



Thomas Stein, Uta Bauer (Hrsg.)

Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen

Erkenntnisse, Erfahrungen und Diskussionsstand des Städtenetzwerktreffens aus dem
laufenden BMU-Forschungsprojekt City2Share und kommunaler Umsetzungspraxis



Thomas Stein, Uta Bauer (Hrsg.)

Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen

Erkenntnisse, Erfahrungen und Diskussionsstand des Städtenetzwerktreffens
aus dem laufenden BMU-Forschungsprojekt City2Share und kommunaler
Umsetzungspraxis

3. City2Share-Diskussionspapier

Impressum

Herausgeberin und Herausgeber (Difu):

Thomas Stein
Uta Bauer

Autorinnen und Autoren:

Dr. Christiane Behrisch, Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg

Projekt „Ottensen macht Platz“

Philine Gaffron und Anja Berestetska, Technische Universität Hamburg

Viola Koch und Flavia Suter, Bezirksamt Altona

Christian Scheeler und Sebastian Clausen, ARGUS Stadt und Verkehr

Markus Ewald und Julian Petrin, urbanista

Marius Gantert, Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus

Rudolf Klöckner, Urban Attitude

Gerko Schröder, Treibhaus Landschaftsarchitekten

Katja Beaujean, Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und
Bauordnung

Projekt „NEUE MOBILITÄT BERLIN“

Redaktion:

Klaus-Dieter Beißwenger

Layout:

Maria Saddington

© Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Zimmerstraße 13–15 10969 Berlin

Telefon: +49 30 39001-0 Telefax: +49 30 39001-100

E-Mail: difu@difu.de Internet: <http://www.difu.de>

Im Auftrag von:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Zitierweise:

Thomas Stein, Uta Bauer (Hrsg.): Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen. Erkenntnisse, Erfahrungen und Diskussionsstand des Städteternetzwerktreffens aus dem laufenden BMU-Forschungsprojekt City2Share und kommunaler Umsetzungspraxis. 3. City2Share-Diskussionspapier, Berlin 2020.

Bildnachweise:

Vorderseite: 1 Busso Grabow, 2-4 Wolf-Christian Strauss

Rückseite: 1-2 Wolf-Christian Strauss, 3 Sybille Wenke-Thiem, 4 Busso Grabow

Berlin, Juni 2020

Inhalt

1.	Hintergrund	4
2.	Einführung	5
3.	Bürgerbeteiligung und Mobilitätsstationen – Erfahrungen aus City2Share	6
4.	Einsatzmöglichkeiten von Fokusgruppendifkussionen in Beteiligungsverfahren	11
5.	„Ottensen macht Platz“ – Erfahrungen mit einer temporären Fußgängerzone in Hamburg	16
6.	Saisonale Stadträume in München	26
7.	Mobilität ohne privates Auto erleben. Ergebnisse der Berliner SOMMERFLOTTE	30
8.	Zusammenfassende Erkenntnisse	34

1. Hintergrund

Das Diskussionspapier „Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen“ ist Ergebnis des dritten Treffens des Städtenetzwerks im Forschungsprojekt City2Share¹, das am 15. Januar 2020 auf Einladung des Deutschen Instituts für Urbanistik an dessen Standort Berlin stattfand. Neben Mitgliedern des Städtenetzwerks nahmen an dem Treffen auch Vertreterinnen und Vertreter ähnlicher Projekte² in Berlin sowie der Projektpartner aus Hamburg teil.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen begleiten als Mitglieder des Städtenetzwerks beratend die Arbeit des Forschungsprojektes City2Share. Sie bringen ihre Expertise und die jeweiligen kommunalen Erfahrungen ein. Ziel ist auch, die Forschungsergebnisse aus City2Share in den Bereichen Mobilitätsstationen, Sharing-Angebote (Car- und Bikesharing), autonomes Fahren, Bürgerbeteiligung sowie E-Lieferverkehr für die anderen Kommunen nutzbar zu machen. Im Rahmen von drei Städtenetzwerk-treffen in der Projektlaufzeit (2016 bis 2020) wurden jeweils einzelne Papiere erarbeitet. Das erste Treffen fand zum Thema Innenstadtlogistik (01/2017) statt, das zweite Treffen zum Thema Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis (10/2018). Die hieraus entstandenen Diskussionspapiere sind online abrufbar³⁴.

1 www.city2share.de

2 <https://mierendorffinsel.org/projekte/aktuelle-projekte/neue-mobiliaet-berlin/>

3 http://www.city2share.de/info/City2Share_Empfehlungspapier%20E-Lieferverkehr_20180719.pdf

4 <https://difu.de/12601>

2. Einführung

Ohne Bürgerbeteiligung wird in Kommunen kein größeres Projekt mehr geplant. Dabei ist und bleibt Beteiligung eine Herausforderung für die Verkehrswende. Nicht alle Bevölkerungsgruppen begrüßen es, wenn Radverkehr und Zufußgehen gefördert, der fließende und der ruhende Autoverkehr reglementiert werden. Veränderungen im Lebensumfeld können verunsichern und müssen dementsprechend „begleitet“ werden. Gut gemeinte Projekte stoßen deshalb in der Bürgerschaft und/oder bei Gewerbetreibenden vielfach auf Widerstand. Ob nun der Ausbau der Straßenbahn geplant wird, die Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden soll oder stark frequentierte Straßenräume zugunsten von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr umgeplant werden: Die frühzeitige Kommunikation und Beteiligung der Betroffenen, aber auch der Kommunalpolitik und anderer Ämter ist inzwischen zu einem eigenen Handlungsfeld von Verkehrsplanungsprojekten geworden. Zusätzlich nehmen die Nutzungskonflikte mit steigendem Verkehrsaufkommen zu, die Komplexität der Planungs- und Kommunikationsprozesse steigt.

Auch wenn das „Ob“ weniger umstritten ist, stellt sich für Verwaltung und Politik bei vielen Projekten die Frage, „wie“ eine erfolgreiche Beteiligung gelingt. Wann gilt es zu beteiligen, wann reicht die bloße Information? Welcher Zeitpunkt ist der geeignete, und wie lassen sich Diversität und Meinungsvielfalt abbilden? Wie gestalte ich Bottom-up- und Ko-Kreationsprozesse?

Auch im Projekt City2Share lag insbesondere in München ein Schwerpunkt auf Beteiligungs- und Kommunikationsmaßnahmen. Sie sollten die quartiersbezogenen (Umbau-)Maßnahmen begleiten und qualifizieren. Kernelement von City2Share war der Bau von Mobilitätsstationen in den beiden Modellstädten Hamburg und München. Die Intensität sowie die Art und Weise von Beteiligung unterscheiden sich zwischen den Städten und teilweise auch zwischen einzelnen Standorten. In beiden Städten wurden in Fokusgruppendifkussionen u.a. die Wahrnehmung und Nutzung der Mobilitätsstationen erfragt. Insbesondere sollten Haushalte eine Stimme erhalten, die sich an schriftlichen Befragungen seltener beteiligen bzw. sich in Bürgerversammlungen kaum zu Wort melden. Besonders die Mobilitätsstation am Münchener Zenettiplatz wurde intensiv durch Beteiligungs- und Kommunikationsmaßnahmen begleitet. Hier wurde neben einer Mobilitätsstation auch eine öffentliche Platzfläche geschaffen. Wie diese gestaltet, „bespielt“ und genutzt werden soll, stand im Zentrum der Beteiligungsmaßnahmen.

Am Zenettiplatz wie auch anderswo und in anderen Kontexten etablieren sich temporäre Maßnahmen als erfolgreiche Beteiligungselemente. Wie diese Maßnahmen sinnvoll eingesetzt werden können, zeigen u.a. die Beispiele des Hamburger Projekts „Ottensen macht Platz“ oder der Münchener „Sommerstraßen“. Ziel solcher „Interventionen“ ist es, den Menschen zu ermöglichen, ihr Wohnumfeld als attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsort zu erleben – ohne Einschränkungen durch fahrende oder parkende Kfz. So werden alternative „Bilder“ geschaffen, die den potenziellen Mehrwert einer veränderten Mobilität greifbar machen. Diese Aspekte stehen auch im Fokus der Berliner „Sommerflotte“. Bei dieser tauschen Interessierte während eines Testzeitraums den privaten Pkw gegen einen Zugang zu geteilten Mobilitätsangeboten ein.

Dieses Papier fasst die konkreten Erfahrungen aus City2Share und den anderen genannten Projekten zusammen.

3. Bürgerbeteiligung und Mobilitätsstationen – Erfahrungen aus City2Share

Dr. Christiane Behrisch,
Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das Projekt City2Share setzt sich aus verschiedenen Projektbestandteilen zusammen. Ihr Zusammenspiel beeinflusste die Beteiligungsformate entscheidend. Auf der einen Seite steht die Errichtung von vier (Elektro-)Mobilitätsstationen, auf der anderen Seite die Umgestaltung eines öffentlichen Parkplatzes zur „Piazza Zenetti“. Den gedanklichen Hintergrund bildet eine relativ komplexe Argumentationskette: Die Idee war, den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, was sich in ihrem Viertel verändern kann, wenn sie vermehrt Sharing-Angebote – wie an den Mobilitätsstationen vorgehalten – nutzen und als Konsequenz ihr privates Auto abschaffen. Das heißt mit Blick auf die Projektziele: Es ging zum einen um das Testen neuer Mobilitätsangebote und deren Clusterung; dies sowohl in Hinsicht auf die Umsetzung als auch auf die Akzeptanz und Nutzung. Zum anderen sollte die Wegnahme von Parkplätzen für Sharing-Angebote und Aufenthaltsflächen mit Beteiligungsmaßnahmen begleitet und evaluiert werden.

Um mehr über die Bedürfnisse und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger in Hinsicht auf die Umgestaltung des Zenettiplatzes sowie die Gestaltung und die Angebots Elemente der Mobilitätsstationen zu erfahren, führte das Projektteam zu Planungsbeginn eine Quartierswerkstatt durch. Die Ergebnisse dieses Beteiligungsprozesses wurden soweit möglich in die Planungen integriert. Allerdings wurde für bestimmte Aspekte wie z.B. die Standortwahl aufgrund des straffen Zeitplanes des Forschungsprojektes weitgehend auf Beteiligung verzichtet, auch wenn Bürgerinnen und Bürger möglicherweise bessere Standortideen gehabt hätten. Die Standortwahl ist bereits durch sehr viele externe Faktoren wie Platzverfügbarkeit, verkehrliche Lage, Strominfrastruktur, Nähe zu Wohnorten stark limitiert. Jeder neue Vorschlag bedarf deshalb eines zeitintensiven Prüfungsverfahrens. Hinsichtlich der Ausstattung der Stationen konnte nicht auf alle von den Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagenen Elemente (z.B. ein gewünschtes Miet-Lastenrad-Angebot) eingegangen werden. Aufgrund der als feste Projektpartner beteiligten Anbieter war das Angebot an den zu testenden Mobilitätsangeboten bereits größtenteils im Vorfeld in der Forschungsstrategie festgelegt.

Die Partizipation im Projekt City2Share fand also nicht so sehr auf der Planungsebene statt, sondern bestand wesentlich darin, dass die Umgestaltung des Zenettiplatzes aktiv handwerklich und patenschaftlich von den Anwohnerinnen und Anwohnern mitgetragen werden konnte.

Kommunikation auf allen Kanälen

Nachdem die Maßnahmen zur Platzumgestaltung umgesetzt worden waren, konnten die Anwohnenden auf unterschiedliche Weise eine Rückmeldung geben. Neben zahlreichen zufälligen Gesprächen zwischen dem Projektteam und Anwohnenden auf dem Platz, die nicht gezielt ausgewertet wurden, wurden folgende Feedback-Möglichkeiten geboten:

- Feedback-Postkarten (in einen Briefkasten auf der Piazza Zenetti zu werfen)
- E-Mail-Feedback an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- Dreiwöchiger Online-Dialog über eine speziell eingerichtete Online-Dialog-Plattform
- Aufsuchende Beteiligung im Stadtraum an fünf Terminen (jeweils ca. 3–5 Stunden) mit einem Stand in unmittelbarer Nähe zu den Mobilitätsstationen
- Beteiligung in Form von Haustürgesprächen im März 2020 zu den Maßnahmen am Zenettiplatz

Kontroverse Meinungen zum Zenettiplatz

Die Umgestaltung des Zenettiplatzes polarisierte die Anwohnenden in Befürworterinnen und Befürworter einerseits, Kritikerinnen und Kritiker andererseits. Es fiel auf, dass diese „Gruppierungen“ unterschiedliche Kanäle wählten, um sich zu Wort zu melden. Befürwortende schrieben oftmals Feedback-Postkarten auf dem Platz oder suchten das persönliche Gespräch, die Kritikerinnen und Kritiker nutzten eher schriftliche Wege wie den Online-Dialog oder E-Mails. Deutlich wurde, dass die persönlichen Gespräche zwischen Projektteam und Anwohnenden im Rahmen der aufsuchenden Beteiligung (Stände im Straßenraum und Haustürgespräche) sehr offen, konstruktiv und ausgewogen abliefen.

