

## **Räume für nachhaltige Teilhabe**

## **Gemeinsam vor Ort und virtuell**

Ausgangsüberlegungen für die Entwicklung einer Smart City-Strategie  
im Rahmen der Bewerbung<sup>1</sup> der Freien Hansestadt Bremen  
für ein Modell Projekt Smart Cities – Stadtentwicklung und Digitalisierung



Photo by [stem.T4L](#) on [Unsplash](#)

---

<sup>1</sup> Dieser Text erläutert in allgemeinverständlicher Form die Bausteine des Antrags und ist somit eine Langfassung des Antrags. Der eigentliche Antrag muss online mit einer strikten Zeichenbegrenzung gestellt werden und ist von daher für Außenstehende schwer verständlich.

## Inhalt

1	Ausgangslage und Ziel .....	4
2	Eckpunkte der Bremischen Smart City Strategie .....	6
3	Maßnahmen im Überblick.....	7
4	Maßnahmen im Einzelnen.....	9
4.1	Beteiligungsplattform mit 3D-Stadtmodell und AR-Erweiterungen.....	9
4.2	Co-Creation Methodologie .....	11
4.3	Digital Impact Labs .....	14
4.4	Agentur für Digitalassistenten .....	16
4.5	Integrierte Entwicklung einer smarten Innenstadt: Teilprojekt Umnutzung von Immobilien und Straßen .....	19
4.6	Integrierte Entwicklung einer smarten Innenstadt: Teilprojekt Erreichbarkeit und City Logistik.....	21
4.7	Integrierte Entwicklung einer smarten Innenstadt: B2B Plattform für Einzelhandel und Dienstleistungen .....	22
4.8	Übermorgenquartiere im Bestand: Straßenraummanagement.....	24
4.9	Multimedialer Support beim Digitalen Gründungsassistenten.....	29
5	Governance.....	31
6	Partner .....	34

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Maßnahmen-Matrix des Bremer Smart City Modellprojekts .....	8
Abbildung 2: Funktionsumfang von DIPAS (Quelle: <a href="http://www.hamburg.de/dipas/">www.hamburg.de/dipas/</a> ) .....	9
Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Bremer 3D Stadtmodell (Quelle Geoinformation Bremen). <a href="http://www.3d.bremen.de">www.3d.bremen.de</a> .....	10
Abbildung 4: Beispiel für Mixed Reality Anwendung für die Planung eines öffentlichen Platzes. Bürger:innen können sich verschiedene Optionen visualisieren lassen und darüber in einem Online-Forum abstimmen (UN-Habitat Report 2019) .....	11
Abbildung 5: Öffnung und Schließung in Co-Creation Prozessen (Quelle: Jarke 2020) .....	12
Abbildung 6: Aktivitätsstränge bei der Co-Creation von Public Services (Quelle: MobileAge/ifib).....	13
Abbildung 7: Aktivitäten im Digital Impact Lab .....	14
Abbildung 8: Assistenzstufen für eine umfassende Förderung Digitaler Teilhabe .....	16
Abbildung 9: Partner im Netzwerk Digitalambulanzen Bremen und Bremerhaven.....	17
Abbildung 10: Die Bremer Innenstadt (Quelle: wf.....	19
Abbildung 11 Veranschaulichung von geplanten Veränderungen (noch zweidimensional) ..	20
Abbildung 12: Waren- und Personenverkehr zwischen Innenstadt und Gesamtstadt.....	22
Abbildung 13: Die bisherigen Aufgaben der Digital-Lotsen. Hier kann die B2B-Matching Plattform integriert werden. ....	24
Abbildung 14: Bremer Nullemissionshub .....	27
Abbildung 15: Klassische Lieferlogistik mit Problemen in engen Straßen, Fußgängerbereichen .....	29
Abbildung 16: Nutzung von Mikrohub und modularen Lastenrädern (u.ä. Fahrzeugen): Effizienzsteigerung, Minderung von Störungen .....	29
Abbildung 17: Derzeitiges Angebot auf persönlicher Beratung beim Digitalen Gründungsassistenten.....	30
Abbildung 18: Geplante Governance Struktur.....	33

## 1 Ausgangslage und Ziel

„Zukunft Bremen 2035 – Ideen für Morgen“ heißt das Motto, mit dem sich die Freie Hansestadt Bremen Ende 2017 auf den Weg ins Morgen gemacht hat. In einem breiten Konsultationsprozess mit einer Zukunftskommission, einem Zukunftsrat und Perspektivgruppen wurden acht übergeordnete Leitziele und 13 Handlungsfelder definiert, die seitdem den Zukunftsprozess maßgeblich mitbestimmen. Stadtentwicklung und Digitalisierung sind wesentliche Bausteine.<sup>2</sup>

Bremens bisherige **Digitalisierungsstrategie** wird durch mehrere, sich ergänzende Digitalisierungsprogramme verfolgt. Digitalisierungsziele und Strategien zu ihrer Erreichung sind in die einzelnen Handlungsfelder und ressortspezifischen Programme integriert. Das für Verwaltungsdigitalisierung zuständige Finanzressort verfolgt seit 2018 unter dem Titel „Verwaltung 4.1“ einen radikalen, nutzer:innenorientierten Ansatz. Sichtbarste Erfolge dieser Strategie sind die früher als in den anderen Bundesländern verbindliche Einführung der elektronischen Rechnung (eRechnung) und das Projekt ELFE (Einfach Leistungen für Eltern), das zum Digitale Familienleistungsgesetz 2020 führte (vgl. [www.finanzen.bremen.de/info/digitalisierung](http://www.finanzen.bremen.de/info/digitalisierung)). Die Ressorts für Wirtschaft und Wissenschaft haben zusammen mit der Senatskanzlei, dem Senator für Finanzen und der Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau die Strategie „Smart Digital Mobil“ aufgesetzt ([www.bremen-innovativ.de/author/smart-digital-mobil](http://www.bremen-innovativ.de/author/smart-digital-mobil)). Unter „BREMEN.KI – Strategie für Künstliche Intelligenz“ bündeln die Ressorts für Wirtschaft und Wissenschaft alle Aktivitäten zur Stärkung des KI-Standortes Bremen und Bremerhaven. Fokus ist der Aufbau des „KI-Transfer-Zentrums“. Hier werden Akteure wie das Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI), das Institut für künstliche Intelligenz (IAI) an der Universität Bremen und das Fraunhofer Institut für Digitale Medizin (MEVIS) mit Start-Ups, etablierten Unternehmen und Anwendern verknüpft. In diese Strategien ist die Initiative „Bremen Digital 2019-2021“ zur Stärkung der Innovationskraft der Wirtschaft im Land Bremen aufgegangen.“ Das KI-Zentrum wird ein zentraler Bestandteil des bis 2022 im Bau befindlichen „Digital Hub Industry“. Das Bremer KI-Netzwerk „Bremen.AI“ vernetzt weitere Akteure aus Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Gesellschaft.

Zur Bewältigung der Folgen der Klimakrise und der aktuellen Corona Pandemie hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen Anfang Februar 2021 zwei Programme im Umfang von insgesamt 210 Mio. Euro verabschiedet. Darin werden eine Reihe von Maßnahmen zur Digitalisierung von Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung gebündelt und in die o.g. Maßnahmen intensiviert, wie z.B. der Digital Hub Industry und die Digitalisierung der Sozial- und Wirtschaftsverwaltung.

Für Abstimmungen zwischen den Einzelprogrammen gibt es eine Staatsräterunde „Digitalisierung“, die man auch als „Digitalisierungskabinett“ bezeichnen kann. Es besteht aus den Staatsräten aller Ressorts und dem Chef der Senatskanzlei. Die Federführung für die Digitalisierungsthemen liegt beim Senator für Finanzen.

„**Komm mit nach Morgen**“, so hat der Bremer Senat sich bereits 2008 im Bereich der Stadtentwicklung auf den Weg gemacht. Mit einem innovativen und ganzheitlichen Stadtentwicklungsleitbild<sup>3</sup> „Bremen! Lebenswert – urban, vernetzt“ wurde der handlungsleitende Rahmen der strategischen Entwicklung der Stadt ressortübergreifend aufgespannt. Mit dem Prozess „**Zukunft Bremen 2035**“ wurde dieser Rahmen 2017 noch einmal neu und weitergedacht. In

---

<sup>2</sup> <https://zukunft.bremen.de/>

<sup>3</sup> <https://zukunft.bremen.de/wp-content/uploads/2017/09/Leitbild-stadtentwicklung-2020.pdf>

den acht Leitziele werden die wichtigsten Zukunftsthemen für die Entwicklung des Landes mit seinen beiden Städten benannt. Die Leitziele und daraus abgeleitete Handlungsfelder sind mit konkreten Indikatoren zur Zielerreichung hinterlegt. Bremen betreibt **integrierte Stadtentwicklung im Team**. Das gilt für die interne aber auch die externe Ebene. Integrierte Stadtentwicklung wird durch alle Akteure der Stadtgesellschaft und des Senates umgesetzt. Dabei wird eng u.a. mit den Städten Nürnberg und Leipzig kooperiert. Darauf aufbauend hat die Stadt Bremen 2019 im Zusammenhang mit der Haushaltsaufstellung eine **Gesamtstrategie** beschlossen. Neun Schwerpunkte bilden die Entwicklungsstrategie des Senates ab. Bremen verfügt daher über eine **umfangreiche und durch verschiedene Akteure der Stadtgesellschaft validierte strategische Rahmensetzung**. Konkret wird diese Strategie eigenständig in den unterschiedlichen Politikfeldern umgesetzt und operationalisiert. Dazu wurden eigene Programme wie das Landesprogramm lebendige Quartiere, der Stadtentwicklungsplan Wohnen, das Zentren- und Nahversorgungskonzept, der Verkehrsentwicklungsplan oder das Innenstadtkonzept 2025 durch den Senat beschlossen. Diese werden ständig aktualisiert und auf ihre Wirksamkeit geprüft. Sie stellen die Umsetzung der strategischen Rahmensetzungen des Senates sicher.

Konkrete Ziele im **Koalitionsvertrag** und in Senatsbeschlüssen sind u.a. die CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch eine *autofreie Innenstadt* sowie die *Stärkung wirtschaftlicher Aktivitäten*. Zur Vermeidung einer digitalen Spaltung hat der Senat im Koalitionsvertrag die *Förderung von Digitalambulanzen* verabredet, insbesondere älteren Menschen, die bei Nutzung digitaler Techniken deutlich unterrepräsentiert sind, situationsbedingt angemessene Unterstützung für eine digitale Teilhabe zu ermöglichen.

Die **aktuellen Herausforderungen** bestehen Corona-bedingt in der Überwindung des Umsatzeinbruchs beim Einzelhandel und lokalen Dienstleistungen, Verzögerungen beim Klimaschutz und dem erkennbaren Exklusionsrisiko älterer Menschen, die nicht auf digitale Kommunikation ausweichen konnten.

Mit einer Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans hat der Senat 2019 beschlossen, bis 2030 die Innenstadt stufenweise autofrei zu gestalten<sup>4</sup>. Dies wird jedoch noch kontrovers in der Stadtgesellschaft diskutiert.

Auch bei anderen Planungen und vor allem bei deren Umsetzung zeigt sich immer wieder, dass Interessenkonflikte im Vorfeld nicht hinreichend explizit gemacht wurden oder nicht alle Möglichkeiten von Kompromissen identifiziert und diskutiert worden sind. Dies liegt u.a. daran, dass solche Klärungen Zeit und Geld kosten und die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in der Verwaltung selbst und in der Stadtgesellschaft fehlen. Es ist nicht trivial,

- welche Formate der Teilhabe in den verschiedenen Handlungsfeldern angemessen sind, von der Information über die Konsultation bis zur Co-Creation,
- welche Methoden und auch digitale Tools dabei effektiv sind,
- wie die verschiedenen Stakeholder zur Teilhabe gewonnen und dabei auch unterstützt werden, weil nicht alle betroffenen Gruppen die Kompetenzen und Ressourcen haben, um solche Tools zu benutzen.

Eine inklusive Teilhabe, wie sie die Smart City Charta empfiehlt, erfordert daher auch die Förderung der Befähigung und Ermöglichung aller jeweils betroffenen Gruppen der Stadtgesellschaft zur souveränen Nutzung der digitalen Angebote (*digitales Empowerment*).

---

<sup>4</sup> <https://www.bauumwelt.bremen.de/vep>

Mit dem beantragten Modellprojekt wollen wir vor allem auf diesem Gebiet besser werden. Das Motto der dritten Staffel „Gemeinsam aus der Krise: Raum für Zukunft“ umfasst nach unserer Auffassung nicht nur die Beantwortung der Frage, **was** wir planen und umsetzen, sondern auch ganz wesentlich die Frage, **wie** wir planen und umsetzen. Denn wenn die Bürger:innen bereits sehr früh und auf Augenhöhe in einem definierten Prozess in die Planungen einbezogen werden, kann ihrerseits eine Identifizierung mit dem städtischen Projekt erfolgen, aus dem letztlich mehr Akzeptanz, mehr Lebensqualität und mehr eigenes Wirksamkeitsempfinden resultieren.

