeinsame Transferleistung seitens der wissenschaftlichen Begleitung in Absprache mit dem Praxispartner TGZ Prignitz formuliert.

Zentrale Ergebnisse der Prozessevaluation

Die Ergebnisse der Analysen beziehen sich auf Erfolgsstrukturen für den partizipativen Ansatz der durchgeführten Reallaborumsetzungen. Abbildung 3 bietet eine Übersicht über die Erkenntnisse aus den qualitativen Daten der Prozessevaluation. Thematisch wurden die Erkenntnisse in drei Cluster unterteilt: „Gruppenfindung und Zusammenarbeit im Bürgerteam“, „Projektumsetzung“ und „transdisziplinäre Zusammenarbeit“.

Abbildung 3 Erkenntnisse aus der Prozessevaluation



Quelle: Reiche et al. 2024

Im Folgenden werden je Cluster einige zentrale Erkenntnisse stark gekürzt erläutert. Eine ausführliche Beschreibung der Prozessevaluation findet sich der Publikation Handlungsempfehlungen Bürgerbeteiligung in Reallaboren.

Im Cluster „Gruppenfindung und Zusammenarbeit im Bürgerteam“ sind die Erkenntnisse zum Gruppenprozess ab dem Zeitpunkt der Bildung der Bürgerteams bis hin zur Verstetigung der Angebote während der Projektlaufzeit abgebildet.

- *Unterschiedliche Methoden der Ansprache ermöglichen es, diverse Bevölkerungsgruppen einzubinden:* Reallabore mit Bürgerbeteiligung streben gezielt an, verschiedene Bevölkerungsgruppen einzubeziehen und weniger engagierte Personen zu mobilisieren. Unterschiedliche Einladungsmethoden können zu diversen Teilnehmergruppen aus der Bevölkerung führen. Diese Vielfalt bietet großes Potenzial, da unterschiedliche Fähigkeiten, Ansichten und Erwartungen in den Engagement-Prozess einfließen können. Allerdings erfordert die Bildung solcher Gruppen einen erweiterten Teamfindungsprozess, der mit geeigneten Methoden unterstützt werden sollte.

- *Die offene Themenwahl und die Freiheit der Projektgestaltung in Reallaboren ist herausfordernd:* Reallabore mit Bürger*innen versprechen offene Themenwahl und große Freiheit in der Projektgestaltung. Jedoch muss der Umgang mit diesen Möglichkeiten teilweise erst erlernt werden. Einerseits kann die große Offenheit die Kreativität der Bürger*innen anregen, andererseits auch schnell überfordernd wirken. Je nach Größenordnung der persönlichen Zielstellung der Bürger*innen – von in der Freizeit kurzfristig etwas Praktisches umsetzen bis hin zur großen Konzeptentwicklung für lokale Umgestaltung – fällt auch die persönliche Bereitschaft aus, Ideen zu diskutieren oder eigene Entscheidungen für das Gemeinwohl zu treffen. Wenn der Förderzeitraum begrenzt ist, ist ein schnelles Vorankommen notwendig. Gleichzeitig kann die Förderrichtlinie Projektgrenzen und Zeiträume streng vorgeben, die nicht unbedingt mit den Vorstellungen der Bürger*innen kompatibel sind.

- *Demokratische Entscheidungsprozesse sind ein wichtiges Element der Bürgerbeteiligung.* Das Bürgerteam sollte bei Bedarf in einen aktiven Dialog dazu treten, um den Prozess voranzubringen: Wie die Entscheidungsfindung im Projekt abläuft, ist oft zu Projektbeginn nicht festgelegt. Jedoch ist das Etablieren eines demokratischen Entscheidungsprozesses in einem ehrenamtlichen Kontext nicht immer einfach. Beispielsweise sind nicht immer alle Teammitglieder anwesend, nicht immer sind alle Teammitglieder mit dem gewählten Diskussions- und Entscheidungsformat vertraut oder können neben dominanteren Personen untergehen. Zudem müssen manchmal schnelle Entscheidungen getroffen werden, bei denen eine vorherige Klärung mit dem gesamten Team schwer umsetzbar ist. Das kann zu Irritationen führen.

Das Cluster „Projektumsetzung“ bezieht sich vor allem auf die praktischen Umsetzungstätigkeiten der Bürger*innen gemeinsam mit dem Umsetzungspartner vor Ort.

- *Verstetigung frühzeitig etablieren vergrößert die Erfolgsaussicht:* Bereits eine Verankerung der Verstetigung spätestens in der Umsetzungsphase ist dienlich, um ausreichend Projektlaufzeit dafür zu reservieren. Diese Herausforderung kann durch eine frühzeitige Kommunikation an die Beteiligten (insbesondere an die Ehrenamtlichen) über den Anspruch der (wirtschaftlichen) Tragfähigkeit der Angebote begegnet werden. Zudem müssen längere Etablierungsphasen eingeplant werden, sodass das Produkt mindestens einen Evaluationszyklus durchläuft. Es ist daneben sinnvoll, Angebote entweder von vornherein bereits langfristig anzulegen oder solche Angebote auszuwählen, die wenig der Verstetigung bedürfen. Der wichtigste Aspekt scheint jedoch hierbei, die (eigenständige) Verantwortungsübernahme seitens der Bürger*innen von Beginn an zu stärken. Um ehrenamtliche Kräfte längerfristig zu binden, kann es hilfreich sein, Folgeprojekte bereits in der Projektlaufzeit zu etablieren.

- *Die Verantwortungsübernahme seitens der Bürger*innen muss von Beginn an gestärkt werden:* Ziel der Reallabore ist es, Bürger*innen zu aktivieren, die im Projektverlauf und darüber hinaus selbstständig und eigenverantwortlich Aufgaben übernehmen und mit Eigeninitiative die Themen weiter vorantreiben. Eine besondere Herausforderung ist es, das richtige Maß an Beteiligung zu finden, klare Aufgaben zu verteilen und zur eigenständigen Projektübernahme zu leiten. Denn Bürger*innen sehen sich häufig eher als Mitwirkende statt als Eigeninitiator*innen. Die Abgabe von Verantwortung und Aufgaben an Bürger*innen erhöht das Risiko des Scheiterns. Sie setzt jedoch einerseits das Vertrauen in die Fähigkeiten und andererseits die Bereitschaft der Bürger*innen voraus. Sind diese nicht gegeben, kommt es zu einer Verschiebung von Aufgaben der Bürger*innen zum Projektteam, was einer Verstetigung entgegensteht.

„Transdisziplinäre Zusammenarbeit“ bearbeitet als Cluster die Erkenntnisse der professionellen Akteure im Projekt über die gemeinsame Arbeit. Diese Akteure sind externe Dienstleister, Personen der Kommunalverwaltung, Umsetzungspartner sowie die wissenschaftliche Begleitung.

- *Produktive Zusammenarbeit mit einer sensiblen, bürgerorientieren Stadtverwaltung unterstützen den Projektverlauf maßgeblich:* Zur erfolgreichen Projektumsetzung und auch im Hinblick auf die Verstetigung der Pilotprojekte müssen der*die Bürgermeister*in und die Kommunalverwaltung hinter dem Projekt stehen und es unterstützen. Kurze Wege

in die Verwaltung beschleunigen den Prozess. Daher ist es hilfreich, wenn sich die Kommunalverwaltung als (fachlich) beratend in den Prozess einbringt. Es ist förderlich, wenn die Kommunalverwaltung den Gedanken der Bürgerbeteiligung unterstützt, dabei jedoch zurückhaltend agiert und frühzeitig eingreift, wenn die gewünschte Umsetzung der Bürger*innen nicht möglich ist.

- *Fortwährende Kommunikation und gemeinsame Zielstellung zwischen Praxispartner*in und wissenschaftlicher Begleitung ermöglichen eine produktive Arbeitsweise:* Verschiedene Zielsetzungen und Erwartungen der einzelnen Akteure kennzeichnen transdisziplinäre Praxis-Forschungsverbünde. Zudem bringen die Partner*innen anderes Vorwissen mit und sind unterschiedliche Arbeitsstrukturen oder Kommunikationsformen gewohnt. Daher muss das Projektteam eine möglichst transparente Kommunikation etablieren, indem es sich frühzeitig und fortwährend über Bedürfnisse, Ziele und geeignete Kommunikationskanäle austauscht und entsprechende Kommunikationsregeln etabliert. Im Projektalltag sollten diese Absprachen regelmäßig nachjustiert werden.

Bildung von Handlungsempfehlungen aus den Erkenntnissen der Prozessbeobachtung und Veröffentlichung der Erkenntnisse

Die gewonnenen Erkenntnisse und daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen aus der wissenschaftlichen Prozessevaluation (siehe AP 7) wurden als Kurzbericht (PDF-Präsentation) unter dem Titel „Handlungsempfehlungen zur Bürgerbeteiligung in Reallaboren – Empfehlungen für Bürgerteams zu den Themen nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung aus der Prozessevaluation“ (Reiche et al. 2024) auf der Projekthomepage und der institutseigenen Seite veröffentlicht. Zudem wurden die Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen in der Publikation „Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen zu Bürgerbeteiligung, Lastenradleihe, selbst gebauten Stadtmöbeln, und Bürgermärkten. Ergebnisse der Projektpartner im Forschungsprojekt „Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten“ gedruckt und online veröffentlicht (siehe AP 7). In dieser von Öko-Institut und TGZ Prignitz gemeinsam verfassten Publikation kommen die Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Prozessevaluation mit aus der Praxis gewonnen Handlungsempfehlungen der TGZ zusammen.

2.6 AP 6 Wirkungsbewertung der Pilotvorhaben

Die Leitung und hauptsächliche inhaltliche Bearbeitung des Arbeitspaketes 6 lag in der Verantwortung des Öko-Instituts als wissenschaftlichem Partner. Das TGZ Prignitz hat die Öffentlichkeitsarbeit für die Wirkungsevaluation unterstützt und die Umfragen zur Lastenradleihe und zu den Stadtmöbeln durch Flyer, QR-Code-Schilder und QR-Aufkleber sowie durch Einwurf von Postkarten beworben.

Zielsetzung, Konzept und Methoden der Wirkungsbewertung

Die Wirkungsbewertung verfolgte zwei Ziele, die aufeinander aufbauten. Erstens wurden kurz- und mittelfristige Nachhaltigkeitswirkungen im regionalen Kontext ermittelt (vgl. Abschnitt

„Zentrale Erkenntnisse der Wirkungsbewertung“). Zweitens wurden aus diesen Bewertungen entsprechend wissenschaftlich begründete Handlungsempfehlungen abgeleitet (siehe AP 7). Konzeptionell baute die Nachhaltigkeitsanalyse auf theoretische Bezüge zu den internationalen Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) auf. Zur Bewertung wurden entsprechend der Nachhaltigkeitsziele Indikatoren in den Feldern ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit abgeleitet, die sodann eine Operationalisierung für die Erhebungen erlaubten.