Die geäußerten Argumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Positiv/befürwortend:

- Die Anwohnenden bewerteten besonders positiv, dass Raum für mehr tatsächliche Begegnung zwischen den Menschen im Viertel geschaffen wurde.
- Dadurch, so die Erwartung, würde sich die Aufenthaltsqualität vor Ort steigern.
- Die Piazza Zenetti wurde als Begegnungsort für die Nachbarschaft angesehen.
- Viele Beiträge forderten, der Platz solle insgesamt grüner werden.
- Die Kommentierenden erfreuten sich an den Freizeitmöglichkeiten, die der Platz bietet: sich sonnen, mittagessen, lesen, verweilen, Kaffee trinken, spielen, ratschen.
- Etliche sprachen sich für einen längeren Erhalt der Piazza Zenetti aus, stellten Anfragen zur Nutzung und Aneignung des Platzes, gaben Ideen für die Platzgestaltung und sahen in den Maßnahmen einen positiven Schritt für die Entwicklung des Quartiers.
- Viele der Befragten gaben in Gesprächen an, ein Auto zu besitzen, dieses aber nicht häufig zu nutzen. Auf die Frage nach dessen Abschaffung äußerten einige, dass sie sich, falls ihr Auto kaputt gehe, kein neues mehr anschaffen und sie auf Carsharing umsteigen wollen.

Negativ/kritisch:

- Die kritischen Kommentare bezogen sich überwiegend auf das Wegfallen der Stellplätze.

- Viele Pkw-Halterinnen und -Halter, so die Argumentation, könnten beruflich bedingt nicht auf das Auto verzichten und sich zugleich keinen teuren Stellplatz leisten.
- In diesem Zusammenhang wurde häufiger kritisch angemerkt, dass die Platzaufwertung und der damit verbundene Wegfall öffentlichen Parkraums eine Gentrifizierung in Gang setze und man sich als „Normalverdiener“ aus dem Viertel heraus gedrängt fühle. Dabei, so einige Beiträge, wäre der Verlust an Parkplätzen durchaus hinnehmbar, wenn an anderer Stelle entsprechender Ersatz geschaffen würde. Die Kritik der Gentrifizierung ist in München insbesondere der hohen Mietbelastung geschuldet – jeder weitere Kostenpunkt wie z.B. der Wegfall von aktuell sehr günstigem Parkraum für Anwohnerinnen und Anwohner wird hier als Zusatzbelastung empfunden.
- Viele fürchten die Lärmbelastung durch den geschaffenen Aufenthaltsort Zenettiplatz, da parkende Autos, die selten bewegt werden, als weniger belastend empfunden werden.
- Durch die Nähe zur stark befahrenen Tumblinger Straße würde der Zenettiplatz, so andere Einlassungen, kein geeigneter Aufenthaltsort sein.
- Die Mobilitätsstation wurde teils als überdimensioniert empfunden, und es wurde eine maßvolle Reduktion empfohlen. Die Gestaltung wurde teilweise als zu steril empfunden.
- Manche äußerten Befürchtungen hinsichtlich Vandalismus und Obdachlosen auf der Piazza Zenetti.

Lessons Learnt

Insgesamt hat sich die Platzumgestaltung sehr erfolgreich entwickelt. Zum einen konnte ein lebhafter Dialog mit der Bürgerschaft aufgebaut werden. Zum anderen ist es gelungen, die Maßnahme zu verstetigen. Die Bürgerinnen und Bürger haben sich den Platz angeeignet und werden ihn nach Projektende in Eigenregie weiterbetreiben (die finale Entscheidung hierzu ist noch nicht gefallen).

Abb. 1
Eröffnung der
Mobilitätsstation am
Zenettiplatz



Foto: Kirstin Lindloff

Trotz des Erfolgs der Platzumgestaltung scheint die räumliche Nähe zwischen Mobilitätsstation und Piazza Zenetti nicht zu einem signifikant erhöhten Bekanntheitsgrad der Station am Zenettiplatz im Vergleich zu den anderen Stationen beizutragen. Zahlen aus einer Haushaltsbefragung⁵ im Projektgebiet zeigen, dass die Station weniger bekannt ist als zwei der drei anderen Standorte, die nicht über zugehörige Platzumwidmungsprojekte verfügen. Bei den durch die SWM erhobenen Nutzungszahlen für das MVG Rad, die Ladesäule und Informationsstele hingegen liegt der Zenettiplatz auf Platz 2. Die Faktoren, die diese Unterschiede zwischen Bekanntheit und Nutzungsintensität der einzelnen Stationen bedingen, werden aktuell evaluiert.

In der Projektumsetzung hat sich gezeigt, dass das argumentative Zusammenspiel der beiden Bausteine „Mobilitätsstation“ und „Umwidmung des öffentlichen Raumes“ oft nicht intuitiv von den Bürgerinnen und Bürgern verstanden wurde. Sie waren entweder an der Piazza Zenetti oder an der gegenüberliegenden Mobilitätsstation interessiert, haben diese genutzt oder wussten davon. Wurde der Zusammenhang beider Projekte kommunikativ vermittelt, wurde der Zusammenhang aber sofort verstanden und gelobt.

Als Folge dieser Beobachtungen sowie der Diskussionen des 3. Städteternetzwerktreffens in Berlin im Januar 2020 hat sich für die Stadt München hinsichtlich Beteiligung die Erkenntnis verfestigt, dass auf lange Sicht deutlich mehr Unterstützung für Sharing-Angebote in der Bürgerschaft erreicht werden könnte, wenn die Basis der Beteiligung die Vermittlung eines gesamtgesellschaftlichen Dialoges ist. Dieser sollte sich u.a. folgenden Fragen widmen: „Wie soll dein Viertel aussehen?“ bzw. „Wofür soll der knappe öffentliche Raum verwendet werden?“. Ziel dieses Prozesses sollte sein, dass Sharing-Angebote in einer weiteren Bevölkerungsschicht als Mittel zur Erreichung dieser gesamtgesellschaftlichen Ziele gesehen werden. Mehr Bürgerinnen und Bürger sollen erkennen, dass Wünsche nach mehr Grün und mehr Platz für Menschen im begrenzten urbanen Raum z.B. durch die Reduzierung von Privatfahrzeugen erfüllt werden können. Sharing-Angebote sollten also nicht als isolierte Maßnahme vermittelt werden⁶, sondern als „Mittel zum Zweck“.

Zusätzlich zu einem Beteiligungsprozess auf der Makroebene hat sich gezeigt, dass auch ein erfahrungsbasierter Ansatz wichtig ist. Dadurch können Bürgerinnen und Bürgern entsprechende Sharing-Erlebnisse vermittelt werden, anstatt sie nur mit Argumenten zu versorgen. In München wurden im Rahmen des Projektes CIVITAS ECCENTRIC auch verschiedene Gutschein-Lösungen getestet, um Bürgerinnen und Bürgern ein konkretes Sharing-Erlebnis zu ermöglichen. Solche Ansätze – das hat das Projekt gezeigt – können helfen, eine abstrakte Bereitschaft zur Sharing-Nutzung in aktives Nutzen zu verwandeln. Im Idealfall wird in der Folge auch das jeweilige Privatauto abgeschafft.

5 29.170 angeschriebene Haushalte mit über 22,7% Rücklaufquote, durchgeführt durch die Landeshauptstadt München im Herbst 2019

6 Es hat sich gezeigt, dass Bürgerinnen und Bürger Sharing-Angebote oft nicht direkt einfordern, d.h. der Zusammenhang mit den zu erwartenden Wirkungen wird vermutlich oft nicht erkannt. Im Rahmen der aufsuchenden Beteiligung am Zenettiplatz konnten Anwesende Bälle in beschriftete Röhren werfen, um ihre Stadtentwicklungs-Präferenzen zu zeigen. Sharing hatte hier mit Abstand die geringste Nennung vor direkten Zielen wie „mehr Grün“. Eine im Rahmen von City2Share durchgeführte Befragung von knapp 50.000 Haushalten in München hat eine klare Präferenz der Bewohnerschaft für mehr Platz für Menschen und Fahrräder, mehr Grün etc. gezeigt, wenn die Flächenkonkurrenz mit z.B. Flächen für privates Parken aufgezeigt wurde. Das Ziel „mehr Flächen für Sharing“ war aber nur geringfügig weniger negativ bewertet als Flächen für privates Parken.

Basierend auf den Erfahrungen in City2Share lässt sich schließen: Beteiligung ist in Hinsicht auf die Planung von Mobilitätsstationen nicht immer sinnvoll. Eine Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern auf der Mikroebene, z.B. bei der Standortbestimmung, erscheint am ehesten zielführend, wenn dafür genug Zeit im Projekt eingeplant ist oder wenn sich grundsätzliche Probleme und/oder Bedenken in der Bevölkerung ergeben – eine Beteiligung unter Zeitdruck bzw. wenn es um Elemente geht, die ohnehin schon Beschränkungen unterworfen sind, führt eher zu Enttäuschungen, als dass Erwartungen erfüllt werden können.

Auf der anderen Seite ist Beteiligung aber wichtig, um einen gesamtgesellschaftlichen Dialog hinsichtlich der Zukunft von urbaner Mobilität anzustoßen. Im Falle der Piazza Zenetti hat Beteiligung dazu geführt, dass den Menschen bewusst wurde, was man mit „neu“ entstandenem Raum – der aber eigentlich schon immer da war – machen kann. Dies ist ein wichtiger Schritt hin zu einer größeren Akzeptanz und Nutzung von Sharing-Angeboten. Die Frage sollte nicht sein, welche Formate von Beteiligung für die Einrichtung von Sharing-Angeboten Sinn machen, sondern in welcher Weise eine Stadt einen gesamtgesellschaftlichen Dialog dahingehend vermitteln kann, wie Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum entsteht. Die Frage nach geeigneten Standorten wäre in diesem Sinne nur ein nachrangiges Ziel. Im Kontext von City2Share geht es darum, den Bürgerinnen und Bürgern vor Augen zu führen, inwiefern Präferenzen für eine grünere, menschenfreundlichere Stadt mit Hilfe einer breiteren Nutzung von Sharing-Angeboten, in enger Integration mit dem ÖPNV, zusammenhängen.

Ob der damit verbundene Paradigmenwechsel allein durch Einsicht oder Überzeugung vollzogen werden kann oder ob es weiter reichender Restriktionen (z.B. einer deutlich höheren Bepreisung der Nutzung von Privat-Pkw) bedarf, um die Nutzung von Sharing-Angeboten zu fördern, bleibt die Frage.

4. Einsatzmöglichkeiten von Fokusgruppendifkussionen in Beteiligungsverfahren

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg

In öffentlichen Beteiligungsverfahren gelingt es häufig nicht, alle relevanten Perspektiven der sehr heterogenen Gruppe von Beteiligten gleichberechtigt einzubeziehen. Wird zu öffentlichen Veranstaltungen eingeladen, sind dort häufig einseitig bestimmte Gruppen vertreten bzw. bringen sich zu Gehör. Oft sind es die Gegnerinnen und Gegner einer Maßnahme, z.B. die Anwohnerschaft, die gegen den geplanten Umbau ihrer Straße protestiert, bei dem möglicherweise Parkplätze wegfallen sollen. Oder es sind die Befürworterinnen und Befürworter einer Maßnahme. Beispielsweise erscheinen bei öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen von Machbarkeitsuntersuchungen für einen Radschnellweg – wenn also der Umbau vor der eigenen Haustür noch in weiter Ferne liegt – überwiegend männliche Radfahrende im Alter von 40+. In beiden Fällen sind vielfältige Interessen nicht vertreten bzw. verschaffen sich, auch wegen der Dominanz einer Gruppe in der Veranstaltung, kein Gehör. Manche Beteiligte treten in solchen Veranstaltungen gerne mit dem Anspruch auf, „alle“ Interessen zu vertreten. In solchen Runden ist es dann schwer, ausgewogen über alternative Lösungen zu diskutieren.

