

Berichte	Bd. 87, H. 1, 2013, S. 87–102	Leipzig
----------	-------------------------------	---------

Boris MICHEL, Erlangen

Wenn mobile Politiken gegen die Wand fahren. Grenzen des Politiktransfers am Beispiel von Business Improvement Districts in Deutschland¹

Summary

This paper argues that recent debates on policy transfer and mobile policies would benefit by challenging the implicit focus on “successful” cases and instead take failure more seriously – both on an empirical as well as conceptual level. Drawing on a research project on the globalization of Business Improvement Districts, it is argued that the history of Business Improvement Districts in Germany should not be read as a story of successful transfer, as has been done by critical as well as sympathetic scholars and advocates. Business Improvement Districts are far from becoming major agents of urban change – be it agents of neoliberal urbanism and private urban governance or be it agents of urban renewal and civil society. Focusing on successful cases and projects, it is argued, reifies the perspective of those agents that are able to articulate their voices within hegemonic discourses.

1 Einleitung

In den letzten Jahren hat sich insbesondere in der anglophonen Geographie eine umfangreiche Debatte um neue Formen des Politiktransfers entwickelt (MCCANN 2011; PECK 2011; PECK u. THEODORE 2010 u. 2012; ROBINSON 2011). Governance Praktiken, Modelle und Diskurse, so wird argumentiert, werden immer häufiger und immer schneller zwischen unterschiedlichen sozialen Kontexten und geographischen Orten in Bewegung gebracht. Dies gilt in hohem Maße auch für das Feld der Stadtpolitik und Stadtplanung. Zu den prominentesten Beispielen einer solchen „Mobilisierung“ gehören Diskurse und Praktiken um Kreative Städte, Null Toleranz Politiken oder auch Formen der subkommunalen Steuerung städtischer Räume wie Business Improvement Districts.

Unter Begriffen wie *mobile policies*, *new mobilities* oder *mobile urbanism* (MCCANN u. WARD 2011; MCCANN 2011; PECK u. THEODORE 2010) wurde eine fruchtbare Debatte darüber eröffnet, wie Politiken mobilisiert werden, ohne damit

¹ Der Artikel präsentiert Ergebnisse eines durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft finanzierten Projekts zur Globalisierung von Business Improvement Districts. Ein besonderer Dank gilt Georg Glasze, Benedikt Kopera, Robert Pütz und Christian Schwedes sowie den beiden anonymen Gutachtern.

in die Fallstricke älterer Arbeiten zu Policy Transfer zu geraten. Es wurde deutlich gemacht, dass jene, meist politikwissenschaftlich geprägten Arbeiten (DOLOWITZ u. MARSH 1996), nicht in der Lage waren den Transfer und die Mobilisierung von Politiken als komplexe soziale und politische Prozesse zu begreifen, in denen sowohl Orte als auch Politiken Veränderungen unterworfen werden.

In diesem Aufsatz soll am Beispiel von Business Improvement Districts jedoch gezeigt werden, dass diese Debatten an einer Ausblendung leiden. Aufbauend auf einem vergleichenden Forschungsprojekt zur internationalen Ausbreitung von Business Improvement Districts als einer neuen Form subkommunaler Steuerung wird hier die These vertreten, dass diese Ausblendung daraus resultiert, dass die wissenschaftliche Diskussion unreflektiert die Perspektive der gesellschaftlichen Akteure übernimmt.² Am Beispiel von Business Improvement Districts bedeutet dies, dass der Fokus auf erfolgreiche Beispiele und einige wenige Vorbildprojekte, der sich in den Veröffentlichungen und Darstellungen von BID-Advokaten findet, kaum einer kritischen Befragung unterzogen wird.

Politische Entscheidungsträger, so ein Erklärungsversuch für die zunehmende Mobilität von Politiken, sehen sich unter den Bedingungen wettbewerbsorientierter Stadtpolitik zunehmend dazu aufgefordert, sich international nach Krisenlösungsstrategien für lokale Probleme umzusehen. Dabei spielen Modelle, die als internationale *best practices* konstruiert werden, eine erhebliche Rolle und üben machtvolle Vorbildfunktionen aus (MCCANN u. WARD 2010). In der Ratgeberliteratur, in formellen und informellen Gesprächen, auf Expertenreisen und Konferenzen liegt der Fokus auf herausragenden BID-Projekten wie New Yorks Times Square, Downtown Manhattan oder dem Center City District in Philadelphia. Diese heben sich von der überwiegenden Mehrheit von Business Improvement Districts im Umfang ihrer ökonomischen Ressourcen, bereitgestellten Dienstleistungen und öffentlicher Sichtbarkeit deutlich ab. Ihre Außergewöhnlichkeit macht sie damit zum Beispiel und Vorbild für jene Akteure, die dieses Modell städtischen Regierens auf ihre je eigenen Orte zu übertragen versuchen.

Dieser fast ausschließliche Blick auf solche Projekte, die im Diskurs als erfolgreich gerahmt werden, findet aber nicht nur auf Seiten von BID-Advokaten und damit auf Seiten des Transfers von Politiken statt, sondern in erheblichem Maße auch auf Seiten der Erforschung eben dieses Politiktransfers, also auf Seiten einer sozialwissenschaftlichen Begleitung und Bewertung. Kaum ein Artikel zur Einführung von Business Improvement Districts in Deutschland, der nicht den „Neuen Wall“ in Hamburg als Leuchtturm einer breiten Bewegung darstellt und das Modell auf die gleichen Vorbilder der US-amerikanischen Ostküste zurückführt (BCSD 2007; ROTHMANN 2008; EICK 2012). Und während die neuere Forschung zu „mobilen Politiken“ gerade die Unabgeschlossenheit, Kontingenz und Veränderbarkeit von Politiken in den Mittelpunkt rückt (PECK 2011; MCCANN 2011), blendet der Blick auf erfolgreiche Modelle und erfolgreiche lokale Übertragungen aus, dass dieser Transfer sehr häufig scheitert. Forschung, die dies nicht zur Kenntnis nimmt, läuft Gefahr eine Erfolgserzählung, wie sie von den Akteuren des Transfers erzählt

² Der vorliegende Text stützt sich dabei primär auf Experteninterviews die 2010 und 2011 geführt wurden sowie Beobachtungen im Rahmen von BID-Tagungen. Zudem wurden Diskursanalysen zu lokalen Kontextualisierungen im Mediendiskurs durchgeführt.

wird – und für diese aus Marketinggründen auch sinnvoll sein mag – zu reifizieren. Dies hat Konsequenzen nicht zuletzt für die Bewertung dieses kontrovers verhandelten Themas.

In diesem Artikel geht es deshalb darum, deutlich zu machen, dass die Geschichte von Business Improvement Districts in Deutschland nicht als eine Erfolgsgeschichte geschrieben werden kann – weder aus kritischer noch aus affirmativer Perspektive – sondern zu begreifen ist als Geschichte eines uneindeutigen Prozesses, der weit mehr gescheiterte Versuche und missglückte Projekte hervorgebracht hat, als neue machtvolle städtische Akteure.

