



Die Seestadt Aspern im 22. Wiener Gemeindebezirk als Beispiel für die 15-Minuten-Stadt (Foto: Kerstin Meyer, IAT)

Marius Angstmann, Stefan Gärtner

Kurze Wege für wen und was?

Die digitale, produktive und nachhaltige 15-Minuten-Stadt

*Die Vision der 15-Minuten-Stadt ist überzeugend, es stellen sich jedoch Fragen zur konkreten Umsetzung. Zum einen, wenn im Zuge der Digitalisierung Wegebeziehungen obsolet werden, da Beschäftigte verstärkt zu Hause oder im Café arbeiten, Bürger*innen nicht mehr ins Bürgerbüro müssen und Konsument*innen den Einkauf liefern lassen. Zum anderen ist das Konzept stark auf Personenmobilität, Einkauf, Erlebnis und soziale Infrastrukturen ausgerichtet; Arbeit, Wertschöpfung und Ressourcen finden bisher kaum Berücksichtigung.*

Konzepte „der Stadt der kurzen Wege“ erleben vor dem Hintergrund der Neuordnung städtischen Raums mit dem Ziel, Städte nachhaltiger, sozialer und lebenswerter zu gestalten seit Jahrzehnten starken Zulauf. So auch der Ansatz der 15-Minuten-Stadt.

Der durch Carlos Moreno geprägte und insbesondere in Paris aufgegriffene Ansatz zielt darauf ab, gewachsene autogerechte Städte zu dekonstruieren und die Daseinsvorsorge und Lebensqualität auf Quartiersebene zu verbessern. Ziel ist es, laut der Definition von Moreno et al. (2021) Wohnen, Arbeiten, Handel, Gesundheitswesen, Bildung und Unterhaltung und damit alle wesentlichen Funktionen der Stadt erreichbar zu gestalten, wodurch die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner erhöht wird. Nahräumliche Erreichbarkeit, also ein sozial-funktionales Umfeld in Reichweite der Menschen, dient hierbei als Treiber der Stadtentwicklung (Bormann et al., 2022). Die 15-Minuten-Stadt verspricht einen Beitrag zur Verkehrswende vor Ort, da alle relevanten Angebote innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können und wird somit als Ansatz zur Bewältigung globaler Herausforderungen auf lokaler Ebene verstanden (Whittle, 2021).

Die Idee ist nicht neu und knüpft an vorangegangene Ansätze der Verkehrsberuhigung und Quartiersaufwertung an. Einerseits die seit 2016 in Barcelona vorangetriebenen Superblocks (Superilles), andererseits aber auch planerische Konzepte vergangener Dekaden, die ebenfalls das Ziel verfolgten, kleinere Bereiche der Stadt funktional abzugrenzen, z. B. die viktorianischen Garden Squares in London oder das im frühen 20. Jahrhundert in den USA entwickelte Konzept der „neighbourhood units“ (Whittle, 2021). Das Konzept knüpft zudem an das seit den 1990er Jahren diskutierte Konzept der Stadt der kurzen Wege an, welches ebenfalls auf Erreichbarkeit setzt, in der Vergangenheit jedoch mit dem Fokus auf Nutzungsmischung und Nachverdichtung (Beckmann et al. 2011) sehr stark aus planerischer Perspektive gedacht wurde und erweitert dies um

Marius Angstmann, 1990, M.A. Urbane Kultur, Gesellschaft und Raum, wiss. Mitarbeiter am Forschungsschwerpunkt Raumkapital des Instituts Arbeit und Technik



Stefan Gärtner, 1970, Prof. Dr., Direktor des Instituts Arbeit und Technik (Gelsenkirchen) und Leiter des Forschungsschwerpunktes Raumkapital, Honorarprofessor an der TU Dortmund



eine temporale Perspektive (Chrono-Urbanismus). Ferner werden bei der 15-Minuten-Stadt Themen wie Multicodierung und Möglichkeiten der Mehrfachnutzung von Flächen und Räumen stärker hervorgehoben, zudem wird durch den Fokus auf die Erreichbarkeit von Angeboten in x Minuten die Perspektive der Bewohner*innen im Sinne eines humanzentrierten Ansatzes in den Vordergrund gestellt (Moreno 2021).

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt besticht durch Einfachheit, wirft jedoch Fragen zur Umsetzbarkeit, Effizienz und Ausgrenzung von Bevölkerungsteilen auf. Angesichts zunehmender Digitalisierung stellt sich die Frage, welche Angebote der Daseinsvorsorge weiterhin reale Wegebeziehungen erfordern. Ist eine fußläufige Erreichbarkeit des stationären Einzelhandels noch notwendig? Während das Konzept für den Dienstleistungssektor, insbesondere für Kreativ- und Wissensarbeiter*innen geeignet ist, werden darüber hinaus Arbeitsplätze in Industrie und Handwerk vernachlässigt. Auch stellt sich die Frage, inwiefern Dienstleistungsarbeitsplätze in Zeiten mobilen Arbeitens im Wohnumfeld liegen müssen. Z.B. könnte 54% der Berufe in Deutschland laut einer aktuellen Studie „remote“ von zuhause erledigt werden (Lorberg & Janusch 2023 zitiert nach Hans Böckler Stiftung 2023), wovon insbesondere Beschäftigte mit höherem Ausbildungsgrad profitieren. Während das Home-Office somit diesen die Nutzung von Angeboten auf der Quartiersebene ermöglicht, sind weniger gut ausgebildete Bewohner*innen weiterhin auf das Pendeln angewiesen, profitieren somit weniger von lokalen Angeboten. Somit stellt sich die Frage, inwiefern die 15-Minuten-Stadt nicht insbesondere Vorteile für bereits bessergestellte Stadtteile liefert (z.B. durch die Schaffung höherwertiger Angebote) und zugleich die soziale Durchmischung und Begegnung unterschiedlicher sozialer Gruppen, die zuvor vielfach in bisherigen Zentren stattfand, verringert. Obwohl das Konzept der 15-Minuten-Stadt von den Autoren dieses Beitrags positiv bewertet wird, halten wir es für entscheidend, diese Fragen zu adressieren.

