

5.3.6	Alle Konzepte auf einen Blick: ein komplexitätsorientierter Sortierungsvorschlag	280
5.4	Zusammenfassender Ausblick: soziale Innovationen der Kollaboration	281
6	GEISTIGE BEWEGLICHKEIT	
	Über die Ökosysteme sozialer Innovation	283
6.1	Unser Modell: das „Glücks-Rad der urbanen Mobilität“	284
6.1.1	Die Straße: gesellschaftspolitische Trends	285
6.1.2	Der regulatorische Mantel: global bis lokal	286
6.1.3	Das Felgenband der Digitalisierung: Mobility Data	286
6.1.4	Felge und Ventil: die Akteure der Verhaltenswende	287
6.1.5	Die Nabe: das Individuum und sein Eigenantrieb	287
6.1.6	Die Speichen: politik- und akteursübergreifende Maßnahmen – mit Katzenaugen	288
6.2	Begriff und Bedeutung sozialer Innovation	289
6.2.1	Soziale Innovationen: Ideengeschichte einer neuen Geschichte der Ideen	290
6.2.2	Methoden der sozialen Innovation im Vergleich der Innovationstypologie	291
6.2.3	Das Dreieck der Zwischen-Innovationen	292
6.3	Intersektorale Innovationen: zwischen Staat, Markt und Zivilgesellschaft	294
6.3.1	Bundes-, Landes- und Stadtpolitik: städtische Selbstbestimmtheiten und deren Agoren	294
6.3.2	Bundespolitik und Arbeitgeber: Mobilitätsbudgets statt Pendlerpauschalen und Dienstwagen	295
6.3.3	Unternehmen und Stadt: Verantwortung für Raum-Fahrt	297
6.3.4	Immobilienentwicklung und Stadt: Mobilität und Immobilität von Beginn an zusammendenken	298
6.3.5	Zivilgesellschaft und Stadt: Urbanismus von unten	300
6.4	Interdisziplinäre Innovationen: zwischen Wissenschaften und Praxis	303
6.4.1	Prototypisierung: Pro-Test statt Protest	304
6.4.2	Transdisziplinäre Labore der Stadtentwicklung	305

6.4.3	Gesunde Städte und soziale Innovationen: interdisziplinäre Forschungszentren mit Praxis	307
6.4.4	Urbane Hoffnungsträger: Kunst und Kultur	311
6.4.5	Die Architektur des Sozialen: Stadt zwischen Management und Laissez-faire	313
6.5	Intermodale Innovationen: zwischen Verkehrsmitteln	316
6.6	Mobilität zwischen Wohnen, Arbeiten und Leben	318
6.6.1	Öffentlicher Gesellschafts-Raum: Agora statt Parkplätze	318
6.6.2	Das Ökosystem Stadt: von Biotopen und Stadtfarmen	320
6.6.3	Systemische (Ergebnis-)Offenheit: Überlegenheit der Selbststeuerung statt Technokratie	321
6.6.4	Verhaltenswende durch Selbstbewegung	321
6.6.5	Mobilitätswende ist jetzt. Konkreter geht es nicht	322
6.6.6	Urbanismus von allen Seiten: Warum uns die Stadt bewegt und wir sie	323
7	Manifest der urbanen Mobilität für gesunde und klimaneutrale Städte	325
	Danksagung	329
	Endnoten	331
	Index	347

Die Autoren



Martha Marisa Wanat (* 17. 11. 1989) ist politische Unternehmerin, Sängerin und geschäftsführende Gesellschafterin der „Gesellschaft für urbane Mobilität BICICLI“ sowie der Mobilitätsberatung „MOND – Mobility New Designs“. Das Unternehmen wurde u. a. mit dem Deutschen Fahrradpreis, dem Future Mobility Award des Tagesspiegels und dem Innovationspreis des Deutschen Handels ausgezeichnet.

Sie studierte Wirtschafts-, Politik- und Kulturwissenschaften an der Zeppelin Universität, an der sie während Ihres Studiums auch als studentische Mitarbeiterin in der „Stabsabteilung für Universitätsinnovationen“ beschäftigt war.

Durch die Zusammenarbeit im Rahmen der Initiative „Stadtmanufaktur Berlin“, eines transdisziplinären Forschungsfor-

formats zwischen Wissenschaft und Praxis zur Lösung von komplexen urbanen Herausforderungen, ist sie eng mit der Technischen Universität Berlin verbunden.