2 Business Improvement Districts als Modell subkommunaler Steuerung städtischer Räume

Business Improvement Districts können als Paradebeispiel dessen begriffen werden, was Peck und Theodore als “mobilized policies” (PECK u. THEODORE 2010) beschrieben haben. An so unterschiedlichen Orten wie New Yorks Times Square, dem Stadtzentrum von Johannesburg oder einem suburbanen Versorgungszentrum in der Peripherie Hamburgs werden Business Improvement Districts als zweckmäßige und erfolgversprechende Konzepte verstanden, die darauf zielen, städtische Räume aufzuwerten und Innenstädte zu revitalisieren. Sie versprechen dabei eine Stärkung privatwirtschaftlicher Akteure gegenüber städtischen Verwaltungen und Nutzern ohne Grundbesitz im entsprechenden Quartier. Eine Vielzahl lokaler Akteure sieht in Business Improvement Districts ein Werkzeug, das in der Lage sei, auf kleinmaßstäblicher Ebene und sehr spezifisch mit hochgradig divergenten lokalen Situationen umzugehen. Sie ermöglichen, so die Annahme, ein Mikromanagement städtischer Orte und seien in der Lage mit der Einzigartigkeit lokaler Probleme in einer viel detaillierteren und auf die konkreten Bedarfe viel genauer zugeschnittenen Weise umzugehen, als dies der lokale Staat je könnte oder – vor dem Hintergrund der Persistenz eines Ausgleichsgedanken – je wollte (WARD 2006 u. 2007; HOYT u. GOPAL-AGGE 2007; HOYT 2008; PEYROUX 2008). Ihre Ausrichtung auf kleinteiliges Regieren städtischer Räume, der häufige Fokus auf Fragen städtischer Sicherheit und Ordnung, die Stärkung privater Akteure und die mit ihnen verbundenen Formen städtischer Governance lassen Business Improvement Districts zudem als Inbegriff neoliberaler und unternehmerischer Steuerungs-ideen erscheinen (PEYROUX et al. 2012; TÖPFER et al. 2007).

Entstanden als eine Strategie zur Aufwertung und Revitalisierung städtischer Quartiere in den 1960er Jahren in Kanada, hat sich das Modell in den 1980er Jahren in den USA etabliert und rückte gerade in Verbindung mit dem radikalen Wandel städtischen Regierens in New York zu Beginn der 1990er Jahre ins politische und akademische Bewusstsein. Seit den 1990er Jahren lassen sich eine Reihe von Übersetzungsversuchen in Ländern wie Südafrika und Großbritannien beobachten (COOK 2008; DIDIER et al. 2012). In Deutschland kamen erste Diskussionen kurz vor der Jahrtausendwende auf und 2004 wurde in Hamburg ein erster gesetzlicher Rahmen für die Einrichtung von Business Improvement Districts in Deutschland geschaffen (MINISTERIUM 2001) Seither wurden in sechs weiteren Bundesländern ähnliche Gesetze verabschiedet. In politisch und sozialstrukturell so unterschiedli-

chen Ländern wie Bayern, Baden-Württemberg, Thüringen, Brandenburg und Berlin wurde eine Einführung entsprechender Regelungen jedoch abgelehnt. Von einer allgemeinen Durchsetzung des Modells kann also nicht gesprochen werden. Auf Gründe hierfür wird weiter unten eingegangen. Während in den meisten Bundesländern mit entsprechender Regelung und insbesondere in Flächenstaaten wie Hessen oder Schleswig-Holstein die Einrichtung von Business Improvement Districts bisher vergleichsweise langsam vonstatten gegangen ist und gerade in Nordrhein-Westfalen eher auf BID-ähnliche Formen zurückgegriffen wird, die sich in zentralen Punkten aber deutlich vom Zwangssystem von BIDs absetzen, wurde Hamburg zum Zentrum der Entwicklungen in Deutschland. Seit Einführung wurden in Hamburg zehn Business Improvement Districts in unterschiedlichen städtischen Lagen eingerichtet (EICK 2012; VOLLMER 2011a) und darüber hinaus Versuche unternommen das Modell unter dem Label *Housing Improvement Districts* auch auf Wohnquartiere auszuweiten (GORGOL 2009; KREUTZ 2010).

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass Business Improvement Districts eine sehr spezifische und hochgradig regulierte Form privater städtischer Governance darstellen. Sie sind nicht gleichzusetzen mit der Vielzahl anderer und zum Teil bereits lange bestehender Formen des privaten und öffentlichen Managements städtischer Räume. Auch sind sie von BID-ähnlichen Formen abzugrenzen, wie den freiwilligen Formen von Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) in Nordrhein-Westfalen oder der Förderung innerstädtischer Einkaufsquartiere wie dem bayrischen Modell „Leben findet Innenstadt“. Während es eine lange Geschichte von privaten Vereinigungen von Gewerbetreibenden und Grundeigentümern in Städten gibt, sei es mit oder ohne staatlicher Förderung, so unterscheiden sich Business Improvement Districts in erheblichem Maße von diesen. Bei ihnen handelt es sich um eigentümerfinanzierte Standortgemeinschaften in einem räumlich und zeitlich klar begrenzten Umfang. Anders als bei älteren Modellen von Standortgemeinschaften, basieren Business Improvement Districts nicht auf freiwilliger Mitgliedschaft. Sind Business Improvement Districts erst einmal eingerichtet (in der Regel durch Initiative von Eigentümern oder Gewerbetreibenden, die ein bestimmtes Quorum erreichen muss), so sind die Abgaben verpflichtend (in der Regel werden sie vom Staat eingetrieben und auf der Basis der Einheitswerte berechnet). Diese Abgaben werden direkt vom Business Improvement District für vorher bestimmte Aufgaben zur Wertsteigerung des Quartiers eingesetzt und zwar nach Maßgabe und unter Regie der privaten Trägergesellschaft. Damit verpflichten sich Immobilienbesitzer dazu, an eine von ihnen bestimmte Körperschaft einen Beitrag zu entrichten, den diese Körperschaft für von ihnen bestimmte Maßnahmen im öffentlichen Raum einsetzt. Wie diese Aufgaben aussehen, kann sehr unterschiedlich ausfallen und ist in hohem Maße an lokale Bedürfnisse anpassbar. Zu den zentralen Themen gehören in den meisten Fällen jedoch Sicherheit, Sauberkeit und Marketing sowie Aufwertungen der gebauten Umwelt, etwa durch neue Stadtmöblierung. Es handelt sich also um ein kleinteiliges Management von städtischen Räumen auf Basis der Interessen von Immobilienbesitzern und in gewissem Umfang um eine Substitution oder Ergänzung vormals öffentlicher Aufgaben (allgemein: HOUSTON 2003).

3 Forschung zu Business Improvement Districts in Deutschland

Der oben konstatierte Fokus auf Erfolgsmodelle zeigt sich sowohl in der kritisch-sozialwissenschaftlichen wie auch der affirmierenden und anwendungsorientierten Debatte zu Business Improvement Districts in Deutschland. Die kritisch-sozialwissenschaftliche Debatte war zunächst geprägt von einer relativ linearen Übertragung der entsprechenden Debatte aus den USA (BARR 1997; BRIFFAULT 1999; KATZ 2007). Business Improvement Districts wurden hier als Anzeichen einer Neoliberalisierung von Stadtpolitik, als eine Ausweitung privater Kontrolle und als Ende eines staatlichen Planungsmonopols sowie als Agent verschärfter räumlicher Überwachung begriffen (GLASZE 2001; TÖPFER et al. 2007; EICK 2012). Mitgetragen wurde dabei der spezifische Kontext der Etablierung von Business Improvement Districts in New York und insbesondere Manhattan der frühen 1990er Jahre, als unter Bürgermeister Giuliani Business Improvement Districts und Null Toleranz Politiken als zwei Seiten der massiven Neuordnung von Stadt und Stadtpolitik auftraten. Neil SMITH hat für diese historische Erfahrung des Endes einer liberalen Stadtpolitik den Begriff der *revanchistischen Stadt* (1996) geprägt.