Abb. 2:
Kleingruppen sorgen für einen intensiveren Austausch – aber nicht automatisch für eine Vielfalt der Perspektiven



Foto: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Das Mittel der Wahl ist bei öffentlichen Veranstaltungen die Bildung gemischter kleinerer Gruppen. In ihnen werden unterschiedliche Interessenlagen deutlicher, weil sich mehr Menschen äußern als im Plenum. Hier wird eher offensichtlich, dass es unterschiedliche Interessenlagen gibt, die nicht ohne weiteres mit der einen oder anderen Lösung befriedigt werden können. Was aber tun, wenn sich gar keine gemischten Gruppen bilden lassen, weil so viele Interessen gar nicht vertreten sind? In manchen Beteiligungsverfahren ist – so die häufige Erfahrung – das Aushandeln von Konflikten, die aufgrund der Vielfalt von Interessen theoretisch geklärt werden müssten, gar nicht möglich, weil deren Vertreterinnen und Vertreter schlicht nicht

anwesend sind. Die Konflikte werden letztlich verlagert, z.B. auf spätere Zeiträume, wenn die Umsetzung einer Maßnahme ansteht und mit einem Mal Proteste laut werden: „Wir wurden ja gar nicht gefragt!“ Oder wenn die frustrierten, nicht gehörten Menschen dann eben nicht zur nächsten Wahl gehen, weil „die da oben ja doch machen, was sie wollen“.

Das für die wissenschaftliche Begleitforschung im Projekt City2Share zuständige Difu beauftragte TOLLERORT entwickeln & beteiligen, während der Laufzeit des Forschungsprojekts Fokusgruppendifussionen in den Modell- und Referenzquartieren in München und Hamburg durchzuführen. Die Gruppen wurden in den jeweiligen Quartieren mit bis zu zehn Bewohnerinnen und Bewohnern, die jeweils bestimmte gemeinsame Haushaltsmerkmale⁷ aufwiesen, besetzt. Ziel war es, in den Gesprächen herauszufinden, welche Mobilitätsangebote die Beteiligten in ihrem Quartier wahrnehmen und nutzen und welche Wünsche sie bezüglich der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote in ihrem Quartier haben. Durch die Zusammensetzung der Fokusgruppen entsprechend bestimmter Haushaltsmerkmale war es möglich, einen Eindruck von gruppenspezifischen Interessenlagen und Präferenzen zu gewinnen. Es wurden gezielt auch solche Gruppen zusammengestellt, deren Präferenzen bei der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote häufig außen vor bleiben, etwa Familienhaushalte, Haushalte mit geringem Einkommen und Seniorenhaushalte.

Die hier gemachten Erfahrungen führen zu der Empfehlung, Fokusgruppendifussionen auch in längeren öffentlichen Beteiligungsverfahren gezielt einzusetzen. Dort besteht häufig das Problem, dass bestimmte Interessen die Diskussion dominieren und die tatsächlich vorhandene Vielfalt von Meinungen und Interessen nicht einbezogen wird. Dadurch werden vorhandene Konfliktlagen teils gar nicht erkennbar oder aber nicht ausgewogen diskutiert. Konflikte lassen sich schwer lösen, wenn die Haltung „Wir wissen genau, was alle wollen!“ das Gespräch dominiert. Wird hingegen die tatsächliche Vielfalt von Interessen und Perspektiven sichtbar und erkannt, trägt dies dazu bei, dass Beteiligte die eigene Position relativieren bzw. nicht mehr als die einzige „Wahrheit“ erfahren können. Auf dieser Grundlage entwickeln sie eher eine Bereitschaft dafür, andere Interessen anzuerkennen und sich auf die Diskussion von Lösungen und einen möglichen Interessenausgleich einzulassen.

Fokusgruppendifussionen als sinnvolle Ergänzung in Beteiligungsverfahren

Fokusgruppendifussionen sind in Beteiligungsverfahren eine sinnvolle Ergänzung, um die Vielfalt der vorhandenen Perspektiven und Interessen erst einmal in Erfahrung zu bringen. Die Fokusgruppen sind nicht der Ort, an dem die Konflikte gelöst werden. Aber sie sind der Ort, an dem die Interessenlagen, die nicht gehört, an anderer Stelle zu Konflikten führen würden, gehört werden können. In Fokusgruppendifussionen gelingt in der Regel ein sehr intensiver Austausch. Bei einem Teilnehmerkreis von bis zu zehn Personen äußern sich alle. Es entsteht ein reger Erfahrungsaustausch aufgrund der teilweise vergleichbaren Lebenssituation und des gemeinsamen räumlichen Bezugsrahmens. Die Teilnehmenden äußern aber nicht nur ihre persönlichen Einschätzungen. Sie beginnen vielmehr in der Diskussion ihre Verhaltensweisen und Anliegen vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen Lebenssituation zu reflektieren. Sie werden in die Lage versetzt, selbst einzuschätzen, ob ihr Verhalten und ihre Anliegen im Zusammenhang mit ihrer

⁷ Ein- und Zweipersonenhaushalte, Geringverdienende, Familienhaushalte, Menschen im Ruhestand

aktuellen Lebenssituation stehen. Sie können so auch die Vorstellung entwickeln, dass sie selbst oder andere in anderen Lebenssituationen andere Interessen haben könnten: Warum ist mir ein bestimmter Aspekt besonders wichtig? Sie entwickeln Ideen, wie etwas gestaltet sein könnte, um die Interessenlagen der jeweiligen Gruppe besser zu berücksichtigen. Der Austausch wird überwiegend als positiv und bereichernd wahrgenommen. In der Auswertung verschiedener Gruppen entsteht ein vielfältiges Bild von Interessenlagen und Handlungsoptionen.

Der Einsatz vielfältiger Methoden und Formate ist ein zentraler Ansatzpunkt, um in Beteiligungsverfahren vielfältigere Perspektiven einzubeziehen. Wichtige Bausteine sind zum Beispiel aufsuchende Angebote und Befragungen. Fokusgruppendifkussionen stellen eine interessante Ergänzung und Bereicherung für ein Beteiligungsverfahren dar. Sie sind aber keine öffentlichen Veranstaltungen. Die Ergebnisse der Fokusgruppen müssen daher in den öffentlichen Teil der Verfahren „transportiert“ werden.

Fokusgruppen bieten den Vorteil, dass sie über das Sammeln von Einzelmeinungen hinausgehen und eine gemeinsame Reflexion der geäußerten Interessen, Präferenzen und Anliegen innerhalb der Gruppe anregen. Die Beteiligten setzen sich in diesem Rahmen intensiv mit dem jeweiligen Thema auseinander, so dass sie nach eigener Aussage – im Falle der Fokusgruppen im Projekt City2Share – schließlich mit anderen Augen durch den öffentlichen Raum gehen. Vor diesem Hintergrund liegt die Vermutung nahe, dass in Beteiligungsverfahren, bei denen am Anfang Fokusgruppen durchgeführt wurden, bei den weiteren öffentlichen Veranstaltungen im Verfahren aus diesem Kreis der Beteiligten eine größere Vielfalt erzeugt werden kann, was auch nach wie vor wichtig ist. Neben einer gezielten Auswahl und Ansprache von Zielgruppen ermöglichen Fokusgruppendifkussionen auch das zielgruppenspezifische Auswerten und Darstellen der Ergebnisse, die anschließend in den öffentlichen Teil des Verfahrens eingespeist werden.

Wie andere zielgruppenspezifische Angebote auch bieten Fokusgruppendifkussionen die Gelegenheit, das gesamte Beteiligungsverfahren in diesem Kreis vorzustellen und die Beteiligten zu den späteren öffentlichen Veranstaltungen einzuladen, bei denen es dann darum geht, die verschiedenen Interessen im Dialog zusammenzuführen, zu guten Lösungen und einem angemessenen Interessenausgleich zu kommen.

Abb. 3:
Abfragebild einer
Fokusgruppe im
Rahmen von City2Share

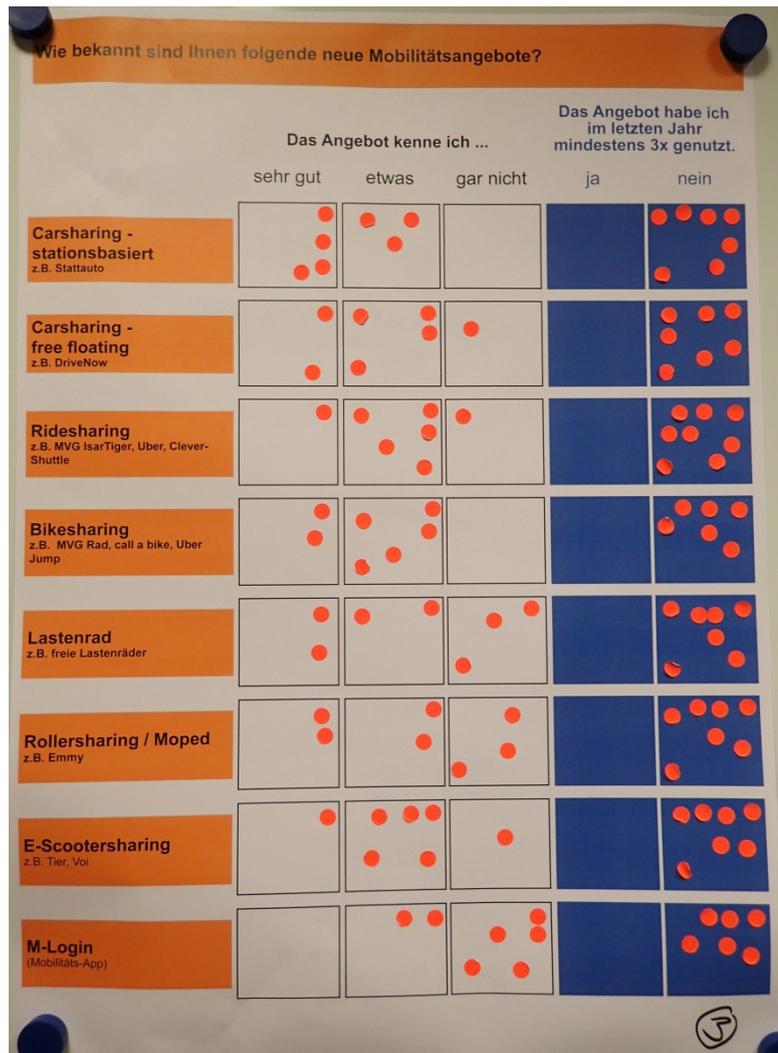


Foto: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Zielgruppenanalyse als Ausgangspunkt

Um tatsächlich die Menschen zu erreichen, deren Interessenlagen für den Gegenstand eines Beteiligungsverfahrens relevant sind, muss zunächst eine Zielgruppenanalyse durchgeführt und eine geeignete Zusammensetzung von Fokusgruppen festgelegt werden. Sinnvoll ist dabei zu prüfen, welche Zielgruppen sich erfahrungsgemäß ohnehin im Verfahren beteiligen. Diese müssen nicht ergänzend im Rahmen von Fokusgruppen befragt und aktiviert werden. Die Auswahl sollte gut überlegt und begründet werden.

Die anschließende Teilnehmerrekrutierung ist nicht ohne Aufwand. Es müssen – je nach räumlichem und thematischem Bezugsrahmen – vielfältige Kanäle genutzt werden, um die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu „finden“. Es kann über die Presse, über Aushänge, über Netzwerke bis hin zu einer persönlichen Ansprache im Rahmen von Veranstaltungen für die Teilnahme geworben werden. Die Kriterien für die Zusammensetzung der Fokusgruppen sind dabei klar zu vermitteln. Alternativ kann auch eine Zufallsrekrutierung beispielsweise über Melderegisterdaten genutzt werden. Hilfreich ist ein Anreiz für die Teilnahme an den Fokusgruppen, z.B. eine kleine Aufwandsentschädigung, besonders wenn auch Menschen mit niedrigem Einkommen oder Alleinerziehende angesprochen werden.

Die Fokusgruppendifkussionen haben eine Dauer von etwa 1,5 bis zwei Stunden. Sie werden moderiert und protokolliert. Das Gespräch kann durch Abfragen und Dokumentieren auf „Plakat(wänd)en“ ergänzt und bereichert werden. So lassen sich Meinungsbilder zu ausgewählten Fragen gut visualisieren und festhalten.

Genauso wichtig wie eine gute Vorbereitung ist die Nachbereitung der Fokusgruppen. Die Ergebnisse der Gespräche werden aufbereitet und in die weiteren Veranstaltungen des Beteiligungsverfahrens eingespielt. Gut dokumentiert können die Ergebnisse dazu beitragen, dass die Haltung Einzelner „Ich spreche für alle!“ in öffentlichen Veranstaltungen so nicht stehen bleiben kann und die Kompromissbereitschaft in Konfliktlagen erhöht wird.

Vielfältige Einsatzmöglichkeiten in Analyse, Planung und nach Umsetzung der Maßnahmen

Bei längeren Planungsprozessen werden auch längere Beteiligungsverfahren, im besten Fall über alle Planungszirkel bis zur Umsetzung der Maßnahmen, durchgeführt. Fokusgruppen sind in verschiedenen Phasen von Beteiligungsverfahren geeignet, wobei ihr Einsatz besonders am Anfang eines Planungszirkels zu empfehlen ist, wenn es darum geht, ein großes Spektrum an Einschätzungen und Hinweisen „einzufangen“.