Die 15-Minuten-Stadt in Forschung und Praxis

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt gewann in den letzten Jahren anknüpfend an die zunehmende Digitalisierung und die Entwicklungen während der Covid-19-Pandemie an Zuspruch, da es ermöglicht den entstandenen kleineren Lebens- und Arbeitsradius als Grundlage zu nutzen, um Städte zu gesünderen, grüneren Lebensräumen zu machen (Whittle, 2021). Die Umstrukturierung urbanen Raums soll hierbei die Erreichbarkeit wesentlicher Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Handel, Gesundheitswesen, Bildung und Unterhaltung) zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV ermöglichen sowie das soziale Gefüge stärken (Moreno et al., 2021). Die 15-Minuten-Stadt bildet hierbei eine Vision, weniger eine starre, unflexible Formel (Whittle, 2021).

Der wissenschaftliche Diskurs zur 15-Minuten-Stadt, lässt sich aus unserer Sicht in drei zentrale Stränge einteilen: Erstens konzeptionelle Arbeiten zur 15-Minuten-Stadt, die den Ansatz

weiterentwickeln und im Kontext zentraler gesellschaftlicher Entwicklungen (z. B. Covid-19-Pandemie, Nachhaltigkeit) betrachten (siehe z. B. Allam et al., 2022; Moreno et al., 2021; Pozoukidou & Angelidou, 2022). Zweitens methodische Arbeiten, die sich mit zentralen Bausteinen wie z. B. Walkability und Accessibility befassen (siehe z. B. Jeong et al., 2023; Pajares et al., 2021; Willberg et al., 2023). Drittens Analysen bestehender städtischer Strukturen und in diesen vorhandener Mobilitätsmuster (siehe z. B. Liu et al., 2024; Guzman et al., 2021; Murgante et al., 2024).

Im deutschen Forschungskontext stehen die Messbarkeit und Operationalisierung der 15-Minuten-Stadt im Fokus, sowie Fragen bezüglich zu berücksichtigender Angebote der Daseinsvorsorge und der Übertragbarkeit auf ländliche Räume (BBSR, o. J.; Siedentop & Gerten, 2023).

Die Innenstadt im Wandel

Vorangetrieben durch Wohngebiete auf der grünen Wiese und den Wandel in Angebot und Konsum, zeigt sich in Entwicklungen der letzten Jahre ein gegenläufiger Trend zur 15-Minuten-Stadt. Kleinere Handelsimmobilien stehen leer, der Einkauf findet überwiegend in großen Supermärkten, Drogeriemärkten und Discountern statt. Frühere Handelsimmobilien sind aufgrund von Veränderungen in Platzbedarf, Logistik, Arbeitsweise und Mobilität häufig wenig nachgefragt. Waren Metzger, Bäcker, Drogerie und Bank früher fußläufig erreichbar, bieten heute Vollsortimenter diese Dienstleistungen an zentralen Verkehrsknotenpunkten an. Auch Arztpraxen und Apotheken konzentrieren sich zunehmend in medizinischen Versorgungszentren, was zwar sinnvoll sein kann, dem Quartiersbezug aber entgegensteht.

E-Commerce beeinträchtigt die stationäre Nahversorgung und die innerstädtischen Einkaufslagen. Seit den 2000er Jahren (2000: 1,3 Mrd. €) ist der Online-Umsatz im Einzelhandel bis 2021 auf 86,7 Mrd. € gestiegen. 2023 betrug der Online-Anteil am deutschen Einzelhandel 13,2 % (HDE, 2024a, S. 6, 10). Der Handelsverband Deutschland prognostiziert 5.000 Geschäftsschließungen für das Jahr 2024, und geht von insgesamt 46.000 Geschäftsschließungen im Zeitraum 2020 bis 2024 aus (HDE, 2024b), die in Leerständen in Einkaufsstraßen und B-Lagen resultieren.

Neue – in der Corona-Pandemie erlernte (und teilweise beibehaltende) – Formen der Arbeit und des Konsums bedingen eine Re-Organisation des städtischen Raums. Nach Angaben des Verbands deutscher Pfandbriefbanken (vdp 2024) sanken die Preise für Gewerbeimmobilien (Einzelhandel und Büro) zwischen dem Schlussquartal 2022 und dem Schlussquartal 2023 um 12,1 %, und um 4,9 % gegenüber dem dritten Quartal 2023. Dies sind die größten Preisrückgänge im vdp-Index (vdp 2024). Während Büroimmobilien zuvor langfristig eine positive Entwicklung aufzeigten, haben sie seit Ende 2021 aufgrund des Trends zur mobilen Arbeit deutlich an Wert verloren, wie Abbildung 1 zeigt. Die Preise für Einzelhandelsimmobilien sta-