Aus Business Improvement Districts befürwortender und zugleich stärker anwendungsbezogener Perspektive wurden einerseits Argumente der entsprechenden anglosprachigen Diskussion (MAC DONALD 1996; LEVY 2001; WALSH 2006) wiederholt. Darunter finden sich solche, die Business Improvement Districts als ein geeignetes Mittel ansehen, private und unternehmerische Eigeninitiative und „wirtschaftliche[r] Selbsthilfe“ (HANDELSKAMMER HAMBURG 2004, 14) bei gleichzeitiger Umgehung der Trittbrettfahrerproblematik klassischer lokaler Interessengemeinschaften zu befördern (SCHRIEFERS 2007). Zudem werden sie als Möglichkeit beschrieben, in Zeiten knapper öffentlicher Kassen städtischen Niedergang zu verhindern oder rückgängig zu machen – wengleich vielfach betont wird, dass BIDs nicht als Substitution staatlicher Aufgaben, sondern als „on-top“ Maßnahmen zu sehen seien, sie also keine versteckte Steuererhöhung zu Lasten von Immobilienbesitzern darstellten (Interview mit Vertreter des BID „Neuer Wall“ 2010). Was von Seiten kritischer Stadtforschung als eine Privatisierung städtischer Räume und eine Zurichtung von Stadt auf unternehmerische Interessen kritisiert wurde, wird hier als Möglichkeit wahrgenommen, die ökonomische Basis von Innenstädten und insbesondere den lokalen Einzelhandel zu stärken. Auf der anderen Seite wurden eine Reihe von Argumenten vorgebracht, die eine spezifisch deutsche Ausrichtung und Konfiguration des Modells andeuten. So wurde argumentiert, dass Business Improvement Districts ein Element zur Aktivierung bürgergesellschaftlichen Engagements seien, ihre suburbanisierungskritische Ausrichtung sie zum Verteidiger des Ideals der „Europäischen Stadt“ mache oder sie eine mögliche Ergänzung zu stärker sozialstaatlichen Instrumenten wie Quartiersmanagement darstellen (HEINZE 2007; PITSCHAS 2007; SCHRIEFERS 2007; BIRK u. SCHRIEFERS 2008; KNIPPENBERGER 2008; BINGER u. BÜTTNER 2010; VOLLMER 2011b).

Beide Perspektiven argumentieren in der weitaus größten Zahl vor dem Hintergrund von Hamburg und in einem Großteil der Fälle vor dem Hintergrund des Hamburger *flagship-projects* „Neuer Wall“ (EICK 2012; ROTHMANN 2008). Die einen sehen Business Improvement Districts als einen mächtigen Akteur, der eine Bedrohung für eine demokratische Stadt darstellt. Die anderen sehen Business

Improvement Districts als einen mächtigen Akteur, da er Chancen für Immobilienbesitzer (die gleichwohl in Eins gesetzt werden mit dem demokratischen Allgemeininteresse) bietet, selbstverantwortlich zur allgemeinen Stärkung des Quartiers beizutragen und hiermit eine neue Form von „Bürgergesellschaft“ ins Leben zu rufen. Es stellt sich aber angesichts der langsamen Entwicklung von Business Improvement Districts jenseits weniger Vorzeigeprojekte die Frage, ob diese Wahrnehmung nicht auf die Selbstdarstellungen und Vermarktungsstrategien von BID-Lobbyisten hereinfällt. Dagegen wird hier die These vertreten, dass Business Improvement Districts in Deutschland nur sehr eingeschränkt als machtvolle Akteure begriffen werden sollten und auch die Annahme, der Transfer des Modells sei als erfolgreich zu bewerten, wird in Frage gestellt. Dies soll im Folgenden anhand einer Darstellung der Entwicklung in Deutschland deutlich gemacht werden, die sich nicht nur auf jene Projekte stützt, welche über die größte mediale und akademische Beachtung verfügen.

4 Die Abwesenheit von Erfolg

Ließ sich Deutschland noch vor wenigen Jahren als ein Vorreiter (PÜTZ 2008) einer globalen Ausbreitung dieses Modells subkommunaler Steuerung und als dessen erste „europäische“ Variante begreifen, so scheint eine solch dynamische Auffassung nach knapp zehn Jahren der Diskussion und Praxis etwas voreilig. Abgesehen von Hamburg und dem als außergewöhnlich zu charakterisierenden Fall des mittelhessischen Gießen mit seinen vier innerstädtischen Business Improvement Districts (DETLING u. VOLKE 2009; HEINZE 2010), ist die Zahl der erfolgreichen Initiativen überschaubar. Zahlreich hingegen sind gescheiterte Initiativen. Dies gilt sowohl für Gesetzesinitiativen auf Landesebene wie auch insbesondere für einzelne Initiativen in unterschiedlichen Städten. Es kann also nicht davon ausgegangen werden, dass es sich lediglich um einen langsamen Anlauf handelt, der in eine allgemeine Durchsetzung übergeht.

Zwar wurde von einigen Autoren darauf hingewiesen, dass die Übersetzung von Business Improvement nach Deutschland nicht unproblematisch sei, eine ausführlichere Beschäftigung hiermit steht jedoch noch aus. So argumentiert Vollmer in einer politikwissenschaftlichen Arbeit und vor einem an die Diskussionen um *Varieties of Capitalism* angelehnten Hintergrund, dass unterschiedliche Kapitalismen in Deutschland und den USA eine nahtlose Übertragung verunmöglichten. Vollmer konstatiert allerdings letztlich eine erfolgreiche und sogar „erstaunlich reibungslos[e]“ (VOLLMER 2011a, 533) Übertragung und Einpassung sowie einen allgemeinen Erfolg von Business Improvement Districts in Deutschland. Aus stadtplanerischer Perspektive betont Junker hingegen eine relativ langsame und schwierige Entwicklung und geht von der Beobachtung aus, „dass das Instrument kein Selbstläufer ist“ (JUNKER 2010, 185). Insbesondere eine Persistenz von Staatszentrierung – sowohl auf Seiten der Verwaltungen wie auch in Form von Erwartungshaltungen auf Seite lokaler Unternehmer und Immobilienbesitzer – sowie eine Dominanz meist kapitalschwacher lokaler Eigentümer hätten zu einer erheblichen Beschränkung der Anwendung des Modells geführt. Daraus leitet Junker die Notwendigkeit einer sorgfältigeren Reflexion der Ziele und Möglichkeiten durch

die lokalen Akteure ab. Business Improvement Districts werden aber auch von diesen Autoren als sinnvolle und vielversprechende Modelle subkommunaler Steuerung in deutschen Städten begriffen – die lediglich einer sensibleren Einpassung in den spezifischen deutschen Kontext bedürfen.

