

metropolis

URBAN DEVELOPMENT

02 / 2023 30. Jahrgang € 15 ISSN 2309-8721

OSNABRÜCK

Wege zum Glück

DIE INNERE STÄRKE BEWAHREN Die kleinen Meilensteine des Masterplans Innenstadt **TRADITION TRIFFT INNOVATION** Wie die Friedensstadt mithilfe lokaler Partner auf Fahrradmobilität und Klimaneutralität setzt *Interview mit Katharina Pötter* **LAUFBAND STATT ROLLTREPPE** Wie aus einem Warenhaus ein Cross Community Space wird **LOKOMOTIVE DER ZUKUNFT** LOK-Viertel wird bundesweiter Innovationstreiber für Quartiersentwicklung *Interview mit Prof. Dr. Felix Osterheider und Gerd Hoofe* **DAS ERSTE LIBESKIND** Ein Stück Weltarchitektur in Osnabrück **AUS GUTEN GRÜNDEN** Der Top-Standort für Start-ups – nicht nur in Niedersachsen *Interview mit Florian Stöhr und Katharina Lutermann* **ZUHAUSE FÜR MIKROFON UND STAFFELEI** “Come in,” she said, “I’ll give ya shelter from the storm”

4 191742 215008

LOKOMOTIVE DER ZUKUNFT

LOK-VIERTEL WIRD BUNDESWEITER INNOVATIONSTREIBER FÜR QUARTIERSENTWICKLUNG



„Ein Stadtquartier ist immer ein sehr komplexes Gebilde. Es geht um Funktionen und Infrastrukturen, Formen des Zusammenlebens, den richtigen Umgang mit Ressourcen etc. Dieses Nachdenken über Visionen und Ideen fällt den meisten dabei leicht. Die Königsdisziplin liegt jedoch darin, das Gedachte auch zu realisieren.“

Im Gespräch mit Prof. Dr. Felix Osterheider, Vorstandsvorsitzender

Aloys & Brigitte Coppentrath Stiftung und Beiratsvorsitzender Lok-Viertel-OS GmbH

und Gerd Hoofe, Geschäftsführer der Lok-Viertel-OS GmbH

Susanne Peick

Die Aloys & Brigitte Coppentrath Stiftung sieht sich als Wegbereiterin für zeitgemäße unternehmerische Aktivitäten. Wie entstand die Vision, direkt ein ganzes neues Stadtviertel zu entwickeln?

Felix Osterheider: Die Stiftung hat das Thema Innovation fest in ihrem Leitbild verankert. Der erste Ausdruck dessen spiegelt sich in baulicher Weise im Coppentrath Innovation Centre (CIC) wider, das unmittelbar an die ca. 20 Hektar große Fläche angrenzt, auf der das Lok-Viertel entstehen wird; das entspricht einer Fläche von 30 Fußballfeldern. Diese städtebauliche „Wunde“ befindet sich auf der Rückseite des Hauptbahnhofs, also fußläufig zum Verkehrsknotenpunkt nach Hannover, Berlin, Hamburg und Richtung Süden. Rund zwei Jahrzehnte bot sie jedem, der hier mit der Bahn ankam, eine denkbar unattraktive Aussicht. Als wir im Jahr 2021 das „Go“ zur Entwicklung der Fläche erhielten, stand für uns fest, dass wir für diesen Ort und infolgedessen auch für die Stadt wortwörtlich eine neue Perspektive entwickeln wollten. Unser Ziel ist es, ein lebenswertes Quartier zu entwickeln, in dem zukunftstaugliche Formen des Arbeitens, Wohnens und Lebens realisiert werden, die wiederum innovative Unternehmen, Arbeitnehmende und neue Bewohner:innen nach Osnabrück holen. Aufgrund unseres unternehmerischen Selbstverständnisses ist es für uns auch wichtig, nicht „nur“ den aktuellen Bedarfen einer mittelgroßen Stadt wie Osnabrück zu begegnen – also Wohnraum und Arbeitsplätze in der Gegenwart bereitzustellen, sondern kontinuierlich zu ermöglichen, was eine „Stadt von morgen“ braucht, um auch in Zukunft lebenswert zu sein.

Das Stadtentwicklungskonzept läuft unter dem Slogan Stadt neu denken, Stadt neu planen, Stadt neu bauen. Was ist das spezifisch „Neue“ an diesem Projekt?