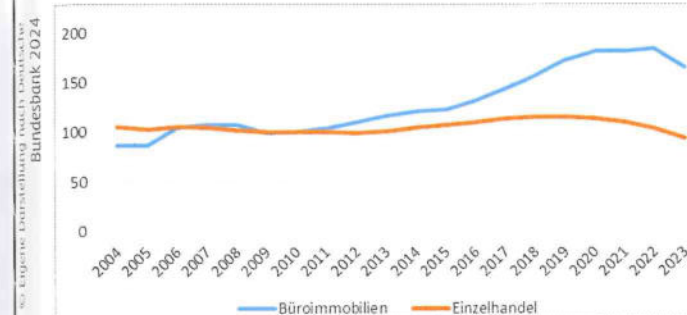


Abb. 1: Entwicklung der Preisindikatoren für verschiedene Büro- und Einzelhandelsimmobilien

gnieren seit Längerem und sinken seit der Covid-19-Pandemie stetig. Im Gegensatz dazu sind die Preisentwicklungen für Produktions- und Logistikimmobilien stabiler (Feld et al., 2024).

Licht und Schatten der 15-Minuten Stadt

Die Veränderungen im stationären Einzelhandel und sich daraus ergebende Herausforderungen für Innenstädte machen die Vision der 15-Minuten-Stadt jedoch keinesfalls bedeutungslos. Vielmehr sind daraus resultierende Dilemmata im Rahmen der Umsetzung und der Weiterentwicklung des Konzepts zu berücksichtigen.

Konzentration versus Tante Emma: Die räumliche Konzentration von Einzelhandels- oder Dienstleistungsbetrieben bietet Vorteile hinsichtlich der gemeinsamen Anziehungskraft sowie einer größeren Abdeckung von Marktgebieten (Nelson, 1958; Hotelling, 1929). Angebote werden, z.B. in Einkaufs- oder medizinischen Versorgungszentren konzentriert. Dies wirft die Frage auf, ob der Ansatz der 15-Minuten-Stadt mit tatsächlichen Entwicklungen und Bedarfen vereinbar ist: Welche Angebote sollten dezentral vorgehalten werden und wo bietet räumliche Konzentration Vorteile? Auch angesichts zunehmender digitaler Angebote muss neu evaluiert werden, welche Angebote physisch vorgehalten werden sollten (Zhang, 2022). Es gilt somit das richtige Maß an Konzentration zu finden, um eine ineffiziente Dezentralisierung zu vermeiden.

Effizienz zentraler versus dezentraler Lösungen: Skaleneffekte führen zu Einsparungen bei Material und Energie, so benötigt eine doppelt so große Stadt nur etwa 85 % mehr Energie und Infrastruktur als eine Stadt halber Größe (Hagens, 2024; West, 2019). Eine Konzentration von Angeboten ist auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels effizienter. Somit stellt sich im Kontext der 15-Minuten-Stadt die Frage nach möglichen Effizienzverlusten durch dezentrale Lösungen. Auch wenn die Bereitstellung vielfältiger Angebote auf Quartiersebene in dichtbesiedelten Städten wie Paris oder Barcelona sinnvoll ist, gilt dies nicht in gleichem Maße für den ländlichen Raum. Während also die Gesamtheit an Angeboten der Daseinsvorsorge im Kontext einer gerechten 15-Minuten-Stadt für jedes Quartier berücksichtigt werden sollte, gilt es weiterhin die spezifische Ausgangslage (Dichte, Nachfrage, Form der Erbringung

von Angeboten) in verschiedenen Städten und Quartieren zu beachten, um ineffiziente Lösungen zu vermeiden.

One-Size-fits-all-denken versus lokale Bedarfe: Sollten alle Angebote flächendeckend zur Verfügung stehen oder sollten Quartiere innerhalb der 15-Minuten-Stadt unterschiedlich ausgestattet werden (z. B. mehr orthopädische Angebote in Quartieren mit alternder Bevölkerung)? Letzteres könnten quartiersspezifische Spezialisierungseffekte und somit auch Segregationsprozesse verstärken (Glaeser, 2021).

Erste Berichte über Protest gegen das Konzept (Ratti & Muggah 2023) zeigen, dass das Konzept teilweise als elitär wahrgenommen wird. Ein Kritikpunkt ist, dass der Ansatz geographische Gegebenheiten ausklammert und es verfehlt, Bedürfnisse verschiedener demografischer und sozioökonomischer Gruppen zu berücksichtigen (Khavarian-Garmsir et al., 2023).

Daseinsvorsorge versus Arbeitswege: In der 15-Minuten-Stadt ist der Aspekt der Arbeit unterrepräsentiert, bzw. wird meist mit engem Fokus auf den Dienstleistungssektor betrachtet, Arbeitsplätze in Handwerk und Produktion werden häufig nicht berücksichtigt. Moreno selbst verweist zwar auf Arbeit als wichtige Funktion im städtischen Raum, geht jedoch ausschließlich auf verringerte Pendelzeiten durch Homeoffice ein (Moreno 2021). Pozoukidou & Angelidou (2022) benennen die Lokalisierung von Arbeitsplätzen als am schwersten zu realisierendes Element der 15-Minuten-Stadt und verweisen ebenfalls auf Möglichkeiten zum mobilen Arbeiten, benennen jedoch auch die steigende Gefahr sozialer Polarisierung und Entfremdung.