Nun kann Hamburg in der Tat als erfolgreicher Fall der Übertragung von Business Improvement Districts in eine Stadt in Deutschland angesehen werden. Seit 2005 wurden dort zehn Business Improvement Districts eingerichtet und diese decken ein breites Spektrum städtischer Orte ab – von innerstädtischen 1A Lagen bis zu peripheren Versorgungszentren. Die zwei ersten Projekte wurden nach Abschluss der ersten fünfjährigen Phase erneuert und können somit auf eine hohe Zustimmung von Seiten der Immobilienbesitzer verweisen. Aktuell gibt es an fünf weiteren Standorten in der Stadt Überlegungen zur Einrichtung neuer Business Improvement Districts. Auch der Diskurs in den Lokalmedien um die Möglichkeiten BIDs als Teil einer notwendigen Revitalisierung städtischer Quartiere stellt diese überwiegend positiv dar (MICHEL i.E.). Die Hamburger Handelskammer und der lokale Staat unterstützen die Einrichtung und Durchführung von Business Improvement Districts in hohem Maße, so dass von einem urbanen Regime (MOSSBERGER u. STOCKER 2001) ausgegangen werden kann, das stark an deren Einrichtung interessiert ist und über die entsprechenden Ressourcen verfügt, diese organisatorisch und diskursiv zu unterstützen (BINGER u. BÜTTNER 2010; Interview mit Vertretern der Handelskammer Hamburg Juni 2010; Interview mit Vertretern der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Juni 2010).

So überrascht es wenig, dass auch das Vorzeigemodell in Sachen Business Improvement Districts in Deutschland in Hamburg liegt. In Hinblick auf öffentliche Aufmerksamkeit, ökonomischen Ressourcen und politischer Unterstützung ist der „Neue Wall“ ein herausragendes Projekt. Nicht nur handelt es sich um das erste Projekt, das in die Planung und den Gründungsprozess einstieg.³ Mit einem Jahresbudget von über einer Million Euro in der Phase von 2005–2010 und immerhin gut der Hälfte als „Neuer Wall 2.0“ seit 2010, ist das BID in einer der zentralen und hochpreisigen Hamburger Einkaufsstraßen ökonomisch am ehesten mit seinen internationalen Vorbildern vergleichbar. In Rahmen der ersten Projektphase wurde eine umfangreiche Erneuerung des Straßenbelags und eine damit verbundene optische Aufwertung und Abgrenzung gegenüber den umliegenden Straßen vollzogen. Darüber hinaus werden vergleichsweise umfangreiche Maßnahmen im Bereich von Marketing, Sicherheit und Sauberkeit finanziert (ROTHMANN 2008).

Der Fokus auf den „Neuen Wall“ und die Darstellung des dortigen Business Improvement Districts als Erfolgsgeschichte, versperrt aber den Blick darauf, dass dieser in einer ganzen Reihe von Dimensionen eine Ausnahmerecheinung darstellt. Dies gilt sowohl bezogen auf den Großteil der übrigen Projekte in Hamburg, wie auch und insbesondere bezogen auf andere Städte in Deutschland. Der Durchschnitt des jährlichen Budgets liegt auf Bundesebene bei etwa 280.000 Euro, der Median bei 116.000. Unter Absehung von Hamburg sinkt der Median auf 65.000 Euro jährlich zur Deckung der Kosten und Aufgaben eines Business Improvement Districts (DIHK 2012). Die als Vorbilder herangezogenen und als *best practices*

³ Aufgrund langwieriger Planung und Verzögerungen wurde jedoch das BID Sachsenor kurz vorher eingerichtet.

inszenierten internationalen Vorzeigeprojekte bewegen sich in anderen Größenordnungen und stehen bezogen auf ihre finanziellen Ressourcen zum Neuen Wall in etwa dem Verhältnis in dem der Neue Wall zum Durchschnitt der nicht-Hamburger Business Improvement Districts steht (für New York: DEPARTMENT OF SMALL BUSINESS SERVICES 2010).⁴

Bundesland	Stadt	BID-Initiative	Budget (€) pro Jahr	Start	Laufzeit
Bremen	Bremen	Ansgari Quartier	50.000	2009	3
			55.000	2012	5
		Das Viertel	224.200	2009	5
Hamburg	Hamburg	Neuer Wall	1.193.200	2005	5
			636.800	2010	5
		Sachsentor	50.000	2005	3
			120.000	2009	5
		Wandsbek-Markt	798.000	2008	5
		Lüneburger Straße	183.000	2009	3 (beendet)
		Alte Holstenstraße	111.000	2009	3 (beendet)
		Hohe Bleichen	400.000	2009	5
		Ochsenzoll – OXBID	58.000	2010	3
		BID-Tibarg	350.000	2010	5
		BID Opernboulevard	725.000	2011	3
		BID Passagenviertel	1.020.000	2011	5
Hessen	Gießen	Katharinenviertel	60.600	2007	5 (beendet)
			124.900	2007	5
		103.000	2012	5	
		Seltersweg	220.200	2006	5
			174.000	2012	5
		BID Theaterpark	31.600	2007	5
34.000	2012		5		
NRW	Baunatal	BID Baunatal	20.000	2009	2 (beendet)
	Offenbach	BID Offenbach	192.000	2011	5
	Gelsenkirchen	ISG Karl-Meyer-Str.	11.200	2011	5

⁴ Das arithmetische Mittel des Jahresbudgets von Business Improvement Districts in Manhattan liegt bei rund 3,5 Mio. Euro. Die finanzstärksten wie Grand Central Partnership, Times Square und Alliance for Downtown New York verfügen über ein Jahresbudget von etwa 10 Mio. Euro. Philadelphias Center City District, eines der meisterwähnten Business Improvement Districts innerhalb der internationalen Debatte, dessen führender Kopf, Paul Levy, darin zu den zentralen Akteuren und beliebtesten Referenten gehört, verfügt über ein jährliches Budget von gut 15 Mio. Euro (<http://www.centercityphila.org/docs/SOCC2012.pdf> – Zugriff: 11.03.2013)

	Bergisch-Gladbach	ISG Hauptstraße	70.000	2012	5
Saarland	Saarbrücken	BID Burbach	100.000	2010	5
Schleswig-Holstein	Elmshorn	PACT Elmshorn	60.000	2007	5 (beendet)
	Flensburg	PACT Flensburg	800.000	2007	5 (beendet)
	Norderstedt	PACT Norderstedt	92.000	2009	2 (beendet)
	Rendsburg	PACT Rendsburg	3.500	2008	1 (beendet)
	Pinneberg	PACT Pinneberg	60.000	2010	5

Tab. 1: Seit 2005 in Deutschland eingerichtete rechtlich bindende Business Improvement Districts (Stand: Dezember 2012; Quellen: DIHK 2012; eigene Erhebungen)

Die Fokussierung auf Hamburg wird auch auf Seiten deutscher BID-Lobbyisten als ein Problem angesehen, nicht zuletzt, da diese die einfache und umfangreiche Übertragbarkeit des Modells in Frage stellt. Und so wurde auf dem 2. BID-Kongress 2010 in Bochum die Nachricht, dass am Vortag das erste Business Improvement District in Nordrhein-Westfalen eine zentrale formale Hürde genommen habe, mit großer Freude aufgenommen. Nordrhein-Westfalen war das Bundesland, in dem Diskussionen um die Einführung von Business Improvement Districts als erstes einsetzten (MINISTERIUM 2001), dieses wurde aber zunächst zu Gunsten eines auf Freiwilligkeit basierenden Modells aufgeschoben. Erst im Anschluss an Hamburg wurde auch das nordrhein-westfälische Modell in ein formales Modell BID-Gesetz überführt. Hiermit verbunden war die Erwartung, dass eine Reihe freiwilliger „Immobilien- und Standortgemeinschaften“ (ISG) den formalen Status eines Business Improvement Districts anstreben würden, um von deren Vorzügen zu profitieren. Ähnlich wie in anderen Städten in Nordrhein-Westfalen, wurde auch in der Innenstadt von Haltern am See 2009 damit begonnen die notwendigen Schritte zur Gründung eines Business Improvement Districts einzuleiten. Im Herbst 2010 wurde das notwendige Quorum zur Einrichtung – wenngleich äußerst knapp – erfüllt. Wenige Monate später jedoch zogen die Antragsteller auf Grund weiterhin starken Widerstands von Immobilienbesitzern den Antrag auf Gründung zurück (ISG HALTERN AM SEE 2011). Damit reiht sich das Projekt in Haltern am See in eine Vielzahl gescheiterter Projekte in Nordrhein-Westfalen und anderen Bundesländern ein.