Die Wirkungsbewertung erfolgte zum großen Teil über quantitative Erhebungs- und Auswertungsmethoden. Zum einen wurden automatisiert erhobene Daten wie beispielsweise die Ausleihzahlen des Lastenrads verwendet. Zum anderen wurden Online-Umfragen von Bürger*innen oder Nutzer*innen vor Ort eingesetzt. Daneben kamen auch leitfadengestützte Interviews, allerdings in geringerem Umfang, zum Einsatz. Diese reihten sich in die Interviews der Prozessevaluation (AP 5) ein und behandelten vor allem die Themen Verstetigung, Flächennutzung, Daseinsvorsorge oder Tragfähigkeit der Angebote. Im Sinne der Co-Evaluation wurden wie in AP 5 Bürger*innen vor Ort in die Erhebungstätigkeiten einbezogen. Eine umfassende Beschreibung zur Methodik und den Stichproben bieten mehrere Veröffentlichungen:

- Schuhmarkt Perleberg: Wirkungsevaluation zur Innenstadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG
- Bürgermärkte Perleberg: Wirkungsevaluation zur Stadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG
- Freie Lastenräder Wittenberge: Wirkungsevaluation zur Mobilität im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG
- Bismarckplatz Wittenberge: Wirkungsevaluation zur Innenstadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG

Zentrale Erkenntnisse der Wirkungsbewertung

Abbildung 4 bietet eine Übersicht über die Erkenntnisse aus den Daten der Wirkungsevaluation. Thematisch beziehen sich die Erkenntnisse auf die vier Angebote: Freie Lastenräder und Stadtmöbel mit Bepflanzung in Wittenberge sowie Bürgermärkte und Stadtmöbel mit Fahrradständer in Perleberg, welche die zentralen innerhalb der Projektlaufzeit transdisziplinär geplanten und umgesetzten Pilotvorhaben darstellen.[2]

[2] Weitere, im Projekt gemeinsam mit Bürger*innen umgesetzte Projekte, die insbesondere die „Belebung des Hagens“ betreffen, konnten aufgrund der zeitlich späten Umsetzung im Projektverlauf nicht mehr in die umfassende Wirkungsbewertung einfließen.

Abbildung 4: Erkenntnisse aus der Wirkungsevaluation

Freie Lastenräder (Wittenberge)	Stadtmöbel und Fahrradständer (Perleberg)
• Die freien Lastenräder in Wittenberge sind ein gut angenommenes Angebot und sollten verstetigt werden. • Bei der Lastenrad-Entleihung kommt aktuell die Sicherheit zu kurz und sollte mehr gefördert werden. • Die freien Lastenräder in Wittenberge werden vielfältig genutzt, jedoch sollten sie zukünftig bei neuen Nutzendengruppen bekannt gemacht werden. • Die freien Lastenräder benötigen (langfristige) Unterstützung.	• Die Stadtmöbel und der Fahrradständer werden eher gut angenommen, langfristig könnten jedoch akzeptanzfördernde Maßnahmen notwendig sein. • Die Stadtmöbel und der Fahrradständer steigern die Aufenthaltsqualität, von einer hohen Aufenthaltsqualität kann dennoch nicht gesprochen werden. • Die Stadtmöbel und der Fahrradständer können die lokale Wirtschaft fördern. • Die Stadtmöbel und der Fahrradständer inspirieren zu Engagement, könnten jedoch auch zu Ablehnung führen. • Die Stadtmöbel und der Fahrradständer schaffen einen Interaktionsraum. • Die Stadtmöbel und der Fahrradständer schaffen neue Nutzungsmöglichkeiten für den Schuhmarkt.
Stadtmöbel und Bepflanzung (Wittenberge)	**Bürgermarkt (Perleberg)**
• Die Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen werden gut angenommen. • Die Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen steigern die Aufenthaltsqualität. • Die Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen können die lokale Wirtschaft fördern. • Die Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen inspirieren zu Engagement, daher das Bürgerschaftliches Engagement sichtbar machen.	• Bürgermärkte schaffen Interaktionsräume und stärken lokale Nachhaltigkeit. • Bürgermärkte sind nicht kostendeckend.

Im Folgenden werden je Angebot einige zentrale Erkenntnisse erläutert. Für eine ausführliche Darstellung der Einzelergebnisse der Wirkungsanalysen sei an dieser Stelle auf die Kurzreports zur Wirkungsevaluation verwiesen (siehe Projektseite des Öko-Instituts).

Lastenradleihe in Wittenberge

(Quelle: TGZ Prignitz)

Die beiden Lastenräder „Elbkahn“ (BBF-Lastenrad mit großer Ladebox, dreirädrig) und „Hansdampf“ (Muli-Lastenrad mit klappbarem Korb, zweirädrig) stehen in Wittenberge über das fLotte-Buchungsportal zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung. Vom 11. April bis 20. November 2023 wurden beide Räder insgesamt 75-mal entliehen. Neben der Auswertung der über das Entleih-Portal zur Verfügung gestellten Nutzungsdaten wurde vor allem eine bei den Nutzenden des Angebots durchgeführte Befragung für die Wirkungsevaluation herangezogen.

Im Rahmen der Wirkungsevaluation sollten Aussagen zu Nachhaltigkeitswirkungen in verschiedenen Dimensionen eruiert werden. Hierfür wurden zunächst zentrale Fragen in den Nachhaltigkeitsdimensionen Ökologie, Soziales und Ökonomie entwickelt und geeignete Indikatoren daraus abgeleitet. Diese theoretischen Vorüberlegungen flossen dann in die Gestaltung der Befragung der Lastenradnutzenden in Wittenberge ein.

Abbildung 5: Forschungsfragen und Indikatoren zur Lastenradleihe Wittenberge

Themenfeld	Forschungsfragen	Indikatoren
Akzeptanz und Nutzungszufriedenheit	• Wie hat Nutzer*innen die letzte Fahrt gefallen? • Wie kann das Angebot verbessert werden?	**Soziales** • Allgemeine Akzeptanz • Offenes Feedback
Nutzungsmotive & Engagement	• Welche Wegezwecke werden mit dem Lastenrad abgedeckt? • Wie lang werden die Räder entliehen? • Werden Menschen inspiriert, sich zu engagieren?	**Soziales und Ökonomie** • Wegezweck • Lokale Wirtschaft • Ehrenamt, Engagement
Lastenrad als Mobilitätsalternative	• Inwiefern ersetzt das Lastenrad die Nutzung anderer Verkehrsmittel?	**Soziales und Ökologie** • Modal Shift

Themenfeld	Forschungsfragen	Indikatoren
	• Wird das Lastenrad von Menschen mit geringem Einkommen genutzt?	• Zugang zu Mobilität

Die Teilnahme an der Befragung war vom 2. Mai 2023 bis 8. Januar 2024 möglich. Insgesamt haben 44 Menschen an der Befragung teilgenommen (Teilnahme ab 16 Jahren). Da die Beantwortung jeder Frage freiwillig war, variierte die Fallzahl pro Frage. 14 Befragte haben den Fragebogen vollständig, also bis zum Ende ausgefüllt. Davon wohnen fast alle in Wittenberge (12-mal PLZ 19322, 1-mal PLZ 19348). Die Online-Befragung, wurde beworben durch QR-Codes, Flyer und E-Mail-Ansprache. Die Stichprobe ist nicht repräsentativ für die Bevölkerung Wittenberges (keine Zufallsstichprobe). Die Teilnahme an der Befragung war freiwillig. Durch eine Nicht-Teilnahme entstanden keine Nachteile. Eine Teilnahme wurde nicht über ein Gewinnspiel, eine Vergütung oder ähnliche Anreize incentiviert. Ziel war die Ermittlung kurz- und mittelfristiger Nachhaltigkeitswirkungen sowie der Attraktivität der Pilotprojekte.

Die Zentralen Ergebnisse aus der Wirkungsbewertung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Die freien Lastenräder in Wittenberge sind ein gut angenommenes Angebot:* Den befragten Nutzenden hat ihre letzte Fahrt fast immer gut gefallen. Dabei profitierten nicht nur Menschen, die ohnehin viel Rad fahren, sondern auch jene, die üblicherweise das Auto nutzen. Die Räder wurden sowohl von neu zugezogenen Menschen als auch von länger in der Stadt Wohnenden genutzt. Besonders häufig gehörten Frauen zu den Nutzenden der Räder.
- *Bei der Lastenrad-Entleihung kommt aktuell die Sicherheit zu kurz:* Fünf der bisherigen Lastenrad-Nutzenden wünschten sich, dass das Thema Sicherheit mehr Aufmerksamkeit erhält. So wurden Handreichungen, aber auch eine Einführung angeregt.
- *Die freien Lastenräder in Wittenberge werden vielfältig genutzt:* Die Lastenräder wurden häufig aus Neugierde ausprobiert. Die Lastenräder wurden für Ausflüge, für den Kindertransport und für Einkäufe sowie den Transport sperriger Gegenstände genutzt.

Stadtmöbel und Fahrradständer in Perleberg

(Quelle: TGZ Prignitz)

In Perleberg erhielt der zentral im Ortskern von Perleberg gelegene „Schuhmarkt“ eine neue Aufenthaltsqualität. Auf einem temporär entwidmeten Parkplatz wurde ein individueller Fahrradständer und daneben von Bürger*innen gebaute Stadtmöbel und ein begrünter Pflanzkasten aufgestellt.

Abbildung 6: Forschungsfragen und Indikatoren zur Innenstadtbelebung Perleberg

Themenfeld	Forschungsfragen	Indikatoren
Akzeptanz und Nutzungszufriedenheit	• Wird der Platz durch die Neugestaltung aufgewertet? • Wie kann das Angebot verbessert werden?	**Soziales** • Allgemeine Akzeptanz • Offenes Feedback
Aufenthaltsqualität und Engagement	• Wie schätzen die Menschen die Aufenthaltsqualität mit sowie ohne Umgestaltung ein? • Entsteht Potenzial für mehr Laufkundschaft vor Ort? • Werden Menschen inspiriert, sich zu engagieren?	**Soziales und Ökonomie** • Aufenthaltsqualität • Lokale Wirtschaft • Ehrenamt / Engagement
Interaktionsmöglichkeiten und Flächennutzung	• Warum suchen Menschen den Platz auf? • Entstehen durch die Neugestaltung vor Ort neue Interaktionsmöglichkeiten? • Bekommt der Ort durch die Möbel eine neue Nutzungsmöglichkeit?	**Soziales und Ökologie** • Aufenthaltsgründe im Detail • Interaktion und Austausch • Flächennutzung

Die Teilnahme an der Befragung war vom 6. November 2023 bis 11. Dezember 2023 möglich. 50 Menschen haben an der Befragung teilgenommen (Teilnahme ab 16 Jahren). Da die Beantwortung jeder Frage freiwillig war, variierte die Fallzahl pro Frage. Die Online-Befragung wurde über QR-Codes, Flyer sowie Projektnewsletter beworben. Die Stichprobe ist nicht repräsentativ für die Bevölkerung Perlebergs (keine Zufallsstichprobe). Die Teilnahme an der Befragung war freiwillig. Durch eine Nicht-Teilnahme entstanden keine Nachteile. Eine Teilnahme wurde nicht über ein Gewinnspiel, eine Vergütung oder ähnliche Anreize incentiviert. Ziel war die Ermittlung kurz- und mittelfristiger Nachhaltigkeitswirkungen sowie der Attraktivität der Pilotprojekte.