Gerd Hoofe: Zum Beispiel ein Fokus auf Themen wie Forschung und Künstliche Intelligenz. Diese sollen allerdings nicht getrennt von den Visionen betrachtet werden, die mit dem neuen Stadtquartier verbunden sind. Alle Bereiche – sei es Wissenschaft, Forschung oder auch Anwenderorientierung – sind mit Zukunft verbunden; und all das, was wir in dem Stadtentwicklungskonzept abbilden, hat mit Zukunftsfähigkeit zu tun: innovative Formen des Wohnens, Arbeitens oder des Lebens. Diese Themen sind unweigerlich mit Fragen der Nachhaltigkeit verknüpft, die wiederum auch mithilfe künstlicher Intelligenz beleuchtet werden. Das ist sozusagen der ökonomische Faktor der Nachhaltigkeit. Das Projekt versucht in gebündelter Form nun alle drei Dimensionen, also auch die soziale und die ökologische, als Gestaltung von Lebensqualität auf kommunaler Ebene abzubilden.

Liegt das „Neue“ also auch darin, dass Nachhaltigkeit hier erstmalig greifbar und erlebbar wird?

GH: Das wäre wünschenswert. Ein Stadtquartier ist immer ein sehr komplexes Gebilde. Es geht um Funktionen und Infrastrukturen, Formen des Zusammenlebens, den richtigen Umgang mit Ressourcen etc. Dieses Nachdenken über Visionen und Ideen fällt den meisten dabei leicht. Die Königsdisziplin liegt jedoch darin, das Gedachte auch zu realisieren. Beim Thema Nachhaltigkeit beginnt das auf oberster Ebene bei der UN und lässt sich dann runterbrechen auf Deutschland, die Bundesländer und zuletzt auf die kommunale Ebene. Auch die Stadt Osnabrück hat eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Entscheidend ist aber, dass sie im wortwörtlichen Sinne begreifbar wird; dass man sie sehen, anfassen und erleben kann. Das Abstrakte muss gebaute Realität werden. Und genau das ist unser Anspruch an das Lok-Viertel.

Der Ministerpräsident des Landes Niedersachsen bezeichnete es bei seinem Vor-Ort-Termin als eines der spannendsten Entwicklungsprojekte Deutschlands. Sind Sie bereit für diese Vorreiterrolle?

GH: Wir möchten uns nicht mit fremden Federn schmücken. Warten wir lieber ab, wo wir stehen, wenn das Lok-Viertel realisiert worden ist. Angesichts der Komplexität braucht es dafür noch einiges an Vorarbeit. Momentan liegt der Fokus auf der Entwicklung diverser Konzepte und der Durchführung verschiedener Untersuchungen. Dafür braucht es Gutachten und entsprechende Partner, die zum Teil erst noch mit an Bord geholt werden müssen. Es reicht nicht aus, nur von einer Idee begeistert zu sein. Ihre Umsetzung muss auch aktiv vorangetrieben werden.

Und wie managen Sie diese Komplexität?

GH: Wir tun alles, was in unserer Kraft steht und was wir mit unserem Know-how bewerkstelligen können. Darüber hinaus unterstützen uns eine Reihe von herausragenden Dienstleistern und Expert:innen, sodass wir Themen wie Mobilität, Energie, Soziales oder Natur- und Artenschutz etc. geordnet abbilden. Wichtig ist, auch über den Tellerrand hinauszuschauen; nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch in Richtung Ausland. Andernorts gut funktionierende Konzepte zu übertragen, ist in Deutschland leider oft sehr herausfordernd, weil unsere Genehmigungs- und Entscheidungsprozesse z.T. übermäßig bürokratisch und überreguliert sind. Um dennoch voranzukommen, muss man sich manchmal auf den kleinsten gemeinsamen Nenner einigen. Dieser ist gegenwärtig allerdings höchstwahrscheinlich ein ganz anderer als in Zukunft. Da wir hier auch in langfristigen Zeithorizonten denken, wünsche ich mir seitens der Politik mehr Flexibilität; v.a. zum Wohle der Gestaltungsfreiheit. Alle Ideen und Visionen, die wir für das Lok-Viertel entwickeln, gehen unausweichlich mit Rechtsfragen einher. Dies kommunizieren wir sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene. Ob wir bereits von eventuellen Lockerungen und Veränderungen profitieren werden, ist fraglich. Das Lok-Viertel wird diesbezüglich aber auf jeden Fall als Wegbereiter für nachfolgende Projekte dienen, die dann Dank größerer Spielräume innovationsgetriebener und schneller umgesetzt werden können.