Es mag argumentiert werden, dass Haltern am See nicht so recht in das Profil klassischer Orte von Business Improvement Districts passt. Deren Vorbilder bleiben hochgeschossige Central Business Districts oder dichtbebaute Quartiere großer nordamerikanischer Städte – fast immer dienen Ostküstenstädte als Referenz. Diese städtischen Räume evozieren eine ganze Reihe von Bildern und Diskursen über städtische Probleme, Niedergang und Krise ebenso aber Vorstellungen eines *urban boosterism* als Mittel der Revitalisierung. Als Mittelstadt am Rande des Ruhrgebiets steht Haltern am See diesen Bildern gegenüber im Widerspruch.

Jedoch ist zu konstatieren, dass in kaum einer Großstadt in einem Flächenstaat in Deutschland erfolgreich Business Improvement Districts eingerichtet wurden. Der Grund hierfür liegt einerseits im Fehlen entsprechender landesgesetzlicher Grundlagen für Städte wie München oder Berlin bzw. in politischen Entscheidungen gegen eben solche. Aber auch trotz einer Reihe von Initiativen in Städten wie Frankfurt oder unterschiedlichen Großstädten des Ruhrgebiets wurden dort – mit Ausnahme eines 2011 initiierten Projekts in Gelsenkirchen – keine Business Improvement Districts eingerichtet. Dies verwundert umso mehr, als beide Regionen scheinbar sehr gut in die klassischen Schemata von Städten passen, die sich für diese Form subkommunaler Steuerung städtischer Räume anbieten. Die größeren Städte des Ruhrgebiets fügen sich in den Rahmen der Erzählung, dass Business Improvement Districts Prozesse eines massiven städtischen Niedergangs wenden können und Schlüsselakteure einer städtischen Renaissance seien. Auf der anderen Seite kann Frankfurt, ähnlich wie Hamburg, als Inbegriff einer wachsenden Global- oder World City begriffen werden, und wird stadtpolitisch in dieser Weise artikuliert (SCHIPPER i.E.). Dennoch hatten und haben lokale Initiativen an diesen Orten massive Probleme bei der Einrichtung von Business Improvement Districts.

In Hessen, wo mit dem *Gesetz zur Stärkung von innerstädtischen Geschäftsviertel* (INGE) 2006 eine frühe gesetzliche Grundlage geschaffen wurde, gab es Überlegungen und Initiativen in etwa einem Dutzend Städte. Darunter gut sichtbare Vorhaben wie die Wiesbadener Taunusstraße, deren Antragsteller 2007 ihre Bestrebungen auf Grund von Widerständen lokaler Immobilienbesitzer ebenso zurückzogen wie 2011 das deutlich unscheinbarere Vorhaben im südhessischen Langen (FRANKFURTER RUNDSCHAU 02.04.2007, S. 40; OFFENBACH POST vom 20.08.2011⁵). In Frankfurt reichten Überlegung und Initiativen von so unterschiedlichen Orten wie der zentralen Einkaufsstraße „Zeil“ bis zum Unterzentrum Frankfurt-Höchst. All diese Überlegungen und Versuche scheiterten an der einen oder anderen Stelle im Prozess der Einrichtung. Bis heute wurden lediglich in Gießen (2006), Baunatal (2009–2011) und Offenbach (2011) Business Improvement Districts erfolgreich eingerichtet.

Auf der Basis der regelmäßig von der DIHK herausgegebenen Statusberichte zu Business Improvement Districts lässt sich dieser Trend auch für andere Bundesländer zeigen. Im Saarland scheiterten drei von vier Initiativen, in Schleswig-Holstein wurden von den sechs 2007 aufgeführten Projekten lediglich 2 realisiert. Scheitern ist also – abgesehen von Hamburg – eher Regel als Ausnahme.

Schwierigkeiten und Reibungen lassen sich auf unterschiedlichen Maßstabsebenen ausmachen. Als Ländersache (nach der 2006 verabschiedeten Regelung auf Bundesebene durch den § 171f BauGB) müssen die einzelnen Bundesländer entsprechende Gesetze erlassen, welche die Einrichtung von Zwangsinstrumenten wie Business Improvement Districts zulassen. Dies ist bisher lediglich in einer Minderheit der Länder geschehen. In politisch so unterschiedlichen Ländern wie Bayern und Berlin wurde die Einführung von Business Improvement Districts explizit abgelehnt und zum Teil auf freiwillige und stärker staatlich gelenkte Modelle

⁵ <http://www.op-online.de/lokales/nachrichten/langen/bid-antrag-zurueckgezogen-1368127.html> (11.03.2013)

zurückgegriffen. Politische Unterstützung und Vorbehalte zu Business Improvement Districts lassen sich in Deutschland nicht ohne weiteres in Bezug auf das politische Parteispektrum verorten. Alle größeren Parteien standen seit 2005 mindestens in Form von Anfragen an die jeweiligen Landesregierungen sowohl auf Seiten der Befürworter wie auch der Gegner von Business Improvement Districts.⁶ Die Neuen Bundesländer sollten im Rahmen einer mit bundesmitteln finanzierten BID-Initiative an das Thema Business Improvement Districts herangeführt werden – abgesehen von einigen mittlerweile ausgelaufenen Pilotprojekten allerdings weitgehend ohne bleibende Konsequenzen (zur aktuellen Übersicht DIHK 2012). Lediglich in Sachsen wurden erneute Versuche unternommen ein entsprechendes Gesetz zu verabschieden. Es lässt sich mithin konstatieren, dass die geringe Zahl der eingeführten Gesetze und etablierten Business Improvement Districts weniger Folge eines langsam anrollenden, aber dennoch sich beschleunigenden Prozesses ist, als vielmehr Ergebnis sehr unterschiedlich verlaufender Prozesse, die keine einheitliche Entwicklungslinie aufweisen.

5 Schluss

Die Zahl scheiternder BID-Initiativen auf lokaler Ebene ist schwer zu schätzen, da davon auszugehen ist, dass nicht wenige Initiativen bereits scheitern, bevor sie auf den Radar von Handelskammern, Stadtverwaltung, Medien und Stadtforschung treffen. Berichte über Scheitern bleiben also episodisch und umfassendere Fallstudien bleiben ein Desiderat. Aber auch aus diesen Episoden lassen sich vorläufige Schlüsse ziehen.