Die Zentralen Ergebnisse aus der Wirkungsbewertung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Die Stadtmöbel und der Fahrradständer wurden eher gut angenommen, langfristig könnten jedoch akzeptanzfördernde Maßnahmen notwendig sein:* Der Großteil der Befragten fand, dass der Schuhmarkt durch die neuen Gestaltungselemente aufgewertet wird. Allerdings gab etwa eine von drei befragten Personen an, nicht zufrieden mit der Umgestaltung zu sein. Es wurde deutlich, dass viele Menschen die neuen Gestaltungselemente begrüßten – sie wünschten sich eine Verkehrsberuhigung, weitere Gestaltungselemente, mehr Grün oder ein komplettes Autoverbot auf dem Schuhmarkt.

Demgegenüber sprachen sich bis zu 13 Befragte auch gegen die Veränderungen aus, sie bemängelten den Verlust von Parkplätzen und die Farbe des Fahrradständers.

- *Die Stadtmöbel und der Fahrradständer schufen einen Interaktionsraum:* Vor der Neugestaltung wurde der Schuhmarkt von jeder fünften befragten Person als Treffpunkt genutzt. Nach der Neugestaltung konnte sich jede zweite Person vorstellen, den Schuhmarkt als Treffpunkt zu nutzen.

Stadtmöbel und Bepflanzung in Wittenberge

(Quelle: TGZ Prignitz)

In Wittenberge wurde der ebenfalls sehr zentral im Innenstadtbereich gelegene Bismarckplatz aufgewertet. Bürger*innen entwarfen und bauten unter professioneller Anleitung Sitzgelegenheiten und Pflanzkästen. Die Kästen wurden von ihnen zudem begrünt.

Abbildung 7: Forschungsfragen und Indikatoren zur Innenstadtbelebung Wittenberge

Themenfeld	Forschungsfragen	Indikatoren
Akzeptanz und Nutzungszufriedenheit	• Wird der Platz durch die Neugestaltung aufgewertet? • Wie kann das Angebot verbessert werden?	**Soziales** • Allgemeine Akzeptanz • Offenes Feedback
Aufenthaltsqualität und Engagement	• Wie schätzen die Menschen die Aufenthaltsqualität mit sowie ohne Umgestaltung ein? • Entsteht Potenzial für mehr Laufkundschaft vor Ort? • Werden Menschen inspiriert, sich zu engagieren?	**Soziales und Ökonomie** • Aufenthaltsqualität • Lokale Wirtschaft • Ehrenamt / Engagement
Interaktionsmöglichkeiten und Flächennutzung	• Warum suchen Menschen den Platz auf? • Entstehen durch die Neugestaltung vor Ort neue Interaktionsmöglichkeiten?	**Soziales und Ökologie** • Aufenthaltsgründe im Detail • Interaktion und Austausch

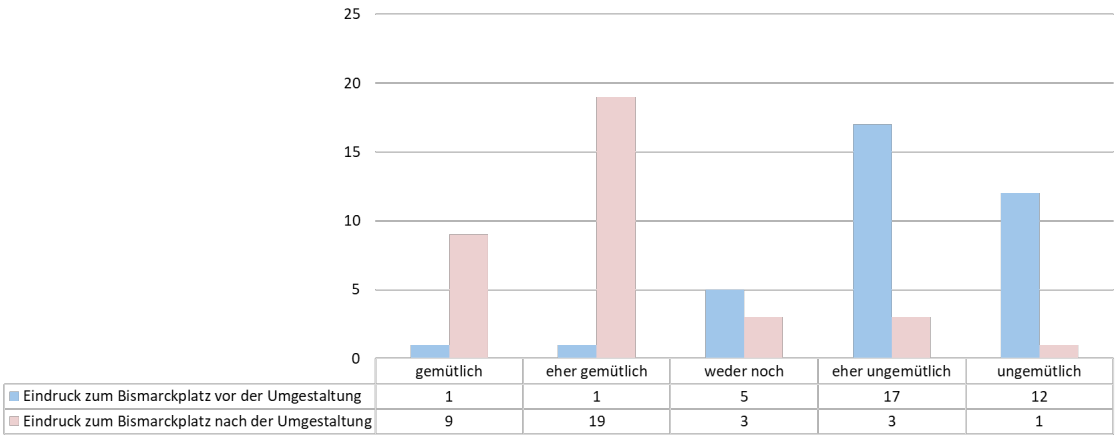
Themenfeld	Forschungsfragen	Indikatoren
	• Bekommt der Ort durch die Möbel eine neue Nutzungsmöglichkeit?	• Flächennutzung

Die Teilnahme an der Befragung war vom 7. Juli 2023 bis 5. Dezember 2023 möglich. 52 Menschen haben an der Befragung teilgenommen (Teilnahme ab 16 Jahren). Da die Beantwortung jeder Frage freiwillig war, variiert die Fallzahl pro Frage. Die Online-Befragung wurde durch QR-Codes, Postkarteneinwurf an die Anwohner*innen sowie Projektnewsletter beworben. Die Stichprobe ist nicht repräsentativ für die Bevölkerung Wittenberges. Die Teilnahme an der Befragung war freiwillig. Durch eine Nicht-Teilnahme entstanden keine Nachteile. Eine Teilnahme wurde nicht über ein Gewinnspiel, eine Vergütung oder ähnliche Verfahren incentiviert. Ziel war die Ermittlung kurz- und mittelfristiger Nachhaltigkeitswirkungen sowie der Attraktivität der Pilotprojekte.

Die Zentralen Ergebnisse aus der Wirkungsbewertung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Die Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen wurden gut angenommen:* Der Großteil (91 Prozent; N = 52) der Befragten war der Meinung, dass der Platz durch die Gestaltung aufgewertet worden ist. Die Sitzmöbel kamen bei fast allen Befragten gut an.
- *Die Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen steigerten die Aufenthaltsqualität:* Aus Sicht der Befragten war der Platz nun grüner, etwas sicherer, inspirierender, gemütlicher, kinderfreundlicher, weder lauter noch leiser geworden, nicht behindertengerechter geworden.
- Abbildung 8 zeigt exemplarisch die Sicht der Befragten auf den Platz in der Retroperspektive und aktuell bezüglich der Gemütlichkeit als Merkmal der Aufenthaltsqualität, die vom Platz vor und nach der Umgestaltung ausgeht. Es zeigt sich eine stark positive Tendenz: der Bismarckplatz wurde als deutlich gemütlicher wahrgenommen.

Abbildung 8: Sitzgelegenheiten und Bepflanzung steigern die Aufenthaltsqualität



- Zudem wollten dank der neuen Gestaltungselemente mehr Befragte den Bismarckplatz nutzen, um dort mit Menschen ins Gespräch zu kommen, Kinder spielen zu lassen, sich auszuruhen, zu lesen oder sich mit anderen Menschen zu treffen.

Bürgermärkte Perleberg

(Quelle: TGZ Prignitz)

In Perleberg wurden Bürgermärkte zur Belebung der Innenstadt durchgeführt. An vier Terminen wurden dabei von Bürger*innen Angebote wie Flohmarkt, Repair-Café, Upcycling und Bastelangebote miteinander kombiniert.

Drei dieser Bürgermärkte wurden begleitend zu evaluiert. Auf dem Bürgermarkt auf dem Schulhof des Gottfried-Arnold-Gymnasiums (22. April 2023) und dem Bürgermarkt in einer ehemaligen Tischlerei (10. Dezember 2022) wurde vor Ort jeweils eine interaktive Feedback-Ecke umgesetzt. Auf dem Bürgermarkt auf dem St.-Nicolai-Kirchplatz (19. August 2023) wurden 17 Besucher*innen, Anbieter*innen und Gestalter*innen befragt – diese Befragung steht im Weiteren im Fokus.

Abbildung 9 Forschungsfragen und Indikatoren zu den Bürgermärkten Perleberg

Themenfeld	Forschungsfragen	Indikatoren
Akzeptanz und Nutzungszufriedenheit	• Wie kommt das Angebot lokal an? • Wie kann das Angebot verbessert werden?	**Soziales** • Allgemeine Akzeptanz • Offenes Feedback
Aufenthaltsqualität und Kosten	• Wie ist die Aufenthaltsqualität der Bürgermärkte? • Welche Standgebühren wären angemessen?	**Soziales und Ökonomie** • Aufenthaltsqualität • Standgebühren

Die Zentralen Ergebnisse aus der Wirkungsbewertung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Bürgermärkte schufen Interaktionsräume und stärkten lokale Nachhaltigkeit:* Die Bürgermärkte kamen bei den Besuchenden gut an, die Zufriedenheit war groß. Viele Befragte wünschten sich regelmäßige Bürgermärkte. Besonders gut gefielen den Befragten die Atmosphäre, das bürgerschaftliche Engagement und der Austausch. Die Bürgermärkte stärkten das Thema Nachhaltigkeit, waren eine gute Einkaufsmöglichkeit, ein Begegnungsort und ein Angebot für Kinder und Jugendliche.

- *Bürgermärkte waren nicht kostendeckend:* Die Standbetreiber*innen des Bürgermarkts auf dem St.-Nicolai-Kirchplatz wären bereit gewesen, durchschnittlich 5,20 Euro Standgebühr zu entrichten. Diese Gebühren hätten die Kosten des Markts jedoch nicht vollständig decken können.

2.7 AP 7 Ableitung übertragbarer Handlungsempfehlungen und Möglichkeiten der Verstetigung

Die Leitung des Arbeitspaketes 7 lag in der Verantwortung des Praxispartners TGZ Prignitz.

Handlungsempfehlungen

Als erstes konkretes Transferprodukt entstand eine praktische Bauanleitung für Stadtmöbel. Die für die Bautermine in Wittenberge vom begleitenden Architekten knapp skizzierten Arbeitsschritte wurden zu einer Schritt-für-Schritt-Anleitung erweitert und als Broschüre aufbereitet und veröffentlicht. Der erste interkommunale Transfer erfolgte Mitte 2023, als die Bauanleitung im Entwurf vorlag, in die Projektpartnerstadt Perleberg, wo Bürger*innen Stadtmöbel nach diesem Vorbild bauten. Der Entwurf der Broschüre wurde noch um die Bauanleitung der im November 2023 gebauten Bücherbox, um Bepflanzungstipps und allgemeine praktische Hinweise zur Herangehensweise eines solchen Vorhabens erweitert. Die daraus entstandene Broschüre erschien im Februar 2024 in gedruckter Form in einer Auflage von 200 Exemplaren und soll insbesondere Anregungen und Hilfestellungen für Bürgerinitiativen anderer Städte bieten.

Die Entwicklung übertragbarer Handlungsempfehlungen, die sich aus der Prozess- und Wirkungsevaluation des Öko-Instituts sowie aus den Praxisbeobachtungen und -erfahrungen des TGZ Prignitz ergaben, erfolgte stufenweise in Form einer kommunikativen Validierung. In einem Meilensteintreffen im Oktober 2023 wurden die Schritte und der Zeitplan für die Formulierung von Handlungsempfehlungen festgelegt, Zielgruppen der Empfehlungen definiert und Veröffentlichungsformate besprochen. Erste Handlungsempfehlungen wurden Ende 2023 formuliert, dies setzten die Projektpartner Anfang 2024 fort. In einem weiteren Projekttreffen am 17. Januar 2024 stellten sich die Projektpartner ihre ausgearbeiteten Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen gegenseitig vor und stimmten sie miteinander ab. Ende Februar fand dann ein gemeinsamer Workshop mit den beiden Bürgerteams in Perleberg und Anfang März ein Workshop mit den zwei Bürgerteams in Wittenberge statt, bei denen eine Auswahl der erarbeiteten Handlungsempfehlungen vorgestellt und mit den Bürger*innen diskutiert wurden. Im Ergebnis erfolgte eine Anpassung der Handlungsempfehlungen. Im nächsten Schritt fand Mitte März 2024 ein gemeinsamer Workshop mit den Bauämtern beider Städte zur weiteren Validierung der Handlungsempfehlungen statt. Die anschließend finalisierten Handlungsempfehlungen

umfassen mehr als 50 Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen zu den Themen Bürgerbeteiligung, Lastenradleihe, Stadtmöbel und Bürgermärkte. Sie wurden im April 2024 in einer Auflage von 100 Exemplaren gedruckt und richten sich an unterschiedliche Zielgruppen: Bürger*innen, Stadtverwaltungen von Perleberg und Wittenberge, andere Kommunen, Wissenschafts- und Umsetzungspartner*innen, Projektträger und Fördermittelgeber.