Dann lassen Sie uns doch einmal vom Abstrakten zum Konkreten wechseln: Was wird das Lok-Viertel auszeichnen?

FO: Das Lok-Viertel soll beispielhaft dafür stehen, wie wir in Zukunft leben und arbeiten werden. Zentralität ist hier einer der entscheidenden Faktoren. Der Wunsch nach Urbanität, also nach der Möglichkeit, in der Stadt arbeiten und wohnen zu können, wird auch in Zukunft bestehen bleiben. Gegenwärtig ist dieser Trend in Osnabrück erkennbar. Die Stadt kann jedoch nur erfolgreich sein, wenn sie diesem Trend Rechnung trägt; und zwar u.a. in der Bereitstellung der entsprechenden sozialen Strukturen. Nur so entsteht Stabilität. Demzufolge braucht es genügend Wohnraum, attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsflächen in Form von Stadtgrün, ausreichende Daseinsvorsorge und Infrastrukturen für Bildung, Gesundheit und soziale Betreuung sowie Möglichkeiten, die das gesellschaftliche Zusammenleben fördern. Im Idealfall sind all diese Angebote auch noch leicht erreichbar; Stichwort Mobilität. Alles in Allem bietet das Lok-Viertel die einmalige Chance, als Teil der Kernstadt ein zukunftsweisendes, neues Stadtquartier zu werden.

Wie hat sich der Prozess gestaltet, der in dem nun vorliegenden Entwurf zum Masterplan mündete?

FO: Im Jahr 2021 gab es zunächst einen städtebaulichen Wettbewerb, den die ARGE Architekten Venus, Karres en Brands sowie Greenbox für sich entscheiden konnte. Der Entwurf zum Masterplan bildet das, was wir uns für das Lok-Viertel wünschen, in hervorragender Weise ab. In den vergangenen anderthalb Jahren wurde er auf Grundlage diverser Untersuchungen stetig überarbeitet, angepasst und verbessert. Diese Zusammenarbeit war großartig. Der aktuelle Bebauungsplanentwurf berücksichtigt alle Untersuchungen, Gutachten und Berichte und befindet sich in der abschließenden Abstimmungsphase mit der Stadt Osnabrück. Offenlegung und Satzungsbeschluss werden für die nächsten Monate angestrebt. Mut machend und erfreulich ist, dass das Projekt fraktionsübergreifend seitens der gesamten politischen Szene Osnabrücks unterstützt wird. Sogar eher kritische Akteure aus der Verbandsebene sehen in unserem Vorhaben einen Segen für die Stadt und Region.

Liegt das vielleicht auch daran, weil die Vorhaben zum Lok-Viertel sehr transparent dargestellt wurden und es diverse Beteiligungsformate gab?

GH: Mit Sicherheit! Sämtliche Gespräche spiegeln uns, dass man sich abgeholt und gehört fühlt. Wir sind mit den beteiligten Akteur:innen schon sehr früh in Kontakt getreten. Und auch wenn solche Informations- und Abstimmungsprozesse bisweilen sehr herausfordernd sein können, sorgen sie langfristig für Transparenz und infolgedessen auch für Akzeptanz. Das gilt auch für die Gespräche mit potenziellen Investor:innen. Wer nicht in unser Leitbild passt, ist nicht der richtige Partner für uns.

Welcher Investor wäre denn "der Richtige"?

FO: Jemand, dessen Ziel wie unseres lautet, zukunftsweisende Wohn- und Lebensräume für "jedermann" anzubieten: z.B. für Auszubildende, Studierende, Singles, Paare, Familien, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen. Im Lok-Viertel soll jeder ein Zuhause finden. Dazu braucht es verschiedene Wohntypologien, die bezahlbar und z.T. auch preisgedämpft sind. Die Realisierung einer solchen Mischung ist nicht ganz einfach; v.a. dann nicht, wenn sie eine Reihe von Investor:innen benötigen. Glücklicherweise konnten wir bereits mit vielen Investor:innen sprechen, die Lust haben, sich auf die Chancen der Zukunft einzulassen; nicht zuletzt, weil das natürlich auch für ihr Geschäft sinnvoll ist. Solche potenziellen Partner gehören allerdings nicht zu den "klassischen Investor:innen". Sie setzen ihren Fokus oft auf einen bestimmten Bereich, z.B. soziale Infrastruktur oder Gesundheitswirtschaft. Es sind auch solche, die sich primär mit Erbbaurechten befassen und dazu Grundstücke kaufen wollen, um dann entsprechende Rechte vergeben zu können. Das wiederum erfordert ein Matching zu anderen Investoren, die Interesse an solchen wirtschaftlich interessanten Strukturen haben.