Die Gründe für ein solches Scheitern sind vielfältig und können im Rahmen dieses Artikels nur angedeutet werden. Mit Bezug auf die These, dass es der aktuellen wissenschaftlichen Literatur zu *policy mobilities* an einem Begriff des Scheiterns mangelt und dies, wie angedeutet, aus einem Fokus auf wenige Vorzeigeprojekte resultiert, ist aber allein die Beobachtung einer generellen Unwahrscheinlichkeit eines Zustandekommens Grund genug für eine Re-Fokussierung. Zum Abschluss dieses Artikels soll die grobe und vorläufige empirische Bestandsaufnahme zusammengefasst, Einschätzungen ihrer Bedeutung im städtischen Raum formuliert und die Frage nach den *konzeptionellen* Folgen im Rahmen der Diskussionen um *policy mobility* angegangen werden.

⁶ So forderten Bündnis90/Die Grünen 2006 in Niedersachsen ebenso die Einführung von Business Improvement Districts wie die SPD in Baden Württemberg – beide unter der endemisch auftretenden Überschrift „Bitte ein BID“ (<http://www.fraktion.gruene-niedersachsen.de/themen/bauen-verkehr/publikationendownloads.html> – Zugriff 11.03.2013), (<http://www.spd.landtag-bw.de/index.php?docid=2835> – Zugriff 15.06.2012). Während CSU und FDP in Bayern sich gegen die Einrichtung und für ein Freiwilligenmodell aussprachen, nicht zuletzt mit dem Argument, Business Improvement Districts stellten einen massiven Eingriff in die Rechte der Eigentümer dar (EICK 2012, 125), brachte die CDU in Berlin einen Gesetzesentwurf ein, der von SPD und DIE LINKE abgelehnt wurde (TÖPFER et al. 2007, 51 ff.). Im Jahre 2007 beschloss der Bundesvorstand der FDP die Unterstützung „bürgernahe[r] Entwicklungen zur Bewältigung quartiersbezogener Missstände wie die BIDs“ (<http://www.fdp.de/files/408/BuVo-Wohnungsbaugesellschaften.pdf> – Zugriff 15.06.2012). Während DIE LINKE bislang flächendeckend kritisch gegenüber der Einrichtung von Business Improvement aufgestellt war, zeichnet sich eine Zustimmung zum Sächsischen BID-Gesetz ab (http://www.linksfraktionsachsen.de/media/directory/uploads/057LTS_13062012_GEKoal_2LesgSaechsBIDG_es.pdf – Zugriff 05.07.2012).

5.1 *Vorläufige Bestandsaufnahme*

In Deutschland wird das Scheitern von BIDs insbesondere in den Flächenstaaten deutlich. Während neben Hamburg auch Bremen über zwei Business Improvement Districts verfügt, wurde bisher in kaum einer deutschen Großstadt ein entsprechendes Projekt durchgesetzt. Insbesondere bezogen auf Hamburg lässt sich von einem sehr spezifischen und relativ stark engagierten urbanen Regime ausgehen, das den relativen Erfolg zu erklären hilft, das zugleich aber an anderen Orten unwahrscheinlich ist. Eine einfache Übertragbarkeit ist aus dem Erfolg Hamburgs nicht abzulesen. Neben zehn Business Improvement Districts in Hamburg, vier in der Gießener Innenstadt, zwei in Bremen und einem in Gelsenkirchen verteilen sich die übrigen Projekte auf eine Reihe Mittelstädten und kleinere Großstädte. BIDs, so lässt sich schließen, bedürfen weit mehr als gesetzlicher Rahmenbedingungen, sondern sind auf ein enges Netz privater und staatlicher Akteure angewiesen, die erhebliche Ressourcen in dieses Vorhaben einbringen. Die Idee eines marktgesteuerten Selbstläufers, wie dies von befürwortender Seite formuliert wird, ist vor diesem Hintergrund wenig plausibel.

5.2 *Städtische Bedeutung*

Darüber hinaus ist die Handlungsfähigkeit von BIDs in Deutschland stark begrenzt. Gewiss bedeutet auch das formale Scheitern eines BIDs nicht, dass dessen Agenda vollständig scheitert – beispielhaft hierfür mag das 2009 gescheiterte BID in Frankfurt-Hoechst stehen, nach dessen Aussetzung mit Mitteln eingesprungen wurde, welche die potenziellen Ressourcen eines BID weit überschritten. Dennoch ist die Handlungs- und Leistungsfähigkeit von BIDs in Deutschland gering. Verstärkt durch den Umstand, dass einige der finanzstärksten Business Improvement Districts ihre Ressourcen zu einem Großteil für die bauliche Neugestaltung der Straßenoberfläche aufwenden (beispielsweise das über ein Fünfjahresbudget von 4 Mio. Euro verfügende und nun abgeschlossene PACT Flensburg oder das BID Hohe Bleichen in Hamburg), bleiben nur sehr begrenzt Ressourcen für jene Politiken einer neoliberalen Umstrukturierung städtischer Räume, die von einigen Autoren befürchtet, von anderen erhofft werden. Auch hier stellt der Neue Wall in Bezug auf personelle und materielle Ressourcen eine Ausnahme dar. Die wöchentlichen Anti-Graffiti Rundgänge des Business Improvement Districts in Bergedorf oder die zahlreichen jährlichen Weihnachtsbeleuchtungen, die oftmals nicht unerhebliche Teile der Budgets ausmachen, sind kaum hinreichend, um in nennenswertem Maße zu einer „co-production of purified space“ und neuen Formen hybrider städtischer Sicherheitsregime beizutragen (EICK 2012). Die befürchteten „rent-a-cop“ Modelle einer drastischen Privatisierung von Sicherheit und Kontrolle des öffentlichen Raums sind zweifelsohne Teil von Business Improvement Districts in Südafrika (DIDIER et al. 2012) und in abgeschwächter Form in den USA (KATZ 2007) oder Großbritannien (COOK 2010). In Deutschland ist dies aber in einem vergleichbaren Umfang weder erwart- noch denkbar. Grund hierfür sind sowohl politische, rechtliche wie auch ökonomische Faktoren.

Damit soll nicht der von Autoren wie EICK (2012) oder PEYROUX, PÜTZ u. GLASZE (2012) formulierten generellen politischen Einschätzung des Modells Business Improvement Districts widersprochen werden. Gewiss ist die Herstellung

kontrollierter und konsumistischer Orte der zentrale Anspruch und eine wesentliche der mit der Einführung von Business Improvement Districts verbundenen Hoffnungen – auch in Deutschland. Darüber hinaus ist das Modell qua Definition auf die Exklusion von Interessen jenseits derer von Immobilienbesitzern ausgerichtet. Eine demokratisch kaum legitimierte Regulierung städtischer Räume ist dabei kein unglücklicher Nebeneffekt, sondern Kerngedanke. Auf der Ebene des Modells können Business Improvement Districts zudem auch als Paradebeispiel dessen begriffen werden, was Autoren wie MOUFFE (2007) oder RANCIÈRE (2002) als postpolitisches oder postdemokratisches Regieren bezeichnen und haben damit eine Reihe politisch äußerst relevanter Implikationen für Fragen des öffentlichen Raums und der Öffentlichkeit. Das Argument dieses Artikels war lediglich, dass die bisherigen Versuche in Deutschland darin nicht sehr erfolgreich sind.