Als ein weiteres praxisorientiertes Produkt entstand ein Flyer zum Bürgermarkt „Vom Flohmarkt zum Bürgermarkt“, der einerseits Ideen bietet, wie ein Flohmarkt nachhaltiger gestaltet werden kann, und der andererseits eine erfahrungsbasierte Checkliste für die Organisation von Bürgermärkten enthält. Der Flyer wurde in einer Auflage von 100 Stück gedruckt.

Verstetigung

Die Verstetigung rückte bereits im Jahr 2023 in den Blick der Projektpartner, konkrete Bemühungen gestalteten sich jedoch schwierig und wurden als zu früh angesehen. Die Umsetzungsphase erforderte das Engagement und die Aufmerksamkeit der Bürgerteams, die daher wenig empfänglich für Anregungen der Verstetigung waren. Nach der Erkenntnis aus den Pilotvorhaben, dass die Umsetzung aus Sicht der Bürgerteams eher ein „Ich mach mit“, aber nicht ein „Ich mache es (selbst)“ war, war erwartbar, dass die Verstetigung der Bürgerteams ohne äußeren Rahmen und organisatorische Führung schwierig sein würde.

Lastenradleihe
Zur Verstetigung der bürgerschaftlich getragenen Lastenradleihe strebte das TGZ Prignitz an, die Lastenräder an einen neuen Eigentümer, verbunden mit einer Fortführung des kostenfreien Angebots, zu übergeben. Das Lastenrad „Elbkahn“ wurde von der Sonnen-Apotheke übernommen und blieb somit an seinem bisherigen Standort. Für das Lastenrad „Hansdampf“ sprachen das Bürgerteam und eine Projektmitarbeiterin mehrere potenzielle neue Eigentümer an. Nachdem dies keinen Erfolg hatte, wurde im Juni 2024 über die Presse ein Aufruf gestartet und mit der Firma Elbespace ein Interessent gefunden. Das Lastenrad steht nach einer Umbenennung zu „Deichblitz“ an einem neuen Standort weiterhin zur kostenfreien Ausleihe zur Verfügung. Der Eigentumswechsel erfolgte für beide Lastenräder zum 1. August 2024. Beide Räder werden weiterhin über die fLotte Brandenburg zur öffentlichen Nutzung angeboten, damit ist das Angebot verstetigt worden. Die vier Radpaten vom Bürgerteam Mobilität haben sich bereit erklärt, weiterhin die beiden Lastenräder zu betreuen. Für sie ist der äußere Rahmen nun die fLotte Brandenburg, über die die Lastenradleihe organisiert wird. Das Engagement hat einen bekannten, überschaubaren Aufwand.

Stadtmöbel Bismarckplatz
Nach der Einweihung der Stadtmöbel Anfang Juli 2023 wurde mit einer Umfrage unter den Bürgerteammitgliedern versucht, das Engagement dieses Bürgerteams fortzusetzen. Dabei wurden verschiedene Ideen, die als nächstes gemeinsam umgesetzt werden könnten, zur Auswahl gestellt: Pfandregal, Büchertauschbox oder Boule-Platz. Die Entscheidung fiel zugunsten einer Büchertauschbox. Sechs Mitglieder signalisierten ihre Bereitschaft weiterzumachen. An den fünf Terminen zum Bauen und Streichen beteiligten sich aus terminlichen Gründen jedoch nur drei Bürgerteammitglieder und die Projektmitarbeiterinnen des TGZ Prignitz. Damit wurde deutlich, dass eine weitere Verstetigung dieses Bürgerteams hin zu

einer eigenständig arbeitenden Gruppe nicht realistisch war. Auch die Verantwortungsübernahme für die Pflege der Stadtmöbel war ohne organisatorischen Impuls von zentraler Stelle als unwahrscheinlich anzusehen. Zu einem Termin für einen „Frühjahrsputz“ an den Stadtmöbeln Anfang April 2024 kam nur ein Bürgerteammitglied. Für das Bürgerteam ist mit dem Aufstellen der Stadtmöbel auf dem Bismarckplatz das Projekt abgeschlossen. Der Zusammenhalt dieses Bürgerteams, obwohl anfangs aufgrund Teamgröße und Motivation am vielversprechendsten, war nicht ausreichend, um gemeinsam weitere Aufgaben anzugehen. Letztlich wurden die Stadtmöbel von der Stadt Wittenberge übernommen. Die Pflege der Bepflanzung soll weiterhin bürgerschaftlich umgesetzt werden, allerdings bestehen Zweifel, dass dies gelingt. Für eine Fortsetzung des Engagements in möglichen anderen Projekten besteht die Erwartungshaltung, dass die Stadtverwaltung auf die Bürger*innen zugeht, die Kontaktdaten wurden mit Einverständnis von sechs Personen an die Stadtmitarbeiterin für Bürgerbeteiligung übermittelt.

Bürgerteams in Perleberg

Das Bürgerteam Perleberg entwickelte in 20 Treffen und durch seine beiden Pilotvorhaben, die ein konstantes Engagement erforderten, einen guten Zusammenhalt und wird seine Arbeit fortführen. Es plant einen zweiten Geschichten-Baum mit Hörgeschichten rund um Mobilität an einem anderen Ort in der Stadt. Die Fortsetzung der Bürgermärkte wurde im Jahr 2023 aufgrund des hohen organisatorischen Aufwands für das sehr kleine Team zunächst kritisch gesehen. Der Adventsflohmarkt im Dezember 2023 in Kooperation mit der City Initiative, dem Verein der Einzelhändler, erwies sich jedoch als überschaubar in Aufwand und Kosten, so dass ein Bürgermarkt pro Jahr in Form eines Adventsflohmarktes denkbar ist. Das Bürgerteam und die City Initiative planen, gemeinsam am 7. Dezember 2024 einen Adventsflohmarkt zu organisieren. Auch das zweite Bürgerteam in Perleberg, das Team Stadtmöbel, setzte seine Arbeit nach der Gestaltung auf dem Schuhmarkt fort und überlegte, weitere Orte der Innenstadt mit Stadtmöbeln aufzuwerten. Es wurden zum einen Stadtmöbel für den Platz gegenüber der ehemaligen Hauptpost sowie – ebenfalls nach der Bauanleitung aus Wittenberge – eine Bücherbox neben der Bibliothek am Wallgebäude gebaut. Die Finanzierung der Baumaterialien konnte über die Fördermaßnahme „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren (ZIZ)“ erfolgen. Die Größe dieses Bürgerteams schwankt, zu Planungstreffen kommt eine meist kleine Zahl von Mitgliedern. Zum Bautermin in der alten Post wurde öffentlich eingeladen, wodurch zum einen vier mitwirkende Bürger*innen neu erreicht wurden und zum anderen auch etliche Neugierige kamen, die einen Blick in das leerstehende Gebäude werfen wollten. Der Zusammenhalt in diesem Bürgerteam ist lose und unverbindlich. Die Aktivitäten werden über das StadtLabor organisiert und koordiniert. Beide Bürgerteams wurden Mitte Mai 2024 vom Perleberger Bürgermeister zu einem Treffen ins StadtLabor eingeladen, um auszuloten, wie eine Fortführung des bürgerschaftlichen Engagements aussehen kann. Seitens der Stadt wurde dafür personelle und finanzielle Unterstützung signalisiert. Zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle wird weiterhin das StadtLabor sein.

Der Fahrradständer auf dem Schuhmarkt erhielt im Oktober 2024 einen neuen Standort. Er wurde 60 Meter entfernt auf dem Kirchplatz aufgestellt und sein bisheriger Standort als Parkplatz wieder hergestellt. Die Stadtmöbel stehen weiterhin am gleichen Platz auf dem Schuhmarkt, haben jedoch nach dem Entfernen des Fahrradständers an Aufenthaltsqualität verloren. Es ist geplant, weitere Stadtmöbel am neuen Standort des Fahrradständers zu bauen. Ziel und Ergebnis konnten, wie in der Vorhabenbeschreibung skizziert erfüllt werden. Es wurden

Handlungsempfehlungen abgeleitet. Die durch Bürger*innen geschaffenen Angebote konnten weitestgehend verstetigt werden, allerdings nicht ohne Unterstützung der Kommunen.

2.8 AP 8 Projektbegleitende Kommunikation und interkommunaler Transfer

Die Leitung und hauptsächliche inhaltliche Bearbeitung des Arbeitspaketes 8 lag in der Verantwortung des Praxispartners TGZ Prignitz.

Zur kommunikativen Projektbegleitung fand eine intensive und breite Öffentlichkeitsarbeit statt. Die Projekthomepage https://wir-machen-prignitz.de/ war die zentrale Plattform, mit der über Entwicklungen und Ergebnisse im Projekt informiert wurde. Die Inhalte wurden durch das TGZ Prignitz regelmäßig aktualisiert. Auf der Homepage gab es die Möglichkeit, einen Newsletter zu abonnieren. In insgesamt sechs Newslettern berichtete das TGZ Prignitz über das Projekt und insbesondere die Entwicklungen in den Pilotvorhaben. Auch die Umsetzung der digitalen Bürgerbeteiligung, d. h. die Abstimmung über VideoAsk, erfolgte über die Projektwebsite. Auf der Unterseite „Forschung“ wurden Zwischenergebnisse aus dem Projekt sowie weitere Literatur zum Thema Reallabor bereitgestellt. Und schließlich sind die Projektergebnisse auf der Homepage veröffentlicht. So bietet sich Akteuren aus Wissenschaft und Praxis in der Prignitz und darüber hinaus die Möglichkeit, auf das fundierte Wissen aus ZUGG zuzugreifen. Ausgehend von dem für die Homepage entwickelten Design wurden im Laufe des Projekts andere Produkte in diesem Stil entwickelt, vom Projektlogo über die Abstimmungskarte bis zum Design der Broschüren.