Wenn es in diesem Kontext dann noch weiterhin gelingt, öffentliche Träger mit an Bord zu holen und ein Fördersystem entsteht, das in Kombination aus Investor und öffentlicher Förderung dazu beiträgt, bezahlbaren, preisgedämpften Wohnraum bereitzustellen, können wir mehr als zufrieden sein.

Das klingt nach Veränderungen, die nicht nur das Mindset betreffen, sondern auch die Prozesse und Instrumente; und zwar immer mit Fokus auf den sozialen Aspekt, richtig?

GH: Das stimmt. Wollen wir smarte, innovative und intelligente Quartiere entwickeln, brauchen wir diese "inneren Veränderungen". Oder anders gesagt: Mit der alleinigen Realisierung „typischer“ sozialer Infrastrukturen, wie dem Bau einer Kita oder unterschiedlicher Wohnformen, ist es künftig nicht mehr getan. Zusätzlich brauchen wir sozial innovative Unterstützungssysteme; und insofern auch ein Mindset, dass auch den Bereich "Soziale Arbeit" smart, innovativ und intelligent denkt.

Gibt es hierzu bereits einen "Masterplan"?

GH: Sie treffen ungewollt voll ins Schwarze. Wir haben tatsächlich einen sozialen Masterplan initiiert, der derzeit erarbeitet wird. Den Auftrag hierzu haben wir an Prof. Dr. Marcus Menzl vergeben, der im Bereich Soziologie der gebauten Umwelt an der Technischen Universität Lübeck lehrt und forscht und sich bereits mit Fragen der sozialen Stabilität im Rahmen des Umbaus der Hafencity auseinandergesetzt hat. Darüber hinaus haben wir in Osnabrück einen partizipativen Prozess aufgerufen, an dem sich sämtliche für den Bereich Soziales verantwortliche Vertreter:innen der Stadt Osnabrück - angefangen von den Inklusionsbeauftragten, der Sozialplanung bis hin zu der Seniorenbeauftragten und der Jugendhilfeplanung beteiligen. Diese städtischen Vertreter:innen treffen sich in diversen Workshops mit Akteur:innen der Sozialwirtschaft wie Diakonisches Werk, Caritasverband, Heilpädagogische Hilfe und anderen. Infolgedessen ist ein eigener Verein entstanden, der unter dem Namen LokIn e.V. die o.g. Maßnahmen im Lok-Viertel unterstützen will und künftig Innovationen in den Bereichen soziale Arbeit, soziale Infrastruktur und soziale Betreuung weiterentwickeln wird. Im Bestfall gelingt es uns, der Stadtverwaltung und der Politik zeitgerecht, also zum Beschluss des Bebauungsplans und des städ-

tebaulichen Vertrags, auch den sozialen Masterplan vorzulegen. Auf seiner Grundlage kann dann die soziale Stabilität und die soziale Resilienz im Stadtquartier gestaltet und entwickelt werden.