5.3 „Konzeptionelle“ Folgen im Rahmen der Diskussionen um „policy mobility“
Der Fokus auf erfolgreiche Beispiele in der Literatur zu Policy Transfer und mobilen Politiken, auch wenn auf konzeptioneller und theoretischer Ebene auf Offenheit und Unabgeschlossenheit hingewiesen wird, lässt diese Schwierigkeiten, Reibungen und Unterbrechungen leicht aus dem Blick geraten. Dies hat sowohl Konsequenzen für eine politische Bewertung und gesellschaftliche Einschätzung von Politiken wie auch für Debatten um eine zunehmende Mobilität von Politiken.

Auch in der internationalen Literatur zu BIDs und dem weiteren Feld der neueren Studien zu policy mobility finden sich – jenseits gelegentlicher Forderungen (DOLOWITZ u. MARSH 2000; PERRONS u. POSOCCO 2009) – kaum Hinweise auf eine Beschäftigung mit dem Scheitern von Politiktransfer. Und während es gute Gründe für die Vermutung gibt, dass in Deutschland aufgrund stark fragmentierter politischer Strukturen, schwächeren Immobilienbesitzern, größerer Übersetzungsleistungen gegenüber dem Herkunftskontext von BIDs und widersprüchlichen lokalen Interessenkonstellationen besonders viele Business Improvement Districts scheitern, sind auch aus anderen Ländern gescheiterte Initiativen und Bemühungen bekannt. Diese finden ihren Weg aber ebenso selten in wissenschaftliche Untersuchungen und sind auch in Gesprächen mit Protagonisten vor Ort eher am Rande der Erzählung aufzufinden. Gerade von Seiten engagierter BID-Advokaten werden scheiternde Initiativen unglücklichen singulären lokalen Verkettungen, entgegenarbeitenden Einzelpersonen (aus Verwaltung oder Eigentümern) und Kommunikationsproblemen zugeschrieben, die nicht den Normalfall eines ansonsten erfolgreichen *policy transfers* darstellen. Statt dies als bedeutungslose Einzelfälle abzutun, gilt es im Rahmen der Debatten um *mobile policies* die Frage des Scheiterns, der erfolglosen Mobilisierung und der De-mobilisierung systematisch in den Blick zu nehmen, nicht zuletzt, um damit eine etwas vorsichtigeren Position gegenüber Annahmen von Politikkonvergenz und Ausrichtung auf einen internationalen Diskurs globaler *best practices* einzunehmen.

Literatur/Interviews

BARR, H. 1997: More Like Disneyland: State Action, 42 U.S.C (section sign) 1983, and Business Improvement Districts in New York. In: Columbia Law Review, 28, S. 376–429.

- BCSD 2007 = Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland e.V. (Hrsg.) 2007: Business Improvement Districts. Vom „Ob?“ zum „Wie?“. Aachen.
- BINGER, S. u. F. BÜTTNER 2010: Business Improvement Districts (BID): Ein Erfolgsrezept für Innenstädte, Stadtteilzentren oder Luxusmeilen? Erfahrungen aus Hamburg. In: LÜBKE, I. (Hrsg.): Kooperative Stadtentwicklung durch Kooperative Planung. Berlin, S. 167–184.
- BIRK, F. u. A. SCHRIEFERS 2008: Von der Idee zum Business Improvement District (BID). Planungstheoretische, prozessuale und rechtliche Kriterien für das erfolgreiche Aufsetzen von BID-Organisationen. In: PECHLANER, H. u. A. ZEHRER (Hrsg.): Business Improvement Districts (BID). Grundlagen – Konzepte – Perspektiven. Wien, S. 165–185.
- BRIFFAULT, R. 1999: A Government for our Time? Business Improvement Districts and Urban Governance. In: Columbia Law Review, 99, S. 365–477.
- COOK, I. R. 2008: Mobilising Urban Policies: The Policy Transfer of US Business Improvement Districts to England and Wales. In: Urban Studies, 45, S. 773–795.
- COOK, I. R. 2010: Policing, Partnerships, and Profits: The Operations of Business Improvement Districts and Town Center Management Schemes in England. In: Urban Geography, 31, H. 4, S. 453–478.
- Department of Small Business Services 2010: Fiscal Year 2009 Annual Report Summary. Online: http://www.nyc.gov/html/sbs/html/neighborhood/pdfs/BID_AnnualReport.pdf (10.05.2012).
- DETLING, H. u. J. VOLKE 2009: BID als Akteure in der Innenstadtentwicklung. Das Beispiel Gießen. In: Planerin, 6, S. 25–28.
- DIDIER, S., M. MORANGE, E. PEYROUX, E. 2012: City Improvement Districts and Territorialized Neoliberalism in South Africa (Johannesburg, Cape Town). In: KÜNKEL, J. u. M. MAYER (Hrsg.): Neoliberal Urbanism and Its Contestations: Crossing Theoretical Boundaries. Basingstok, S. 119–136.
- DHK 2012: BID-Aktivitäten und –Projekte. Online: www.dhk.de/themenfelder/standortpolitik/raumordnung-stadtentwicklung/bids/bid-aktivitaeten-und-projekte (10.11.2012).
- DOLOWITZ, D. u. D. MARSH 1996: Who Learns What from Whom: a review of the Policy Transfer Literature. In: Political Studies, 44, S. 343–357.
- DOLOWITZ, D. u. D. MARSH 2000: Learning from Abroad: The Role of Policy Transfer in Contemporary Policy-Making. In: Governance, 13, H. 1, S. 5–24.
- EICK, V. 2012: The co-production of purified space: hybrid policing in German Business Improvement Districts. In: European Urban and Regional Studies, 19, H. 2, S. 121–136.
- GLASZE, G. 2001: Privatisierung öffentlicher Räume? Einkaufszentren, Business Improvement Districts und geschlossene Wohnkomplexe. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 75, H. 2/3, S. 160–177.
- GORGOL, A. 2009: Housing Improvement Districts – Quartiersentwicklung durch private Initiative. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung, 3, S. 155–158.
- HEINZE, F. 2007: BIDs in der Quartiersentwicklung. Einsatzmöglichkeiten und -bedingungen aus Sicht der Neuen Politischen Ökonomie. In: Raumplanung, 130, S. 73–78.
- HEINZE, F. 2010: Wege aus der Rationalitätenfalle – Zum Umgang mit dem Kollektivgutproblem in der Kooperativen Innenstadtentwicklung. In: LÜBKE, I. (Hrsg.): Kooperative Stadtentwicklung durch Kooperative Planung. Berlin, S. 153–166.
- HOYT, L. 2008: From North America to Africa: The BID Model and the Role of Policy Entrepreneurs. In: MORÇOL, G., L. HOYT, J. MEEK, U. ZIMMERMANN (Hrsg.): Business Improvement Districts: Research, Theories, and Controversies. Philadelphia, S. 111–131.
- HOYT, L.M. u. D. GOPAL-AGGE 2007: The Business Improvement District Model. A Balanced Review of Contemporary Debates. In: Geography Compass, 1, H. 4, S. 946–958.
- HANDELSKAMMER HAMBURG 2004: Business Improvement District. Quartiersentwicklung durch Eigen(tümer)initiative. Hamburg.
- HOUSTOUN, L. 2003: Business Improvement Districts. Washington.