Gängige Messkonzepte berücksichtigen wegen methodischer Grenzen keine Arbeitsplatzangebote. Während die Erreichbarkeit von Einrichtungen wie Geschäften, Schulen, Parks und Gesundheitseinrichtungen innerhalb eines 15-Minuten-Radius betrachtet wird, fallen Wege zur Arbeit heraus (für einen Überblick Spiekermann und Schwarze in diesem Heft). Jedoch entfallen in Deutschland 28 % der regelmäßigen PKW-Wege mit einer durchschnittlichen Weglänge von 15 km auf den Arbeitsweg (BMVI, 2018, S. 71). Arbeitsplätze und Wirtschaftszentren sind aus Sicht der Autoren für die Vitalität einer Stadt ebenso wichtig wie Wohnqualität.

Während moderne Technologie vielfach Produktion im urbanen Raum ermöglicht, da Prozesse weniger emittierend und weniger störend sind als in der Vergangenheit, führen fehlende Verfügbarkeit von Flächen, zu unzureichend restriktiven Genehmigungen bei Konversionen, komplexe Genehmigungsverfahren und steigende Bodenpreise führen dazu, dass kaum Industriearbeitsplätze in unmittelbarer Nähe zu Wohnquartieren entstehen (Baumgart et al. 2024). Zeitgleich führen renditenstärkere Nutzungen zum Teil zur Verdrängung von urbanen Produktionsstandorten (Meyer & Beckamp 2020). Insofern ist es zentral, sich tiefgehend damit zu befassen, wie die Funktion „(Produktions-)Arbeit“ auch in der praktischen Umsetzung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt berücksichtigt werden kann.

Kooperative Planung mit populären Narrativen versus hoheitliche Planung: Es ist positiv, wenn Investoren lebenswerte Quartiere schaffen und dabei Immobilienwerte steigern. Die Umsetzung des 15-Minuten-Stadt-Konzepts sollte jedoch substanzial sein und nicht nur kommunikativen Interessen dienen. Entwickler, die betonen, dass ihre Projekte den Idealen aktueller Leitbilder entsprechen, erhalten oft erleichterte Zustimmung durch Planungsbehörden. Fraglich ist, ob es tatsächlich nur um Lebensqualität und Nachhaltigkeit geht, wenn Investoren wie BNP Paribas Real Estate (BNP o.D.) ein solches Konzept loben. Die Vagheit des 15-Minuten-Stadt-Konzepts bietet Interpretationsspielraum bezüglich der konkreten Nutzungen und Angebote sowie der Rolle des ÖPNV (Zakariasson, 2022).

Die eingebettete 15-Minuten-Stadt

Der Ansatz der 15-Minuten-Stadt stellt insbesondere Mobilität, Dienstleistungen und Daseinsvorsorge in den Mittelpunkt, blendet jedoch Themen wie Arbeit, Ressourcen und teilweise auch die Digitalisierung aus. Wir halten es daher für erforderlich, die Anknüpfungspunkte zu anderen aktuellen Stadtentwicklungskonzepten, insbesondere zur Produktiven Stadt, zur Smart City sowie zum Fab-City-Ansatz, stärker zu berücksichtigen. Eine eingebettete Betrachtung des Ansatzes hilft aus unserer Sicht einerseits bei der Weiterentwicklung des Ansatzes, sowie dabei, nicht intendierte, negative Effekte in der Umsetzung zu reduzieren. Diese hinzugenommenen Konzepte sind zwar ebenso vage und bedürfen auch einer weiteren Konkretisierung, sind aber aus unserer Sicht hilfreich, das Konzept der 15-Minuten-Stadt zu ergänzen. Auch durch diese Ergänzung

haben wir keine vollumfängliche Stadtentwicklungsstrategie, sondern immer noch nur einen Auszug strategischer Bezüge. Bei den ergänzten Leitbildern/Konzepten haben wir uns auf funktionale Konzepte begrenzt und rein normative Konzepte wie die soziale, gerechte Stadt etc., die eher quer dazu sind bzw. die werthaltigen Ziele definieren, außen vor gelassen.

Die Smart City konzentriert sich auf den Einsatz digitaler Technologien, um Städte effizienter, nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten. Es nutzt digitale Ansätze für wirtschaftliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung. Digitale Werkzeuge können helfen, Infrastrukturen der Daseinsvorsorge zu integrieren, Datengrundlagen für Planungen zu optimieren und Prozesse der Stadtentwicklung effizienter zu gestalten (BBSR, 2022).

Vor dem Hintergrund der Digitalisierung und neuer digitaler Angebote, die den Arbeits- und Lebensalltag transformieren, zeichnen sich tiefgreifende Veränderungen ab. Studien zu den räumlichen Auswirkungen von Homeoffice benennen Wechselwirkungen zwischen der Flexibilisierung von Arbeit und Auswirkungen auf den innerstädtischen Raum (Reuschke & Ekinsmyth, 2021; Uyttebrouck et al., 2023). Reduzierter Pendelaufwand führt zu veränderten Wohnpräferenzen, durch die Randlagen mit niedrigeren Wohnkosten interessanter werden (Moser et al., 2022). Dies führt zu einer räumlichen Verschiebung der Nachfrage nach Dienstleistungen (Althoff et al., 2022). Randgemeinden, polyzentrale Städte und kleinere Stadtteile können profitieren, indem sie städtische Annehmlichkeiten und erschwinglichen Wohnraum vereinen (Moser et al., 2022; Zenkeler et al., 2022a,b). Zunehmende Digitalisierung in Le-

ben und Arbeiten bildet damit nicht nur einen ermöglichenden Faktor für die Stadt der kurzen Wege, sondern muss bei der Gestaltung dieser umfassend berücksichtigt werden.