## 2 Eckpunkte der Bremischen Smart City Strategie

Die Bremische Smart City Strategie besteht darin, stadtentwicklungspolitische Ziele mit einer nachhaltig angelegten Teilhabe möglichst vieler Bürger:innen in einem Medienmix aus physischen und virtuellen Räumen zu schaffen, der ihrer Lebenssituation, ihren Interessen und ihren Ressourcen angemessenen ist.

**Nachhaltigkeit der Teilhabe** hat hier drei Bedeutungen:

- In **Bezug auf den Gegenstand der Teilhabe** geht es um die ökologischen, ökonomischen und sozialen Wirkungen geplanter Maßnahmen durch ressortübergreifende Kooperation innerhalb der Verwaltung und mit externen Partnern.
- In **Bezug auf den einzelnen Prozess** bedeutet Nachhaltigkeit, dass die Ergebnisse eines Teilhabeprozesses in der Entscheidung und Umsetzung einer geplanten Maßnahme wirksam werden, soweit dies jeweils fachlich und rechtlich möglich ist.
- **Bezogen auf die Verwaltung** ist eine nachhaltige Teilhabe Bestandteil aller Planungsverfahren mit entsprechenden zeitlichen, finanziellen Ressourcen und Kompetenzen.

Nachhaltige Teilhabe wird ermöglicht durch ein breites Spektrum an Methoden, Verfahren und Formaten, an die mehrere zentrale Anforderungen gemäß der Smart City Charta gestellt werden.

- **Nachhaltige Teilhabe geht über die gesetzlich vorgeschriebene Information und Konsultation hinaus** und beinhaltet - wo immer möglich - auch eine Mitgestaltung (Co-Creation).
- **Nachhaltige Teilhabe ist inklusiv** und so angelegt, dass alle betroffenen Bevölkerungsgruppen sich einbringen können. Die Angebote müssen barrierefrei sein und Gruppen, die nicht über die erforderlichen Kompetenzen und Ressourcen verfügen, erhalten die erforderliche Unterstützung, z.B. durch gut erreichbare Stellen auf Quartiers-ebene wie z.B. Digital Impact Labs, Maker Space, Digitalambulanzen.
- **Nachhaltige Teilhabe ist transparent** für diejenigen, die mitwirken und auch für alle anderen Gruppen der Stadtgesellschaft, die solche Prozesse nur beobachten wollen.

Daraus ergeben sich mehrere Anforderungen an den Medienmix im Sinne der eingesetzten Kommunikationsformen, Medien und smarten Tools:

- Dialog und Mitgestaltung vor Ort werden in jeweils optimaler Weise mit virtuellen Verfahren kombiniert.
- Die jeweilige Kombination ist maßgeschneidert für den jeweiligen Planungsgegenstand. Wenn es um raumbezogene Änderungen geht, werden alle Möglichkeiten der Visualisierung mit digitalen Tools genutzt. So können Planalternativen / Szenarien für Änderungen physischer Räume mit einem 3D-Stadtmodell visualisiert und besser verständlich gemacht werden. Mit Augmented Reality Anwendungen (AR) können Planungen nicht nur in dem Modell abgebildet werden und aus der Ferne am Bildschirm

betrachtet und kommentiert werden. Durch eine Kopplung mit mobilen Geräten können räumliche Alternativen auch vor Ort mit 3D-Brillen begehbar gemacht werden und über ein Smartphone auch sofort kommentiert werden.

- Fachberatungen durch bisher zentrale Stellen können dezentralisiert und dadurch verfügbarer gemacht werden, indem sie als Videokonferenz angeboten werden. Zugangs-orte und Unterstützung auf Quartiersebene können eine Nutzung von Gruppen heranzuführen, die dies selbst nicht können.

### 3 Maßnahmen im Überblick

Unter dem Motto „Räume für nachhaltige Teilhabe – Gemeinsam vor Ort und virtuell“ wollen wir vor diesem Hintergrund physische Räume der Teilhabe mit virtuellen Räumen verknüpfen, um zu zukunftsorientierten, nachhaltigen und inklusiven Veränderungen physischer Räume sowie sozialer Strukturen zu gelangen, diese fest verankern und andere Kommunen an dem Lernprozess und seinen Ergebnissen teilhaben lassen.

Der Fokus des beantragten Modellprojekts und der Strategieentwicklung und -umsetzung liegt also nicht in erster Linie auf der Klärung, **was** wir zur Erreichung unserer stadtentwicklungspolitischen Ziele mit Smart City Technologien tun wollen, sondern **wie** wir es tun wollen und wie wir dabei Smart City Technologien einsetzen können, um die Qualität und Inklusion der Teilhabeprozesse und ihrer Ergebnisse zu optimieren.

Dazu planen wir vier teilhabeorientierte Maßnahmen, die auf fünf fachlich-inhaltliche Stadtentwicklungsprozesse angewendet und weiterentwickelt werden sollen (Abb.1).

Konkret sind die folgenden vier **teilhabeorientierten Maßnahmen** vorgesehen (Vertikale Balken):

- 1) Zentraler Smart City Baustein der Teilhabe an räumlichen Planungen ist **eine digitale Beteiligungsplattform** in Verbindung mit dem existierenden 3D-Stadtmodell und maßnahmenspezifischen AR-Anwendungen.
- 2) Für Teilhabe in Form von Mitgestaltung („Co-Creation“) müssen jeweils Bausteine aus einem größeren Baukasten maßnahmenbezogen kombiniert werden. Dafür soll aufbauend auf Vorarbeiten eine **Co-Creation-Methodologie** als Weiterentwicklung für stadtplanerische Methoden angepasst und erprobt werden.
- 3) Auch virtuelle Teilhabe braucht physische Orte, an denen experimentiert werden kann. Sie braucht Räume, die Gruppen, die digitale Werkzeuge nicht allein souverän nutzen können, dazu motiviert und sie unterstützt. In Bremen hat sich das Format **von Digital Impact Labs** bewährt, die nun auch unter Ausrichtung an der jeweiligen lokalen Ausgangslage in den Quartieren zum Einsatz kommen sollen, in denen die inhaltlichen Maßnahmen vorgesehen sind.
- 4) Unter den älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen gibt es einen großen Anteil, der digitale Medien nicht oder nur begrenzt nutzt und deswegen von sozialer Exklusion bedroht ist. Für sie gibt es Räume mit klassischen Unterstützungsangeboten. Damit diese auch die jeweils erforderliche Unterstützung leisten können, sollen deren Fachkräfte und Ehrenamtliche zu Digitalassistent:innen qualifiziert und an die lokalen Einrichtungen und Heime vermittelt werden. Dafür soll eine **stadtweite Agentur für Digitalassistenten** geschaffen werden.

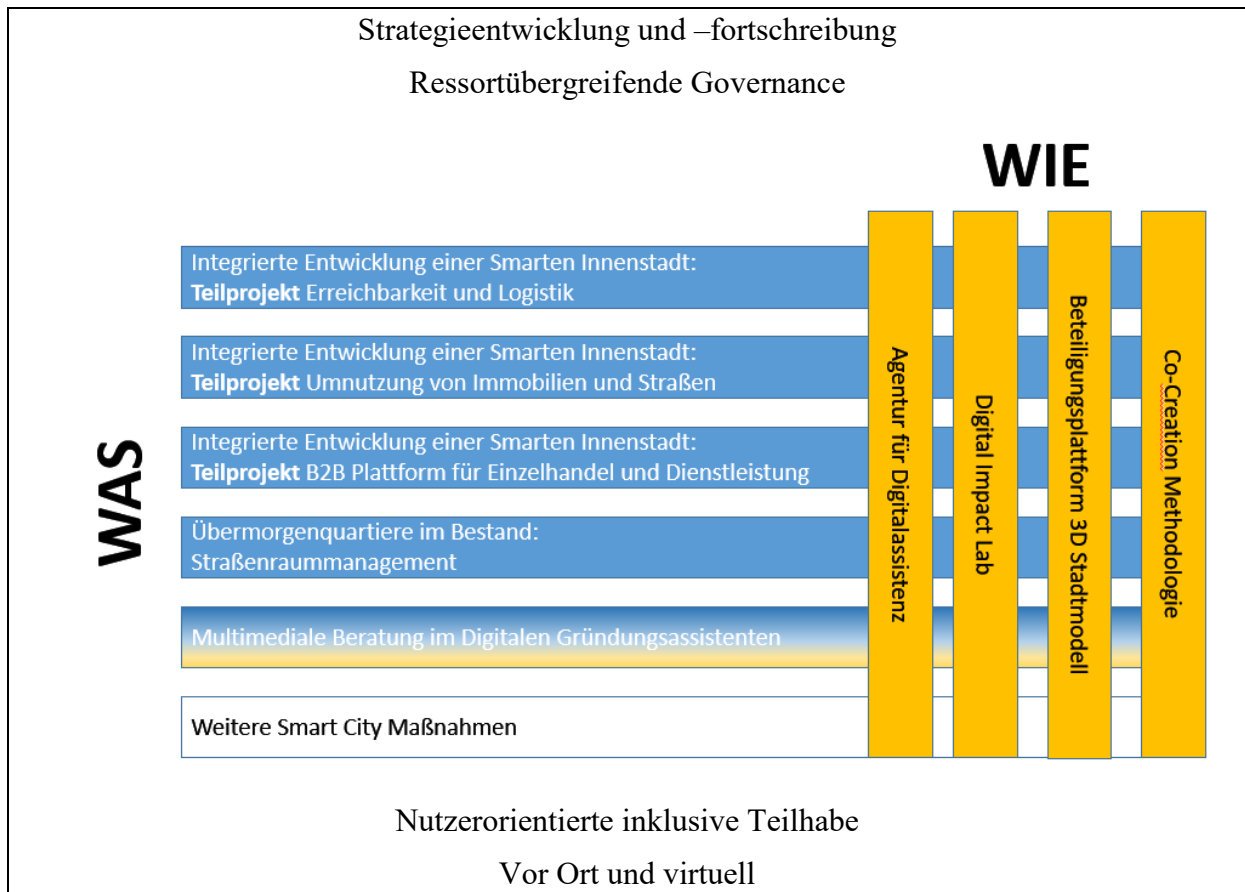


Abbildung 1: Maßnahmen-Matrix des Bremer Smart City Modellprojekts

Diese Infrastrukturkomponenten sollen auf fünf bereits eingeleitete Stadtentwicklungsmaßnahmen und deren Erweiterungen angewendet werden, um dort jeweils situationsgerecht die Teilhabe im angestrebten Sinne zu ermöglichen und zu verbessern. Zwei bis drei weitere Maßnahmen sollen im Rahmen der Strategieentwicklung hinzukommen. Drei der vorgesehenen Maßnahmen beziehen sich auf die Innenstadt als Quartier, deren Entwicklung schon länger große Herausforderungen stellt, die durch die Corona-bedingten Beschränkungen noch verschärft worden sind:

- 1) Die Erreichung der klimapolitischen Ziele erfordert eine Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Erreichbarkeit für den Personenverkehr und die Logistik für den Warenverkehr sicherzustellen und möglichst klimaneutral weiterzuentwickeln.
- 2) Damit verlieren manche Immobilien ihre Funktion und sollen ebenso wie Straßenflächen umgenutzt und umgebaut werden.
- 3) Bei der Stärkung des besonders betroffenen innerstädtischen Einzelhandels wird eine Unterstützung bei der Digitalisierung der Warenbestellung und -lieferung durch eine gemeinsame Plattform für Einzelhandel, Großhandel und Dienstleister angestrebt, die zudem die Vernetzung und Kommunikation zwischen Unternehmen des stationären Einzelhandels und Dienstleistern aus der IKT-Branche verbessern sollen, um die Digitalisierung der Kundenbeziehungen zu unterstützen.
- 4) Neben der Innenstadt sollen in zwei unterschiedlichen Quartieren verschiedene Fragen des Straßenraummanagements in Co-Creation vor Ort behandelt werden. Das Themenspektrum umfasst die E-Mobilität mit der Platzierung von Ladesäulen und der Kompensation verlorener Parkplätze, den Einsatz von E-Lasträdern sowie soziale und kulturelle Angebote.



- 5) Zur Wiederbelebung und Stärkung der lokalen Wirtschaft gehört auch eine zielgruppenspezifische Motivation und Beratung zur Gründung neuer Unternehmen und ein inklusiver Support bei den Online-Antragsverfahren. Dazu soll ein Online-Beratung per Videokonferenz und ein multimedialer Support für die OZG Verfahren u.a. in Co-Creation entwickelt werden, der u.a. auch Gründer:innen mit Migrationshintergrund besser erreicht.

In der Strategiephase sollen diese Stadtentwicklungsmaßnahmen auf Synergieeffekte untersucht und entsprechend verknüpft werden. So bietet es sich an, den aus den Bestellungen auf der B2B Plattform resultierenden Lieferverkehr mit den verkehrsplanerischen Maßnahmen zur Innenstadtlogistik zu verknüpfen oder bei der Suche nach Gründungsideen die stadtplanerischen Ideen zur Umnutzung von Immobilien und Flächen miteinzubeziehen.

Ideen für weitere Maßnahmen sollen aus den Vorarbeiten der Zukunftskommission zur Stadtentwicklung und einem wissenschaftlichen Berater:innenkreis gewonnen werden, der in der Strategiephase zu den ausgewählten Maßnahmen in Kurzgutachten bestimmte absehbare Trends prüft, wie z.B. autonom fahrende E-Lieferwagen in der City Logistik oder KI-Anwendungen, und der Vorschläge für Ergänzungen dieser Maßnahmen macht. Im weiteren Verlauf soll die Übertragbarkeit und Ausweitung von Maßnahmen in einem Quartier auf andere Quartiere geprüft werden.