Außer auf der Projekthomepage wurde über Social Media und in der Presse zu bestimmten Ereignissen und Terminen in der Umsetzung der Pilotvorhaben informiert. Im Bereich Social Media nutzte das TGZ Prignitz seinen eigenen Account bei Facebook und Instagram, lieferte aber auch Beiträge für die Städte – Facebook in Wittenberge und Instagram in Perleberg. Da regionale Zeitungen eine wichtige Informationsquelle für die Bürger*innen der beiden Kommunen sind, wurden insgesamt elf Pressemitteilungen verschickt. Des Weiteren fanden Pressegespräche mit Journalist*innen statt. Im Ergebnis erschienen in der Projektlaufzeit mehr als 40 Artikel in den Print- oder Online-Ausgaben der Regionalzeitungen, in denen vor allem über die Pilotvorhaben berichtet wurde. In drei weiteren Artikeln ging es allgemein um (Rad-)Mobilität, in denen die Wittenberger Lastenräder erwähnt wurden. Für die Lastenradleihe wurde ein redaktioneller Artikel im Wittenberger Stadtmagazin KARL und für die drei Perleberger Pilotvorhaben ein redaktioneller Artikel im Perleberger Stadtmagazin LOTTE beauftragt. Nach Bedarf wurden Social Media und Pressemitteilungen ergänzt: Die Abstimmung erschien 2021 als Annonce in zwei Gratiswochenzeitungen und wurde als Postkarte an verschiedenen Orten ausgelegt sowie an drei Tagen auf den Wochenmärkten verteilt. Als Werbung für die Bürgermärkte wurden mehrfach Anzeigen in einer Gratiswochenzeitung aufgegeben. Es gab auch zwei Radiointerviews des rbb mit einer Projektmitarbeiterin des TGZ Prignitz.

Im Projekt, insbesondere bei den Pilotvorhaben, wurden Flyer und/oder Plakate genutzt, für z. B. die Gewinnung von Teilnehmer*innen für das Bürgerteam Perleberg, Händleraufruf, Werbung und Beschilderung zu den Bürgermärkten, Informationen zum Ausleihvorgang der Lastenräder, Hinweise auf die Befragung zur Lastenradleihe, Hinweise zu den Stadtmöbeln und Bauterminen etc. An den Stadtmöbeln in Wittenberge und Perleberg wurden Schilder angebracht, auf denen unter Hinweis auf die Fördermaßnahme informiert wurde, dass Bürger*innen diese gebaut haben.

Schilder mit QR-Codes – ebenfalls an den Stadtmöbeln – führten zur Umfrage des Öko-Instituts im Rahmen der Wirkungsevaluation bzw. zum Pilotvorhaben auf der Projekthomepage. Daneben wurden auch persönliche Kontakte genutzt, um über die Pilotvorhaben zu informieren und insbesondere Mitwirkende für das zweite Perleberger Bürgerteam zu gewinnen. Projektpostkarten wurden genutzt, um Anwohner*innen des Bismarckplatzes zum Mitmachen beim Bau der Stadtmöbel zu aktivieren, zur Einweihung einzuladen und zur Teilnahme an der Umfrage des Öko-Instituts aufzufordern. In Perleberg wurden mit Projektpostkarten die Anwohner*innen des Sankt-Nicolai-Kirchplatzes einerseits auf den dort stattfindenden Bürgermarkt hingewiesen und aufgefordert, sich mit einem Stand zu beteiligen und andererseits über die Straßensperrung am Veranstaltungstag informiert. Zu Beginn der Partizipationsphase schrieb das TGZ Prignitz Vereine per E-Mail an und nutzte persönliche Kontakte, um auf das Projekt aufmerksam zu machen und insbesondere für die Teilnahme an den Bürgerteams und für die Pilotvorhaben zu werben.

Mit dem jeweiligen Bauamt der Kommunen gab es einen regelmäßigen Austausch, sodass die Bauämter über die Fortschritte im Projekt gut informiert waren. In der Phase der Ideenauswahl nahm mindestens ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin des Bauamtes an den Workshops der Bürgerteams teil. Nachdem die Anwesenheit von Mitarbeiter*innen des Bauamtes in Perleberg an den Workshops des Bürgerteams Perleberg als zu beeinflussend empfunden wurde, fanden die Workshops in der Umsetzungsphase ohne Vertreter*in des Bauamtes statt. Das TGZ Prignitz hat in drei persönlichen Terminen 2023 dem Bauamt jedoch über den Stand der Perleberger Pilotvorhaben „Bürgermärkte“ und „Hagen“ informiert und Schritte der Umsetzung besprochen. Die Verwirklichung des Pilotvorhabens „Stadtmöbel und Fahrradständer für den Schuhmarkt“, das im August 2023 dazukam, erfolgte in engem Austausch mit dem Bauamt Perleberg. Hier gab es regelmäßige Termine und Telefonate. Dadurch, dass in Wittenberge eine Mitarbeiterin des Bauamtes als Bürgerteammitglied über die Fortschritte des Pilotvorhabens Stadtmöbel auf dem Bismarckplatz informiert war und sich um Anfragen des Bürgerteams kümmerte, wurden keine gesonderten Austauschtermine mit dem Bauamt erforderlich. Es gab 2023 jedoch einen gemeinsamen Termin von Vertretern des Bürgerteams Innenstadt Wittenberge und dem TGZ Prignitz mit dem Ordnungsamt und Betriebshof der Stadt Wittenberge.

Zur Dokumentation des Projekts wurde Anfang März 2023 eine Videobegleitung beauftragt. Der Fokus lag zum einen auf der Arbeit der einzelnen Bürgerteams und ihren Pilotvorhaben und zum anderen auf der Dokumentation des Gesamtprojekts und seiner Ergebnisse. Die Fortschritte und Ergebnisse der Bürgerteams wurden in mehreren Filmen festgehalten. Als erstes entstanden im Mai 2023 drei Teaser von jeweils ca. 30 Sekunden, die dazu dienten, auf die Bürgerteams und ihre jeweilige Umsetzungsidee aufmerksam zu machen und zu einer Beteiligung aufzurufen. Die Teaser waren auf der Projekthomepage sichtbar. Nachdem es in den Pilotvorhaben Fortschritte gab und die Aktivitäten der Bürgerteams sichtbar geworden waren, wurden vier Filme von drei bis vier Minuten auf der Projekthomepage veröffentlicht, in denen vor allem die Bürgerteammitglieder selbst zu Wort kamen und von ihrem Pilotvorhaben erzählten. Des Weiteren wurde ein Film über das Gesamtprojekt erstellt, der einen übergeordneten Blick auf alle Pilotvorhaben wirft und auch die Projektmitarbeiter*innen über Ziele und Ergebnisse von ZUGG zu Wort kommen lässt. Ein weiterer filmischer Auftrag war ein Erklär-Film zur Lastenradleihe im April 2023, in dem erklärt wurde, wie das Ausleihsystem funktioniert.

Die Abschlussveranstaltung am 31. Mai 2024 bot für die verschiedenen Projektbeteiligten – Bürgerteam, Bürgermeister, Stadtmitarbeiter*innen, Projektteam, weitere Akteure – noch einmal die Gelegenheit zusammenzukommen. Bewusst fand die Veranstaltung am gleichen Tag sowohl in Wittenberge als auch in Perleberg statt. In Wittenberge waren neben den Stadtmöbeln verschiedene Aktivitäten aufgebaut. Nach der Begrüßung durch den Bürgermeister konnten die Gäste an einem Geschicklichkeitswettbewerb mit den beiden Lastenrädern teilnehmen, auf einer Leinwand sprayen oder die mit Kreide aufgemalte Spielstraße auf dem Pflaster ausprobieren. Ein Eiswagen auf dem Platz und Getränke im benachbarten Stadtsalon Safari sorgten für das leibliche Wohl und belebten den Platz. Beim anschließenden Weg zum Kulturkombinat, dem Veranstaltungsort in Perleberg, kamen die Gäste am Parklet und an den Stadtmöbeln auf dem Schuhmarkt vorbei. Nach dem Empfang durch den Perleberger Bürgermeister folgte ein kleiner Spaziergang in den Hagen, vorbei an den Nistkästen zum Geschichten-Baum, der dort vorgestellt und eingeweiht wurde. Der Rückweg führte an der Bücherbox am Wallgebäude vorbei. Der Ausklang des Abends erfolgte dann bei Live-Musik, Essen und Getränken. Insgesamt ermöglichte die Abschlussveranstaltung, das Engagement der Bürgerteams in den Ansprachen der Bürgermeister und der Projektmitarbeiter*innen zu würdigen, durch das gemeinsame Erleben den Zusammenhalt zu stärken, die Ergebnisse der Pilotvorhaben zu zeigen und in einen lockeren Austausch zu kommen. Die Abschlussveranstaltung, die in der Vorhabenbeschreibung als große Transferveranstaltung angedacht war, wurde insgesamt etwas kleiner gehalten. Der geplante Festivalcharakter wurde erreicht, ebenso die Verbindung und der Austausch der Bürgerteams beider Städte.

Ein Minecraftwettbewerb im April und Mai 2024 ermöglichte Jugendlichen die spielerische Auseinandersetzung mit ihrer Stadt. Für den Wettbewerb wurde jeweils die Erstellung einer Karte inklusive markanten Gebäuden zur Orientierung für Perleberg und Wittenberge als Grundlage für den Wettbewerb beauftragt und zum Download zur Verfügung gestellt. Die Jugendlichen waren aufgefordert, in der Karte ihre Stadt weiterzubauen, wie sie ihnen gefallen würde. Der Wettbewerb wurde über das Kinder- und Jugendkulturzentrum vom SOS Kinderdorf in Wittenberge, über persönliche Ansprache sowie durch Plakate in den Schulen bekanntgemacht. Eine Jury aus einer Mitarbeiterin vom Kreisjugendring, einem bzw. einer Mitarbeiter*in des jeweiligen Bauamts sowie einem erfahrenen Minecraftspieler wählte für jede Stadt die drei besten Entwürfe aus. Die Siegerehrung fand auf der Abschlussveranstaltung statt, zu der die Jugendlichen Freunde bzw. Eltern mitbrachten. Mit dem Minecraftwettbewerb setzten sich Kinder und Jugendliche spielerisch mit der Stadtstruktur ihrer Stadt auseinander.

Der interkommunale Transfer erfolgte vorrangig in der ersten Jahreshälfte 2024. Doch schon zuvor boten sich verschiedene Gelegenheiten, über den aktuellen Projektstand und über Zwischenergebnisse von ZUGG zu berichten. Dabei wurden z. B. Kommunikationsformate des wissenschaftlichen Begleitvorhabens KomKomIn genutzt, um anderen Kommunen innovativ-Projekten und interessierten Kommunen aus den ZUGG-Reallaboren zu berichten. So wurde bei einer Online-Veranstaltung 2022 etwa das Tool VideoAsk als Befragungsmethode vorgestellt. Auf allen drei Fachkonferenzen der Fördermaßnahmen „Kommunen innovativ“ und „REGION.innovativ“ im Projektzeitraum war das Projekt ZUGG durch Vorträge von Projektmitarbeiter*innen vertreten: Juni 2022 in Berlin, Mai 2023 in Jena und April 2024 in Wuppertal. Darüber hinaus erschienen zwei Artikel über ZUGG im Newsletter „Kommunen innovativ“ 1/2023 und 1/2024.

Das Öko-Institut nahm an der Reallabortagung in Karlsruhe im Juni 2022 teil und stellte im Vortrag zur Evaluation von Reallaboren auch einen Bezug zu ZUGG her. Daneben wurde ein Vortrag über die TDAcademy zu Reallaboren seitens des Öko-Instituts gehalten. Auch auf der Reallaborkonferenz im April 2024 in Dresden konnte sich ZUGG präsentieren. Der Praxispartner nahm am 24. Januar 2024 am 17. Zukunftsforum Ländliche Entwicklung in Berlin und am 21. Mai 2024 am „Nachmittag für Engagement und Zusammenhalt“ in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg teil. Des Weiteren standen die beiden Projektmitarbeiterinnen des TGZ Prignitz als Interviewpartnerinnen im Rahmen von Masterarbeiten an der Bauhaus-Universität Weimar und an der Hochschule für Nachhaltige Entwicklung Eberswalde zur Verfügung.