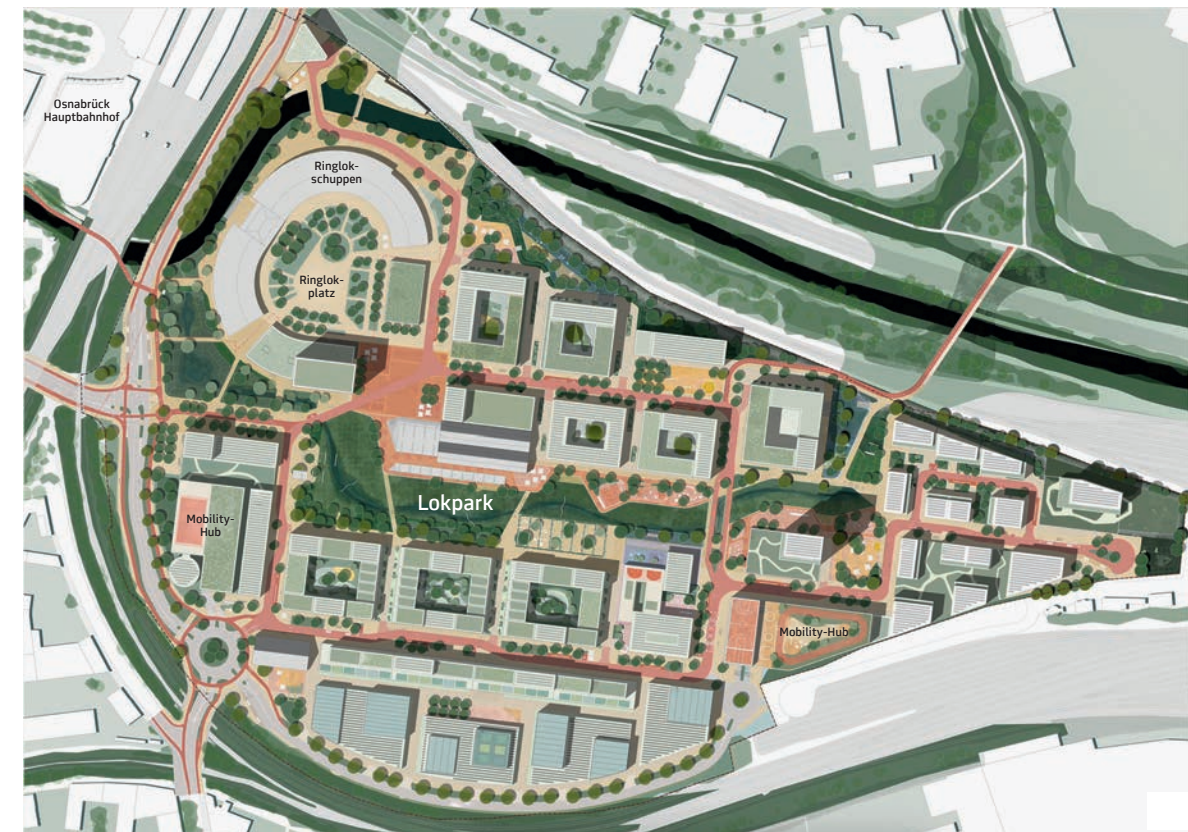
Das klingt sehr anspruchsvoll und neu. Nehmen Sie damit eine Vorreiterrolle in Deutschland ein?

FO: Ich kenne bislang kein Projekt in Deutschland, das bereits während der Planungsphase einen umfassenden sozialen Masterplan mitgedacht, entwickelt und zeitlich zum baulichen Masterplan vorgelegt hat. Natürlich berücksichtigen wir auch alle üblichen Faktoren: Attraktive Architektursprache, ausreichend Geschäfte, attraktives Grün, klimaneutrale Energieversorgung, Kreislaufwirtschaft etc. Darüber hinaus im Vorfeld auch zu beforschen, wie die Interaktionen und Beziehungen zwischen den Menschen in diesem Stadtviertel aussehen könnten, also wie sich das wahre Leben künftig im Viertel darstellt, extrem spannend.

Spannend ist auch, wie all das an das Thema Künstliche Intelligenz gekoppelt wird. Können Sie dies noch einmal näher erläutern?

FO: Künstliche Intelligenz wird im Lok-Viertel immer anhand von konkreten Angeboten greifbar werden – sei es in Form von Digitalisierung, Wissenschaft, Forschung oder Technologie. Nehmen wir das Thema Gesundheit: Unsere Idee ist, im östlichen Bereich des Viertels einen Healthcare Campus zu realisieren. Das Fraunhofer Institut hat hierzu bereits eine Ideenskizze vorgelegt. Als nächstes steht eine Konzept-Studie auf der Agenda. Die Gespräche mit potenziellen Investor:innen und Betreiber:innen laufen bereits. Künstliche Intelligenz wird uns künftig aber z.B. auch im Bereich Ernährungswissenschaft unterstützen, u.a. bei Fragen nach dem richtigen Verhältnis von Produktion und Konsum. Diese Anwenderorientierung hilft, den bis dato für die breite Masse zwar bekannten, aber noch immer schwer greifbaren Begriff verständlicher zu machen. Wichtig ist, KI nie separat zu betrachten. Sie soll integraler Bestandteil der Prozesse und Produkte im Quartier werden und auch über die

Als Teil der Kernstadt soll das Lok-Viertel ein zukunftsweisendes, neues Stadtquartier werden.