## 4 Maßnahmen im Einzelnen

### 4.1 Beteiligungsplattform mit 3D-Stadtmodell und AR-Erweiterungen

Für die Beteiligung an raumbezogenen Planungen wurde für Hamburg die dort entwickelte Beteiligungsplattform DIPAS entwickelt. DIPAS steht für Digitales Partizipationssystem.<sup>5</sup> Es ist eine Open Source Entwicklung für die Bürgerbeteiligung online und vor Ort.

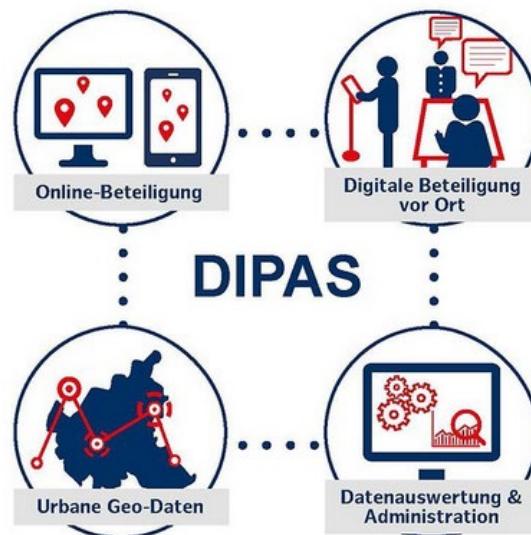


Abbildung 2: Funktionsumfang von DIPAS (Quelle: [www.hamburg.de/dipas/](http://www.hamburg.de/dipas/))

<sup>5</sup> <https://www.hamburg.de/dipas/>



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Bremer 3D Stadtmodell (Quelle Geoinformation Bremen). [www.3d.bremen.de](http://www.3d.bremen.de)

Als innovative Bereitstellung von Werkzeugen soll DIPAS für die Anwendung bei den hier geplanten Maßnahmen mit dem bereits existierenden und kompletten 3D-Stadtmodell Bremens medienbruchfrei integriert werden. Dieses Modell, auch Digitaler Zwilling genannt, beruht auf einem umfangreichen Datenbestand, der als Open Data vom Landesbetrieb Geoinformation Bremen bereitgestellt wird.<sup>6</sup> Es erlaubt

- Visualisierung von Entwürfen und Planungsvarianten,
- Berechnung von Schall- und Immissionsausbreitungen,
- Übersicht über geeignete Flächen für Solarthermie und Photovoltaik,
- Simulation von Verschattungen.

Es kann daher vielseitig in Beteiligungsprozessen eingesetzt werden, um Planungen zu visualisieren. Gerade in der Kommunikation von komplexen Planungsvorhaben liegt derzeit eine enorme Herausforderung. Viele Bürger:innen können die technischen Pläne und Beschreibungen nur eingeschränkt verstehen. Die Nutzung eines 3D-Modells bietet enormes Potential um Teilhabe in der Stadtplanung zu stärken. Dazu werden die jeweils relevanten Teile eingefärbt und Planungsobjekte eingezeichnet. Um auch die Nutzung vor Ort mit mobilen Geräten und 3D Brillen zu ermöglichen, ist eine maßnahmenspezifische Erweiterung um AR-Module vorgesehen. Damit werden Teilmodelle auch virtuell vor Ort nutzbar. So soll die Verständlichkeit verbessert, die Teilhabebereitschaft erhöht werden und die faktische Mitwirkung gesteigert werde, indem Kommentare mit mobilen Endgeräten gleich vor Ort gemacht werden können. Außerdem sollen mit Hilfe einer mobilen Projektionsanlage verschiedene Planvarianten oder Objekte vor Ort an geeigneten Flächen auch für diejenigen sichtbar gemacht werden, die kein Smartphone und keine Brille besitzen oder nutzen möchten. Digital Impact Labs leihen Brillen aus und unterstützen die Nutzung. Dort kann das 3D-Modell auch für Co-Creation durch verschiedene Bevölkerungsgruppen aktiv genutzt werden, um eigene Ideen zu visualisieren (Lernraum und Kreativraum).

<sup>6</sup> [https://www.geo.bremen.de/produkte/3d\\_produkte/3d\\_stadtmodelle-11892](https://www.geo.bremen.de/produkte/3d_produkte/3d_stadtmodelle-11892)

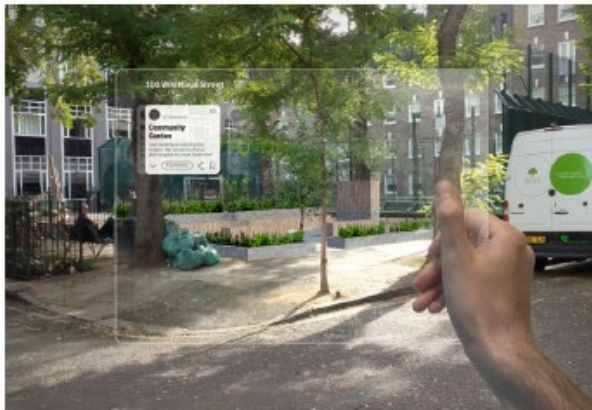


Abbildung 4: Beispiel für Mixed Reality Anwendung für die Planung eines öffentlichen Platzes. Bürger:innen können sich verschiedene Optionen visualisieren lassen und darüber in einem Online-Forum abstimmen (UN-Habitat Report 2019)

Die Integration von DIPAS und dem 3D-Modell soll von dem gemeinsamen IT-Dienstleister von Bremen und Hamburg, dem öffentlichen Unternehmen Dataport vorgenommen werden.<sup>7</sup> Die AR-Erweiterungen sollen von bremischen Unternehmen umgesetzt werden.

Der Landesbetrieb Geoinformation übernimmt das Datenmanagement und die individuelle Konfigurierung und Anpassung für jedes Planungsvorhaben über die gesamte Umsetzungsphase. In der Strategieentwicklungsphase werden die einzelnen zu unterstützenden Maßnahmen inhaltlich und zeitlich definiert sowie die Nutzung für experimentelles Design in den Digital

Impact Labs konkretisiert.

**Federführendes Ressort:** Landesamt für Geoinformation Bremen mit Unterstützung des Instituts für Informationsmanagement Bremen (ifib) an der Universität Bremen für die Anforderungsdefinition an die Beteiligungsplattform und AR-Anwendungen sowie deren Evaluation.

**Querbezug zu allen anderen Maßnahmen:**

## 4.2 Co-Creation Methodologie

Teilhabe in Form von Mitgestaltung (*Co-Creation*) ist kein technischer Standardprozess, sondern immer wieder eine neue Expedition mit maßgeschneiderten Organisationformen und technischen Tools unter Beachtung der jeweiligen Ausganglage und der angestrebten Ziele. Dazu ist ein Baukasten erforderlich, aus dem bei jedem Entwicklungsprozess die passenden Bausteine ausgewählt und zielführend kombiniert werden können. Das Institut für Informationsmanagement Bremen (ifib) an der Bremer Universität hat in einem Horizon 2020 Projekt mit internationalen Partnern einen solchen Baukasten als interaktives Guidebook für Co-Creation von Public Services entwickelt<sup>8</sup> und auf die Co-Creation von insgesamt sechs Projekten in vier europäischen Städten angewendet. Zwei Projekte wurden mit älteren Menschen in Bremen durchgeführt, in denen zwei digitale Stadtteilwegweiser co-creiert wurden.<sup>9</sup> Darauf aufbauend soll nun eine vergleichbare Methodologie für die Mitgestaltung von Planungen in der Stadtentwicklung konzipiert und erprobt werden und ebenfalls in einen interaktiven Leitfaden münden, der für zukünftige Planungen empfohlen werden kann.

Diese Methodologie berücksichtigt explizit die Unterschiede von Co-Creation Prozessen zu den üblichen Konsultationsprozessen und stellt andere Anforderungen an die Verwaltungen und die übrigen teilnehmenden Akteure. Während eine Konsultation zu einer ganzen Reihe unterschiedlicher Vorschläge und Kommentare führen kann, muss ein Co-Creation Prozess in ein

<sup>7</sup> <https://www.dataport.de/>

<sup>8</sup> <https://co-creation.mobile-age.eu/en/>

<sup>9</sup> <https://mobileage.ftb-esv.de/osterholz/>

gemeinsam geschaffenes Ergebnis münden, in eine bestimmte Verwaltungsleistung, eine konkrete Flächennutzung o.ä. und den nachhaltigen Betrieb ggfs. mit einem Business Plan schon berücksichtigen. Dies erfordert einen permanenten Dialog der Fachstellen mit den anderen Stakeholdern, eine höhere Verbindlichkeit und Kontinuität der Mitwirkung, eine Moderation bei Konflikten, klare Regeln für die Entscheidungsfindung u. a. m. Die hier geplante Methodologie besteht aus Regeln und Tools für vier Phasen und betont die Dialektik von Öffnung und Schließung bei der Planung, der Problemdefinition, der Problemlösung und der Umsetzung (Abb. 5).

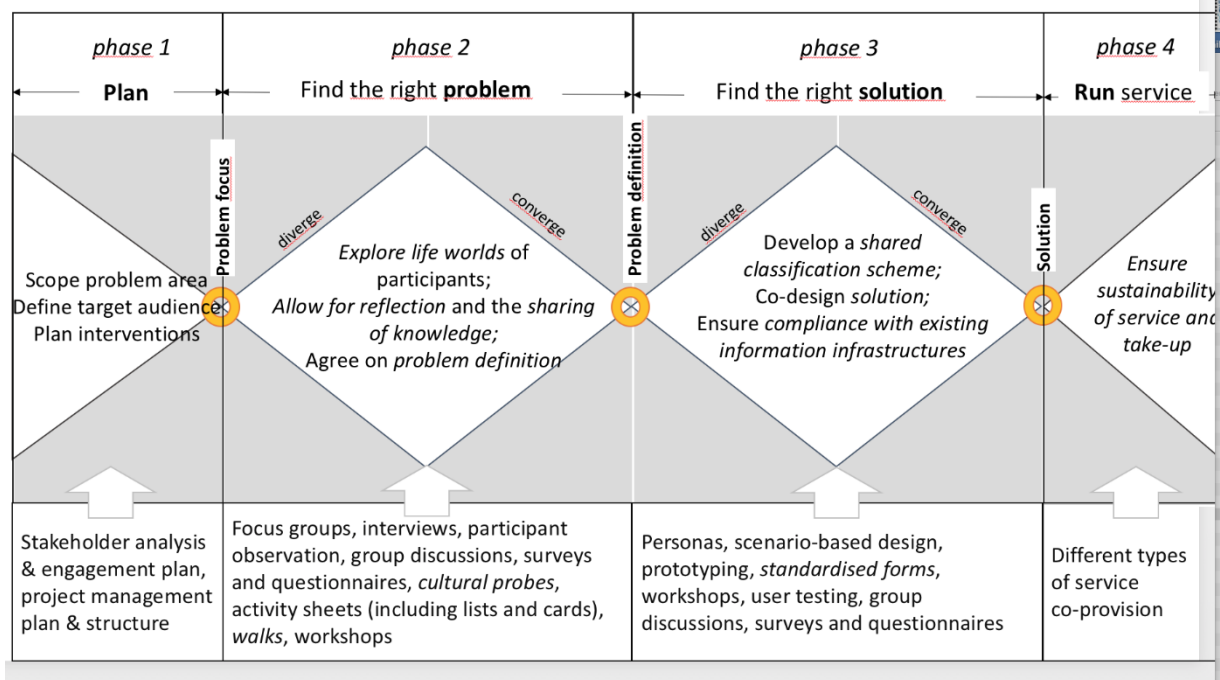


Abbildung 5: Öffnung und Schließung in Co-Creation Prozessen (Quelle: Jarke 2020)

Statt des üblichen Phasenmodells ist diese Methodologie in sechs Aktionsstränge (Streams) gegliedert, die parallel verfolgt werden sollen (Abb. 6). So hat es sich bewährt, dass die Evaluation und die Umsetzung (Run) nicht erst am Ende des Prozesses behandelt werden, sondern von Anfang an und permanent bedacht und zunehmend konkretisiert. Auch die Gewinnung von Teilnehmenden (Engaging Stakeholder) ist nicht auf den Beginn eines längeren evtl. mehrjährigen Prozesses beschränkt, sondern erfordert permanente Nachrekrutierung, weil durch die Problemfokussierung teils neue Akteure wichtig werden und einbezogen werden müssen.

Für den multimedialen Support bei der Gründungsberatung und die B2B Plattform dürften die sechs Streams mit leichten Variationen passen. Für die raumbezogenen Planungen müssen die drei Streams verändert werden. Dann geht es um

- Co-Design von Räumen statt um ein Service Konzept,
- Daten, die für die Planung relevant sind,
- statt um Software für einen Service um die Auswahl und Beschaffung von Gegenständen, Baumaßnahmen o.ä., einschließlich Kosten und Finanzierung.