Noch vor der eigentlichen Planung helfen Fokusgruppendifkussionen in der Analysephase, den Gegenstand des Verfahrens aus vielfältigen Perspektiven zu betrachten, indem Verhaltensweisen, Bedürfnisse, Anliegen und Konflikte aufgrund der persönlichen Erfahrungen ermittelt werden. Wenn es beispielsweise um die Gestaltung von Aufenthaltsqualitäten in öffentlichen Räumen geht, werden das Verhalten der Beteiligten in öffentlichen Räumen und deren Anliegen an die Gestaltung und Ausstattung öffentlicher Räume noch unabhängig vom konkreten Raum thematisiert.

In der späteren Phase der Diskussion alternativer Lösungen oder eines Planungsentwurfs können in Fokusgruppendifkussionen die Vor- und Nachteile aus den verschiedenen Perspektiven der Beteiligten beleuchtet werden.

Nach der Umsetzung einer Maßnahme lassen sich die Erfahrungen der Beteiligten erörtern und bei Bedarf Rückschlüsse auf notwendige Nachbesserungen ermitteln.

Fokusgruppendifkussionen sollten in Beteiligungsverfahren gezielt eingesetzt werden, um in unterschiedlichen Phasen die Vielfalt der Interessen und Perspektiven einzubeziehen. Sie schaffen so die Grundlage dafür, Konfliktlagen im Verfahren zu erkennen und ausgewogen zu diskutieren.

5. „Ottensen macht Platz“ – Erfahrungen mit einer temporären Fußgängerzone in Hamburg

Philine Gaffron und Anja Berestetska, Technische Universität Hamburg |
Christian Scheeler und Sebastian Clausen, ARGUS Stadt und Verkehr |
Markus Ewald und Julian Petrin, urbanista | Marius Gantert, Teleinter-
netcafe Architektur und Urbanismus | Rudolf Klöckner, Urban Attitude |
Gerko Schröder, Treibhaus Landschaftsarchitekten | Flavia Suter und
Viola Koch, Bezirksamt Altona

Rahmendaten:

Beschluss der Bezirksversammlung Altona zur Durchführung des Projekts:
28. März 2019. Geplante Laufzeit: 1. September 2019 bis 29. Februar 2020;
vorzeitiger Abbruch des Projekts nach Eilverfahren vor dem Hamburger
Verwaltungsgericht: 3. Februar 2020; Beschluss der Bezirksversammlung
Altona zur Einrichtung eines permanent autoreduzierten Bereichs: 20. Feb-
ruar 2020.

Website www.ottensenmachtplatz.de

Erfahrungen teilen

Die Klimakrise und wachsende urbane Flächenkonkurrenz haben der Dis-
kussion über eine Verkehrs- bzw. Mobilitätswende zu neuem Schwung ver-
holfen. Entsprechend häufiger werden autofreie, autoreduzierte oder ver-
kehrsberuhigte Straßen oder Quartiere erörtert, geplant und umgesetzt. Die
Mariahilfer Straße in Wien, die Sendlinger Straße in München oder die Be-
gegnungszone in der Berliner Bergmannstraße sind nur einige der promi-
nenten Beispiele. In Hamburg wurden im Jahr 2019 im Sinne einer Erpro-
bung zwei solcher Projekte temporär durchgeführt: „Ottensen macht Platz“
im Bezirk Hamburg-Altona und das durch die Initiative „Altstadt für Alle“
durchgeführte dreimonatige Projekt „Stadtraum für Menschen“ im Ham-
burger Rathausquartier. Zwischen diesen und anderen vergleichbaren Pro-
jekten bestehen viele Unterschiede. Gemein ist ihnen jedoch, dass sie vor
Ort oft heftige Kontroversen ausgelöst haben – und dennoch in der Mehr-
zahl der Fälle, in denen es zu einer Umsetzung gekommen ist, schlussend-
lich mehrheitliche Zustimmung erfuhren. Es wird aber wohl selten (vielleicht
auch nie) ein Projekt dieser Art geben, bei dem sich alle Auseinandersetz-
ungen vermeiden und jegliche Bedenken im Vorhinein auflösen lassen.

Gerade deswegen scheint es sinnvoll, die in Hamburg-Ottensen gemachten
Erfahrungen zu dokumentieren, um anderen Städten und Kommunen einen
Einblick in die dortigen Herausforderungen und Erfolgsfaktoren zu geben.
Dieser Text möchte dazu beitragen, dass das Augenmerk bei zukünftigen
Projekten von den – dann doch oft auch ähnlichen – grundsätzlichen As-
pekten und Entscheidungen möglichst schnell auf die ganz spezifischen, lo-
kalen Themen gerichtet werden kann.

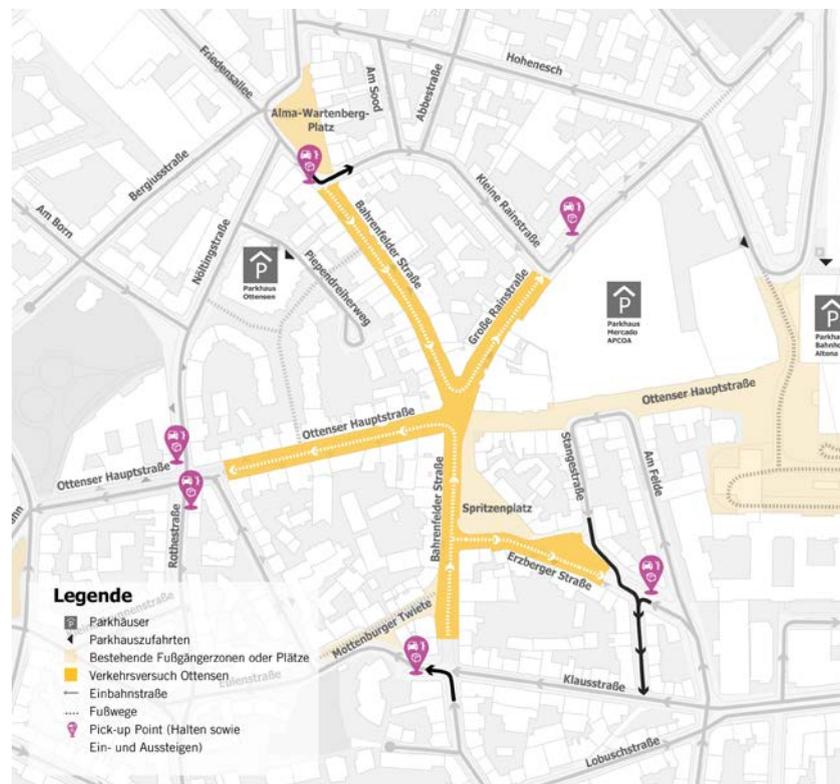
Entstehungsgeschichte des Projekts „Ottensen macht Platz“

Das gründerzeitlich dicht bebaute, gemischt genutzte und sehr beliebte
Zentrum von Ottensen ist geprägt durch enge Straßenräume – viele davon

einspurige Einbahnstraßen mit Kopfsteinpflaster und parkenden Fahrzeugen auf beiden Seiten. Auf den Fahrbahnen entstanden häufig Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, und auch auf den Gehwegen kamen sich die Menschen nicht selten in die Quere.

Im Rahmen des EU-Projekts Cities4People⁸ hatten in Altona Beteiligungsveranstaltungen stattgefunden, bei denen in Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern die größten lokalen Mobilitäts Herausforderungen ermittelt und dafür Lösungen entwickelt werden sollten. In diesem Rahmen wurde häufig der Wunsch nach Flächenumverteilung zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs, nach der Steigerung der Aufenthaltsqualität und nach temporären Straßensperrungen geäußert. Diese Bedarfe wurden vom Bezirksamt Altona in einer Projektidee für eine einmonatige temporäre „autofreie“ Zone im Zentrum von Ottensen gebündelt. Ende März 2019 beschloss die Bezirksversammlung in Hamburg Altona⁹ dann mit 41 von 44 Stimmen, dass ab September 2019 im Stadtteil Ottensen eine temporäre Fußgängerzone für sechs Monate eingerichtet werden sollte.

Abb. 4:
Plan des Projektgebiets
in Hamburg-Altona



Quelle: urbanista | Bildrechte: Bezirksamt Altona

Durch den Beschluss und den geplanten Start im September 2019 ergaben sich eine sehr kurze Vorlaufzeit sowie ein Schwerpunkt des Projekts im Winterhalbjahr. Da die vorhandenen Handlungsspielräume für ein solches Projekt mit dieser Beschlussfassung jedoch ausgeschöpft waren, wurde es als umso wichtiger erachtet, die entstandenen Chancen bestmöglich zu gestalten.

⁸ Laufzeit: Juni 2017 bis November 2020, Horizon 2020 Programm, www.cities4people-hamburg.de/ (abgerufen 31.3.2020)

⁹ Im Stadtstaat Hamburg am ehesten mit der kommunalen Ebene vergleichbar, wenngleich mit z.T. deutlich anderen Kompetenzen

Die Verantwortung und Projektleitung für das Pilotprojekt lagen beim Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raums, Abschnitt Verkehrsprojekte. Hierbei wurde das Bezirksamt ab Mai 2019 durch ein Konsortium aus fünf Büros und einer Universität bei Kommunikation und Beteiligung, in verkehrsplanerischen Aspekten sowie durch die wissenschaftliche Evaluation des Projekts unterstützt.

Das Projekt „Ottensen macht Platz“ in Kürze

Auf einer Gesamtstraßenlänge von ca. 800 m wurde das Projektgebiet formal als Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr und Taxen ausgewiesen. Privater und gewerblicher Lieferverkehr war von 23:00 bis 11:00 Uhr zugelassen. Personen mit einem privaten Stellplatz im Projektgebiet (z.B. Tiefgarage oder Hinterhof) erhielten eine Ausnahmegenehmigung, mit der sie diesen rund um die Uhr erreichen konnten. An den Eintrittspunkten in das Projektgebiet wurden deutlich sichtbare farbige Bodenmarkierungen angebracht, um eine zusätzliche Schwellenwirkung und Bewusstsein für den veränderten Zustand zu erzeugen. Darüber hinaus wurden diese Punkte mit eigens für das Projekt entwickelten Parklets besetzt, die neue Sitzgelegenheiten, Begrünungselemente sowie Informationstafeln zum Projekt beinhalteten. Bürgerinnen und Bürger erhielten zudem die Möglichkeit, den öffentlichen Raum kreativ zu nutzen, und für die gemeinsame Ideenentwicklung wurden regelmäßige Treffen angeboten. Die Umsetzung erfolgte einerseits durch das Bezirksamt Altona (z.B. Fahrradabstellanlagen, Pflanzkübel), andererseits durch die lokale Bevölkerung (z.B. Tauschbox, Pflanzaktion, Anwohnerflohmarkt).

Die Evaluation des Projekts „Ottensen macht Platz“ hat gezeigt, dass das Projekt vor Ort mehrheitlich Zustimmung erfuhr. Knapp 70 % der befragten Anwohnerschaft gaben an, dass sich das Projekt auf den Stadtteil Ottensen insgesamt positiv oder sehr positiv ausgewirkt habe. Auch die Veränderungen der eigenen Wohnqualität sowie Atmosphäre und Qualität des öffentlichen Raums wurden von Anwohnenden überwiegend positiv bewertet. Jeweils über 70 % der Befragten waren zudem der Ansicht, dass sich die Situation für Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrende sowie die Verkehrssicherheit von Kindern im Projektgebiet im Vergleich zu vorher verbessert bzw. deutlich verbessert hätten. Die Befragung von Passantinnen und Passanten ergab ebenfalls ein positives Bild.

Bei den befragten Gewerbetreibenden fiel die Projektbewertung deutlich heterogener aus: 44 % bewerteten die Auswirkungen des Projekts auf den Stadtteil insgesamt als positiv, 40 % als negativ und 19 % als neutral. Dennoch sprach sich auch in dieser Gruppe eine deutliche Mehrheit grundsätzlich dafür aus, das Projekt weiterzuführen, wobei die Mehrheit sich für diesen Fall diverse Veränderungen wünschte.

Änderungswünsche im Falle einer Verstetigung des Projekts beinhalteten sowohl bei Gewerbetreibenden als auch Anwohnenden einen Umbau des Straßenraums inklusive Begrünung und Sitzmöglichkeiten. Bezüglich der künftigen Zugangsregelungen gingen die Meinungen zwischen Gewerbetreibenden und Anwohnenden hingegen auseinander: Während eine Ausweitung des Projektgebiets und weitere Zugangsrestriktionen für Kraftfahrzeuge von Anwohnenden besonders häufig genannt wurden, wünschten sich viele Gewerbetreibende eine Lockerung der Zugangsregeln, insbesondere für den Lieferverkehr.