- JUNKER, R. 2010: Innenstadtentwicklung durch Business Improvement Districts – Nicht alles Geht! Versuch einer Ursachenforschung. In: LÜBKE, I. (Hrsg.): Kooperative Stadtentwicklung durch Kooperative Planung. Berlin, S. 185–189.
- ISG HALTERN AM SEE 2011: Presseerklärung zur Zukunft der ISG, 24. März 2011. <http://www.haltern.de/rathaus/stadtentwicklung/buergerservice.asp?seite=angebot&id=15884> (11.03.2013)
- KATZ, C. 2007: Hiding the Taget: Soziale Reproduktion in der privatisierten Stadt. In: BELINA, B. u. B. MICHEL (Hrsg.): Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Münster, S. 156–172.
- KNIPPENBERGER, U. 2008: Business Improvement District im Frankfurter Bahnhofsviertel Kritik und Chance eines privatwirtschaftlichen Modells in der Quartiersentwicklung. In: PÜTZ, R. (Hrsg.): Business Improvement Districts: Ein neues Governance-Modell aus Perspektive von Praxis und Stadtforschung. Passau, S. 101–118.
- KREUTZ, S. 2010: Kein einfacher Weg zum HID im Innovationsquartier Steilshoop. In: Die Wohnwirtschaft, 1, S. 16–17.
- LEVY, P. 2001: Paying for the Public Life. In: Economic Development Quarterly, 15, H. 2, S. 124–131.
- MAC DONALD, H. 1996: BIDs Really Work. In: City Journal, 6, H. 2, S. 29–42.
- MCCANN, E. 2011: Urban policy mobilities and global circuits of knowledge. Toward a research agenda. Working Paper. In: Annals of the Association of American Geographers, 101, H. 1, S. 107–130.
- MCCANN, E. u. K. WARD 2010: Relationality/Territoriality. Toward a Conceptualization of Cities in the World. In: Geoforum, 41, S. 175–184.
- MCCANN, E. u. K. WARD (Hrsg.) 2011: Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age. Minneapolis.
- MICHEL, B. (i.E.): Local contextualization of a global form of governance: Comparing Discourses on Business Improvement Districts in Cape Town and Hamburg. In: Urban Geography.
- MINISTERIUM 2001 = Ministerium für Städtebau und Wohnen Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen 2001: Business Improvement Districts (BIDs). Untersuchung von Business Improvement Districts (BIDs) in Bezug auf Möglichkeiten und Grenzen einer Übertragbarkeit auf innerstädtische Geschäftsquartiere in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.
- MOSSBERGER, K. u. G. STOCKER 2001: The Evolution of Urban Regime Theory. In: Urban Affairs Review, 6, S. 810–835.
- MOUFFE, C. 2007: Über das Politische. Wider die kosmopolitische Illusion. Frankfurt.
- PECK, J. 2011: Geographies of policy: From transfer-diffusion to mobility-mutation. In: Progress in Human Geography, 35, H. 6, S. 773–797.
- PECK, J. u. N. THEODORE 2010: Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. In: Geoforum, 41, S. 169–174.
- PECK, J. u. N. THEODORE 2012: Follow the policy: a distended case approach. In: Environment and Planning A, 44, S. 21–30.
- PERRONS, D. u. S. POSOCCO 2009: Globalising failures. In: Geoforum 40, H. 2, S. 131–135.
- PEYROUX, E. 2008: City Improvement Districts in Johannesburg: An examination of the local variations of the BID model. In: PÜTZ, R. (Hrsg.): Business Improvement Districts: Ein neues Governance-Modell aus Perspektive von Praxis und Stadtforschung. Passau, S. 139–162.
- PEYROUX, E., R. PÜTZ, G. GLASZE, G. 2012: Business Improvement Districts (BIDs): the internationalization and contextualization of a ‘travelling concept’. In: European Urban and Regional Studies, 19, H. 2, S. 111–120.
- PITSCHAS, R. 2007: „Business Improvement Districts (BID)“ in Deutschland – ein Beitrag zur modernen Stadtentwicklung im Zeichen der Corporate Citizenship. In: GRAF, C., M.

- PASCHKE, R. STOBER (Hrsg.): Rechtsrahmen der Business Improvement Districts. Hamburg, 77–92.
- PREY, G. u. A. VOLLMER 2009: Chancen für Quartiere durch die Einbindung von Immobilieneigentümern: Business Improvement Districts und Immobilien- und Standortgemeinschaften. In: DRILLING, M. u. O. SCHNUR (Hrsg.): Governance der Quartiersentwicklung. Wiesbaden, S. 229–246.
- PÜTZ, R. 2008: Business Improvement Districts als neues Modell subkommunaler Governance: Internationalisierungsprozesse und Forschungsfragen. In: PÜTZ, R. (Hrsg.): Business Improvement Districts: Ein neues Governance-Modell aus Perspektive von Praxis und Stadtforschung. Passau, S. 7–20.
- RANCIÈRE, J. 2002: Das Unvernehmen. Politik und Philosophie. Frankfurt.
- ROBINSON, J. 2011: The Spaces of Circulating Knowledge. City Strategies and Global Urban Governmentality. In: MCCANN, E. u. K. WARD (Hrsg.): Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age. Minneapolis, S. 15–40.
- ROTHMANN, D. 2008: Die Hansestadt Hamburg und das Hamburger BID-Gesetz. Pilotprojekt „Neuer Wall“ – Standortaufwertung durch Eigeninitiative, ein Zwischenbericht. In: PECHLANER, H. u. A. ZEHRER (Hrsg.): Business Improvement Districts (BID). Grundlagen – Konzepte – Perspektiven. Wien, S. 93–108.
- SCHIPPER, S. (i.E.): Genealogie und Gegenwart der unternehmerischen Stadt: Neoliberales Regieren in Frankfurt am Main, 1960–2010. Münster.
- SCHRIEFERS, A. 2007: BID-Gesetze in Deutschland – Ansätze, Erfahrungen und Perspektiven. In: GRAF, C., M. PASCHKE, R. STOBER (Hrsg.): Rechtsrahmen der Business Improvement Districts. Hamburg, S. 7–24.
- SMITH, N. 1996: The New Urban Frontier. Gentrification and the Revanchist City. London.
- TÖPFER, E., V. EICK, J. SAMBALE 2007: Business Improvement Districts – Neues Instrument für Containment und Ausgrenzung? Erfahrungen aus Nordamerika und Großbritannien. In: prokla, 149, S. 511–528.
- VOLLMER, A. 2011a: Business Improvement Districts: Erfolgreicher Politikimport aus den USA? Bern.
- VOLLMER, A. 2011b: Politik-Transfer von BIDs als Beispiel für eine Amerikanisierung der deutschen Stadt? In: FREY, O. u. F. KOCH (Hrsg.): Die Zukunft der europäischen Stadt. Wiesbaden, S. 263–278.
- WALSH, R. 2006: Union Square Park. From Blight to Bloom. In: Economic Development Journal, 5, H. 2, S. 38–46
- WARD, K. 2006: „Policies in Motion“. Urban Management and State Restructuring: The Trans-Local Expansion of Business Improvement Districts. In: International Journal of Urban and Regional Research, 30, H. 1, S. 54–75.
- WARD, K. 2007: Business Improvement Districts: Policy Origins, Mobile Policies, and Urban Liveability. In: Geography Compass, 1, H. 3, S. 657–672.

Interviews

Interview mit Vertretern der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Juni 2010

Interview mit Vertreter des BID „Neuer Wall“ 2010

Interview mit Vertretern der Handelskammer Hamburg Juni 2010