Abbildung 6: Aktivitätsstränge bei der Co-Creation von Public Services (Quelle: MobileAge/ifib)

Das Guidebook<sup>10</sup> beschreibt für jeden Stream die einzelnen Phasen und die dort in Frage kommenden Methoden und Werkzeuge und illustriert den Einsatz an konkreten Beispielen.

Die Maßnahme ist eine Weiterentwicklung planerischer Methoden. Sie beinhaltet die konzeptionelle Anpassung der Methodologie, die Schulung der Mitarbeitenden in den beteiligten Verwaltungen und Digital Impact Labs, die Beratung bei der Anwendung in den Stadtentwicklungsmaßnahmen und deren Evaluation sowie die Erstellung eines Guidebooks zusammen mit dem Leiter der Digital Impact Labs.

**Federführendes Ressort:** Landesamt für GeoInformation Bremen. Die Maßnahme soll als Auftrag an das Institut für Informationsmanagement Bremen (ifib) an der Universität Bremen vergeben werden, das die bisherige Methodologie entwickelt hat.

**Bezug zu den anderen Maßnahmen:** Anwendung in allen Stadtentwicklungsmaßnahmen.

Die Strategieentwicklungsphase soll insbesondere den Empfehlungen zu den drei obersten Strängen folgen. In der Umsetzungsphase erfolgt eine enge Abstimmung mit der Konfigurierung von DIPAS, dem 3D-Stadtmodell und den AR-Erweiterungen sowie mit den Digital Impact Labs, die bei der Anwendung der Methodologie eine zentrale Rolle vor Ort übernehmen.

<sup>10</sup> <https://co-creation.mobile-age.eu/en/>

Das interaktive Guidebook wird nach der internen Evaluation als Werkzeugkasten für andere Kommunen bereitgestellt (Open Access) und über geeignete Kanäle (Konferenzen, Fachzeitschriften, Netzwerke) disseminiert.

### 4.3 Digital Impact Labs

Es ist mittlerweile üblich, dass Teilhabe und Mitgestaltung in einer Kombination aus Präsenzformaten mit face-to-face-Kontakt und virtuellen Formaten erfolgen. Die Anwendungsmöglichkeiten hybrider Formate im öffentlichen Raum haben sich in den letzten Jahren dank des Technologieschubs stark weiterentwickelt und erlauben nun auch eine niedrigschwellige Nutzung im gesellschaftlichen Kontext und in öffentlichen Räumen. Weniger beachtet wird bisher, dass auch virtuelle Teilhabe physische Orte braucht, an denen digital experimentiert werden kann. In Bremen haben sich hierfür die Digital Impact Labs bewährt, die innerhalb von Quartieren digitale und hybride Angebote durchführen, digitales Experimentieren erlauben und partizipative Formate mit face-to-face-Kontakt und virtuellen Formaten anzubieten.<sup>11</sup>



Abbildung 7: Aktivitäten im Digital Impact Lab

Die bestehenden Digital Impact Labs werden vom M2C - Institut für Angewandte Medienforschung an der Hochschule Bremen mit Förderung durch den Förderfonds der Metropolregion Nordwest u. a. betrieben. Diese verstehen sich als Lern- und Entwicklungsräume zum Austausch und zur Reflexion zwischen Experten und Interessierten zur Digitalisierung unserer Lebenswelt und bieten einen Ort für geschütztes Ausprobieren, Gestalten, Aneignen, Reflektieren und Verstehen in Verbindung mit motivationalen Methoden der Kompetenzaneignung.

Dieses Format soll thematisch auf die Teilhabe an den digitalen und virtuellen Stadtentwicklungsmaßnahmen und -angeboten ausgeweitet werden und unter Ausrichtung an der lokalen Ausgangslage in den Stadtteilen zum Einsatz kommen. Dazu sollen die Digital Impact Labs weiterentwickelt und ausgebaut werden, auch um bisher weniger gut erreichte soziale Gruppen die Teilhabe an der Smart City und Services zu ermöglichen.

Für eine inklusive Teilhabe kommt hinzu, dass die Gruppen, die digitale Werkzeuge noch nicht allein souverän nutzen können, die erforderliche Unterstützung erhalten sollten. Diese erfolgt am besten vor Ort in den Quartieren.

---

<sup>11</sup> <https://impact-lab.eu/>

Alle vier Digital Impact Labs (DIL) sind als Querschnittsmaßnahme im Vorhaben angelegt, um dessen andere Maßnahmen zu unterstützen. Die Maßnahme beinhaltet den Auf- und Ausbau und Betrieb von insgesamt vier Labs über die Laufzeit von fünf Jahren.

In der Strategiephase:

- die konkrete Aufgabenplanung, Stellenbesetzung und Ausstattung der Digital Impact Labs in Bremen West (Gröpelingen/Findorff), Ost (Vahr/Neue Vahr), Mitte (Innenstadt) und ein mobiles Lab für den Einsatz und Transfer in weitere Stadtteile in Abstimmung mit dem zu unterstützenden Stadtentwicklungsvorhaben in dem jeweiligen Quartier und zur Vernetzung mit den Stakeholdern in den Quartieren;
- die Unterstützung von partizipativen Einzelaktivitäten in frühen Stufen von Planung durch eine mobile Outdoor-Projektionseinheit, Fassadenmapping und mit digitalen Plattformen, VR-Brillen, 3D-Druck, mobilen AR-Apps, Touch-Tables sowie anderer Smart City Technologien;
- die Unterstützung bei der Klärung der lokalen Ausgangslage und der Bedarfsermittlung sowie der Stakeholdergewinnung für Co-Creation Prozesse, partizipative Stadtentwicklung und Unterstützung smarterer Innenstadtmaßnahmen (Erreichbarkeit, Citylogistik, Umnutzung von Immobilien, B2B-Plattform).

In der Umsetzungsphase:

- fortlaufende Unterstützung in der Bedarfserkundung und für neue Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Räume als Open-Innovation- und Kreativ-Raum sowie Maker Space;
- digitalgestützte Moderation, Diskussionen und Gestaltung kreativer und partizipativer Lösungsansätze für: die Quartiersentwicklung, Akzeptanzentwicklung und Teilhabe an klimagerechten Ansätzen und neuen Mobilitätskonzepten und zur Wiederbelebung von Stadtquartieren mit digitalem Zwilling und DIPAS unter Einsatz digitaler Erkundung mit AR und VR.

**Federführendes Ressort:** Die Maßnahme soll als Beauftragung des M2C - Institut für angewandte Medienforschung an der Hochschule Bremen durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau über fünf Jahre erfolgen.

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** Unterstützung und Generierung von Teilhabe in allen fünf Stadtentwicklungsmaßnahmen in enger Abstimmung mit den jeweiligen Akteuren unter Einbezug des 3D-Stadtmodells (virtueller Zwilling), AR- und VR-Anwendungen, DIPAS sowie der Co-Creation Methodologie.

Das Format ist unter Ausrichtung an den jeweiligen Ausgangssituationen und zu unterstützenden stadtentwicklungspolitischen Zielen reproduzierbar und transferierbar. In der Umsetzungsphase soll ein in einem Quartier eingesetztes Lab nach positiver Evaluierung bei Übertragung der Stadtentwicklungsmaßnahmen ebenfalls übertragen werden. Ein Transfer zu Kommunen und in die Fachdiskurse in der Metropolregion Nordwest, auf Bundesebene und auf EU-Ebene (z.B. Netzwerke PS2<sup>12</sup>, SMART-MED<sup>13</sup>, etc.) ist vorgesehen.

---

<sup>12</sup> <http://gaussinstitute.org/ps2/>

<sup>13</sup> <http://www.smartcitiesmed.com>

4.4 Agentur für Digitalassistentenz

Die Smart City Charta empfiehlt gezielte Anstrengungen, damit niemand im Zuge der Digitalisierung von der sozialen Teilhabe ausgeschlossen wird. Nach vorliegenden repräsentativen Umfragen sind insbesondere ältere Menschen über 70 Jahre, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Migrationshintergrund bei der Nutzung des Internets und digitaler Medien unterrepräsentiert und von Exklusion bedroht. Dies sind keine homogenen Gruppen, sondern die Gründe für die Nicht-Nutzung sind jeweils sehr unterschiedlich und dementsprechend variiert der erforderliche Unterstützungsbedarf. Einige können sich die Anschaffung und Nutzung finanziell nicht leisten, andere können sich aufgrund von körperlichen oder geistigen Einschränkungen die notwendigen Kompetenzen nicht aneignen, wieder andere können Lernorte nicht aufsuchen und müssten selbst aufgesucht werden. Bei einigen reicht eine zeitlich begrenzte Qualifizierung, andere benötigen dauerhaft Unterstützung. Dies erfordert unterschiedliche Räume, in denen fachlich qualifizierte Kräfte die erforderliche Unterstützung für den Einstieg und die nachhaltige Nutzung bedarfsgerecht erbringen.

Während es in vielen Kommunen stationäre Schulungs- und Unterstützungsangebote in Begegnungsstätten, Seniorentreffs und anderen Orten gibt, ist die aufsuchende Unterstützung im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder aufsuchenden Altenhilfe noch selten. In Bremen wurden erste Erfahrungen in einem Pilotprojekt mit Aufsuchender Digitalassistentenz mit den vier Trägern der Dienstleistungszentren in vier Stadtteilen gewonnen, die zu einer Unterscheidung mehrere Assistenzstufen geführt haben (Abb. 7).<sup>14</sup>

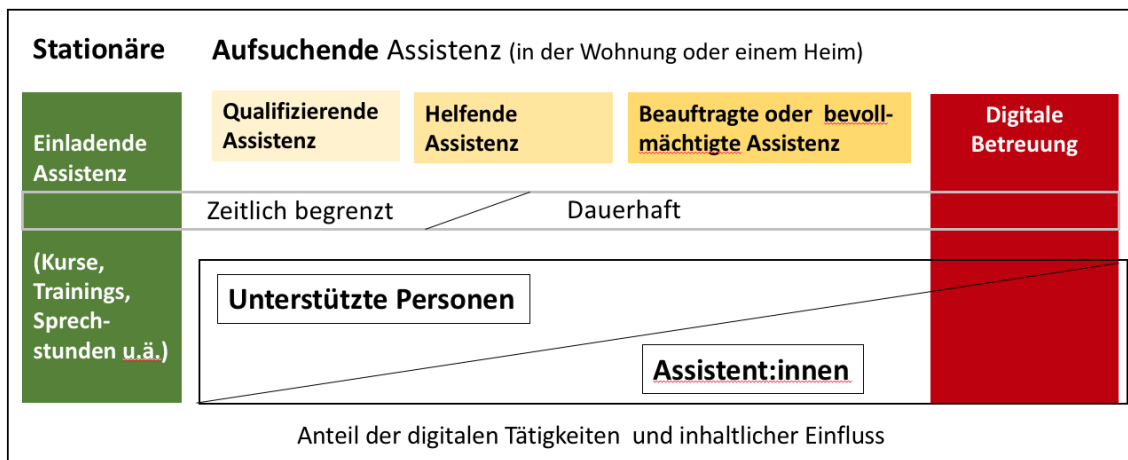


Abbildung 8: Assistenzstufen für eine umfassende Förderung Digitaler Teilhabe

Für die Erbringung dieser Assistenzleistungen sind die Räume und Strukturen am besten geeignet, in denen die Zielgruppen auch bei anderen Tätigkeiten unterstützt werden und wo sie Personen treffen, denen sie vertrauen. In Bremen sprechen wir von Digitalambulanzen, die stationäre oder aufsuchende Digitalassistentenz leisten. Dabei handelt es sich um ergänzende Angebote von Begegnungsstätten, Bürgerhäusern, Beratungsstellen für Menschen mit Behinderungen, Träger der organisierten Nachbarschaftshilfe und Einrichtungen mit betreutem Wohnen. Die dort tätigen Fachkräfte haben das Vertrauen der Unterstützungsbedürftigen, aber oft noch

<sup>14</sup> <https://www.finanzen.bremen.de/organisation/detail.php?gsid=bremen53.c.61382.de>



nicht die digitalen Kenntnisse und die didaktischen Qualifikationen speziell für die Unterstützung älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Seit Anfang 2020 gibt es in Bremen ein Netzwerk Digitalambulanzen mit 18 Mitgliedern, die unterschiedliche Unterstützungsleistungen anbieten und mit Hilfe einer Koordinationsstelle bei der Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport ihre Erfahrungen austauschen und gemeinsam Schulungsunterlagen sowie ein Handbuch und ein Train-the-Trainer Curriculum erarbeiten.<sup>15</sup>

Dieses Netzwerk wird vom BMI als regionales Open Government Labor gefördert<sup>16</sup> und hat damit Modellcharakter für die anderen an dem Programm teilnehmenden Kommunen. Es ist von seinen Ressourcen und seiner Verankerung jedoch nicht in der Lage, Digitalassistent:innen in dem erforderlichen Umfang selbst zu qualifizieren und an die Netzwerkpartner vor Ort für deren unterschiedliche Unterstützungsleistungen zu vermitteln. Dafür erscheint eine eigene stadtweite Agentur für Digitalassistenten besser geeignet, die von Partnern im Netzwerk geschaffen und betrieben wird.