Prof. Dr. Felix Osterheider (links) und Gerd Hoofe sind sich sicher: Nur wer mit Offenheit an die Dinge herangeht, kann diese auch offen und agil gestalten. Und: Aus Fehlern lernt man.

Quartiergrenzen hinaus wirken – also immer durchlässig und verbindend sein, ähnlich wie das Thema Mobilität.

Gutes Stichwort: Welches Mobilitätskonzept sehen Sie im Lok-Viertel vor?

GH: Das Quartier wird autofrei, zumindest wird es keinen motorisierten Individualverkehr mehr geben. Stattdessen bündeln zwei große Mobility Hubs alle erdenklichen Sharing-Angebote, mithilfe derer alle bequem von A nach B kommen oder ihre Einkäufe und andere Dinge transportieren können. Darüber hinaus möchten wir autonom fahrende Kleinbusse einsetzen, die in Intervallen ihre Runden durchs Quartier drehen und von allen genutzt werden können. Mit Volkswagen haben wir hier einen tollen Unterstützer an unserer Seite, der das Projekt im wahrsten Sinne des Wortes im Jahr 2028 ins Rollen bringen will.

Es gab Diskussionen darüber, ob das Lok-Viertel eher „Reallabor“ oder Modell-Quartier ist. Der Begriff „Labor“ scheint mir durchaus zutreffend, wenn man bedenkt, was hier alles neu gedacht und ausprobiert wird.

FO: Ja und nein. Der Begriff „Labor“ wird kritisch betrachtet, weil das Lok-Viertel kein Experimentierfeld sein wird, auf dem wir Dinge erstmalig ausprobieren. Wir integrieren Lösungen, die bislang noch jenseits unserer Vorstellungskraft liegen; die zum Einführungstag aber auf jeden Fall funktionieren werden. Es wäre ein falsches, wenn nicht gar gefährliches Signal, die Menschen im Lok-Viertel zu Versuchskaninchen zu machen. Das entspricht nicht unserer Vision eines befreiten und sicheren Lebens.

Dennoch braucht es doch auch seitens der Nutzer:innen eine bestimmte Offenheit und Neugier gegenüber Unbekanntem und Unplanbarem, die ich gegenwärtig manchmal vermisse. Wie sehen Sie das?

FO: Ich verstehe Ihre Kritik, beobachte aber auch in unseren Gesprächen, dass die Angst vor dem Unbekannten wieder abnimmt. Nehmen wir zum Beispiel das Feedback zum Thema Bepflanzung: Vorausgesetzt, wir wollen das Schwamm-Stadt-Konzept im Viertel umsetzen, dann müssen wir den meteorologischen Prognosen offen und ehrlich in die Augen schauen. Unsere heimischen Pflanzen und Bäume werden den zukünftigen klimatischen Bedingungen nicht mehr standhalten können - Stichwort Starkregen, heiße Sommer etc. Aufgrund der hiesigen Bodenbeschaffenheit können wir aber auch nicht einfach auf Sorten zurückgreifen, die z.B. in

südlicheren Gefilden wachsen. Infolgedessen haben wir in Zusammenarbeit mit *Greenbox Landschaftsarchitekten* ein Arboretum u.a. mit Pflanzensorten entwickelt, die bislang nahezu niemand von uns kannte. Dieses für uns bislang noch Unbekannte birgt jedoch das Potenzial, einen zukünftig besseren Lebensraum gestalten zu können. Dass neben uns auch viele andere Beteiligte dieser Option Vertrauen schenken, zeigt mir, dass wir inzwischen doch wieder weniger ängstlich sind und besser mit unbekanntem Situationen umgehen können.

GH: Um hier auch noch einmal auf das Thema Künstliche Intelligenz zu kommen: Da KI kein Fremdwort mehr ist, ist auch die Akzeptanz gestiegen, sie als potenziellen Teil unseres Lebens anzunehmen. Im Lok-Viertel ist sie, wie bereits erläutert, unabdingbar an Nachhaltigkeit gekoppelt. Das ist förderlich, weil dieser Begriff längst in unserer Gesellschaft verankert ist. Bricht man ihn dann noch auf Nachhaltigkeitsziele herunter und all das, was sich dahinter verbirgt – Vielfalt, Geschlechtergerechtigkeit, Gleichheit, ökologische Produktion und Konsum, oder all das aus den Bereichen Wohnen, Energie und lebenswerte Urbanität sowie Infrastruktur – dann sind das dafür alles sehr konkrete und greifbare Punkte.