Die Workshops mit den Bürgerteams und den Bauämtern im Frühjahr 2024 dienten nicht nur der Validierung der Handlungsempfehlungen (s. AP 7), sondern wurden auch dafür genutzt, einen Blick auf das im Projekt Erreichte zu werfen und die Ergebnisse der Wirkungsevaluation vorzustellen, was sehr gut ankam. Einem breiteren kommunalen Publikum wurden die Ergebnisse in Form eines Vortrags auf der Fachkonferenz der BMBF-Fördermaßnahmen „Kommunen innovativ“ und „REGION.innovativ“ am 23./24. April 2024 in Wuppertal vorgestellt. Anschließend erfolgte der Ergebnistransfer auf den Stadtverordnetenversammlungen am 23. Mai in Perleberg und am 5. Juni 2024 in Wittenberge, wo eine Projektmitarbeiterin des TGZ Prignitz ausgewählte Ergebnisse aus der Wirkungsevaluation und zentrale Erkenntnisse zur Bürgerbeteiligung vorstellte.

Alle drei zentralen Publikationen (s. AP 7) sind online über die Projekthomepage verfügbar. Die gedruckten Exemplare wurden im Rahmen des interkommunalen Transfers verteilt: auf der Fachkonferenz in Wuppertal, bei Treffen mit den Bürgerteams und anderen Projektbeteiligten, an die Bauämter, auf zwei Stadtverordnetenversammlungen, über die Ansprech.Bar in Wittenberge und das StadtLabor in Perleberg, auf der Abschlussveranstaltung der Sommerreise der Bundesstiftung Baukultur am 26. Juli 2024 in Wittenberge sowie durch das individuelle Netzwerk der Projektbeteiligten selbst. Die verbliebenen gedruckten Exemplare wurden der neu gegründeten Geschäftsstelle der Kleinstadtakademie übergeben und von dieser z. B. auf dem Bundeskongress für nationale Stadtentwicklungspolitik am 17./18. September 2024 in Heidelberg an interessierte Kommunen und Fachexperten verteilt.

Die Online-Veröffentlichungen wurden im Juli und August 2024 per E-Mail an folgende Organisationen, Interessenvertretungen und Zusammenschlüsse mit der Bitte um Weiterleitung in das eigene Netzwerk geschickt:

- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe
- Verein Regionalförderung Prignitzland e.V.
- an die Mitglieder der kommunalen Arbeitsgemeinschaft KAG Prignitz
- Städteforum
- AG historische Stadtkerne
- Städte- und Gemeindebund Brandenburg
- TGW-Brandenburg e.V.
- CoWorkLand e.G.

2.9 AP 9 Projektleitung

Die Gesamtkoordination unter Leitung des Öko-Instituts umfasste unter anderem die Einhaltung von zeitlichen und finanziellen Vorgaben, die Erstellung von hinsichtlich Qualität und Umfang abgesicherten Ergebnisdokumenten sowie die kontinuierliche Einbindung von Beteiligten und Entscheidungsträger*innen bei den in das Projekt eingebundenen Institutionen und Unternehmen. Als Projektleitung fungierte Frau Dr. Manuela Weber (Öko-Institut) bis zu ihrer temporären Abwesenheit ab Mitte September 2023. Anschließend übernahmen bis Projektende Herr Florian Hacker und Herr Jonathan Schreiber (alle Öko-Institut) die Projektleitung.

Während der Projektlaufzeit gab es einen regen und produktiven Austausch im Projektteam, der dazu diente, durch die Schaffung einer effizienten und proaktiven Beziehung zwischen den Projektpartnern den Erfolg des Vorhabens sicherzustellen.

- Während der Projektlaufzeit etablierte sich ein regelmäßiger, zweiwöchiger Online-Austausch in Form von Jours fixes zwischen Wissenschafts- und Praxispartner. Hier wurden alle Projektanliegen kleinteilig geplant, ein Austausch über weitere Schritte etabliert und der Stand der einzelnen Aufgaben besprochen. Daneben erfolgten je nach Bearbeitungsstand und Bedarf weitere Absprachen per E-Mail oder telefonisch.

- Zudem dienten insgesamt acht Meilensteintreffen der Projektsteuerung und einem intensiveren Austausch der Projektpartner:

    1. Kick-Off am 12.07.2021
    2. Meilensteintreffen am 19.10.2021 in Wittenberge
    3. Meilensteintreffen am 10.01.2022 (online)
    4. Meilensteintreffen am 11.04.2022 in Berlin
    5. Meilensteintreffen am 07.11.2022 in Wittenberge
    6. Meilensteintreffen am 25.10.2023 in Perleberg
    7. Meilensteintreffen am 23.01.2023 in Berlin
    8. Meilensteintreffen am 17.01.2024 in Berlin

Eine regelmäßige Kommunikation sowie jährlich stattfindende Austauschtermine und Teilnahme an Formaten und Veranstaltungen der Begleitforschung KomKomIn durch Projektleitung und Mitarbeitende dienten insbesondere dem Wissenstransfer und der Sichtbarkeit des Projektes nach außen. Außerdem bestand ein anlassbezogener Austausch bei Anpassungsbedarf mit den fachlichen und administrativen Ansprechpartner*innen der Fördermaßnahme beim Projektträger Jülich, die zudem in Form von Zwischenberichten über die Projektbearbeitung unterrichtet wurden.

2.10 Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Gefördert wurde das Projekt mit insgesamt 932.355 €, davon 334.344 € für den Wissenschaftspartner Öko-Institut und 598.011 € für den Praxispartner TGZ Prignitz.

Aus dem zahlenmäßigen Nachweis für dieses Projekt geht seitens **Öko-Institut** ein

- geringerer Abruf von **Reise**- und ein um den entsprechenden Betrag erhöhter Abruf von **Personalmitteln** hervor – dies ist in erster Linie der geringeren Reisemöglichkeit in der Pandemie-Zeit und der Umwidmung von Präsenzterminen in online-Termine geschuldet.

- Die im Projekt veranschlagten **sonstigen unmittelbaren Vorhabenkosten** wurden nur zu ca. 6 % ausgeschöpft und gegenüber der Beantragung umgewidmet in **Personalmittel**, da die ursprünglich geplante Beauftragung für technische Umsetzung, Durchführung, Fehlerbereinigung sowie technische Aufbereitung für Statistik-Software einer Online-Befragung von bis 500 Personen zweckmäßiger vom Öko-Institut selbst durchgeführt wurde.

TGZ Prignitz
Die Ausgaben entsprachen nach Art und Umfang größtenteils den geplanten und beantragten Mitteln. Insgesamt wurden jedoch weniger Mittel benötigt als ursprünglich geplant. Dem Projektträger wurde der Minderbedarf von 105.000 € rechtzeitig angezeigt. Im Vorhaben gab es drei wesentliche Kostenarten: Personalausgaben, Reisekosten und Sachausgaben. Eine ausführliche Kostenaufstellung findet sich im Verwendungsnachweis zum Projekt.

Mit den **Personalausgaben** wurden über die Projektlaufzeit 1,5 Personalstellen sowie von Dezember 2023 bis Juni 2024 zusätzlich eine temporäre Teilzeitstelle für 10 Stunden finanziert. Von den ursprünglich geplanten Mitteln für Personalausgaben von 302.601 Euro wurden 5.000 Euro zurückgegeben.

Die Aufwendungen für Dienstreisen entsprachen den gewährten Mitteln für **Reisekosten**. Dienstreisen erfolgten vor allem zu den jährlichen Fachkonferenzen der Begleitforschung der Kommunen innovativ-Fördermaßnahme sowie drei Konferenzen und Veranstaltungen mit thematischem Projektbezug wie zum Beispiel Reallabore und Ehrenamt.

Die **Sachausgaben**, die mit 292.760 Euro in der Förderung eingeplant waren, enthielten zum einen Mittel für die Vergabe von Aufträgen und zum anderen sonstige allgemeine Verwaltungsausgaben. Bei den Sachausgaben gab es insgesamt eine Einsparung in Höhe von 100.000 Euro bei der Vergabe von Aufträgen. Im Laufe des Projekts wurden auch Mittel für Gegenstände bis 800 € (959,85 € für Lastenradzubehör), für Gegenstände von mehr als 800 € (10.201,89 € für zwei Lastenräder) sowie für Raummieten (insgesamt 1.885,60 €) benötigt, die durch Umwidmungen abgedeckt werden konnten.

Bei der Vergabe von Aufträgen entstanden die größten Kosten für folgende Aufträge (thematisch zusammengefasst, teilweise verschiedene Auftragnehmer):

- Professionelle Begleitung von Workshops der Bürgerteams (inkl. Konzeption und Moderation): 48.022,45 €
- Videobegleitung mit verschiedenen Produkten, insgesamt 8 Filme (Teaser, Bürgerteams, Gesamtdokumentation): 22.615,38 €
- Programmierung einer Projekthomepage mit WordPress und entsprechenden Werkzeugen, Hosting: 10.424,40 €
- Grafische Gestaltungen über die gesamte Projektlaufzeit mit ca. 45 Einzelaufträgen: 8.511,00 €
- Expertenbegleitung bei der Umsetzung der Pilotvorhaben: 7.440,00 €

- Aufträge für Druckerzeugnisse über die gesamte Projektlaufzeit: 4.572,57 €

Die eingeplanten Verwaltungsausgaben in Höhe von 30.260 € ergaben sich ursprünglich nur aus einer Overheadpauschale von 10 % der Personalkosten. Es entstanden jedoch weitere Kosten vor allem für die Verpflegung der Bürgerteams bei den mehr als 40 Workshops und Treffen sowie für Baumaterialien in den Pilotvorhaben, sodass die Verwaltungsausgaben insgesamt ca. 49.500 € innerhalb der Sachkosten betrugen.

Vergleich der Sachausgaben mit der Vorhabenbeschreibung

Die Entwicklung und Durchführung der Bürgerbeteiligung (AP 2/3/4) war günstiger als geplant. Erstens wurde statt eines ursprünglich geplanten zentralen Dienstleistungsauftrags für den gesamten Prozess der Bürgerbeteiligung ein zweistufiger Auftrag nur für die Workshops zur Auswahl der Pilotvorhaben (AP 3) und für die Planungsworkshops (AP 4) vergeben. Die Moderation und Organisation der folgenden Workshops und Bürgerteamtreffen hat das TGZ Prignitz selbst übernommen, teilweise mit Unterstützung des Öko-Instituts. Diese Vorgehensweise hat sich als sehr sinnvoll erwiesen, so lag der Prozess in den Händen des Projektteams und brachte eine hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit mit sich. Insgesamt fanden mehr als 40 Bürgerteamtreffen statt. Von einer ursprünglich geplanten, kostenintensiven Online-Beteiligungsplattform für beide Städte wurde im Rahmen des Projekts Abstand genommen. Die Abstimmung mit den Stadtverwaltungen ergab, dass es keinen Bedarf an einer gemeinsamen Plattform gab. Im Sinne der sparsamen Verwendung der Fördermittel wurden stattdessen die Projekthomepage und das neue Tool VideoAsk genutzt. Die sich an die Abstimmung anschließende Bürgerbeteiligung zur Auswahl und Umsetzung der Pilotvorhaben erfolgte analog. Statt der geplanten 113.000 € wurden für die Bürgerbeteiligung 63.031,76 € aufgewendet.