Rechtlicher Rahmen

Für die Umsetzung von Verkehrsversuchen wie in Ottensen wird oft die sogenannte Erprobungsklausel der Straßenverkehrsordnung (§45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO) für die gesetzliche Ermächtigung herangezogen. Allerdings strengten im Dezember 2019 zwei gewerbliche Anlieger des Projektgebiets ein Eilverfahren vor dem Hamburger Verwaltungsgericht an, infolgedessen das Projekt am 03. Februar 2020 vorzeitig beendet werden musste. Das Gericht folgte dabei der Argumentation der Antragsteller, dass für die Anwendung der „Erprobungsklausel“ der StVO eine konkrete Gefahrenlage vorliegen müsse, was in Ottensen nicht der Fall sei. Eine dauerhafte Veränderung des Projektgebiets basiert jedoch auf einer anderen gesetzlichen Grundlage, sodass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts hierauf keinen Einfluss hat.

Die zentralen Lernerfahrungen aus „Ottensen macht Platz“

1. Es braucht einen Vorlauf von mindestens zwölf Monaten.

Bei der Initiierung von Projekten wie „Ottensen macht Platz“ sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass ausreichend Vorlaufzeit für die Planung zur Verfügung steht. Derartige Pilotprojekte zeichnen sich durch ihren experimentellen Charakter aus, der für die Verwaltung jedoch auch bedeutet, dass keine Standardlösungen zur Verfügung stehen und teilweise neue Prozesse entwickelt werden müssen – beispielsweise für Genehmigungsverfahren für Ausnahmeregelungen oder die kreative Nutzung des öffentlichen Raums. Auch Abstimmungsprozesse können komplexer und damit zeitintensiver ausfallen als erwartet. Bei der Festlegung einer angemessenen Vorlaufzeit sollte allerdings auch berücksichtigt werden, dass solche Projekte im Rahmen eines längeren Vorlaufs in lokalen Kontroversen zerrieben werden könnten und ihr Start dann möglicherweise auch gänzlich verhindert werden könnte.

In der Tat berichtete zum Beispiel eine der Hauptakteurinnen des Projekts an der Wiener Mariahilfer Straße – Maria Vassilakou, damalige Vizebürgermeisterin und Stadtbaurätin –, dass die Zeit von der ersten öffentlichen Diskussion um eine Verkehrsberuhigung in 2011 über den Beginn der Probe-phase 2013 bis zur Evaluation der Maßnahme in 2014 deutlich zu lang gewesen sei: Sowohl Medien als auch die Opposition „hätten die Zeit genüsslich genutzt, um das Projekt zu zerpfücken.“¹⁰ In diesem Zusammenhang ist wichtig zu wissen, dass die Mariahilfer Straße Wiens – somit auch Österreichs – bekannteste Einkaufsstraße und daher von überregionaler Bedeutung ist.

Somit ist auch eine längere Vorlaufzeit für sich genommen kein Garant dafür, dass sich sämtliche Konflikte auflösen lassen. Für das Projekt „Ottensen macht Platz“ kann konstatiert werden, dass man auch mit mehr Zeit sicher nicht jedem der einander zum Teil massiv widersprechenden Partikularinteressen hätte gerecht werden können. Andererseits hätte sich mit etwas mehr Muße die eine oder andere Woge vielleicht noch glätten lassen.

Unterschiedliche Rahmenbedingungen bedeuten sicher, dass die ideale Vorlaufzeit von Projekt zu Projekt verschieden ist. In Ottensen stellte aber die relativ kurze Phase von fünf Monaten zwischen Beschlussfassung und

¹⁰ Kurier vom 03.02.2018, <https://kurier.at/chronik/wien/cities-fuckup-night-wo-vassilakou-mist-baute/312.571.505> (abgerufen: 31.03.2020)

Projektstart eine sehr große Herausforderung dar. Aus Sicht der Verwaltung wären ab Zeitpunkt der politischen Beschlussfassung mindestens zwölf Monate angemessen. Diese Phase muss zusätzlich zu Ausschreibungs- und Vergabeverfahren eine umfängliche Beteiligung (Punkt 4) und entsprechende Medienarbeit beinhalten (Punkt 6), ebenso wie die Detailplanung der verkehrsrechtlichen Ausgestaltung (Punkt 7) und die Ausarbeitung von Konzepten für die Bespielung (Punkt 8).

Wichtige Voraussetzung ist außerdem die Verfügbarkeit von ausreichenden personellen Ressourcen in der Verwaltung, die die Gesamtverantwortung für eine erfolgreiche Projektumsetzung trägt.

2. Der richtige Zeitraum spielt eine Rolle – drei Monate sind das Minimum, ideal wäre ein Jahr.

Es ist sicherlich nicht möglich, eine Projektlaufzeit zu wählen, die alle zufrieden stellt. Was den einen zu kurz erscheint, halten die anderen für viel zu lang. Pilotprojekte dieser Art sollten jedoch unbedingt unterschiedliche Jahreszeiten umfassen, um ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis zu stellen, mögliche seasonspezifische Herausforderungen zu erfassen und diesen zu begegnen. Im Projekt „Ottensen macht Platz“ gab es Diskussionen darüber, ob der primär im Winterhalbjahr liegende Projektzeitraum sinnvoll gewählt war. Letztlich hat sich gezeigt, dass es selbst im trüben November noch viel Engagement für kreative Nutzungen des Straßenraums gab, wenngleich die Nutzung des öffentlichen Raums in den Sommermonaten sicherlich noch intensiver gewesen wäre. Dies betrifft sowohl das kreative Bespielen freigelegener Flächen als auch das Verweilen und Flanieren. Dem gegenüber steht jedoch die ebenfalls vielfach geäußerte Sorge einer zunehmenden Freizeitlärmbelästigung der direkten Anwohnerschaft durch eine höhere Anzahl (junger) Menschen, die sich im öffentlichen Raum aufhalten.

Es gab von August bis Oktober 2019 im Hamburger Rathausquartier ein weiteres temporär autofreies Projekt. In diesem vornehmlich gewerblich genutzten Gebiet war das Erleben des autofreien öffentlichen Raums bei sommerlichen Temperaturen und Sonnenschein ein Grund, dass auch über eine nur saisonale Zukunft der Maßnahme nachgedacht wurde¹¹. Die positiven Evaluationsergebnisse von sowohl „Ottensen macht Platz“ als auch des Projekts im Rathausquartier deuten somit darauf hin, dass der Durchführungszeitraum derartiger Projekte nicht unbedingt ausschlaggebend für ihre Gesamtbewertung ist.

3. Man benötigt eine angemessene Zahl von Projektbearbeiterinnen und Projektbearbeitern.

Das Projekt „Ottensen macht Platz“ konnte in jeder Hinsicht – Länge, Kommunikation, Beteiligung, Evaluation – nur so stattfinden, weil alle beteiligten Parteien mehr personelle Ressourcen eingebracht haben, als eigentlich zur Verfügung standen. Das ist bei Projekten jeder Art prinzipiell nicht ungewöhnlich, besonders nicht bei solchen, die – zumindest vor Ort – Neuland bedeuten. Allerdings gibt es gerade im Bereich der Planung für nicht-motorisierten Verkehr in vielen Städten relativ wenige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das bedeutet, dass zusätzliche Projekte oft nur möglich sind, wenn die Beteiligten sehr viel persönliches Engagement einbringen. Dies war in Hamburg der Fall, darf aber nicht Grundvoraussetzung für das Gelingen derartiger Projekte sein. Um ein Projekt wie „Ottensen macht Platz“ zu

¹¹ www.altstadtfueralle.de/projekte/neue-mobilit%C3%A4t/fu%C3%9Fg%C3%A4ngerfreundliches-rathausquartier.html (abgerufen: 01.04.2020)

planen und umzusetzen, sollten auf kommunaler Ebene im Planungsbereich mindestens zwei Vollzeitstellen zur Verfügung stehen. Pressearbeit und die Beiträge externer Fachleute für Kommunikation, fachspezifische Planungsaspekte (Verkehr, Freiraum) und Evaluation müssen zusätzlich in einem realistischen Umfang eingeplant werden.

Wenngleich Projekte wie „Ottensen macht Platz“ von vielen Seiten positive Reaktionen hervorrufen, darf nicht verkannt werden, dass die Projektverantwortlichen aus der Verwaltung, die mit der Außenkommunikation des Projekts, dem Beschwerdemanagement, aufsuchenden Gesprächen und der Durchführung von Veranstaltungen betraut sind, auch heftige Kritik oder sogar persönliche Anfeindungen erfahren können. Entsprechend wichtig ist es, für angemessenen Rückhalt und Unterstützung dieser Personen zu sorgen.

Ein weiterer sehr wichtiger Aspekt, der von Anfang an berücksichtigt werden sollte, ist die Frage danach, wer sich – im Erfolgsfall – um die Verstetigung einer Maßnahme kümmert. Wenn der zeitliche Abstand zwischen dem Ende einer Versuchsphase und der konkreten Umsetzung einer darauf aufbauenden Dauermaßnahme zu groß wird, besteht die Gefahr, dass Frustrationen entstehen, Regelungen und Kompromisse neu verhandelt werden müssen oder sich gar die Rahmenbedingungen so stark verändern, dass die Gültigkeit der schon gemachten Erfahrungen angezweifelt wird. Sogar die Expertise auf der personellen Ebene kann verloren gehen, wenn Stellen auslaufen oder sich Zuständigkeiten ändern.

4. Sorgen müssen ernst genommen und Extremsituationen ausgehalten werden.

Die Art und Weise, wie private und gewerbliche Mobilität und Logistik organisiert werden, hat sehr viel mit Gewohnheiten und Alltagsmustern zu tun. Wenn sich die Rahmensetzungen hierfür stark verändern, kann das zu realen praktischen Problemen und somit auch zu – teilweise – sehr nachvollziehbaren Sorgen führen. Für diejenigen, die sie erleben, macht es auch zunächst keinen Unterschied, ob ihre Sorgen objektiv betrachtet gerechtfertigt sind oder nicht. Sie müssen daher ernst genommen werden.

Die Mehrheit der Menschen in Hamburg wünscht sich aktuellen Umfragen zufolge prinzipiell weniger Autoverkehr in der Stadt¹². Trotz der mehrheitlich positiven Bewertung des Projekts in Ottensen durch die Anwohnerinnen und Anwohner gab es jedoch auch hier Bedenken bezüglich der konkreten Ausgestaltung der Zufahrtsregeln und dem Umgang mit dem Transport großer Einkäufe, der Abwicklung von Krankentransporten, Arztbesuchen für mobilitätseingeschränkte Menschen und natürlich der Reduktion von Parkraum. Die Sorge um Belieferungsprobleme sowie sinkende Umsatzzahlen waren seitens der Gewerbetreibenden auch in Ottensen die vorherrschenden Themen. Oft bestand einfach zu wenig Wissen über bereits existierende Alternativen oder möglicherweise ohnehin schon angedachte Ausnahmeregelungen. In manchen Fällen mag jedoch auch Bequemlichkeit der Grund gewesen sein – oder ein grundsätzlicher Mangel an Veränderungsbereitschaft.

Hier gilt es, konstruktive Dialoge zu führen und nicht den Eindruck zu erwecken, dass bestimmte Anliegen leichtfertig vom Tisch gewischt würden –

¹² www.abendblatt.de/hamburg/article228094489/Mehrheit-der-Hamburger-wuenscht-sich-autofreie-Innenstadt.html;
www.ndr.de/nachrichten/hamburg/wahl/buergerschaftswahl_2020/Hamburger-wollen-autofreie-Innenstadtbereiche,hamburgtrend178.html (beide abgerufen am 05.06.2020)

auch wenn solche Sorgen angesichts globaler Problematiken wie zum Beispiel dem Klimawandel zuweilen unangemessen und übertrieben erscheinen. In manchen Fällen reicht es schon, dem Unmut ein Ventil zu geben, solange dadurch nicht der öffentliche Diskurs bestimmt wird (vgl. Punkt 6). Gleichzeitig sollte man keinesfalls für alle vorgetragene Belange eine Lösung versprechen, nur um die Gemüter zu beruhigen. Es wird immer solche geben, die ihr Handeln stärker umstellen müssen als andere oder die das zumindest so empfinden – genauso, wie im Rahmen des Status quo manche stärker benachteiligt sind als andere.

Ebenso wird es immer Menschen mit unverrückbaren Extrempositionen geben, die sich nicht befriedigen lassen. Im Rahmen von Beteiligungsverfahren kann man solche Stimmen bis zu einem gewissen Grad moderieren, in der Öffentlichkeit und den sozialen Medien muss man sie zum Teil einfach aushalten. Das gilt in gewissem Maße auch für extreme Befürworterinnen und Befürworter. In Ottensen wurden ins Projektgebiet einfahrende Kfz-Fahrerinnen und -Fahrer nicht nur angesprochen, sondern in Ausnahmefällen sogar beschimpft (ohne dass klar sein konnte, ob im jeweiligen Fall z.B. eine Ausnahmegenehmigung für die Einfahrt bestand). Um derartigen Problemen zu begegnen, sollte seitens der Kommune wiederholt deutlich gemacht werden, dass auch ein solches Verhalten destruktiv und inakzeptabel ist. Hierfür sind Medienarbeit und aktives Agieren in sozialen Netzwerken wichtig.

5. Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner sind essenziell.

In Projekten wie „Ottensen macht Platz“, die die Menschen vor Ort konkret in ihrem Alltag betreffen und daher häufig Kontroversen auslösen, kann Kommunikation und Beteiligung nicht genug Bedeutung beigemessen werden. In Ottensen wurde dieses Erfordernis von Anfang an mitgedacht. So wurden mehrere Postwurfsendungen, Plakataktionen, eine Projektwebsite, Pressemitteilungen, eine ganztägige Informationswerkstatt, ein Infostand auf einem Stadtteilkulturfestival, Veranstaltungen für Gewerbetreibende, die öffentliche Ausstellung der Evaluationsergebnisse und eine große Abschlussveranstaltung durchgeführt. Ein E-Mailfunktionspostfach, Bürgersprechstunden und Ideentreffen in einem Stadtteilzentrum ermöglichten sowohl die Kommunikation mit dem Bezirksamt als auch kreative Beteiligungsmöglichkeiten im Projekt selbst. Die Erfahrung in diesem Projekt war, dass seitens der Bevölkerung insbesondere eine möglichst frühzeitige und umfassende Information als elementar erachtet wird. Trotz der beschriebenen Angebote wurden jedoch Kommunikation und Beteiligung im Projekt bisweilen als unzureichend empfunden.

Daher sollte(n) idealerweise ergänzend eine oder mehrere Ansprechpersonen vor Ort präsent sein – besonders in den ersten Wochen der Projektlaufzeit. Diese Personen könnten Sachverhalte erklären und Fragen beantworten, die vielleicht schon mehrmals und auf verschiedenen Kanälen behandelt wurden, aber dennoch immer wieder auftauchen (Wie genau lauten die neuen Zugangsregelungen? Für wen gelten Ausnahmen? Wo kann man Ausnahmegenehmigungen beantragen? Was passiert wann? Was ist eigentlich der Zweck der Maßnahme?). So ließe sich auch besser verhindern, dass Informationen übersehen, falsch verstanden oder verzerrt weitergegeben werden oder dass Regelungen schlicht missachtet werden. Dabei kann die Präsenz von Ansprechpersonen auch eine gewisse Ventilwirkung haben, deeskalierend wirken und so zu einem positiven Quartiersklima beitragen. Voraussetzung für die erfolgreiche Kommunikation vor Ort wäre hier, dass die betreffenden Personen über umfassende Projektkenntnisse und eine ausgeprägte Sozial- und Kommunikationskompetenz verfügen.

Insgesamt darf der Kommunikationsaufwand nicht unterschätzt werden. Das betrifft sowohl die regelmäßige Ansprechbarkeit vor Ort und das aktive Aufsuchen verschiedener Akteure als auch das Bearbeiten – oder gezielte Weiterleiten – von schriftlichen Anfragen. Diese wichtigen kommunikativen Leistungen können nicht im Tagesgeschäft der behördlichen Arbeit nebenher erbracht werden.

6. Proaktive Presse- und Medienarbeit ist unabdingbar – gerade in Zeiten von Social-Media-Portalen als Forum der Meinungsbildung.

Das Projekt „Ottensen macht Platz“ hat nicht nur vor Ort, sondern auch seitens der Medien sehr viel Aufmerksamkeit erfahren. Dies war einerseits hilfreich, um möglichst viele Menschen zu erreichen. Andererseits haben lokale Medien teilweise eher kritisch oder sogar einseitig über das Projekt berichtet und damit den öffentlichen Diskurs und die Wahrnehmung von „Ottensen macht Platz“ mitgeprägt.

Hinzu kommt, dass durch Social-Media-Portale Meinungen, die eigentlich in der Minderheit sind, eine Deutungshoheit gewinnen können, die die öffentliche Wahrnehmung ebenfalls stark beeinflusst. Auch Journalistinnen und Journalisten sind nicht frei von diesem Effekt, und zudem besteht eine ausgewogene Berichterstattung eben oft aus der gleichberechtigten Darstellung von Pro und Contra. Wenn sich aber in der Realität (so die Ergebnisse der Evaluation) eine kleine Gruppe von vehementen Kritikerinnen und Kritikern einerseits und eine sehr deutliche, aber weitestgehend ruhige Mehrheit von Befürworterinnen und Befürwortern oder auch neutral Eingestellten andererseits gegenüberstehen, vermittelt eine solche Darstellung ein verzerrtes Bild der Realität.

All das sind keine neuen Erkenntnisse, sie haben sich lediglich im Fall von „Ottensen macht Platz“ eindrücklich bestätigt. Projektkritikerinnen und Projektkritikern ist es hier oft gelungen, ihre Ansichten in den Medien öffentlichkeitswirksam zu platzieren. Es ist daher auf jeden Fall empfehlenswert, gegenüber den Medien proaktiv aufzutreten, da sonst mit hoher Wahrscheinlichkeit die Kritikerinnen und Kritiker die Initiative ergreifen und dann den Tenor der Berichterstattung bestimmen.

7. Das regulative System ist nicht auf den Experimentiermodus eingestellt.

Ungeachtet der Änderungen bei den rechtlichen Voraussetzungen für Verkehrsversuche (siehe oben) gibt es bei der Umsetzung solcher Projekte komplexe Abhängigkeiten und Sachzwänge, die nicht immer leicht in Einklang zu bringen oder zu vermitteln sind. In Hamburg ist die untere Straßenverkehrsbehörde bei den örtlichen Polizeikommissariaten angesiedelt, die folglich auch die Anordnungen für die Beschilderung erlassen müssen. Da die Polizei die Verkehrssicherheit verantwortet, trifft sie solche Entscheidungen ggf. aus einer anderen Perspektive heraus als Dienststellen, deren Hauptaufgabe verkehrs- und mobilitätsbezogene Planungen sind, die auch die Umsetzung von experimentellen Pilotprojekten umfassen. Daraus ergibt sich für die Realisierungsträger in Hamburg die Herausforderung von umfangreichen Abstimmungen mit anderen Dienststellen der Stadt.

Aber auch dort, wo diese Zuständigkeiten anders verteilt sind, können nur bestehende Instrumente mit ihren jeweiligen Rahmensetzungen zum Einsatz kommen – also z.B. Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche oder die Beschilderung „Durchfahrt verboten“ sowie neuerdings auch Fahrradzonen. Entscheidungen über die entsprechende Beschilderung, inklusive Zusatzzeichen, sind abhängig von der individuellen Auslegung der StVO, die oft auch durch langjährige lokale Praxis beeinflusst wird.

8. Vorteile müssen von Beginn an sichtbar werden.

Der großflächige Wegfall von ruhendem Verkehr bedeutet eine extreme Veränderung des öffentlichen Raums. Das genau ist natürlich unter anderem der Sinn von Projekten wie „Ottensen macht Platz“. Umso wichtiger ist es deshalb, die gewonnenen Vorteile möglichst sofort erlebbar zu machen – auch für diejenigen, für die ein Mehr an Raum allein noch keinen Zugewinn an Aufenthaltsqualität bedeutet. Eine aktive Aneignung – gerade durch Anwohnerinnen und Anwohner – braucht jedoch Zeit, frühzeitig präsen- te gestalterische Elemente und geplante Aktionen sind somit ebenfalls wichtig.

Viele positive Rückmeldungen gab es zur Auftaktveranstaltung für „Ottensen macht Platz“, bei der auf einer großen Kunstrasenfläche der Straßenraum quasi als Park genutzt wurde. Einige Wochen nach Beginn des Projekts wurden dann (temporäre) Pflanzcontainer und Sitzmöbel aufgestellt, die – laut öffentlichen Reaktionen und den Rückmeldungen aus der Evaluation – für viele die Projektvorteile noch besser erlebbar machten. Auch zusätzliche Fahrradbügel wurden sehr gut angenommen. Die zeitliche Verzögerung dieser Maßnahmen war nicht für alle nachvollziehbar, sie war jedoch auch der kurzen Vorlaufphase und den verfügbaren Ressourcen geschuldet.

Mehr Bäume, Pflanzflächen und Straßenmöbel sowie verbesserte Angebote für den Radverkehr gehörten auch zu den am häufigsten geäußerten Wünschen für die Fortführung des Projekts, wenngleich die Meinungen dazu, was genau mit dem öffentlichen Raum im Projektgebiet passieren sollte, über die gesamte Projektlaufzeit und darüber hinaus insgesamt variierten.

9. Eine umfängliche und belastbare Evaluation ist unumgänglich.

Die öffentliche Diskussion um das Projekt in Ottensen verlief oft sehr kontrovers, und die Zuverlässigkeit der geplanten Evaluation wurde von manchen Gruppen vorab pauschal in Frage gestellt. Umso wichtiger war es, mit belastbaren und transparent kommunizierten Methoden möglichst umfangreiche Erhebungen durchzuführen.

Daher wurden einige der verwendeten Methoden mit etwas erhöhtem Aufwand durchgeführt: Die Unterlagen für die Befragung der Haushalte wurden nicht per Post verschickt, sondern in ungefähr 6.400 privaten Briefkästen im Untersuchungsgebiet per Hand verteilt, um möglichst alle Haushalte zu erreichen. Bei den Gewerben wurden diese Unterlagen gegen Unterschrift persönlich abgegeben, damit nicht im Nachhinein behauptet werden konnte, wichtige Informationen seien nicht erhalten worden (wie zuvor teilweise öffentlich geschehen). Auch dieser hohe methodische Aufwand war nur auf Grund des persönlichen Engagements der Beteiligten möglich, sollte aber, wo er notwendig erscheint, bei der Ressourcenplanung berücksichtigt werden. Für die Teilnahme an den Online-Befragungen gab es individuelle Zugangscodes, um Mehrfachantworten auszuschließen, und gegen Abgabe der Karten mit den Codes wurde alternativ ein Papierfragebogen ausgegeben. Eine Befragung von Passantinnen und Passanten, Raumbesichtigungen und Verkehrserhebungen an Querschnitten und Knotenpunkten sowie Zählungen des ruhenden Verkehrs waren ebenfalls Elemente der Evaluation.

Die Ergebnisse wichen in vielen Teilen deutlich positiv von dem zeitweilig vorherrschenden, kritischen öffentlichen Stimmungsbild zum Projekt ab¹³. Aber auch Bedenken bezüglich der Zugangsbeschränkungen oder Sorge um Umsatzeinbußen waren in den Antworten reflektiert. Dennoch befürwor-

¹³ Der Evaluationsbericht wird voraussichtlich ab Juli 2020 zur Verfügung stehen

teten im Endeffekt alle befragten Gruppen mit deutlicher Mehrheit ein Fortführen des Projekts – wengleich für diesen Fall sehr unterschiedliche Wünsche an eine Anpassung des Konzepts geäußert wurden. Die Belastbarkeit der Ergebnisse wurde aber nicht mehr in Frage gestellt.

Nachbemerkungen

Wir halten die teils sehr konfrontative Rhetorik, die im Zusammenhang mit Verkehrsthemen zuweilen Verwendung findet, für problematisch. Die Setzungsmacht der Sprache ist nicht zu unterschätzen, und wenn wir zu oft hören oder lesen, dass wir uns in einem „Kampf“ um die Straße oder gar im „Krieg“ mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern befinden, dann ist das für ein verträgliches Miteinander nicht unbedingt förderlich. Dennoch zeigen die Reaktionen auf ein Projekt wie das in Hamburg Ottensen, dass die Verkehrswende an manchen Stellen durchaus auch Züge eines Kulturkampfes trägt.

Abb. 5:
Eröffnungstag;
Tanz auf der Straße –
Eröffnung des Projekts
im September 2019



Quelle: Isadora Tast | Bildrechte: Bezirksamt Altona

Gerade deswegen sind jedoch Projekte wie „Ottensen macht Platz“ ein so wichtiger Baustein, denn vermutlich wäre eine von vornherein auf Dauer geplante Umwidmung des Verkehrsraums in zum Beispiel eine Fußgängerzone am lokalen Widerstand gescheitert. Es brauchte das Versuchsformat, um die Diskussion um die Maßnahme sowohl ergebnisoffen als auch im Kontext des realen Erlebens führen zu können. Zurzeit sieht es in Ottensen mit Ausnahme neuer Fahrradbügel, einiger Pflanzcontainer und einer sehr beliebten Tauschbox wieder so aus wie vor dem September 2019. Der Zeitpunkt für die Umsetzung des Beschlusses der Bezirksversammlung zur Einrichtung eines permanent autoreduzierten Gebiets hängt nun von der Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen ab. Die gesammelten Erfahrungen machen das Projekt jedoch in jedem Fall zu einem Erfolg, gerade wenn es gelingt, diese Erfahrungen über Hamburg hinaus zu teilen.