Lassen Sie uns einmal zur Architektur springen. Die Architektur des Ringlokschuppens öffnet sich halbmondartig in Richtung Quartier. Glas-Elemente sorgen für Transparenz. Einer der Hauptmieter ist das Deutsche Institut für Künstliche Intelligenz (DKFI). Hilft auch die architektonische Struktur, die Barriere zum Thema KI zu verringern?

FO: Meiner Meinung nach ja. Außerdem ist im Mittelbau die Hochschule als ein Hauptnutzer verortet mitsamt eines Veranstaltungszentrums, das bis zu 600 Menschen Platz finden lässt

Der Mittelbau mit dem Namen INNOVATORIUM soll als Transformationszentrum dienen. Die Hochschule hat es sich zur Mission gemacht, neben ihrer Forschung und Lehre, auch den Wissenstransfer in die Gesellschaft zu fördern. Die im Ringlokschuppen ansässigen Unternehmen können dies nur zum Teil, weil viele ihrer Ideen nicht öffentlich zugänglich sein können. Die Hochschule wird künftig aber dafür sorgen, dass mit Blick auf verschiedene Themen des täglichen Lebens der Einfluss von KI sichtbar, erlebbar und auch diskutierbar wird. Solch einen Ort des öffentlichen Diskurses, der zentrumsnah und unmittelbar zum Hauptbahnhof liegt, und infolgedessen sehr gut erreichbar ist, gibt es bislang nicht. Das sind spannende Zukunftsaussichten – für die Stadt und die Gesellschaft!

Die Mieter:innen im Ringlokschuppen sind in einzelnen „Garagen“ untergebracht. Können Sie das architektonische Konzept kurz erläutern?

FO: Da der Ringlokschuppen unter Denkmalschutz steht, ist er in seiner determinierenden Architektur erhalten geblieben. Die einzelnen Lok-Stände, in denen damals die verschiedenen Loks abgestellt wurden, sind mittlerweile hochmoderne Büroräumlichkeiten. Diese „Garagen“ sind keine geschlossenen Einheiten, sondern sie greifen die ehemalige Nummerierung der Lok-Stände von Nummer 1-34 auf. Einige von ihnen können auch im Zusammenschluss gemietet werden, sodass mehr Fläche zur Verfügung steht.

Welche Unternehmen interessieren sich für diese „Lok-Stände“?

GH: Da das DFKI im CIC der Ankermieter ist, war das Thema Künstliche Intelligenz von Beginn an tonangebend für die Frage, welche Unternehmen sich in diesem Kontext sonst noch für den Standort interessieren könnten. Mittlerweile gehören zu den weiteren Mieter:innen tolle Unternehmen, die sich in ihren Innovations-Labs ebenfalls mit Fragen der Digitalisierung und KI beschäftigen z.B. KRONE aus dem Emsland oder HARTING aus Espelkamp. Die Gesellschafter und Manager haben verstanden, dass sie – sofern sie zukunftsfähig bleiben wollen – innovativen Fachkräften einen Arbeitsplatz bieten müssen, der nicht auf dem „platten Land“ liegt, sondern gut erreichbar ist. Einen Teil der Firma, eine Art „brainlab“, also hierher zu verlagern, macht für sie durchaus Sinn.

Eine tolle Fortführung der Geschichte des Ortes: Dort, wo ehemals die Loks dampften, rauchen nun die Köpfe innovativer Arbeitnehmer:innen.

FO: Ja, das ist bebilderte Transformation: Damals wurde die Gesellschaft durch die Lokomotive bewegt, heute ist die Digitalisierung die Lokomotive der Veränderung.

Bei aller Euphorie. Welcher Kritik begegnen Sie? Könnte das Quartier z.B. nicht als exklusive Insel wahrgenommen werden?