Dies gilt auch für die Digitalisierung des Einzelhandels und anderer Angebote der Daseinsvorsorge. Hier sollten Lösungen, die im Kontext der Smart City entwickelt werden, direkt berücksichtigt werden. Ein Festhalten an stationärer Nahversorgung könnte den Blick für Effizienzsteigerungen und ökologischere Lösungen durch Nahversorgungslieferungen trüben. Wie bei der vor-Ort zentral organisierten Müllentsorgung könnten netzökonomische Effekte genutzt werden und z. B. die Paket- und Lieferdienste koordiniert werden, um die Verkehrlichen Belastungen zu reduzieren.

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt ist anschlussfähig an ähnliche Konzepte wie die Produktive Stadt oder Urbane Produktion (Gärtner & Werrer, 2023). Die Produktive Stadt zielt darauf ab, inklusive und resiliente Städte durch Nutzungsgemischte Strukturen und den Einbezug von Produktion zu schaffen. Der Bedeutungsgewinn materieller Produktion in der Stadt (material turn) stärkt das Bewusstsein für lokale Produktionsweisen, Stoffkreisläufe und Wertschöpfungsketten. Die Neue Leipzig-Charta integriert die produktive Stadt als eine der drei Handlungsdimensionen der Stadtentwicklung und sieht materielle Produktion in Wohnnähe als einen wichtigen Bestandteil. Die Produktive Stadt umfasst jedoch nicht nur Urbane Produktion, sondern auch die funktionale Mischung in der gesamten Stadt (Gärtner & Werrer, 2023). Oft werden Produkte im urbanen Umfeld dabei jedoch nur veredelt und vielfach wird auch die Kreativwirtschaft zur Urbanen Produktion gezählt (Nischwitz et al., 2021). Urbane Produktion kann nur dann zur Ressourceneinsparung beitragen, wenn wesentliche Teile der wertschöpfenden Tätigkeiten vor Ort erfolgen (Gärtner & Schepelmann, 2020). Der Großteil der Umweltauswirkungen und Treibhausgasemissionen von Konsumgütern entsteht in der Lieferkette (Bové & Swartz, 2016).

Dieser Aspekt wird im Konzept der 15-Minuten-Stadt bisher, und auch im Bereich der Produktiven Stadt sowie der Smart City, nicht berücksichtigt. So werden die sozialen und ökologischen Belastungen der Lieferkette, die meist in anderen Regionen der Welt auftreten, bei diesen Konzepten, die auf lokale Lebens- und Umweltqualität setzen, weitestgehend ignoriert. Dementsprechend sollten Konzepte wie z. B. die Fab City stärker mitgedacht werden: Dieser Ansatz verfolgt die Vision, dass eine Stadt (fast) alles, was sie konsumiert, selbst produzieren kann. Und zwar durch konsequente Kreislaufwirtschaft, neue Produktionsverfahren, öffentlich zugängliche Produktionskapazitäten, Teilhabe und Open Source (Boeing, 2024).

Diese Konzepte decken in ihrem ursprünglichen Verständnis somit zumeist Teilbereiche der integrierten Stadtentwicklung ab, weisen jedoch jeweils auch blinde Flecken auf (s. Tabelle 1).

Die 15-Minuten-Stadt zentriert den Fokus auf Lebensqualität, Versorgung und soziale Infrastrukturen auf Quartiersebene sowie (wohnnah) Dienstleistungsarbeit. Die Produktive Stadt ergänzt diese Dienstleistungsorientierung um die The-



Abb. 2: Hackney City Farm London: Zusammenspiel aus Naherholung und urbaner Landwirtschaft und damit Teil der Produktiven Stadt

men Wertschöpfung und Arbeit in Produktion und Handwerk. Smart City Lösungen richten den Blick auf digitale Optionen und den durch die Digitalisierung vorangetriebenen Wandel unserer Städte. Zudem weitet die Smart City im europäischen (nicht rein technologischen) Verständnis (BBSR, 2021) den Blick für gesellschaftliche Prozesse und Partizipation. Die Fab City knüpft durch die Technologieorientierung direkt an Smart City Lösungen an, weitet den Blick jedoch für Themen wie Ressourcenbedarf, die Lokalisierung von Wertschöpfung, Kreislaufwirtschaft und Open Source.

Viele der oben genannten Kritikpunkte an der 15-Minuten-Stadt, lassen sich durch eine direkte Verknüpfung von Strategien für eine 15-Minuten-Stadt mit diesen komplementären Ansätzen adressieren. Konkret könnte dies z. B. auf Quartiersebene bedeuten, dezentrale Hubs als räumliche Konzentrationspunkte zu schaffen bzw. bestehende Angebote zu erweitern oder zu bündeln. Hier gilt es die Idee der Nachbarschaftszentren vor dem Kontext aktueller Entwicklungen und neuer Technologien weiter zu denken. So könnten Coworking Spaces in bestehende Angebote im Quartier integriert werden, um Austausch zu ermöglichen und dort zentrale Anlaufstellen für die Entgegennahme und Rückgabe elektronisch bestellter Waren zu schaffen. Ergänzt werden könnte dies durch analoge, offene Angebote wie Stadtteilkantinen auf Basis regionaler Lebensmittel. In einer weiteren Entwicklung könnten hier auch lokale Materialrückgabestellen integriert werden, die auch die Rückführung der Produkte bzw. deren Wiederverwendung ermöglichen. Gleichzeitig sollten neben der Dienstleistungsarbeit auch die Produktionswirtschaft und das Handwerk berücksichtigt werden, um einerseits im Wohnumfeld auch Arbeitsplätze für in diesen Bereichen Beschäftigte anzubieten und andererseits ein Bewusstsein für Ressourcen, Produktion, Produktionsarbeit und Wertschöpfung zu schaffen (Abbildung 2).