Abbildung 9: Partner im Netzwerk Digitalambulanzen Bremen und Bremerhaven

Um die genauen Gründe für die Nicht-Nutzung und den konkreten Unterstützungsbedarf zu ermitteln, führt das Statistische Landesamt Bremen im April und Mai 2021 eine repräsentative Umfrage unter 10.000 älteren Menschen in Bremen und Bremerhaven durch. Damit sollen verlässliche Daten für die Entwicklung responsiver Assistenzangebote und den quantitativen Bedarf gewonnen werden.

<sup>15</sup> [https://www.finanzen.bremen.de/organisation/herbsthelfer/netzwerk\\_digitalambulanzen-86560](https://www.finanzen.bremen.de/organisation/herbsthelfer/netzwerk_digitalambulanzen-86560)

<sup>16</sup> [https://open-government-kommunen.de/ilias.php?baseClass=ilrepositorygui&reloadpublic=1&cmd=frameset&ref\\_id=1](https://open-government-kommunen.de/ilias.php?baseClass=ilrepositorygui&reloadpublic=1&cmd=frameset&ref_id=1)

Vier Partner im Netzwerk, AWO, Caritas, DRK und Paritätische Gesellschaft betreiben im Auftrage des Sozialressorts in Bremen sogenannte Dienstleistungszentren in den Stadtteilen, die u.a. Nachbarschaftshilfe für ältere Menschen organisieren. Sie qualifizieren Alltagsassistent:innen und vermitteln diese an ältere Menschen und rechnen für Amtskund:innen den Einsatz auch mit dem Sozialamt ab<sup>17</sup>. Sie können diese Erfahrungen in die Bildung einer Agentur für Digitalassistenten einbringen und wären selbst ein wichtiger Einsatzort. Sie sind auch grundsätzlich zum Aufbau und Betrieb einer solchen Agentur bereit, möchten aber in der Strategiephase zunächst eine Machbarkeitsstudie zur organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Ausgestaltung einer solchen Agentur durchführen. Dazu sollen sie aus Mitteln des Modellvorhabens beauftragt werden. LoS der vier Träger liegen vor. Bei einem positiven Ergebnis soll dann auch der Betrieb über die Laufzeit des Modellvorhabens beauftragt werden.

Es soll nach einer Zwischenevaluation geprüft werden, ob und wie die Maßnahme auf Bremerhaven und eventuell andere Kommunen in der Metropolregion ausgeweitet werden kann.

**Federführendes Ressort:** Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** Unterstützung der Netzwerkpartner in den ausgewählten Stadtteilen, vor allem der Digital Impact Labs.

Eine solche Agentur kann Modell für digitale Daseinsvorsorge in vielen Kommunen werden.

Die folgenden drei Maßnahmen 4.5 bis 4.8 beziehen sich auf die Bremer Innenstadt:

---

<sup>17</sup> <https://www.dlz-bremen.de/ueber-uns/>



Abbildung 10: Die Bremer Innenstadt (Quelle: wf)

#### 4.5 Integrierte Entwicklung einer smarten Innenstadt: Teilprojekt Umnutzung von Immobilien und Straßen

Das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ bildet trotz der Beschleunigung und der Veränderung der Innenstadt durch die Coronakrise nach wie vor einen gültigen Rahmen für die Maßnahmenpakete, die aktuell aufgelegt werden und deren Finanzierung und Umsetzung in den nächsten Jahren schrittweise sichergestellt wird. Für die Beteiligungsprozesse, die mithilfe von „smartem Tools“ unterstützt werden sollen, sind vor allem folgende Handlungsbereiche mit ihren jeweiligen Maßnahmen vorgesehen, die in dem Programm näher beschrieben werden:

- **Öffentliche Räume gestalten** (Abschnitt 2.2): Nicht zuletzt durch die Coronakrise ist z.B. die Bedeutung der Außenräume unter anderem für Außengastronomie deutlich gestiegen und erfordert entsprechende Anpassungen.
- **Innenstadt als Zentrum von Bildung und Kultur weiterentwickeln** (Abschnitt 2.6): Es ist breiter Konsens, dass zur derzeit dominierenden Einzelhandelsfunktion eine Belebung der Innenstadt auch im Sinne weiterer zentraler Funktionen für die Gesamtstadt angestrebt werden muss. Weitere Kultur- und Bildungseinrichtungen sollen dabei auch zur Belebung nicht zuletzt außerhalb der Geschäftszeiten beitragen.
- **Erlebnisraum Innenstadt gestalten** (Abschnitt 2.10): Der öffentliche Raum der Innenstädte wird immer mehr zum Erlebnisraum. Er dient als Bühne und Ort für Feste und Veranstaltungen jeder Art, für Märkte, Kunst und Kultur. Es gilt die hierfür am besten geeigneten Räume weiterzuentwickeln.
- **Umweltleistung der Innenstadt** (Abschnitt 2.,11): Nicht allein der zunehmende Klimawandel erfordert eine Weiterentwicklung der Innenstadt und ihrer Freiräume zum

Beispiel unter lufthygienischen und klimatischen Gesichtspunkten. Auch Starkregenergieereignisse erfordern erhebliche Umgestaltungsmaßnahmen.

Alle vier Maßnahmenbereiche erfordern die Umgestaltung von Immobilien und Außenräumen. Dabei sind auf der einen Seite vielfältige fachliche Gesichtspunkte wie Klimaanpassung oder verkehrliche Fragen zu berücksichtigen, aber auch die Ideen der verschiedenen Stakeholder in der Innenstadt wie Grundstückseigentümer, Geschäftsinhaber, Kultureinrichtungen, Wohnbevölkerung, Verkehrsträger und Logistiker und nicht zuletzt aller Bremer, die sich ungewöhnlich stark mit ihrer Innenstadt identifizieren, gefragt. Die erforderlichen komplexen Beteiligungsprozesse können durch den Einsatz digitaler Medien sehr viel anschaulicher und vor allen Dingen interaktiver und iterativer gestaltet werden, als dies analoge Methoden und Veranstaltungen bislang ermöglichen.



Abbildung 11 Veranschaulichung von geplanten Veränderungen (noch zweidimensional)

Ziel ist es also, nicht nur eine Bürgerbeteiligung im Sinne der Zustimmung zu Projekten durchzuführen, sondern gerade mithilfe der digitalen Möglichkeiten umfangreich auch digitale Instrumente einzusetzen insbesondere gestalterische Vorschläge und räumliche Prioritätensetzungen der Bürger und Stakeholder aufzugreifen und in weiteren Beteiligungsschritten im Sinne von Co-Creation zu optimieren und abzustimmen.

**Federführendes Ressort:** Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** In der Strategieentwicklungsphase des ersten Jahres ist zu klären, welche der vielfältigen erforderlichen Einzelmaßnahmen prioritär mit den hier im Projekt eingesetzten methodischen Instrumenten und Handlungssträngen unterstützt werden können. In den Jahren 2-5 ist dann mithilfe der Beteiligungsplattform DIPAS und dem 3D-Stadtmodell und dadurch auch der Möglichkeit Augmented Reality einzusetzen die konkrete Ausgestaltung der prioritären Maßnahmen vorgesehen, aber auch die Optimierung der Instrumente wie das DIPAS Tool und der Beteiligungsmethoden. Aufgrund der Neuartigkeit der geplanten Beteiligungsprozesse auch im Sinne Co-Creation mit Smart City Technologien ist es erforderlich, dass vor Ort eine Heranführung und Begleitung der Bürger und der Stakeholder je nach Zielgruppe durch die Mitarbeiter des Digital Impact Lab und der Agentur für Digitalassistentz erfolgt. Ziel ist auch, dass nach Abschluss des Projektes sowohl die technischen Anwendungen als auch methodischen Ansätze soweit optimiert und implementiert sind, dass sie von vielen Akteuren und Verwaltungsmitarbeitern für weitere Beteiligungsprozesse in anderen Teilen der Stadt eingesetzt werden können.

#### 4.6 Integrierte Entwicklung einer smarten Innenstadt: Teilprojekt Erreichbarkeit und City Logistik

Ausgehend von einer kooperativen Problemanalyse werden mit Co-Creation und Digital Impact Labs unter Verwendung des 3D-Stadtmodells innovative, bedarfsorientierte möglichst klimaneutrale Konzepte für die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Personen- und Warenverkehr gemeinsam mit der Stadtgesellschaft entwickelt und prototypisch umgesetzt.

Die Maßnahme zielt auf das Zusammenspiel zwischen Innenstadt, Gesamtstadt und Region und betrifft Personen- wie Warenverkehre: Diese Grundfunktionen einer Innenstadt werden mit digitaler Unterstützung nachhaltiger und effizienter. Sie knüpft an am Handlungsfeld „2.8 „Erreichbarkeit sichern, stadt- und umweltfreundliche Mobilität organisieren“ des Programms Bremen Innenstadt 2025.

In der Strategiephase werden in einem partizipativen und inklusiven Prozess der Priorisierung und anschließenden Konkretisierung geeignete Einzelmaßnahmen mit intensiver Stakeholderbeteiligung festgelegt. Neben den großen Stakeholdern (Handel, Verkehrsbetriebe) sollen auch die Bewohner:innen und Besucher:innen eingezogen werden.

Inhaltlich geht es um innovative und bedarfsorientierte Lösungen für Innenstadtbeflieferung, Warenzustellung bei geänderten Handelsstrukturen, Entwicklung und Umsetzung innovativer Logistikkonzepte (z.B. Mikro.Hubs) um die Belastung des Warenverkehrs zu mindern und zugleich attraktive Liefer- und Zustellkonzepte zu entwickeln, zu testen und zu verstetigen. Hierzu zählt:

- die **Umstellung von Lieferverkehren** auf emissionsfreie Antriebe;
- die **verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt** im Umweltverbund (z.B. Optimierung von Ampelschaltungen durch Detektierung des Rad- und Fußverkehrs; neue Bezahlmodelle für den ÖPNV wie check-in/be-out/ Informations- und Buchungsplattformen für intermodale und multimodale Mobilität in Stadt und Region);
- **nachhaltige Personenmobilität:** Innenstadt als Standort für neue Mobilitätsangebote, auch für private Mikro-Logistik (z.B. Lastenräder, elektrisch unterstützte Handwagen und -anhänger).

Insgesamt zielt die Maßnahme auf **Zukunftsfähigkeit** in Hinblick auf Entwicklung teil-/vollautomatisierter Systeme in Warenzustellung sowie **Verhaltensänderung** zugunsten nachhaltiger Mobilität durch neue Angebots- und Tarifstrukturen.

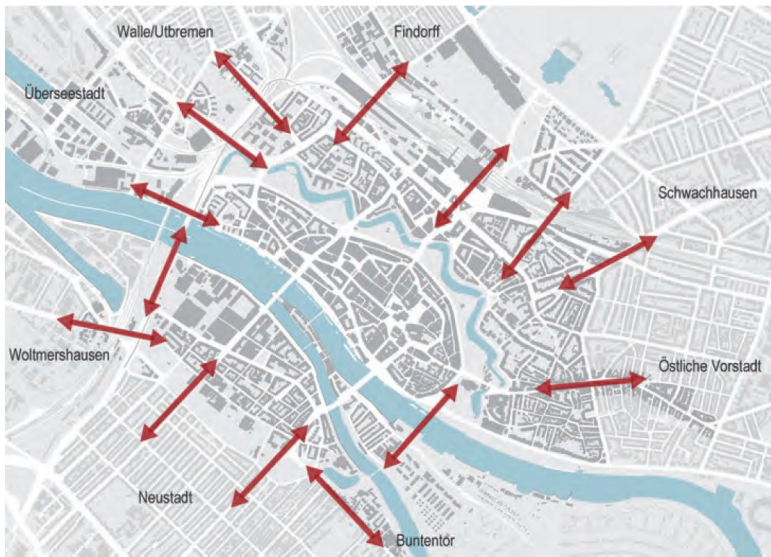


Abbildung 12: Waren- und Personenverkehr zwischen Innenstadt und Gesamtstadt

**Federführendes Ressort:** Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** Insbesondere zu dem weiter unten beschriebenen Projekt der Umgestaltung von Straßenräumen (4.8) besteht eine enge inhaltliche und insbesondere von den anzuwendenden technischen Bausteinen und methodischen Ansätzen Verbindung.

#### 4.7 Integrierte Entwicklung einer smarten Innenstadt: B2B Plattform für Einzelhandel und Dienstleistungen

Schon länger verändert sich die Präsenz des Einzelhandels in den Innenstädten. Die Corona-bedingten Schließungen haben diese Problematik noch erheblich verschärft. Von einer Reduzierung des Autoverkehrs zur Erreichung der Klimaziele befürchtet der Handel weitere Nachteile. Eine Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt ist daher schon länger ein Ziel der Stadtentwicklung wie auch der Wirtschaftsförderung.

Neben der Unterstützung der einzelnen Unternehmen bei ihren individuellen Digitalisierungsvorhaben soll als Smart City Modellmaßnahme für den gemeinsamen Weg aus der Krise eine B2B-Matching-Plattform gemeinsam mit den Unternehmen entwickelt werden. Die geplante Plattform soll konkret zwei Zwecken dienen:

- Zum einen soll die Plattform einen Austausch zwischen Einzelhandel, Großhandel und Geschäftskunden wie Restaurants zur Förderung lokaler Bestellungen und einer Optimierung des Lieferverkehrs erlauben.
- Zum anderen dient die Plattform der Vernetzung und Kommunikation zwischen Unternehmen des stationären Einzelhandels und Dienstleistern aus der IKT-Branche, um die Digitalisierung zu fördern.