Zudem ist sie Nachhaltigkeitsbotschafterin und politische Beraterin des „Netzwerks Unternehmensverantwortung“ der IHK Berlin, das für wertegeleitetes Wirtschaften steht, welches ökonomische Leistungsfähigkeit, soziale Verantwortung und die Regenerationsfähigkeit der Umwelt miteinander in Einklang bringen will. Darüber hinaus engagiert sie sich bei der Graswurzelbewegung „Brand New Bundestag“ für eine neue Generation progressiver Politiker*innen im deutschen Bundestag



Stephan A. Jansen (* 12. Juni 1971) ist Stiftungsgastprofessor für Urbane Innovation – Mobilität, Gesundheit und Digitalisierung – an der Universität der Künste Berlin, Professor für Management, Innovation & Finanzen sowie Direktor des „Center for Philanthropy & Civil Society PhiCS“ an der Karlsruhochschule in Karlsruhe. Er wurde zudem als Gründungskoodinator des gemeinsam mit der Charité und den Berliner Universitäten gegründeten „Digital Urban Center for Health & Aging (DUCAH)“ an das „Alexander von Humboldt-Institut für Internet & Gesellschaft“ berufen.

Er hatte in den vergangenen 20 Jahren zahlreiche Mandate in der Beratung inne, u. a. als Mitglied des „Innovationsdialoges“ der Bundeskanzlerin sowie als Mitglied der „Forschungsunion“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung oder als Mitglied in persönlichen Beiräten wie von Vizekanzler a. D. Peer Steinbrück. Er ist Gründungspräsident der Zeppelin Universität in Friedrichshafen, seit 1999 Gastforscher an der Stanford University sowie Autor bei dem Wirtschaftsmagazin „brand eins“.

Er ist co-geschäftsführender Gesellschafter der „Gesellschaft für urbane Mobilität BICICLI“ und ihrer Mobilitätsberatung MOND – und meditierender Langstreckenrennradler.

1

ZUFAHRT Warum dieses Buch?

Über die Lustreise zur (sozialen) Bewegung

Unsere Zeiten sind zweifelsohne bewegend. Aber werden wir bewegt oder bewegen wir uns selbst?

Wir wollen Sie mit diesem Buch dazu bewegen, sich vom Beifahrersitz der Diskussion „Zukunft der Mobilität“ ans Steuer zu begeben – und das vor allem in den Städten, die mit ihren Bürgerinnen, Unternehmen sowie den wissenschaftlichen und künstlerischen Institutionen etwas gemeinsam voranbringen; eine soziale Bewegung für mehr Lebensqualität, Gesundheit und soziale Gerechtigkeit.

Aus zwei Gründen:

1. Mobilität ist mehr als Verkehr. Mobilität hat sich wissenschaftlich und gesellschaftlich von der rein physischen Fortbewegung wieder in die schon zu früheren Zeiten geführten philosophischen und soziologischen Diskurse bewegt: Räumliche Mobilität bedeutet eine *geographische Bewegungserweiterung*. Soziale Mobilität hingegen meint die *biographische Bewusstseinsweiterung*, also das soziale Aufstiegsversprechen durch Bildung als persönliche Entwicklungschance. Nun spüren wir vor allem im urbanen Raum Mobilisierungen bei uns gesamtgesellschaftlich betreffenden Themen, die zu einer wachsenden *sozialen Bewegung* im vorpolitischen Raum der Veränderung werden.

Dass Mobilität so viele Bilder und positive Assoziationen weckt, ist aber nicht nur der Wissenschaft, der Philosophie, sondern auch den Künsten zu verdanken. Maler, Architektinnen, Literatinnen und Dichter haben Mobilität in der besonderen Fähigkeit beschrieben, uns innerlich zu bewegen. Vom Flaneur bei Charles Baudelaire oder Walter Benjamin, bei Jules Vernes U-Boot „Nautilus“ dessen Kapitän Nemo sich selbst das Motto „Mobilis in mobile“ gab, über die Pariser Streifzüge der Dadaisten bis hin zu Marcel Duchamps „Akt, eine Treppe herabsteigend“ avancierte das befreiende, schöpferische oder auch rebellische Sich-Fortbewegen zum Signum einer sich wandelnden Gesellschaft.¹

2. Städte sind die Stätten des Stresses, des Klimawandels, der Pandemien, aber eben seit ihrer Gründung auch die Orte der Salutogenese, also der ganzheitlichen Gesundheit, und der Innovation und Transformation für das, was wir Fort-Schritt nennen. Städte verdichten Probleme der Gesellschaft – und sind zugleich Lösungslabore dieser Probleme. Diese besondere Eigenschaft der Stadt als gleichzeitige Problemauslöser wie Problemlöser bewegt wiederum die Wissenschaft, die Künste und auch