Fazit

Die Digitalisierung stellt eine Herausforderung für die Stadtentwicklung dar, da sie wirtschaftliche Aktivitäten aus den Stadtzentren in Vorstädte verlagert. Während digitale Lösungen zunehmend an Relevanz gewinnen, braucht es jedoch weiterhin offline-basierte soziale und wirtschaftliche Entwicklungskonzepte. In diesem Zusammenhang bildet die 15-Minu-

© Eigene Darstellung

Konzept	15-Minuten-Stadt	Produktive Stadt	Smart City	Fab City
STADT-VERSTÄNDNIS	Die Stadt als Gesamtheit optimierter Quartiere.	Die Stadt als Ort produktiver Arbeit und Wertschöpfung.	Die Stadt als Netzwerk effizienter bürgernaher digitaler und analoger Lösungen.	Die Stadt als Ort des Konsums und effizienter Ressourcennutzung
THEMEN	<ul style="list-style-type: none"> Mobilität von Personen Nähräumliche Versorgung 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeit Wertschöpfung Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> Effizienz Infrastruktur Daseinsvorsorge, Mobilität Soziales/Gesellschaft Partizipation Governance 	<ul style="list-style-type: none"> Selbstversorgung Kreislaufwirtschaft Lokale Produktionskapazitäten
ZENTRALE SEKTOREN	Analoge Daseinsvorsorge	Handwerk & Produktion	Dienstleistung (insbes. digital)	kleinbetriebliche Produktion & Maker Community
WAS FEHLT?	Wertschöpfung & Arbeit, Digitale Lösungen	Lieferketten, Kreislaufwirtschaft	Ressourcenverbrauch, Rebound-Effekte	Privatwirtschaftliche Unternehmen, Investitionen
KOMPLEMENTARITÄT	Fokus auf Lebensqualität, Versorgung und soziale Infrastrukturen.	Fokus auf Industrie- und Handwerk sowie Wertschöpfung ist ergänzend zum Fokus auf Mobilität & Daseinsvorsorge-Fokus der 15-Minuten-Stadt.	Digitalisierung als Treiber der Dezentralisierung. Digitale Angebote ergänzen / erweitern nahräumliche Angebote im Kontext der 15-Minuten-Stadt.	Fokus auf lokal sourcing, Lieferketten, ökologische Belastung & Burden Shifting

Tab. 1: Komplementarität aktueller Konzepte der Stadtentwicklung

ten-Stadt einen geeigneten Ausgangspunkt der Stadtentwicklung. Sie stellt einen Idealtyp für die „Stadt der kurzen Wege“ für Personen dar. Gleichzeitig weist sie jedoch abseits von Mobilität und hyperlokaler Daseinsvorsorge blinde Flecken auf und lässt Fragen nach den relevanten, vor Ort zu erbringenden Angeboten offen.

Der Diskurs zur Smart City bietet Anknüpfungspunkte zur Frage, welche Angebote der Daseinsvorsorge lokal, welche virtuell erbracht werden können. Die Idee der „Produktiven Stadt“ ist in diesem Zusammenhang eine weitere ergänzende Perspektive, die den starken Dienstleistungsfokus der 15-Minuten-Stadt um die Frage nach Arbeitsorten im Quartier ergänzt. Die Fab City bildet eine „Stadt der kurzen Wege“ für Ressourcen und Waren, in der urbane Räume als Konsumorte und zugleich als zukünftige Quelle für Sekundärressourcen angesehen werden.

Bringt man die verschiedenen Ansätze zusammen, lassen sich offene Fragen und blinde Flecken im Diskurs um die 15-Minuten-Stadt adressieren. Während die Vision der 15-Minuten-Stadt die Bewältigung globaler Herausforderungen auf lokaler Ebene ist, ist die Umsetzung bisher häufig stark auf Mobilität und die nahräumliche Erreichbarkeit von Dienstleistungen fixiert. Denkt man sie zusammen mit anderen gängigen Konzepten der Stadtentwicklung, können globale Herausforderungen abseits der verkehrsbedingten Emissionen (wie z. B. Ressourcenverbrauch, Produktionsemissionen) aber auch lokale Herausforderungen durch die Reorganisation städtischen Raums und die Digitalisierung (Ungleichheit, Effizienz) stärker berücksichtigt werden. ■

Literatur

- > Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D. & Moreno, C. (2022): *The Theoretical, Practical, and Technological Foundations of the 15-Minute City Model: Proximity and Its Environmental, Social and Economic Benefits for Sustainability*. *Energies*, 15 (16), S. 6042.
- > Althoff, L., Eckert, F., Ganapati, S. & Walsh, C. (2022): *The Geography of Remote Work*. *Regional Science and Urban Economics*, 93, S. 103770.
- > Baumgart, S., Gärtner, S., Harten, T., Hoffschroer, H., Meyer, K. et al. (2024): *Urbane Produktion fördern und bewahren. Positionspapier aus der ARL*, 2024 (147), 1-11. Hannover: Verlag der AR
- > Beckmann, K. J.; Gies, J.; Thiemann-Linden, J.; Preuß, T. (2011): *Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie*. Umweltbundesamt Texte | 48/2011.
- > Boeing, N. (2024): *The Fab City Index*. In: M. Moritz, T. Redlich, S. Buxbaum-Conradi & J. P. Wulfsberg (Hrsg.): *Global collaboration, local production: Fab City als Modell für Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Entwicklung* (S. 115-133). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- > Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2021): *Smart City Charta. Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten* (Stand: Mai 2021). Bonn.
- > Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

(2022): *Die digitale Stadt gestalten. Eine Handreichung für Kommunen* (Stand: Juni 2022). Bonn.

- > Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): *Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht*. Bonn.
- > Feld, L. P., Carstensen, S., Gerling, M., Wandzik, C., Simons, H. (2024): *Frühjahrgutachten Immobilienwirtschaft 2024 des Rates der Immobilienweisen*. ZIA Zentraler Immobilien Ausschuss e.V. <https://zia-deutschland.de/wp-content/uploads/2024/02/Fruehjahrgutachten-2024.pdf> (14.06.2024).
- > Gärtner, S. & Schepelmann, P. (2020): *Urbane Produktion: Mehr als ein sozial-ökologisches Feigenblatt? RaumPlanung: Fachzeitschrift für räumliche Planung und Forschung* 209 H. 6-2020, S. 50-55.
- > Gärtner, S. & Werrer, S. (2023): *Urbane Produktion und Produktive Stadt: Ideengeschichte, Verständnisse und Herausforderungen*. In: S. Gärtner & K. Meyer (Hrsg.): *Die Produktive Stadt* (S. 9-24). Berlin, Heidelberg: Springer.
- > Guzman, L. A., Arellana, J., Oviedo, D. & Moncada Aristizábal, C. A. (2021): *COVID-19, activity and mobility patterns in Bogotá. Are we ready for a '15-minute city'?* *Travel Behaviour and Society*, 24, S. 245-256.
- > Hotelling, H. (1929): *Stability in Competition*. *The Economic Journal*, 39(153), S. 41-57.
- > Jeong, I., Choi, M., Kwak, J., Ku, D. & Lee, S. (2023): *A comprehensive walkability evaluation system for promoting environmental benefits*. *Scientific Reports*, 13 (1), S. 16183.
- > Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A. & Sadeghi, A. (2023): *The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods*. *Cities*, 132, S. 104101.
- > Liu, D., Kwan, M.-P. & Wang, J. (2024): *Developing the 15-Minute City: A comprehensive assessment of the status in Hong Kong*. *Travel Behaviour and Society*, 34, S. 100666.
- > Lorberg, D.; Janusch, H. (2023): *Pfadbruch? Internationale Entwicklungen der räumlichen Dimension der Arbeitswelt nach Corona*. *WSI-Mitteilungen* 1/2023. S. 46-54.
- > Meyer, K.; Beckamp, M. (2020): *Industrial Gentrification in London. Hintergründe, Erkenntnisse und „Lessons Learned“*. In: *RaumPlanung: Fachzeitschrift für räumliche Planung und Forschung* (209 / 06-2020), S. 29-36.
- > Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. & Pralong, F. (2021): *Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. *Smart Cities*, 4 (1), S. 93-111.
- > Moser, J., Wenner, F., & Thierstein, A. (2022): *Working From Home and Covid-19: Where Could Residents Move to?* In: *Urban Planning* 7 (3).
- > Murgante, B., Patimisco, L. & Annunziata, A. (2024): *Developing a 15-minute city: A comparative study of four Italian Cities-Cagliari, Perugia, Pisa, and Trieste*. *Cities*, 146, S. 104765.
- > Nelson, R. L. (1958): *The selection of retail locations*. New York.
- > Nischwitz, G., Chojnowski, P., Bestenbostel, M. v. (2021): *Urbane Produktion für eine Produktive Stadt Bremen. Eine Chance für mehr Beschäftigung?* *Arbeitnehmerkammer Bremen, Institut Arbeit und Wirtschaft*. Bremen.
- > Pajares, E., Büttner, B., Jehle, U., Nichols, A. & Wulforst, G. (2021): *Accessibility by proximity: Addressing the lack of interactive accessibility instruments for active mobility*. *Journal*

of Transport Geography, 93, S. 103080.

- > Pozoukidou, G. & Angelidou, M. (2022): *Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030*. *Smart Cities*, 5 (4), S. 1356-1375.
- > Reuschke, D. & Ekinsmyth, C. (2021): *New spatialities of work in the city*. *Urban Studies*, 58 (11), S. 2177-2187.
- > Siedentop, S. & Gerten, C. (2023): *Von der „15-Minuten-Stadt“ zum „30-Minuten-Land“*. *ILS-IMPULSE*, 03/23, S. 1-4.
- > Uyttebrouck, C., Decker, P. de & Newton, C. (2023): *Living and working in the (post-pandemic) city: a research agenda*. *Housing Studies*, S. 1-23.
- > West, G. (2019): *Scale. Die universalen Gesetze des Lebens von Organismen, Städten und Unternehmen* (J. Hagedstedt, Übers.). München: C. H. Beck.
- > Whittle, N. (2021): *The 15 Minute City*. Edinburgh: Luath Press. Ltd.
- > Willberg, E., Fink, C. & Toivonen, T. (2023): *The 15-minute city for all? – Measuring individual and temporal variations in walking accessibility*. *Journal of Transport Geography*, 106, S. 103521.
- > Zakariasson, A. (2022): *A study of the 15-minute city concept. Identifying strengths, risks and challenges through imagining the implementation of the 15-minute city concept in Munich, Germany*. KTH School of Architecture and the Built Environment (ABE), Munich.
- > Zenktele, M., Foth, M. & Hearn, G. (2022a): *Lifestyle cities, remote work and implications for urban planning*. *Australian Planner*, 58 (1-2), S. 25-35.
- > Zenktele, M., Hearn, G., Foth, M. & McCutcheon, M. (2022b): *Distribution of Home-Based Work in Cities: Implications for Planning and Policy in the Pandemic Era*. *Journal of Urban and Regional Analysis*, 14 (2), S. 187-210.
- > Zhang, S., Zhen, F., Kong, Y., Lobsang, T. & Zou, S. (2023): *Towards a 15-minute city: A network-based evaluation framework*. In: *Environment and Planning B – Urban Analytics and City Science* 50 (2), S. 500-514.