FO: Solche Sorgen gibt es. Ich denke, dass wir bisher sehr glaubwürdig erklären konnten, dass wir entsprechenden Tendenzen immer entgegenwirken werden. Der Entwurfsplan mag den Eindruck einer Insel vermitteln; die Planungspraxis ist aber eine ganz andere: Es gab beispielsweise von Anfang an Gespräche mit dem benachbarten Bürgerverein, dem Stadtmarketing sowie mit Bewohner:innen aus dem angrenzenden Umfeld. Das Quartier ist also bereits sehr durchlässig. Ein wichtiger Nachbar ist beispielsweise auch das Volkswagenwerk Osnabrück, das damals Ikonen wie den Karmann Ghia produzierte und später das VW Beetle Cabrio fertigte. Heute muss das Werk neue Wege für die eigene Zukunft finden. Das gekoppelt an unsere Vision des autofreien Quartiers mit autonom fahrenden Bussen, lässt wiederum neue Visionen entstehen. Die Anschlussfähigkeit des Quartiers ist ein wichtiges Thema.

Das Lok-Viertel soll auch noch in 40 Jahren ein lebenswertes Quartier sein. Ist dies im Kontext unserer schnelllebigen Gesellschaft und des rasant voranschreitenden technologischen Fortschritts nicht ein zu ambitioniertes Ziel?

GH: Guter Einwand! Natürlich finden Veränderungen heute in viel kürzeren Zeiträumen statt. Wir wissen heute nicht, wie unser Wissensstand in fünf Jahren sein wird. Und da Wissen und Fortschritt unabdingbar miteinander verbunden sind, wissen wir auch nicht, wie sich der Fortschritt weiterentwickeln wird. Die Herausforderung liegt also darin, mit Offenheit an die Dinge heranzugehen und diese auch offen und agil zu gestalten.

Das ist mir zu vage. Wie sieht das in der Realität aus?

FO: Nehmen wir als Beispiel die Energiezentrale des Lok-Viertels. Ihre Technologie ist so offen gestaltet, dass eine Veränderung vom bisherigen Wärme-Konzept auf ein anderes Konzept problemlos möglich wäre. In vergangenen Zeiten haben solche Modifikationen meist den Abriss der entsprechenden Gebäude erfordert. Genauso offen, also hochgradig flexibel, sind auch unsere Mobility Hubs gestaltet: Wenn in Zukunft eine andere Nutzung der Gebäude erforderlich ist, können diese mit wenig Aufwand umgebaut werden. Diese Anpassungsfähigkeit, so denken wir heute, wappnet uns für die Zukunft.

Nichtsdestotrotz kommunizieren Sie auch, dass Dinge scheitern können und infolgedessen verbessert oder neu gedacht werden müssen.

GH: Alles andere wäre unehrlich. In den kommenden Jahren wird es Veränderungen und Entwicklungen geben, die fernab unserer heutigen Vorstellungskraft liegen. Insofern ist es unausweichlich, dass wir auch „falsche“ Entscheidungen treffen werden. Doch wie heißt es: Aus Fehlern lernt man! Und im Bestfall lernen wir sogar nie aus!

Da geh ich mit! Hier im Lok-Viertel stehen auf jeden Fall alle Weichen auf Zukunft! Vielen Dank für dieses überaus interessante Gespräch.

GERD HOOFE

war u.a. als Rechtsanwalt mit Schwerpunkt Wirtschaftsrecht und in der Landesfinanzverwaltung NRW sowie 17 Jahre beim Landkreis Osnabrück in verschiedenen Vorstandspositionen tätig, zuletzt als erster Kreisrat und stv. Landrat. Danach wurde er Staatssekretär im Niedersächsischen Sozialministerium und ab 2005 Staatssekretär im Bundesfamilienministerium. Im Jahr 2009 wechselte er als Staatssekretär ins Bundesarbeitsministerium. Ab 2013 war er dann acht Jahre Staatssekretär im Bundesverteidigungsministerium. Mittlerweile ist er Geschäftsführer der Lok-Viertel 05 GmbH.

PROF. DR. FELIX OSTERHEIDER

gründete nach seiner studienbegleitenden Tätigkeit in Hörfunk und Fernsehen eine bundesweit tätige Unternehmensberatung für Kommunikation. Nachdem er zwei Jahre als Berater des CEO der RWE AG tätig war, übernahm er für 9 Jahre die Geschäftsführung des Stahlwerkes Georgsmarienhütte GmbH. Neben seiner derzeitigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Aloys & Brigitte Coppenrath Stiftung und Vorsitzender des Beirates der Lok-Viertel 05 GmbH ist er zudem Honorarprofessor an der Hochschule Osnabrück und Unternehmensberater.