Maria Vassilakou, die eingangs erwähnte Vizebürgermeisterin Wiens, wurde zum Projekt in der Mariahilfer Straße mit der Aussage zitiert: „Es waren drei Jahre Hölle, aber das Ergebnis war es wert“ (vgl. oben FN 10). Diesen Satz können die Projektbeteiligten von „Ottensen macht Platz“ durchaus unterschreiben – wobei „das Elend“ zumindest nicht ganz so lange andauerte. Es wäre schön, wenn dieser Text einen kleinen Beitrag dazu leisten könnte, dass immer mehr Verkehrsversuche mit immer weniger „Hölle“ und immer größerer Freude an den hoffentlich dann auch dauerhaft erlebbaren Ergebnissen durchgeführt werden können.

6. Saisonale Stadträume in München

Katja Beaujean,
Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Hintergrund

Der urbane öffentliche Raum ist nicht nur maßgeblich eine Verkehrsfläche, sondern hat vielmehr auch eine wichtige soziale Funktion. Er ist ein Ort der Bewegung und Begegnung, dort wird flaniert, gespielt und Entspannung gesucht. Im Idealfall wird er den unterschiedlichsten Nutzungen und Anforderungen gerecht. Doch die stete bauliche Verdichtung der Stadt erfordert eine immer intensivere und zugleich diversifizierte Nutzung der öffentlichen Freiflächen. Daher bedarf es einer konzeptionellen Neuordnung des öffentlichen Raums. München verfolgt das Ziel, die Flächenressource Straße im Rahmen temporärer Planungsansätze neu in den Blick zu nehmen, um einerseits die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse bei der Flächenverteilung zeitgemäß zu gewichten und andererseits die Stadt für die Herausforderungen des Klimawandels zu wappnen. Zentraler Anker für München stellt in dieser Hinsicht das Bekenntnis des Münchner Stadtrates zur Umsetzung der Verkehrswende dar. Danach erhielt die Stadtverwaltung den Auftrag, über die Neuaufteilung des städtischen Straßenraums und seiner Funktion nachzudenken und neue Potenziale hinsichtlich einer erhöhten Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger auszuloten. Mit dieser Verlagerung der Verkehrsarten geht im Weiteren eine Qualifizierung der urbanen Freiräume einher. 2019 wurde in München ein Beschluss zur „Saisonalen Umnutzung des Straßenraums“ gefasst. Der Stadtratsauftrag lautete, eine Belebung und Inwertsetzung des Straßenraums mittels saisonaler Umnutzung und Begrünung im Sinne zusätzlicher Spiel- und Bewegungsflächen gezielt zu initiieren.

Konzeption und Vorgehen

Temporäre Planungsansätze spielen bei der Rückgewinnung von Straßenräumen als Aufenthaltsbereiche eine wichtige Rolle. München verfolgt dabei zwei strategische Ansätze: Zum einen stoßen saisonale Maßnahmen zur punktuellen Nutzungsveränderung einen behutsamen Veränderungs- und Wahrnehmungsprozess im öffentlichen Raum an. Auf diese Weise werden auch die bestehenden, unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse im Stadtraum zu verschiedenen Zeiten anders gewichtet. Zum anderen dienen saisonale Ansätze als Vehikel einer dauerhaften Umgestaltung. Sie ermöglichen ein Ausloten der für den jeweiligen Raum geeigneten Gestaltungs- und Nutzungsformen. Da diese Art von Umnutzungen von der Bevölkerung des jeweiligen Stadtteils mitgetragen werden soll, ist die frühzeitige Beteiligung der Menschen im Quartier eine entscheidende Voraussetzung. In München verläuft der aktive Lernprozess über erste kleinräumige Umsetzungen. Daher fußt die politisch gewünschte saisonale Umnutzung des Straßenraums auf einem zweistufigen Vorgehen. Dabei wurden im Sommer 2019 zunächst zwei Pilotprojekte realisiert: die Installierung von insgesamt drei Parklets im Münchner Westend und die Umsetzung einer Sommerstraße in Obergiesing. Ziel der Pilotprojekte war es, die städtische Wissensbasis hinsichtlich saisonaler Stadträume in unterschiedlichen städtebaulichen Kontexten zu erweitern. Aufbauend auf den ersten Erfahrungen mit diesen beiden Pilotprojekten erarbeitet München derzeit ein Umsetzungskonzept für die stadtweite Ausweitung und Realisierung saisonaler Umnutzungen.

So ist u.a. angedacht, den Bottom-up-Ansatz zu fördern, indem den Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit eingeräumt wird, auf Antrag eigenverantwortlich in ihrem Wohngebiet z.B. ein Parklet einzurichten und zu betreiben. Weitere Projektvorhaben im Sinne von Parklets und Sommerstraßen waren bereits für 2020 vorgesehen, werden jedoch aufgrund des „Ausnahmestandes“ infolge der Corona-Pandemie vorerst zurückgestellt. Aktuell erscheinen solche Projekte, die zum Sich-Treffen und Sich-Begegnen einladen, kaum vermittelt- und vertretbar. Im Fokus der beiden Pilotprojekte standen ausschließlich wohnungsnah Freiraumangebote, ohne Kommerzialisierung und „Eventisierung“. Dabei galt es trotz des eindeutigen politischen Willens sehr behutsam vorzugehen, da aufgrund der außergewöhnlich hohen baulichen Dichte in München ein enormer Parkdruck sowie eine hohe Sensibilität gegenüber Lärm vorherrschen.

Pilotprojekte

Abb. 6:
Parklet in der
Parkstraße



Foto: Michael Nagy/Presseamt München

Bewegte Bilder von den Projekten gibt es in einem Video der Landeshauptstadt München: „Saisonale Stadträume | Orte für Menschen“
<https://www.youtube.com/watch?v=zHYw3X49MQ8>

München hat im Sommer 2019 für acht Wochen drei unterschiedlich gestaltete Parklets auf insgesamt acht Stellplätzen realisiert. Im gleichen Zeitraum wurde ein begrenzter Straßenabschnitt für den ruhenden und fließenden Verkehr gesperrt. Beide Pilotvorhaben dienten der Qualifizierung der öffentlichen Räume zugunsten des Fußverkehrs und des Aufenthalts. Gestalterisch kamen in Abhängigkeit vom Standort und den Wünschen der Anwohnerschaft Radabstellanlagen, Begrünungen, Sandflächen und Sitzgelegenheiten zum Tragen. Insgesamt gingen der Realisierung der Pilotprojekte je drei Infoveranstaltungen voraus, in deren Rahmen die Stadtverwaltung hinsichtlich Standort und Ausgestaltung auf die Wünsche und Anregungen der Bürgerschaft reagierte. Nach Ablauf der Projekte wurde der temporär umgenutzte Straßenraum in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Abb. 7:
Parklet in der
Tulbeckstraße



Foto: Michael Nagy/Presseamt München

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Pilotvorhaben wurde aktiv die Rolle der Bürgerinnen und Bürger gefördert, indem diese in vielfacher Weise eng eingebunden und beteiligt wurden. Anwohnerschaft und Interessierte hatten diverse Möglichkeiten, an der Realisierung und Gestaltung der Pilotprojekte mitzuwirken. Im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen und Infoveranstaltungen wurden die von der Bürgerschaft vorgetragenen Anregungen hinsichtlich Standortwahl und Gestaltung soweit wie möglich berücksichtigt. Regelmäßig informierten Bezirksausschüsse und Stadtteilläden über den jeweiligen Projektstand. Über das Ausfüllen von Feedback-Karten vor Ort und dank der Einrichtung eines Online-Beschwerdemanagements konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Kritikpunkte und Wünsche an die städtische Verwaltung richten. Direkt umsetzbare Anregungen hat die Stadtverwaltung dabei aufgegriffen und zeitnah umgesetzt.

Gesellschaftliche Herausforderungen

Angesichts der hohen baulichen Dichte, gepaart mit einem enormen Parkdruck im Innenstadtbereich, sowie der spürbar wachsenden Sensibilität gegenüber Lärm waren Zielkonflikte vorprogrammiert. Es galt, diese durch sorgsame Abwägung und in enger Abstimmung mit allen Beteiligten im Sinne des Gesamtziels zu lösen. Die Schaffung des zusätzlichen temporären Freiraumangebots wurde grundsätzlich begrüßt. Gleichzeitig äußerte die Anliegerschaft auch Bedenken hinsichtlich der temporär wegfallenden Stellplätze und einer vermehrten Lärmbelastigung – Letztere vor allem durch spielende Kinder und größere Ansammlungen von Menschen. Die Sorge vor Gentrifizierung durch die saisonale Aufwertung der Räume wurde ebenfalls thematisiert. Wegen Beschwerden der Anliegerschaft kam es zur Einbindung von AKIM – dem allparteilichen Konfliktmanagement in München. Im Rahmen der AKIM-Aktivitäten fanden regelmäßige, moderierte Gespräche zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft statt. Ziel war, die Anwohnerschaft konstant hinsichtlich des Gesamtziels – der zeitgemäßen Flächenverteilung im Stadtraum – zu sensibilisieren und zugleich im Rahmen der Projektrealisierung eine möglichst ganzheitliche Abwägung zwischen den mitunter konträren Interessenlagen zu treffen. Bei aller Rücksicht auf Einzelinteressen und -schicksale wurde seitens der Stadtverwaltung jedoch stetig darauf hingewirkt, im ständigen Dialog das primäre Ziel der

Transformation des Stadtraums erfolgreich umzusetzen. Auch wurden die Projekträume täglich inspiziert, gereinigt und die Pflanzen gewässert.

Lessons Learnt

- Um temporäre Umgestaltungen erfolgreich umzusetzen, braucht es engagierte „Kümmerer“ vor Ort. Idealerweise beteiligen sich ausgewählte Paten aktiv an den Projekten, gestalten sie ein Stück weit selbst aus und können auf diese Weise Qualität und Nutzung beeinflussen.
- Temporär angelegte Projekte sind hinsichtlich der logistischen, baulichen und kommunikativen Ressourcen aufwändiger als dauerhafte Umbaumaßnahmen.
- Um eine Ausstrahlungskraft der Räume – und damit einen spürbaren Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger – zu erzielen, bedarf es angemessen dimensionierter und gestalteter Räume. Sonst überwiegt das Gefühl des Verlustes (z.B. des Stellplatzes) gegenüber dem des Gewinns (z.B. der Aufenthaltsqualität). Der temporäre Wegfall der Stellplätze im Rahmen einer saisonalen Umnutzung muss in der Abwägung mit dem städtebaulichen Gewinn als verträglich angesehen werden. Bei der Standortwahl saisonaler Vorhaben ist darauf zu achten, dass keine nächtliche Mono-Nutzung im direkten Umfeld vorliegt, um keine zusätzlichen Lärm-Hot-Spots zu schaffen.
- Es empfiehlt sich, saisonale Vorhaben durch akteurspezifische Beteiligungsformate vorzubereiten und zu gestalten.
- Erfolgt die Initiative und Realisierung weitestgehend durch die direkte Anwohnerschaft selbst, kann voraussichtlich von einer hohen Akzeptanz für das Projekt ausgegangen werden.

7. Mobilität ohne privates Auto erleben. Ergebnisse der Berliner SOMMERFLOTTE

Projekt „NEUE MOBILITÄT BERLIN“

Das Projektkonsortium NEUE MOBILITÄT BERLIN (NMB) erarbeitet seit 2016 konstruktive Antworten auf die Frage, wie wir als Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner zukünftig in unseren Kiezen unterwegs sein wollen. Als transdisziplinäres Forschungs- und Praxisprojekt versucht es, sowohl die vielen Facetten neuer Mobilitätsangebote als auch alternative Nutzungen des städtischen Parkplatzraums in der Bevölkerung bewusst und erfahrbar zu machen. Exemplarisch für Berlin erforscht NMB in Charlottenburg-Wilmersdorf, und dort vor allem auf der Mierendorff-INSEL, Mobilitätsbedürfnisse von Anwohnerinnen und Anwohnern und entwickelt gemeinsam mit diesen Lösungsansätze und Herangehensweisen. Das Team besteht bisher aus dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO, dem Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG/TU Berlin), der insel-projekt.berlin UG und der BMW Group. Weitere Akteure und Stakeholder wurden und werden einbezogen. Perspektivisch sollen die gewonnenen Erkenntnisse auf das gesamte Berliner Stadtgebiet skaliert werden. Unter der Voraussetzung, dass lokale Akteure – insbesondere aus Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung – aktiv am Entwicklungsprozess teilnehmen, wurden bisher mehrere ortsbezogene Ansätze zur Förderung smarterer und nachhaltigerer Formen lokaler Mobilität gemeinsam entwickelt: Dies waren z.B.