Internetseiten

- > BNP Paribas Real Estate Holding GmbH (BNP) (2024): *Die 15-Minuten-Stadt: Mehr Lebensqualität und Nachhaltigkeit in der Stadt?* <https://www.realestate.bnpparibas.de/blog/trends/die-15-minuten-stadt-mehr-lebensqualitaet-und-nachhaltigkeit-in-der-stadt> (14.06.2024).
- > Bormann, R., Gaffron, P. & Ku, I. (2022): *Paradigmenwechsel oder inkrementelle Veränderungen? Mobilität für lebenswerte und soziale Städte gestalten*. Shanghai, PR China: Friedrich-Ebert-

Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/china/19824.pdf> (14.06.2024).

- > Bové, A.-T. & Swartz, S. (2016): *Starting at the source: Sustainability in supply chains*. McKinsey Global Institute. <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/starting-at-the-source-sustainability-in-supply-chains/> (14.06.2024).
- > Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (o. J.): *Die Stadt der Viertelstunde*. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/refo/staedtebau/2023/stadt-der-viertelstunde/01-start.html> (14.06.2024).
- > Deutsche Bundesbank (2024): *Indikatorensystem zum Gewerbeimmobilienmarkt. Preise für Gewerbeimmobilien in Deutschland nach Objekttypen*. <https://www.bundesbank.de/resource/blob/615236/8dod82b3b329e72d0097c28e0c584c8d/mL/01-preise-fuer-gewerbeimmobilien-in-deutschland-nach-objekttypen-data.pdf> (14.06.2024).
- > Glaeser, E. (2021): *The 15-minute city is a dead end — cities must be places of opportunity for everyone*. <https://blogs.lse.ac.uk/covid19/2021/05/28/the-15-minute-city-is-a-dead-end-cities-must-be-places-of-opportunity-for-everyone/> (14.06.2024).
- > Hagens, N. (Host) (2024): *Geoffrey West: „Metabolism and the Hidden Laws of Biology“*. *The Great Simplification [Audio Podcast]*. <https://www.thegreatsimplification.com/episode/117-geoffrey-west> (14.06.2024).
- > Handelsverband Deutschland e.V. (HDE) (2024b): *HDE-Prognose: 5000 Geschäfte schließen 2024 für immer ihre Türen*. <https://einzelhandel.de/presse/aktuellemeldungen/14400-hde-prognose-5000-geschaefte-schliessen-2024-fuer-immer-ihre-tueren> (14.06.2024).
- > Handelsverband Deutschland e.V. (HDE): (2024a): *HDE Online-Monitor 2024*. <https://einzelhandel.de/online-monitor> (14.06.2024).
- > Hans Böckler Stiftung 2023: *Homeoffice bleibt. Böckler Impuls 2/2023*. https://www.boeckler.de/data/impuls_2023_02_S3.pdf (14.06.2024)
- > Ratti, C. & Muggah, R. (15.05.2023): *Warum ein Stadtkonzept Verschwörungstheoretiker auf den Plan ruft. Neue Züricher Zeitung*. <https://www.nzz.ch/wissenschaft/15-minuten-stadt-was-verschwörungstheoretiker-dagegen-haben-ld.1779258> (22.07.2024)
- > Verband deutscher Pfandbriefbanken e.V. (vdp) (2024): *vdp-Immobilienpreisindex: Immobilienpreise schließen 2023 mit Minus in Höhe von 7,2 % ab*. https://www.pfandbrief.de/site/de/vdp/Presse/News/pressemitteilungen/20240212_Index_q4_2023.html# (14.06.2024).

Schlüsselwörter: 15-Minuten-Stadt, Innenstädte, Digitalisierung, Daseinsvorsorge, Produktive Stadt, Nachhaltigkeit
Keywords: 15-Minute City, town centres, digitalisation, basic supplies, productive city, sustainability

Zusammenfassung: Die 15-Minuten-Stadt zielt darauf ab, Lebensqualität und Daseinsvorsorge auf Quartiersebene zu verbessern, mit den Schwerpunkten menschenzentrierte Mobilität und Nahversorgung. Es stellen sich jedoch Fragen zur Umsetzbarkeit, Effizienz, Segregation und Aspekten der Nachhaltigkeit. Wir empfehlen eine stärkere Verknüpfung des Ansatzes mit Ansätzen der Smart City, Produktiven Stadt und Fab City.

Abstract: The 15-minute city aims to improve quality of life and public services at the neighbourhood level, focusing on human-centered mobility and local amenities. Questions regarding practicality, efficiency, segregation, and sustainability remain open. We recommend a stronger combination of the concept with Smart City, Productive City, and Fab City as complementary approaches.