Unter klima- und verkehrspolitischen Aspekten wird eine möglichst emissionsfreie tagesgleiche Auslieferung bestellter Waren im Stadtgebiet angestrebt. Hier kann eine B2B-Matching-Plattform Synergieeffekte erzeugen, Bedarfe bündeln und die Verbindung zwischen Nachfragenden und Anbietenden schaffen bzw. verbessern. So können beispielsweise Auslieferungsgemeinschaften entstehen, die zu einer effektiveren, kostengünstigeren und klimafreundlicheren Auslieferung auf der letzten Meile führen.

Ergänzend zu der laufenden Begleitung und Unterstützung des Einzelhandels im Bereich Digitalisierung, durch die Digital-Lotsen<sup>18</sup> im Land Bremen, die bei der Evaluierung und Priorisierung von einzelnen Vorhaben im Bereich Digitalisierung helfen, soll den Unternehmen durch eine solche Plattform der Zugang, die Bewertung und letztlich die Auswahl eines geeigneten Dienstleisters für die eigentliche Umsetzung ihres Vorhabens erleichtert werden. Gleichzeitig sollen die bremischen IKT-Dienstleister von dieser Plattform und der dadurch entstehenden verbesserten Präsenz und Einordnung ihres Leistungsportfolios profitieren. Somit entsteht eine win-win Situation, die auch auf weitere Branchen erweiterbar wäre.

Wenn heute Unternehmen nach der Beratung ihr Vorhaben konkretisiert haben und sich auf die Suche nach geeigneten Dienstleister:innen für die eigentliche Umsetzung begeben, fehlt in der Regel die Orientierung: Welche Agentur oder welcher Dienstleister hat das nötige Know-How und die Erfahrung, wo beginne ich mit der Suche, wie bekomme ich eine Empfehlung für eine Zusammenarbeit? Ebenso sind die Dienstleister auf der Suche nach passenden Kunden und deren Bedürfnissen. Wie kann der Einzelhandel im Bereich Digitalisierung und Online-Sichtbarkeit unterstützt werden? Wie verbessere ich meine Neukundenakquise? Wie sehen die konkreten Wünsche und Anforderungen des Einzelhandels für Onlineshops und Webauftritte aus? Welche weiteren Themen im digitalen Bereich bewegt die Branche? Wie können passende Produkte aussehen?

Hier setzt die B2B-Matching Plattform an. Durch eine optimierte Userführung werden Einzelhändler:innen von Beginn an durch entsprechende Abfragen zu einer Übersicht bzw. Auswahl an geeigneten Kooperationspartnern geleitet. So entsteht ein schneller Überblick über entsprechende Dienstleister:innen und deren Angebote und Expertisen. Die Qualität und Kategorisierung der Dienstleister:innen könnte durch einen Pool gewährleistet werden, für dessen Aufnahme die Dienstleister:innen gewisse Kriterien erfüllen müssten.

Die Plattform kann durch verschiedene Ansätze erweitert werden, denkbar wäre die Erweiterung auf weitere Branchen und Serviceleistungen, unterstützt durch Informationen der öffentlichen Hand, wie dem einfachen und übersichtlichen Zugang zu Fördermöglichkeiten.

In der Strategiephase soll eine Bedarfserhebung und Anforderungsdefinition erfolgen und eine vergleichende Machbarkeitsstudie für eine Eigenentwicklung oder Übernahme einer existierenden Plattform durchgeführt werden. Am Ende soll ein Lastenheft für eine solche Plattform erstellt werden, um u.a. die technischen und inhaltlichen Anforderungen genau zu definieren. Durch das bereits existierende Netzwerk und den Kundenstamm im Rahmen des Projektes Digital-Lotsen können die Unternehmen in Form von Co-Creation aktiv am Prozess und der Formulierung passgenauer Anforderungen beteiligt werden. Zur Einschätzung der Lage und der bisherigen Veränderungen im Bremer Einzelhandel kann auf Daten zurückgegriffen werden, die für die Aktualisierung des Einzelhandelskonzepts zusammengestellt worden sind. Zudem soll geklärt werden, welche Erfahrungen andere Smart City Modellvorhaben gemacht haben und ob Open Source Softwarelösungen für diesen Zweck übernommen und angepasst werden können.

In der Umsetzungsphase soll dann die präferierte Lösung entwickelt und implementiert werden. Die Betreuung der technischen Umsetzung, die inhaltliche Strukturierung, redaktionelle Betreuung, Einbeziehung der Unternehmen und das Marketing sind eine dauerhafte Aufgabe, die sich über den gesamten Förderzeitraum entwickelt. Zunächst soll die Nutzung für die Unternehmen unentgeltlich sein. Bis zum Ende des Förderzeitraum soll aber auch geprüft werden,

---

<sup>18</sup> [www.digitallotsen-bremen.de](http://www.digitallotsen-bremen.de)

ob der laufende Betrieb nach Ablauf der Förderphase über eine Vermittlungsprovision (zumindest teilweise) gedeckt werden kann und ein entsprechendes Businessmodell entwickelt werden.

Diese Maßnahme soll von der Wirtschaftsförderung Bremen durchgeführt werden<sup>19</sup> und von einer neu zu schaffenden Stelle im Team der Digital-Lotsen geleitet werden, die bereits seit 2019 den Einzelhandel bei der Digitalisierung unterstützt.<sup>20</sup> Dadurch steigt die Chance der Nutzung durch teilweise zögerliche Einzelhändler und die Plattform wird in die laufende Beratung und Fördermaßnahmen integriert, zudem kann auf ein breites Vorwissen in Bezug auf Bedarfe dieser Branche zurückgegriffen werden.



Abbildung 13: Die bisherigen Aufgaben der Digital-Lotsen. Hier kann die B2B-Matching Plattform integriert werden.

**Federführendes Ressort: Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa**

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** Verwendung von Co-Creation bei der Anforderungsdefinition, Angebot bei der Gründungsberatung, Abstimmung des Liefersystems mit der City Logistik. Die Plattform wird als Open Source programmiert und ist von daher für andere Kommunen reproduzierbar.

4.8 Übermorgenquartiere im Bestand: Straßenraummanagement

Auf Quartiersebene werden Antworten auf die Herausforderungen des Klimaschutzes und nachhaltiger Mobilität, der Erhöhung der Lebensqualität für alle Menschen – auch unter dem Aspekt der Inklusion – gemeinsam mit Bürger\*innen und weiteren Stakeholdern unter Nutzung

<sup>19</sup> <https://www.wfb-bremen.de/de/page/startseite>

<sup>20</sup> <https://digitallotsen-bremen.de/>



digitaler Optionen entwickelt. Im Straßenraum als der gemeinsamen Nutzungsoberfläche des Stadtteils müssen ebenso dynamisch an den Bedarf sich anpassende, das Netz nicht überlastende Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden, ebenso innovative Mobilitätsangebote räumlich verortet werden – alles auf begrenztem Raum und unter Nutzungskonkurrenz – vor allem mit klassischem PKW-Parken. Das zu entwickelnde Straßenraummanagement nimmt die Ansätze der ‚Curbside Management Strategies‘ auf zur effizienteren Nutzung des begrenzten Raums mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Ansätzen. Eine intensive Einbindung aller Gruppen ist wesentlich, um einen breiten Konsens und die Berücksichtigung besonderer Notwendigkeiten (z.B. Inklusion, Klimaanpassung u.ä.) zu erzielen, wofür im Projekt das Digital Impact Lab eine Basis für co-kreative Prozesse in der Analyse, der Szenariengestaltung und -vermittlung sowie der Entscheidungsfindung bildet.

Es werden zwei verdichtete Modellquartiere ausgewählt (z.B. Findorff und Gröpelingen) die über vergleichbare Straßenraumsituationen, jedoch unterschiedliche soziokulturelle Merkmale verfügen, um jeweils modellhafte Lösungen unter diesen Randbedingungen zu erarbeiten und damit eine hohe Übertragbarkeit auch für andere deutsche Städte zu entwickeln.

### **Modellhafte Lösungen**

#### **Förderung Elektromobilität**

Die Bundesregierung hat für die Elektromobilität in Deutschland das Ziel gesetzt, zehn Millionen E-Autos und eine Million Ladepunkte bis 2030 zu erreichen, gleichbedeutend, dass etwa jeder fünfte PKW elektrisch angetrieben sein soll, was einer Verzwanzigfachung entspricht.

Es wird generell von einem öffentlich zugänglichen Ladepunkt pro 10 e-PKW ausgegangen, jedoch haben e-Auto-Besitzer in diesen Stadtquartieren (anders als in eher dünn besiedelten Situationen mit eigenem Grundstück oder privaten Parkieranlagen) kaum die Möglichkeit zum Laden in Carports oder ähnlichen privaten Situationen. Deshalb muss hier eine deutlich höhere Dichte angestrebt werden. Für Smart Cities muss hier die Zielgröße für innerstädtische Quartiere für 2030 (als Zwischenschritt zur weiteren Abkehr von fossilen Antrieben) bei 1 Ladesäule pro max. 70-80 PKW Gesamtbestand liegen – d.h. bei einseitigem Parken 1 klassische Ladesäule alle 350 – 400 m, bei beidseitigem Parken etwa alle 200 Meter. Regelkonforme Parkanordnungen sind eine formale Voraussetzung.

Das Projekt will im Beteiligungsverfahren eine dynamische Bedarfsanalyse für elektrisches Laden vornehmen, die auch die spezifischen Ladebedarfe erfasst (die bei einer intensiven gewerblichen Fahrzeugnutzung anders ist als bei privater Gelegenheitsnutzung). Zugleich wird im Beteiligungsverfahren auch für innovative Mobilitätslösungen geworben.

Statt klassischer Einzelladesäulen mit zwei Anschlüssen soll hier ein Konzept entwickelt und umgesetzt werden, dass mit einem Steuerterminal und dezentralen Satellitenanschlüssen ein bedarfsgerecht wachsendes Ladeangebot im öffentlichen Straßenraum ermöglicht.

Smart Grids: Bei technischer Umsetzung bidirektionalem Ladens könnten die Batterien in Kraftfahrzeugen auch als Puffer des Stromnetzes genutzt werden. Je nach Umfeld kann auch eine Sektorenkopplung erfolgen, z.B. Verknüpfung mit PV-Anlagen z.B. auf Gebäuden und anderen Energieanlagen.

Dieses Ladekonzept ist ein Kernbaustein des „Nullemissionshubs“ (s.a. Abbildung).

**Curbside Management / Parken / „digitales Parken“ / Fuß- und Radverkehr**

Bremen zeichnet sich durch einen hohen Anteil von Fuß- und Radverkehr aus: 25% aller Wege zu Fuß und weitere 25% per Rad als jeweils alleiniges Verkehrsmittel zurückgelegt (SrV 2018). Auf Nachbarschaftsebene liegen die Verkehrsmittelanteile (Wegezähl) der aktiven Modi bei 60-70%. Um weitere Potenziale erschließen zu können, sollen die aktuellen Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs vermindert werden. Darüber hinaus spielt v.a. das Zu-Fuß-Gehen eine besondere Rolle als Zubringer zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV.

Eine funktionsgerechte Aufteilung des öffentlichen Straßenraums ist Kernbaustein nachhaltiger quartierlicher Mobilitätskonzepte. Die Ordnung des PKW-Parkens erfolgt auch, um Barrierefreiheit (Gehwegbreiten sicherstellen) und Rettungssicherheit (Fahrbahnbreiten sicherstellen für Feuerwehr) zu gewährleisten. Die rechtskonforme Parkanordnung ist Voraussetzung sowohl für die Einführung des „digitalen Parkens“ wie auch der Anordnung von Ladeinfrastruktur.

Es werden intensive Beteiligungskonzepte umgesetzt, um dieses emotionalisierte Thema einem breiteren Konsens zuzuführen. Hierzu werden digitalen Formate verknüpft mit vor-Ort-Formaten (wie Straßenbegehungen, Straßenstände), womit z.B. mehr Verständnis für die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen erzielt werden soll.

In Kombination mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen soll die Zahl der PKW und deren Flächenbedarf gemindert werden. Hiermit soll für den Fußverkehr wieder der notwendige Bewegungsraum sichergestellt werden.

Mit Sensortechniken kann – bei rechtskonformen Parken – eine Analyse der Auslastung erfolgen und potenziellen Nutzenden angezeigt werden. Ziel: Minderung von Parksuchverkehr.

In der Umsetzung können temporäre Elemente (z.B. durch ‚Parklets‘; temporäre Grünelemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten) der Erprobung von veränderten Straßenraumgestaltungen und damit der Ergänzung von 2D- und 3D-Visualisierungen dienen.

**Nullemissionshubs**

Die Nullemissionshubs sind ein Kernbaustein der Quartiersstrategien. Sie verorten die Angebote von innovativen Mobilitätsdienstleistungen ebenso wie ein bedarfsgerecht dynamisch wachsendes Angebot an Ladeinfrastruktur für Elektroautos.