Für die Umsetzung der Pilotvorhaben (AP 4) standen 80.000 € als gesperrte Mittel für die Vergabe von Aufträgen zur Verfügung. Unter Darlegung der Kostenkalkulation für das jeweilige Pilotvorhaben wurden vier Anträge auf Entsperrung mit teilweiser Umwidmung der Kostenpositionen gestellt. Insgesamt wurden für die Umsetzung der Pilotvorhaben 54.555,07 € aufgewendet.

		Lastenradleihe	Stadtmöbel Bismarckplatz	Bürgermärkte	Geschichten-Baum	Stadtmöbel Schuhmarkt	**GESAMT**
0831	Gegenstände bis 800 €	959,85 €	\	\	\	\	**959,85 €**
0834	Mieten	\	\	\	\	100,00 €	**100,00 €**
0835	Vergabe von Aufträgen	6.900,59 €	7.046,18 €	4.649,45 €	3.532,17 €	7.104,68 €	**29.505,08 €**
0843	sonstige allg. Verwaltungs-ausgaben	1.232,55 €	6.901,67 €	2.602,70 €	47,39 €	3.275,95 €	**14.060,26 €**
0850	Gegenstände über 800 €	10.201,89 €	\	\	\	\	**10.201,89 €**
	GESAMT	**19.294,88 €**	**13.947,85 €**	**7.252,15 €**	**3.579,56 €**	**10.480,63 €**	**54.555,07 €**

Die eingeplanten *Workshopkosten für den Reflektionsprozess der Handlungsempfehlungen* (AP 7) in Höhe von 2.500 € wurden nicht voll ausgeschöpft. Es entstanden lediglich Verpflegungskosten in geringer Höhe.

Für das Arbeitspaket 8 verteilten sich die geplanten Kosten auf drei Bereiche: *Unterstützung der projektbegleitenden Kommunikation* (32.000 €), *Foto- und Videoproduktion für die Projektdokumentation* (25.000 €) und die *Abschlussveranstaltung* (10.000 €). In allen drei Bereichen gab es Einsparungen. Die projektbegleitende Kommunikation umfasste die Programmierung einer Projekthomepage in Höhe von 10.422 €, einen Minecraftwettbewerb mit 839 € sowie verschiedene Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit in Höhe von 3.591 €. Für die fotografische und filmische Dokumentation des Projektes wurden insgesamt 22.615 € und für die Abschlussveranstaltung 4.680 € aufgewendet. Somit konnten im Vergleich zu den geplanten Kosten für AP 8 24.853 € eingespart werden. Die größten Einsparungen betrafen die projektbegleitende Kommunikation. Nachdem die Bürgerteams gebildet waren und diese sich ein Pilotvorhaben ausgewählt hatten, erfolgte die Öffentlichkeitsarbeit spezifisch für die einzelnen Pilotvorhaben und waren daher über die Mittel für die Umsetzung der Pilotvorhaben (AP 4) abgedeckt. Zu AP 8 gehörend, jedoch nicht explizit in der Vorhabenbeschreibung genannt, entstanden Kosten in Höhe von 7.556 € für die Aufbereitung der Projektergebnisse: inhaltliche Zuarbeit zur Bauanleitung für Stadtmöbel durch externe Expert*innen, grafische Aufbereitung zweier Broschüren und eines Flyers sowie Druckkosten.

2.11 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten

Innerhalb des Projektes wurde die Erfahrung gemacht, dass eine kurz- bis mittelfristige Aktivierung von Bürger*innen in den Städten Perleberg und Wittenberge kein Selbstläufer ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn im Rahmen der Bürgeraktivierung Bürger*innen für den Beteiligungsprozess gewonnen werden sollen, die sich bislang noch nicht engagiert haben. Wie in mehreren Veröffentlichungen im Projekt ZUGG verdeutlicht, war eine fortwährende Unterstützung und Motivation der Bürger*innen durch den Praxispartner TGZ Prignitz die Basis dafür, neue, durch Bürger*innen umgesetzte Angebote für nachhaltige Mobilität und für Innenstadtbelebung zu schaffen. Gleichwohl ist eine basisdemokratische Mitbestimmung und Aktivierung der Bürger*innen besonders in Kleinstädten wie Perleberg und Wittenberge mit ländlicher Struktur ein wichtiger Baustein, um eine aktive Verantwortungsübernahme der Bürgerschaft zu stärken und perspektivisch auch in vergleichbaren Regionen Deutschlands hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu gelangen. Die erfolgreiche Umsetzung von fünf Reallaborprojekten unter enger Mitwirkung der Bürger*innen zeigte, wie durch ZUGG zivilgesellschaftliches Engagement in der Prignitz gestärkt und geweckt werden konnte. Die Umsetzungen hätten ohne eine intensive und umfassende Unterstützungs- und Koordinierungsleistung des Praxispartners TGZ Prignitz so nicht stattfinden bzw. verstetigt werden können. Ergänzend zur Arbeit vor Ort durch den Praxispartner wurde das Forschungsprojekt durch die wissenschaftliche Begleitung, Evaluation sowie den Wissenstransfer durch das Öko-Institut in transdisziplinärer Weise abgerundet. Mit dem Projekt ZUGG wurden über den lokalen Kontext von Wittenberge und Perleberg hinaus wissenschaftliche Erkenntnisse und entsprechende Handlungsempfehlungen sowie praktische Empfehlungen für Kommunen und Umsetzende generiert und überregional verbreitet. Ebenso konnte Wissen zu ökologischen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeitseffekten der umgesetzten Pilotprojekte erzeugt

werden. Die Erkenntnisse aus ZUGG wurden durch verschiedene Publikationen der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Veröffentlichungen sprechen dabei verschiedene Zielgruppen von Zivilgesellschaft über Lokalpolitik bis zur Wissenschaft gleichermaßen an (u.a. Homepage, Checklisten, Kurzreports, Workingpaper, Broschüren). Auch in der Verbreitung der Projektergebnisse wurde bewusst auf eine breite Ansprache geachtet, wodurch die kommunale Verwaltung wie auch die wissenschaftliche Community im Themenfeld Reallabore (u.a. Vorträge auf Fachkonferenzen) gleichermaßen erreicht werden konnten. Hierdurch und insbesondere durch die zahlreichen Veröffentlichungen sowie durch die Teilnahme an verschiedenen Kommunikationsformaten wie Konferenzen des Projekts ZUGG wird die überregionale Verwertung sichergestellt.

2.12 Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere die Verwertbarkeit des Ergebnisses - auch konkrete Planungen für die nähere Zukunft - im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

Die Relevanz der im Projekt bearbeiteten Themen Bürgerbeteiligung, nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung ist auch nach den drei Jahren Projektlaufzeit von ZUGG weiterhin als hoch einzustufen. Vor allem in Kleinstädten ist der Bedarf an aktiven Bürger*innen bzw. an einem Ausbau von bürgerschaftlichem Engagement ungebrochen. Damit sind die durch ZUGG gewonnenen Einblicke, Entwicklungen und Erkenntnisse auf diesen Gebieten mit ihrer Einbettung in die Städte Wittenberge und Perleberg beispielhaft für innovative, praxistaugliche Lösungsansätze in anderen Kleinstädten. Die Übertragbarkeit der wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnisse und Produkte auf andere Kommunen wird als umfangreich betrachtet.

Die dringenden Erfordernisse des lokalen Klimaschutzes machen innovative Lösungen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität unumgänglich. Das Projekt ZUGG hat gezeigt, dass das Thema in der Praxis nicht selbstverständlich ist. Die Pilotvorhaben haben aber dazu geführt, als ersten Schritt eine Diskussion in der Stadtgesellschaft anzuregen. Nachhaltige Mobilität in Kleinstädten ist ein Zukunftsthema und bedarf noch der Anregung von außen bzw. der Unterstützung durch die Stadtverwaltung oder übergeordneter politischer Strukturen durch Förderung auf Landes- oder Bundesebene. Um eine sozial-ökologisch motivierte Mobilitätswende in Gang zu setzen, sollten auch die Potenziale zivilgesellschaftlichen Engagements umfassend gehoben werden. Ziel sollte nicht nur sein, um Akzeptanz und Nutzung umgesetzter Maßnahmen zu werben, sondern vielmehr eine individuelle Handlungsänderung zu nachhaltigerem Verhalten anzustreben. Das Projekt ZUGG stellte eine bürgerschaftlich getragene Mobilitätsalternative bereit, schuf von Bürger*innen entwickelte Angebote zur Belebung der Innenstädte und lieferte neue Erkenntnisse, wie Bürgerbeteiligungsprozesse initiiert und langfristig etabliert werden können. Des Weiteren war im Projekt nicht nur die Weitergabe der Ergebnisse sichergestellt, sondern auch die Skalierung solcher innovativen Lösungen vorausgedacht. Dafür wurden herkömmliche Mittel wie die Publikation der Ergebnisse, aber auch weniger verbreitete Methoden wie die Validierung der Handlungsempfehlungen (siehe AP 7) mit Bürger*innengruppen und Kommunen eingesetzt. Die Realitätsnähe und Praxistauglichkeit der Handlungsempfehlungen wurden damit signifikant erhöht, was einer Verallgemeinerbarkeit und Übertragbarkeit der Erkenntnisse und Empfehlungen auf andere Kommunen entgegenkommt. Ebenfalls stellen die publizierten Leitfäden (Bauanleitung für Stadtmöbel und Flyer Bürgermärkte mit Checkliste)

praxisnahe Handreichungen dar, die einen niederschwelligen Einstieg in die konkrete Umsetzung solcher Produkte ermöglichen. Die Ergebnisse können von interessierten Einzelpersonen, Kommunen oder anderen, professionellen Umsetzungspartner*innen aufgegriffen werden. Die methodisch vielschichtig durchgeführte Prozess- und Wirkungsevaluation bietet ergänzend dazu Austausch- und Weiterentwicklungspotentiale innerhalb der sozialwissenschaftlichen Forschung zur Durchführung und Bewertung von Reallaboren. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Faktoren, die sich nicht bzw. schlecht quantifizieren lassen und demnach in der Außenkommunikation schwieriger als „Qualität“ oder „Mehrwert“ von Reallaboren zu vermitteln sind. Alle Publikationen des Projekts ZUGG wurden bereits an relevante Akteur*innen verteilt und stehen als PDF zum Download zur Verfügung.

2.13 Während der Durchführung des Vorhabens dem Zuwendungsempfänger bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Im Bereich der Bürgerbeteiligung in Reallaboren (insbesondere zu den Themen nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung) kam es während der Projektlaufzeit zu neuen Erkenntnissen für Wissenschaft und Praxis. Entsprechend finden sich inzwischen wissenschaftliche und praktische Publikationen, Blogbeiträge, Konferenzen und andere Veranstaltungen oder Stellungnahmen. Das Projektteam berücksichtigte und beobachtete diese fortlaufend. Viele dieser Erkenntnisse stammen aus anderen Projekten der Fördermaßnahme “Kommunen innovativ” https://kommunen-innovativ.de/ oder aus dem Netzwerk “Reallabore der Nachhaltigkeit” https://www.reallabor-netzwerk.de/index.php und sind dort abrufbar. Im Öko-Institut werden neben dem ZUGG-Projekt weitere Reallabore zeitgleich und fortlaufend wissenschaftlich begleitet und durchgeführt. Beispielsweise finden sich Veröffentlichungen hierfür unter https://www.reallabor-mobiq.de/forschungsprojekt/. Zudem ist auf die im Rahmen des Projekts ZUGG entstandene Veröffentlichung „Nachhaltige Mobilität selbst umsetzen – Eine Sammlung von Good-Practices“ hinzuweisen. Sie enthält im Themenfeld relevante Projekte bis Mitte des Jahres 2023 als Teilergebnis des durchgeführten Arbeitspakets 1.