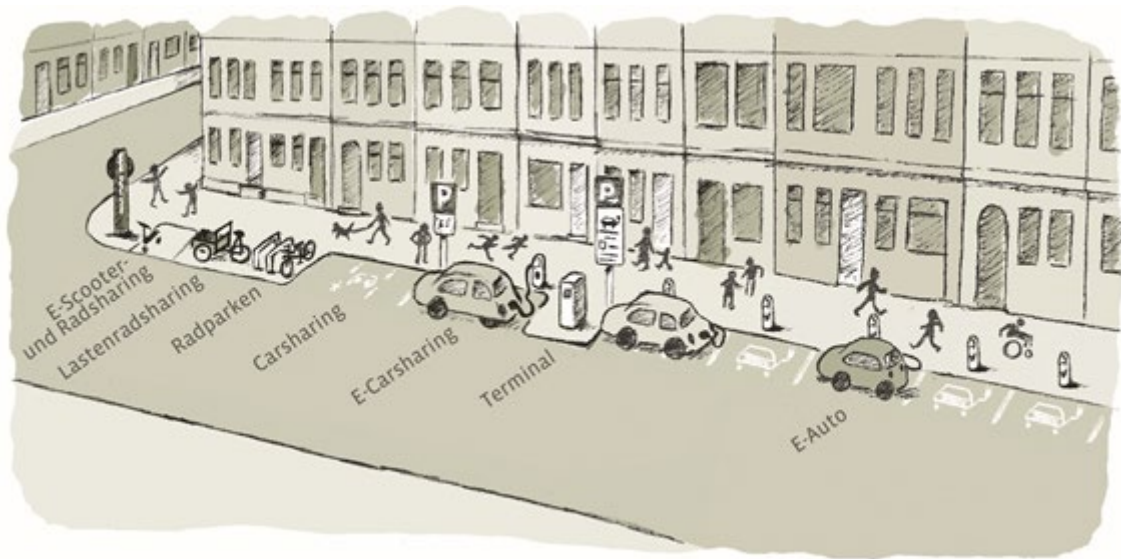


Abbildung 14: Bremer Nullemissionshub

Ein Nullemissionshub verbindet die Mobilitätsbausteine (v.l.n.r)

- Kenntlichmachung durch die gut sichtbare Stele ‚mobil.punkt‘
- Abstellflächen für e-Scooter – ggf. verbunden mit Geofencing, um ein „wildes“ Abstellen von Scootern auf Gehwegen zu unterbinden
- Abstellflächen für Bike-Sharing – für ein geordnetes Abstellen und guten Zugang in Quartieren mit schmalen Gehwegen
- Cargobike-Sharing-Station (s.a. Modul Lastenrad-Sharing)
- Carsharing-Station (in der Entwicklung zur Förderung der Elektromobilität)
- Terminal zur Steuerung der Ladeinfrastruktur (sowohl für Carsharing-Fahrzeuge wie allgemeines Laden)
- Ladeplätze für Elektroautos (bis zu 6 Satelliten in einer Reihe möglich), die Satelliten verfügen über Sensorik zur Erkennung möglicher Fehlbelegung durch Verbrennerfahrzeuge als auch Beleuchtung für den angrenzenden Gehweg

### **Förderung Carsharing**

Carsharing ist ein wichtiges Element des Ansatzes ‚Mobility as a Service / Mobilität als Dienstleistung. Das Modul des stationsgebundenen Carsharings fungiert mit seiner hohen Verlässlichkeit für viele Nutzer\*innen in Kombination mit den anderen Mobilitätsangeboten als Alternative zum Autobesitz. Jedes Carsharing Auto ersetzt in Bremen rund 16 private PKW, die entweder abgeschafft oder nicht angeschafft werden (Studie team red, 2018). Neben der Verlässlichkeit ist die Nähe zur Station ein wichtiges Element aus Sicht der Nutzer. Damit ist der Ausbau des Stationsnetzes an Nullemissionshubs ein Modul wie die weitere Angebotsintegration mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (s.a. ‚Bremer Flotte‘). In dem Markthochlauf der Elektromobilität dienen gemischte Flotten auch dem Ausprobieren von e-Fahrzeugen und der Überwindung der ‚Reichweitenangst‘ bei Nutzer\*innen.

Ergänzendes und über die gleiche Buchungsplattform verfügbares free-floating Carsharing deckt flexiblere Bedürfnisse ab. Für dessen Elektrifizierung ist ein KI-Element nötig, um den Ladebedarf und Ladestandortverfügbarkeit zu verknüpfen.

### **Förderung Lastenradsharing**

Cargobikes schließen für die private Mikrologistik die Lücke zwischen den Transportmöglichkeiten eines klassischen Fahrrades und dem eines PKW. Mit einer stärkeren Nutzung von Lastenrädern soll die Zahl an PKW Fahrten reduziert werden. Hierfür muss ein Cargobike-Sharing-Angebot in den Stadtteilen integriert werden.

Reservierung erfolgt über eine gemeinsame Plattform (s.a. Modul „Bremer Flotte“), Zugang elektronisch über Smartphone oder Smartcard.

Nullemissionshubs sichern (wie weitere solitäre Stationen) eine 24/7 Zugänglichkeit. An den Nullemissionshubs sind elektrisch unterstützte Lastenräder verfügbar. Die Lastenräder sind vernetzt, um u.a. den Status der Batterie und ggf. weitere Wartungserfordernisse anzuzeigen.

### **Integration weiterer Shared-Mobility Ansätze**

Weitere Sharing-Angebote sind aktuell vor allem

- klassisches Bike-Sharing als Mischung von free floating und stations-Angebot (one-way Nutzung). Buchung und Zugang erfolgt über die (städteübergreifende) App des Bike-Sharing-Operators

- e-Scooter-Sharing – „Tretroller“ als free floating-Angebot (one-way Nutzung). Das Betriebsgebiet ist in der erforderlichen straßenrechtlichen Sondernutzungsgenehmigung definiert. Es sind beim Abstellen Gehwegbreiten von 1,80 freizuhalten – was in Bereichen mit engen Gehwegen die Anordnung von definierten Abstellzonen in Zusammenarbeit mit Geofencing sinnvoll macht.

### **Mobilitätspaket „Bremer Flotte“**

Mit einem Mobilitätspaket soll Kfz-Haltern das Ausprobieren von alternativen Mobilitätsangeboten ‚schmackhaft‘ gemacht werden. Im Projekt „Bremer Flotte“ wird hier ein Ausprobierangebot aufgebaut, das Carsharing, weitere Sharing-Angebote, Taxi, ÖPNV mit Gutscheinen bzw. Rabatten zum zeitlich begrenzten Ausprobieren einschließt. Entschließen sich Bewohner\*innen, ihren PKW abzuschaffen, wird das Bonusangebot für einen weiteren Zeitraum verlängert.

### **Logistik im Stadtteil**

Mit der Corona-Krise ist aufgrund zunehmenden e-commerce die Zahl der Zustellvorgänge in den Stadtteilen enorm angestiegen. Mit digital buchbaren Ladezonen (Vorbild Barcelona) können die Behinderungen im Straßenraum durch Lieferfahrzeuge gemindert werden. Zudem werden im Nahbereich Mikro-Hubs als Umladepunkt auf Lastenräder bzw. kleinere, elektrisch angetriebene Fahrzeuge erfolgen. Das Beteiligungsverfahren wird Logistikansätze mit dem Einzelhandel im Stadtteil verknüpfen, um auch neue Kombinationen mit digitalen Angeboten und zeitnaher Zustellung zu entwickeln.

Einsatzmöglichkeiten für (teil-) automatisierte Fahrzeuge können für eine Erprobung evaluiert werden

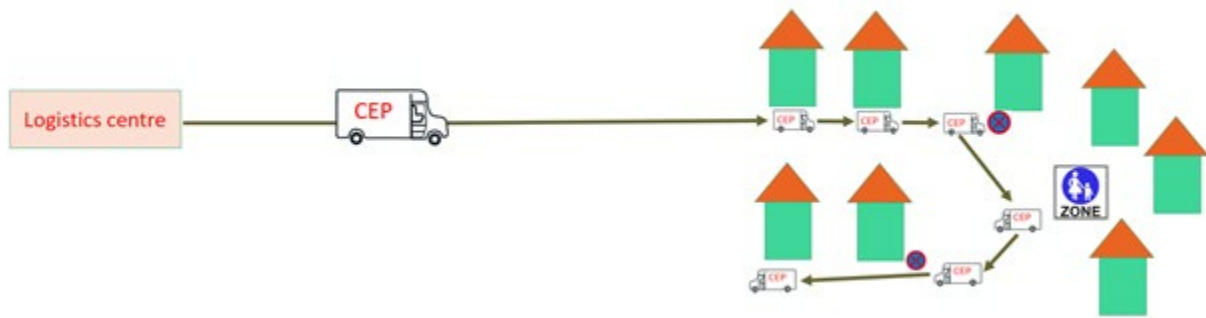


Abbildung 15: Klassische Lieferlogistik mit Problemen in engen Straßen, Fußgängerbereichen

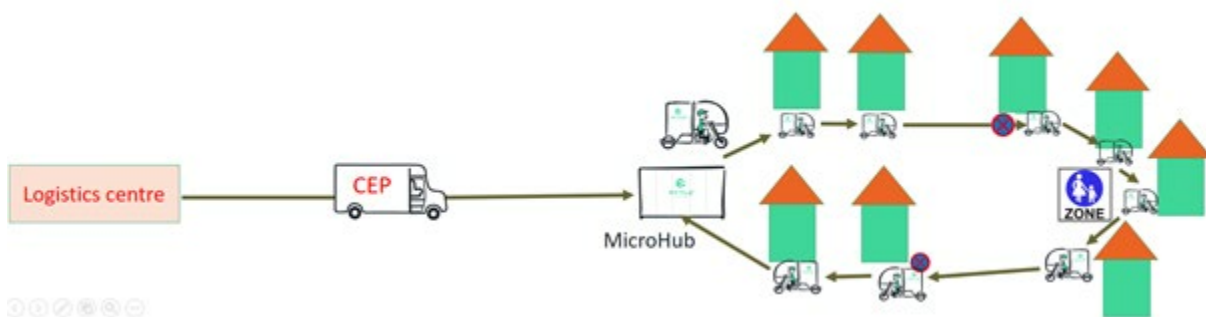


Abbildung 16: Nutzung von Mikrohub und modularen Lastenrädern (u.ä. Fahrzeugen): Effizienzsteigerung, Minderung von Störungen

**Federführendes Ressort:** Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** Die Maßnahme der Straßenraumgestaltung ist wesentlich abhängig von den schon unter 4.6 erwähnten Tools zur Beteiligung und ist daher auf engste Zusammenarbeit angewiesen.

#### 4.9 Multimedialer Support beim Digitalen Gründungsassistenten

Bremen entwickelt zurzeit zusammen mit NRW den digitalen Gründungsassistenten OZG-konform weiter. Seit Dezember 2020 ermöglicht er die Gründung von Handwerksbetrieben<sup>21</sup> und wird in den nächsten Jahren schrittweise zu einer ‚Eine für Alle‘-Lösung für viele Gründungsszenarien mit Unterstützung des BMI und BMWI ausgebaut. Er hilft

- Notwendige Anträge und Anzeigen bei den Behörden zu ermitteln,
- Anträge und Anzeigen online auszufüllen und abzusenden,
- immer die richtige Ansprechperson für Rückfragen zu finden.

<sup>21</sup> <https://gruendung-digital.de/>

Für das Ziel der Wiederbelebung der lokalen Wirtschaft ist es wichtig, das Potenzial möglicher Gründer:innen so weit wie möglich auszuschöpfen und alle erkennbaren Barrieren zu überwinden. Dazu sollen als Smart City Maßnahme ergänzend ein multimedialer Support per Videokonferenz und eine Hinführung und Unterstützung vor Ort auf Quartiersebene geschaffen werden.

Wenn jemand bei der Nutzung des Digitalen Gründungsassistenten technische oder inhaltliche Fragen hat und nicht weiterkommt, sollen zukünftig zusätzlich zu den derzeitigen Hinweisen auf Telefon und E-Mail (Abb. 8) Berater:innen per Videokonferenz zugeschaltet werden können und/oder bei Sprachschwierigkeiten auch eine mündliche Übersetzung in verschiedene Fremdsprachen.

Ebenso soll es möglich sein, über eine Online-Terminvereinbarung eine Video-Beratung zu buchen, aus der heraus ggfs. mit Bildschirmteilung gemeinsam ein Formular ausgefüllt werden kann. Auch hier sollen zusätzlich Übersetzer:innen hinzugezogen werden können.

Freie Hansestadt Bremen Gründungsassistent Anmelden →]

## Unternehmensgründung

**Möchten Sie gewerblich tätig werden?**

Ein Gewerbe ist (fast) jede selbstständige Tätigkeit mit finanziellen Einnahmen.

Händler:innen, Vertreter:innen, Gastronom:innen, Handwerker:innen oder Produzent:innen von Waren gehören beispielsweise zu den Gewerbetreibenden. Gründer:innen, die eine freiberufliche Tätigkeit ausüben oder sich in der Land- und Forstwirtschaft oder in der Tierzucht selbstständig machen, sind dagegen keine Gewerbetreibenden.

Ja, ich möchte gewerblich tätig werden.

Nein, ich möchte nicht gewerblich tätig werden.

**PERSÖNLICHE BERATUNG**

Zentrale Kontakt- und Servicestelle der Wirtschaft in Bremen  
(Einheitlicher Ansprechpartner)  
Telefon: 0421 163 399-475  
E-Mail: [office@ea.bremen.de](mailto:office@ea.bremen.de)

Abbildung 17: Derzeitiges Angebot auf persönlicher Beratung beim Digitalen Gründungsassistenten

Damit auch Personen erreicht werden, die weder die zentrale Gründungsberatung durch das Starthaus in der Bremer Innenstadt in Anspruch nehmen, noch sich trauen, ein Onlineverfahren alleine zu bewältigen, soll in einem Quartier Werbung, Motivierung und Begleitung durch ein Digital Impact Lab erfolgen. Durch diese Kombination von physischen und virtuellen Beratungsräumen erscheint eine Ausweitung der Gründungen von kleinen Gewerbe- und Handelsbetrieben oder Start-Ups allgemein und speziell von Menschen mit Migrationshintergrund möglich.

Bisher gibt es eine Gründungsberatung im persönlichen Gespräch zentral in der Innenstadt oder telefonisch durch das Starthaus, einem Angebot der Bremer Aufbaubank.<sup>22</sup> Die Erfahrungen mit Videokonferenzen während der Corona-Pandemie lassen den Schluss zu, dass dieses Me-

<sup>22</sup> <https://starthaus-bremen.de/>

dium eine effektive Ergänzung sein kann. Der Arbeitskreis Migration beim Starthaus hat speziell für diesen Personenkreis eine persönliche Begleitung vor Ort in den Quartieren empfohlen. Mit der Einrichtung eines Digital Impact Lab in einem Quartier soll dieser Vorschlag in Kooperation mit dem Arbeitskreis umgesetzt, erprobt und evaluiert werden.

In einer ersten Phase soll die Übersetzung durch Videoschaltung mit natürlichen Personen erfolgen, die aus einem Pool professioneller Übersetzer:innen gewonnen werden. Parallel wird die Leistungsfähigkeit automatisierter Übersetzungen für dieses Themenfeld geprüft. Für Gehörlose soll eine automatische Untertitelung eines Beratungsdialogs erprobt werden.

Die Maßnahme umfasst die Anforderungsdefinition an die Videozuschaltung und ein Terminbuchungssystem, die technische Integration mit dem Digitalen Gründungsassistenten, die konkrete Regelung des Beratereinsatzes mit dem Starthaus, den Aufbau eines Übersetzerpools und die Erprobung automatischer Übersetzung und Untertitelung sowie die Einbindung des Digital Impact Labs.

**Federführendes Ressort:** SWAE ist der Product Owner des Gründungsassistenten. Aufgrund der Komplexität der Weiterentwicklung des Gründungsassistenten in Zusammenarbeit mit ifib und der Firma ]init[ wird eine Stelle bei SWAE eingerichtet. Die Aufgaben umfassen:

- Schnittstellenkoordination zwischen Gründungsassistent und IT-Dienstleistern
- Steuerung von ifib bei der Anforderungsdefinition und der Nutzertests
- Steuerung der Firma ]init[ bei der Softwareentwicklung
- Koordinierung Zusammenarbeit der IT-Dienstleister mit der Gewerbemeldestelle, Starthaus, WFB

**Bezug zu anderen Maßnahmen:** Die Anforderungsdefinition und Nutzertests sollen von ifib in Co-Creation durchgeführt werden. Mit der Softwareentwicklung für den Support und der Integration soll die Firma ]init[ beauftragt werden, die auch den Digitalen Gründungsassistenten programmiert und aktuell hostet. Ende 2021 ist die Überführung in das Hosting bei Dataport geplant. Dadurch entfallen Hosting-Kosten für das zu entwickelnde Zusatzmodul. Das Starthaus Bremen stellt seine bisher persönlichen und telefonisch tätigen Berater:innen für die Videoberatung unentgeltlich zur Verfügung. Ein LoI liegt vor. Für Übersetzungen soll ein Pool von professionellen Dolmetscher:innen gebildet werden und auf Honorarbasis eingesetzt werden. Als Videokonferenzsystem ist zurzeit JITSY vorgesehen. Durch diese Open Source Lösung ist die Reproduzierbarkeit gewährleistet.

Durch die modulare Umsetzung der geplanten Schnittstelle zum Standard-Gründungsassistenten kann die Zusatzanwendung optional allen Kommunen angeboten werden und wäre somit bundesweit verfügbar.

## 5 Governance

Der vorliegende Smart City-Antrag ist ein ressortübergreifendes Vorhaben mit vielen Querverbindungen zwischen den einzelnen Maßnahmen. Dies erfordert Veränderungen in der Organisation der Verwaltung und neue Partnerschaften, um Synergien zu erzeugen und bewährte Lösungen dauerhaft zu verankern. Bremen hat mit der eingangs erwähnten Staatsräterunde „Digitalisierung“ dafür bereits gute Ausgangsvoraussetzungen. Dieses Gremium

- übernimmt die Gesamtverantwortung gegenüber Mittelgeber
- trifft die strategischen Entscheidungen
- hält Verbindung zu Senat und Bürgerschaft

Unter diesem Dach soll die folgende Governance Struktur entwickelt werden (Abb. 15).

Jedes beteiligte Ressort benennt eine Smart City Verbindungstelle. Dabei handelt es sich um Stellen, die heute bereits für die Digitalisierung allgemein oder speziell den Bereich zuständig sind, in den eine geplante Maßnahme fällt. Sie übernehmen zusätzlich die Verantwortung für die jeweils zugeordnete Maßnahme. Ihr entsprechender Arbeitsanteil von 0,1 bis 0,2 VZÄ wird als Eigenleistung eingebracht.

- Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
  - Dr. Arne Sünemann  
Leiter Regional- & Stadtentwicklung, Stadtumbau, Wohnungswesen
- Senator für Finanzen
  - Heide Vathauer  
Abteilung 4 – Zentrales IT-Management, Digitalisierung öffentlicher Dienste
- Senator für Wirtschaft, Arbeit und Europa
  - Bastian Müller  
stv. Leitung Referat 41 Innovation, Digitalisierung und neue Themen
- Landesamt GeoInformation Bremen
  - Dr. Sarah Tesmer  
Leiterin Abteilung 2 - Landesvermessung und Fachverfahren
- Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport
  - Kai-Ole Hausen  
Referat Soziale Stadtentwicklung
- Senatorin für Wissenschaft und Häfen
  - Herr Dr. Sommer
  
- Senatskanzlei
  - Frau Sommer  
Referat Verwaltungskooperation und -modernisierung im Land Bremen und den norddeutschen Ländern



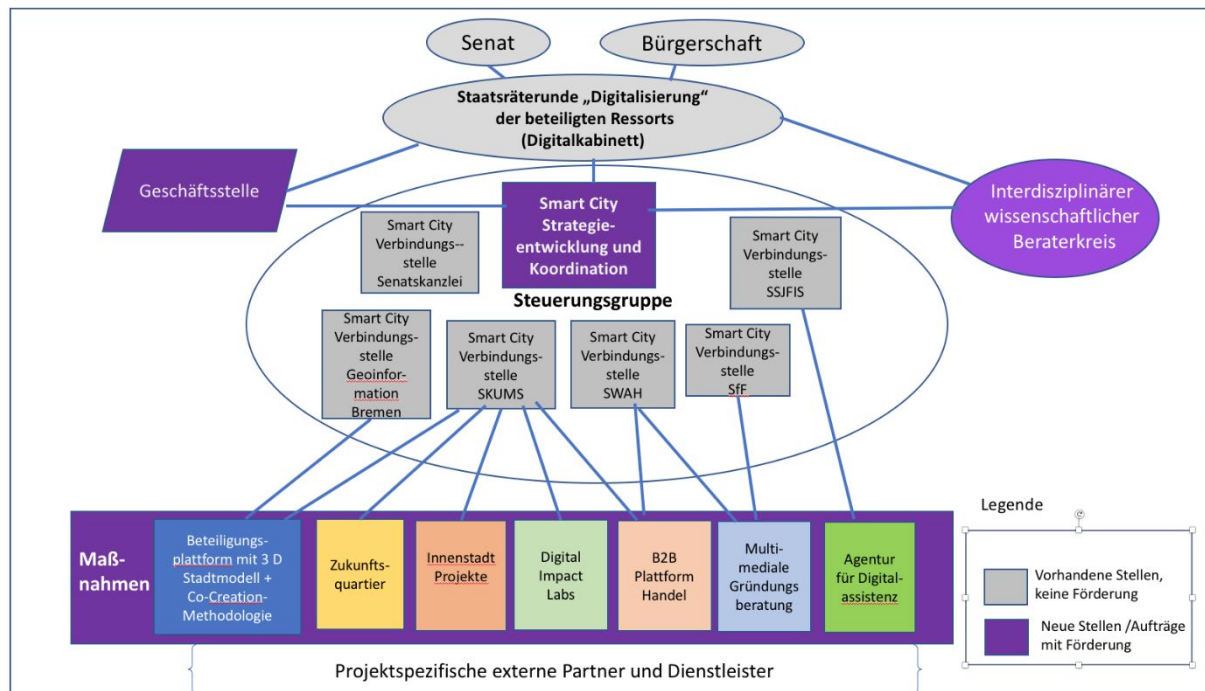


Abbildung 18: Geplante Governance Struktur

Diese Verbindungsstellen bilden zusammen die Steuerungsgruppe für das Modellprojekt. Ihre gemeinsamen Aufgaben sind

- Konkretisierung der Strategie und Erstellung des Strategiedokuments zum Abschluss der Strategiephase,
- Empfehlung an die Staatsräterunde für den Start der geplanten Maßnahmen in der Umsetzungsphase,
- Koordination zwischen den Projekten,
- projektübergreifende Information und Konsultation, insbes. in der Strategiephase
- Außendarstellung, Web-Seiten, Medienpräsenz, Monitoring und Erfolgskontrolle, Abstimmung der externen Evaluation,
- Betreuung des wissenschaftlichen Beraterkreises,
- Kooperationen und Transfer, insbes. Veranstaltungen,
- inhaltliche Zwischenberichte und Abschlussbericht.

Dabei werden sie von einem Stab aus zwei Koordinationsstellen unterstützt, die aus Projektmitteln finanziert werden müssen. Zwei Stellen sind erforderlich wegen der Anzahl von insgesamt neun Maßnahmen und auch, um Abwesenheit durch Urlaub oder Krankheit auszugleichen. Da das Ressort für Klima, Umwelt, Mobilität, und Stadtentwicklung an den meisten Projekten beteiligt ist, sollen diese Koordinationsstellen auch dort angesiedelt werden.

- Begleitung des Projekts gemäß der „Einer für Alle Anforderungen“ des IT-Planungsrates
- Sicherstellung Datenschutzrechtlicher Belange.

Für die administrative Abwicklung des gesamten Modellprojekts soll eine Geschäftsstelle beim Senator für Finanzen aus Projektmitteln geschaffen werden. Sie ist zuständig für

- die Mittelverwaltung,
- das Berichtswesen,
- alle Unteraufträge,

- den Kontakt mit dem Mittelgeber.

Fachliche Unterstützung erhalten die Koordinationsstellen und die Mitglieder der Steuerungsgruppe durch einen Wissenschaftlichen Beraterkreis. In ihm sollen Mitglieder der ehemaligen Zukunftskommission und Vertreter:innen der einschlägigen Fächer an den Bremer Hochschulen für die Validierung, Fundierung und Zukunftsbefassung der Maßnahmen sorgen. Dazu soll aus Projektmitteln ein Fonds für Kurzgutachten bereitgestellt werden. Die Mitglieder können gebeten werden, bestimmte Annahmen im Rahmen einer Maßnahme zu prüfen oder sich im Sinne einer Zukunftsbefassung sich abzeichnende technische Innovationen fachlich zu bewerten. Sie sollen selbst Fragen aufwerfen, die ihrer Auffassung nach bei einzelnen Maßnahmen geklärt werden sollten oder selbst Vorschläge aus ihrer Forschung einbringen. Ein Schwerpunkt soll bei der Forschung und Entwicklung im Rahmen des Bremer KI-Zentrums und des Netzwerks Bremen.AI liegen. Das Wissenschaftsressort wird dazu Vorschläge machen. Zusätzlich wird so eine Möglichkeit geschaffen, Fragen, die Stakeholder in Co-Creation-Prozessen aufwerfen und die besondere Expertise erfordern, ohne zeitaufwendige Vergabeverfahren klären zu lassen.

## 6 Partner

An den einzelnen Maßnahmen sind folgende Organisationen als Partner und/oder Auftragnehmer beteiligt:

WO Soziale Dienste gemeinnützige GmbH (LoI liegt vor)

Caritasverband Bremen (LoI liegt vor)

Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Bremen e.V. (LoI liegt vor)

]init[ Aktiengesellschaft für digitale Kommunikation

Institut für Angewandte Medienforschung M2C an der Hochschule Bremen

Institut für Informationsmanagement Bremen an der Universität Bremen

Paritätische Gesellschaft für soziale Dienste Bremen mbH (PGSD) (LoI liegt vor)

Starthaus Bremen (LoI liegt vor)

Wirtschaftsförderung Bremen