2.14 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 5 der NKBF

1. TGZ Prignitz und Öko-Institut (2021-2024). Wir machen Prignitz. Projektwebsite. https://wir-machen-prignitz.de/.
2. TGZ (2021-2024). Wir machen Prignitz. Newsletter. https://wir-machen-prignitz.de/.
3. TGZ (2021-2024). Wir machen Prignitz. Social Media Beiträge. https://wir-machen-prignitz.de/.
4. Öko-Institut (2021). Evaluation von Reallaboren am Beispiel ZUGG. Vortrag. Konferenz Nachhaltig Wirken – Reallabore in der Transformation. Karlsruhe.

5. Öko-Institut (2022). Reallabore: eine praxis-orientierte Näherung in wenigen Worten am Beispiel des Forschungsprojektes „Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten (ZuGG)“. https://www.oeko.de/publikation/reallabore-eine-praxis-orientierte-naeherung-in-wenigen-worten-am-beispiel-des-forschungsprojektes-zukunft-im-laendlichen-raum-gemeinsam-gestalten-zugg/

6. Öko-Institut (2022). Der Realitäts-Check. Eco@Work. https://www.oeko.de/magazin/bedrohte-vielfalt/der-realitaets-check/

7. Öko-Institut (2022). Eine gemeinsame Aufgabe – Mitmachen bei der sozial-ökologischen Transformation. Eco@Work. https://www.oeko.de/magazin/eine-gemeinsame-aufgabe/

8. Öko-Institut (2022). Treiber und Hemmnissen in Reallaboren – Erkenntnisse zu nachhaltiger Mobilität, Innenstadtbelebung und Partizipation. https://www.oeko.de/publikation/treiber-und-hemmnisse-in-reallaboren/

9. Öko-Institut (2023). Zukunft im Test: Reallabore für eine nachhaltige Transformation. https://www.oeko.de/magazin/eine-gemeinsame-aufgabe/zukunft-im-test/

10. Öko-Institut (2023). „Wir müssen neue Wege gehen – Interview mit Martin Hahn, Leiter des Bauamtes von Wittenberge (Brandenburg). https://www.oeko.de/magazin/eine-gemeinsame-aufgabe/wir-muessen-neue-wege-gehen/

11. Öko-Institut (2023). „Nachhaltige Mobilität selbst umsetzen – Eine Sammlung von Good-Practices“ https://www.oeko.de/publikation/nachhaltige-mobilitaetsangebote-selbst-umsetzen-eine-sammlung-von-good-practices/

12. Öko-Institut und TGZ Prignitz (2023). Bürgerliches Engagement in der Prignitz (ZUGG). Vortrag. Kommunen Innovativ Fachkonferenz 2023 in Jena.

13. Öko-Institut und TGZ Prignitz (2023). Bürgerliches Engagement in der Prignitz (ZUGG). Poster. Fachkonferenz „Innovative Kommunen und Regionen - Konzepte, Arbeitshilfen und Werkzeuge“ 2024 der BMBF-Fördermaßnahmen "Kommunen innovativ" und "REGION.innovativ - Kreislaufwirtschaft" am 23./24. April 2024 in Wuppertal.

14. Öko-Institut (2024). Handlungsempfehlungen zur Bürgerbeteiligung in Reallaboren. Empfehlungen für Bürgerteams zu den Themen nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung. https://www.oeko.de/publikation/handlungsempfehlungen-zur-buergerbeteiligung-in-reallaboren-empfehlungen-fuer-buergerteams-zu-den-themen-nachhaltige-mobilitaet-und-innenstadtbelebung/

15. Öko-Institut (2024). Schuhmarkt Perleberg: Wirkungsevaluation zur Innenstadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG. https://www.oeko.de/publikation/schuhmarkt-perleberg-wirkungsevaluation-zur-innenstadtbelebung-im-rahmen-des-reallabor-projekts-zugg/

16. Öko-Institut (2024). Bürgermärkte Perleberg: Wirkungsevaluation zur Stadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG.

https://www.oeko.de/publikation/buergermaerkte-perleberg-wirkungsevaluation-zur-stadtbelebung-im-rahmen-des-reallabor-projekts-zugg/

17. Öko-Institut (2024). Freie Lastenräder Wittenberge: Wirkungsevaluation zur Mobilität im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG. https://www.oeko.de/publikation/freie-lastenraeder-wittenberge-wirkungsevaluation-zur-mobilitaet-im-rahmen-des-reallabor-projekts-zugg/

18. Öko-Institut (2024). Bismarckplatz Wittenberge: Wirkungsevaluation zur Innenstadtbelebung im Rahmen des Reallabor-Projekts ZUGG. https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/ZUGG-Wirkungsevaluation-Bismarckplatz.pdf

19. TGZ Prignitz und Öko-Institut (2024). Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen zu Bürgerbeteiligung, Lastenradleihe, selbst gebauten Stadtmöbeln, und Bürgermärkten. Ergebnisse der Projektpartner im Forschungsprojekt „Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten. https://wir-machen-prignitz.de/wp-content/uploads/sites/2/2024/05/TGZ-Prignitz_Broschuere-HE_A4_20240503-Erg.pdf

20. Öko-Institut und TGZ Prignitz (2024). Zukunft im ländlichen Raum gemeinsam gestalten am Beispiel der Kleinstädte Wittenberge und Perleberg. Vortrag und Panelbeiträge. Kommunen Innovativ Fachkonferenz 2024.

21. Öko-Institut und TGZ Prignitz (2024). Bürgerliches Engagement in der Prignitz (ZUGG). Poster. Fachkonferenz 2024 "Reallabore – Experimentierräume für den Weg in eine nachhaltige Gesellschaft" 11./12.April 2024 in Dresden, der Jahrestagung 2024 des Netzwerks „Reallabore der Nachhaltigkeit“ vom der Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.

22. TGZ Prignitz (2024). Mach mit, mach´s nach – Eine Bauanleitung für modulare Stadtmöbel im Bürgerbeteiligungsprojekt „Wir machen Prignitz“. https://wir-machen-prignitz.de/wp-content/uploads/sites/2/2024/04/Bauanleitung_Stadtmoebel.pdf

23. TGZ Prignitz (2024). „Vom Flohmarkt zum Bürgermarkt – organisiere deinen Flohmarkt für mehr Nachhaltigkeit“. https://wir-machen-prignitz.de/wp-content/uploads/sites/2/2024/04/TGZ-Prignitz_Flyer-Buergermarkt.pdf

24. Öko-Institut und TGZ Prignitz (2024). ZuGG: Bürgerschaftliches Engagement für Innenstadtbelebung und nachhaltige Mobilität. DStGB-Dokumentation Nr. 175 - Kommunen innovativ und Region.innovativ-Kreislaufwirtschaft KomKomIn – Dokumentation des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB). https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-175-kommunen-innovativ/

25. Öko-Institut und TGZ Prignitz (2024). Bürgerteams gestalten Innenstädte und Mobilitätsangebote. Kommunen Innovativ Handbuch. https://kommunen-innovativ.de/buergerteams-gestalten-innenstaedte-und-mobilitaetsangebote

26. Insgesamt 11 Pressemitteilungen und mehr als 40 Artikel in Print- oder Online-Ausgaben der regionalen Zeitungen, ein redaktioneller Artikel im Wittenberger Stadtmagazin KARL zur Lastenradleihe, ein redaktioneller Artikel im Perleberger Stadtmagazin LOTTE für die

Perleberger Pilotvorhaben sowie Anzeigen in Gratiszeitungen zur Bewerbung der Bürgermärkte sowie zwei Radiointerviews des rbb mit Projektmitarbeiter*innen des TGZ Prignitz.

27. Öko-Institut (2025). Partizipation im Kontext von Reallaborarbeit - Relevanz in Theorie und Praxis. Beitrag zu Springer-Sammelband. Geplantes Erscheinungsdatum: 2025.

Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2011): Bevölkerung und Haushalte. Gemeinde Wittenberge, Stadt (zensus 2011). Online verfügbar unter https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/BBHeft_derivate_00005727/120700424424_Wittenberge_Stadt_Bev.pdf, zuletzt geprüft am 30.11.2021.

Herget, Melanie; Hunsicker, Frank; Koch, Jonas; Chlond, Bastian; Minster, Clotilde; Soylu, Tamer (2019): Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Abschlussbericht. Hg. v. Umweltbundesamt. Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ); Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Dessau-Roßlau (Texte, 14/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-20_texte_14-2019_mobilitaetskonzepte.pdf, zuletzt geprüft am 25.11.2021.

Reiche, Mareike; Unger, Nelly; Weber, Manuela; Schreiber, Jonatan (2024): Handlungsempfehlungen zur Bürgerbeteiligung in Reallaboren. Empfehlungen für Bürgerteams zu den Themen nachhaltige Mobilität und Innenstadtbelebung aus der Prozessevaluation für Bürger*innen, Kommunen, Praxis- und Umsetzungspartner*innen, Wissenschaftspartner*innen, Fördermittelgeber und Projektträger sowie Vereine und Initiativen. Unter Mitarbeit von Polina Franke. Öko-Institut. Berlin. Online verfügbar unter https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Handlungsempfehlungen-Buergerbeteiligung-in-Reallaboren.pdf, zuletzt geprüft am 02.04.2024.

Schreiber, Jonathan; Weber, Manuela; Ziegler, Lukas; Unger, Nelly (2023): Nachhaltige Mobilitätsangebote selbst umsetzen. Eine Sammlung von Good-Practices. Öko-Institut. Online verfügbar unter https://www.oeko.de/publikation/nachhaltige-mobilitaetsangebote-selbst-umsetzen-eine-sammlung-von-good-practices/, zuletzt geprüft am 29.05.2024.

StadtLabor; Tröger + Mothes (2020): Integriertes Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld Wittenberge. Online verfügbar unter https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/15d538907d36cc950ec2e8dbad51490543340/integriertes_verkehrskonzept_bahnhofsumfeld_wittenberge_-_erla__uterungsbericht_komprimiert.pdf, zuletzt geprüft am 30.11.2021.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (07.10.2021): Kosten von Mobilität: Haushalte geben im Schnitt 233 Euro monatlich fürs Auto aus, 33 Euro für Bus, Bahn und Co. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/07/PD21_N045_639.html, zuletzt geprüft am 30.11.2021.

Weber, Manuela; Schreiber, Jonathan; Unger, Nelly; Degreif, Stefanie (2022): Treiber und Hemmnisse in Reallaboren. Erkenntnisse zu nachhaltiger Mobilität, Innenstadtbelebung und Partizipation. Öko-Institut. Online verfügbar unter https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Arbeitspapier_Treiber_Hemmnisse_Reallabor.pdf, zuletzt geprüft am 29.05.2024.