- Diskussionsformate mit unterschiedlichen Teilnehmergruppen,
- unterschiedliche Wege medialer Information und Kommunikation,
- die gemeinsame Erprobung neuer Mobilitätsformen,
- das temporäre Aufstellen und „Bespielen“ eines Parklets,
- die Einrichtung temporärer Parkplätze für Freefloating-Carsharing-Fahrzeuge in Gebieten mit hohem Parkdruck und entsprechender geringer Carsharing-Verfügbarkeit,
- Netzwerkarbeit – und auch die „SOMMERFLOTTE“.

Die Kampagne (DEINE) SOMMERFLOTTE

Ziel der Kampagne (DEINE) SOMMERFLOTTE ist es, die Wahrnehmbarkeit der in Berlin umfangreich vorhandenen Alternativen zum eigenen Auto zu verstärken und Impulse für multimodale Mobilität ohne eigenes Auto zu setzen. Denn trotz der intensiven medialen Aufmerksamkeit für Sharing-Mobilität befindet sich diese bisher noch in einer Nische¹⁴. Das Angebot in Berlin entwickelt sich stark dynamisch, doch konkurrieren hier aktuell zum Beispiel rund 4.000 Carsharing-Pkw mit 1,2 Millionen privaten Pkw – ein Beleg dafür, dass viele mögliche Zielgruppen von den neuen Angeboten

¹⁴ Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). S. 14, Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) um fünf Prozent. Beide Ergebnisse deuten somit auf die großen Potenziale durch freiwerdenden Parkraum hin.

Umsetzungserfahrungen und Wirkungen

Nach einem kleinen Testlauf im Sommer 2018 – und aufbauend auf Projekterfahrungen – wurde im Sommer 2019 die Kampagne (DEINE) SOMMERFLOTTE konzipiert. 53 Autobesitzerinnen und -Besitzer aus ganz Charlottenburg-Wilmersdorf konnten vier Wochen lang (in der Zeit von Juni bis Ende September) eine große Zahl von Mobilitätsangeboten ausprobieren – und 42 von ihnen schlossen ihren persönlichen Testmonat ab. Dazu erhielten sie Gutscheine der 21 beteiligten Anbieter aus den Bereichen Bikesharing, Freefloating-Carsharing, stationäres Carsharing, E-Rollersharing, E-Scootersharing, Ridesharing. Vor und nach den vier Wochen wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer online befragt, so dass interessante Erkenntnisse zu individuellen Mobilitätsbedarfen gewonnen werden konnten. Unterschiedliche Lebenssituationen und der erhebliche Altersunterschied der Teilnehmenden ließen von vornherein heterogene Erlebnisse und Erfahrungen erwarten. Vom 19-jährigen Fahranfänger über die Familie mit kleinen Kindern bis zur abenteuerlustigen Seniorin – sie alle stellten sich in ihrem Alltag auf die veränderten Mobilitätsbedingungen ein. Insgesamt handelte es sich um 26 weibliche und 27 männliche Teilnehmende, mehr als drei Viertel von ihnen verfügten über die Hochschulreife. Während bei dem ersten kleinen Testlauf kaum Personen dabei waren, die bereits Erfahrung mit Alternativen zum eigenen Pkw gesammelt hatten, nutzten von den im Sommer 2019 Teilnehmenden 36 bereits vor der Kampagne den ÖPNV, 38 auch ihr eigenes Rad.

Abb. 9:
Ergebnisse der
Sommerflotten-
Kampagne 2019



PHANTOMSCHMERZ

2/3 der Teilnehmer*innen hatten Situationen, in denen sie sich ihr eigenes Auto gewünscht hätten.



OHNE EIGENES AUTO

Das Gros hat 4 Wochen ausprobiert, manche allerdings auch bis zu 8 Wochen.

Quelle: Projekt NEUE MOBILITÄT BERLIN

Das Gros der Teilnehmenden nutzte die Zeit ohne eigenes Auto als Testphase, um herauszufinden, ob sie denn komplett ohne Pkw auskommen würden – viele hatten bereits vorher aus Lust am Ausprobieren oder aus Umweltgründen überlegt, ihr Auto abzuschaffen. 80 Prozent der Mitmachenden empfanden die zur Verfügung gestellten Mobilitätsangebote als alltagstauglich und als für die allermeisten Alltagssituationen geeignet. Zwei Drittel waren mit dem Anmeldeprocedere bei den 21 Mobilitätsanbietern „etwas zufrieden“, „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“. Die Handhabung von Ausleihe, Öffnen, Schließen und Betanken bzw. Laden wurde ebenfalls mit Zufriedenheit bewertet. Trotz des ganzheitlichen Ansatzes erlebten einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer durchaus Verzichtsmomente: Denn auch wenn 90 Prozent die Entfernung zum nächsten Sharing-Fahrzeug als zufriedenstellend oder besser bewerteten, ergaben sich für zwei Drittel von ihnen Situationen, in denen sie sich den Zugriff auf den Privatwagen gewünscht hätten. Solche Situationen waren vor allem der Transport von großen Gegenständen, der Transport von Personen (z.B. zum Arzt) sowie das

gelegentliche Besuchen von Bekannten und Verwandten außerhalb der Geschäftsgebiete der Anbieter. Hier zeigte sich aber auch, dass es oft an Informationen fehlt, wie die Angebote tatsächlich genutzt werden können: Teilweise herrschte die Meinung vor, es müsse zwangsläufig das Verkehrsmittel gewechselt werden, wenn die Fahrt über den jeweiligen Geschäftsbereich des Anbieters hinausginge. Dass es bei einigen Anbietern mittlerweile Stunden-, Tages oder Wochenendtarife gibt, mit denen z.B. auch Ausflüge ins Berliner Umland gemacht werden können, war ebenfalls noch nicht allen bekannt.

Lessons Learnt

Obwohl das Projektteam intensiv darum bemüht war, alle Nutzungsmöglichkeiten aufzuzeigen – es gab z.B. eine Einführungsveranstaltung, eine Social-Media-Seite und jederzeit die Möglichkeit, per E-Mail oder Telefon Kontakt zum Team aufzunehmen –, zeigte sich, dass gerade das gemeinsame Erproben und Verstehen der Möglichkeiten neuer Mobilitätsformen ein sehr wichtiger Faktor auf dem Weg zur Mobilitätswende ist. Insgesamt machte es den Beteiligten viel Spaß, und fast alle möchten Sharing-Mobilität auch nach der einmonatigen Erprobungsphase weiterhin benutzen. Mit diesem Befund wäre eines der wichtigsten Ziele der Kampagne erreicht. Mindestens genauso erfreulich ist, dass von den gestarteten „SOMMERFLOTTler*innen“ zwölf Personen, also 29 Prozent, ihr Auto im Zuge der Aktion oder im Nachgang endgültig abmeldeten. Diese hohe Quote belegt die Relevanz des von der NMB seit Jahren betriebenen Konzeptansatzes: Mit der SOMMERFLOTTE ermöglicht das Projekt NEUE MOBILITÄT BERLIN den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, eigene Erfahrungen mit diesen Mobilitätsangeboten zu sammeln. NMB hat ein effizientes Tool geschaffen, das Autobesitzerinnen und -besitzer in Multimobilitätsnutzerinnen und -nutzer „verwandelt“.

Kampagnenspot „Magic SUMMERFLEET“

<https://youtu.be/cSh5-i8KS7o>

8. Zusammenfassende Erkenntnisse

Das City2Share-Team erörterte gemeinsam mit den Städtenetzmitgliedern die Projekterfahrungen und spiegelte diese an den Erfahrungen der anderen beteiligten Kommunen. Im Folgenden fassen die Autorinnen und Autoren die zentralen Diskussionsergebnisse zusammen. Im Fokus stehen dabei die Kommunikations- und Beteiligungsstrategien für eine erfolgreiche Straßenraumgestaltung. Beteiligungsaspekte in Bezug auf die City2Share-Kernmaßnahme „Mobilitätsstationen“ spielen demgegenüber nur eine untergeordnete Rolle. Es wurde nämlich recht schnell deutlich, dass Mobilitätsstationen nur bedingt als Beteiligungsgegenstand taugen.

Methodische Hinweise zu Beteiligung

- Häufige Herausforderung bei öffentlichen Bürgerveranstaltungen ist es, Meinungsvielfalt abzubilden; „lautstarke“ Stimmen verzerren das Bild. Um Letzterem entgegenzuwirken, können Meinungen vorab bzw. zu Beginn einer Bürgerversammlung z.B. per Punktabfrage erhoben werden, um unterschiedliche Positionen (Pro und Contra) auch quantitativ sichtbar zu machen. Auch Fokusgruppendifkussionen eignen sich, um „leise“ Stimmen zu erfassen.
- Weitere bewährte Beteiligungs- und Kommunikationsformate sind Stadtteilstefte, Perspektivwechsel, Testangebote im Rahmen von Tagesveranstaltungen („Testivals“), aufsuchende Beteiligung, Fachexkursionen und kontinuierliche Pressearbeit.
- Bei Beteiligung bzw. Kommunikation sollte stets auf lokale Initiativen und Strukturen (Quartiersräte, Initiativen usw.) zurückgegriffen werden. Im „Bottom-up“-Sinne übernehmen lokale Akteure Verantwortung und Initiative, so dass sowohl ein Dialog zwischen Anwohnenden und Verwaltung als auch zwischen Anwohnenden und lokalen Akteuren selbst entsteht.

Beteiligung und Kommunikation bei Mobilitätsstationen und Aufwertungen des öffentlichen Raumes

- Beteiligung am Aufbau von Mobilitätsstationen ist nicht zwingend. In erster Linie geht es um Information. Besonders die Standortfrage eignet sich nicht für Beteiligung. Die räumliche Verortung weist nämlich viele Dimensionen auf, so dass am Ende nicht mehr viel Freiraum für die Berücksichtigung von „Wunschstandorten“ bleibt – Bürgerbeteiligung kann dementsprechend eher zu Frustration führen, wenn Erwartungen geschürt und Wünsche nicht erfüllt werden können. Eine Auswahl an möglichen Standorten kann jedoch durchaus zur Abstimmung gestellt werden. Ebenso kann ein Bürgerfeedback bei der Ausstattung von Mobilitätsstationen hilfreiche Anregungen geben.
- Beteiligung sollte sich nicht im „Klein-Klein“ verlieren und eher übergeordnete Themen mit Quartiersbezug im Blick haben. Relevante Fragen in diesem Zusammenhang sind z.B.: Wie gelingt die Transformation/der Mobilitätswandel? Wie erreichen wir eine bessere Lebensqualität im Quartier? Voraussetzung ist, dass die Kommunalpolitik ihr Ziel (Parkplatzreduzierung zur Verkehrsberuhigung) und entsprechend quantifizierte Zielgrößen (jedes Jahr x% weniger Parkplätze) klar definiert und selbstbewusst gegenüber Dritten kommuniziert.

- Bei der Umgestaltung von Flächen in Innenstädten wird allgemein eine Offenheit gegenüber Umgestaltungen beobachtet. Gleichwohl spielen Sorgen um Gentrifizierung, höhere Mieten und zusätzliche Lärmbelastung eine große Rolle. Solche Projekte können Nachbarschaften polarisieren. Allerdings wird auch die Erfahrung gemacht, dass die anfängliche Skepsis nicht selten großer Zustimmung weicht. Die Flächenkonkurrenzen verstärken sich insbesondere im Innenstadtbereich. Die verschiedenen Nutzungen müssen deshalb gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern „verhandelt“ werden.
- Empfehlung: Dinge auch „einfach mal machen“ und temporäre Projekte nutzen („atmosphärische Praxis“, „Ottensen macht Platz“, Münchner „Sommerstraßen“, Testangebote – SOMMERFLOTTE). Die Verwaltung sollte mehr ausprobieren und gewillt sein, Veränderungen zuzulassen. Erfahrungen sollten im Anschluss ausgewertet und Feedback gegeben werden, um ein Bewusstsein für Alternativen zu schaffen.
- Beteiligung ist aufwändig. Sie sollte wohlüberlegt eingesetzt und mit ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet werden. Gerade bei Maßnahmen im öffentlichen Raum ist eine lokale Ansprechperson bzw. ein „Kümmerer“ sinnvoll, um vor Ort Feedback einzuholen und Fragen unkompliziert zu klären.
- Aus dem Projektkonsortium kam wiederkehrend der Hinweis, dass Bürgerbeteiligung und Kommunikation unbedingt als Förderbestandteile in Forschungsprojekten berücksichtigt werden müssen. Sämtliche Beteiligungsaktivitäten in City2Share wurden indes ohne Fördermittel durchgeführt.



Die Verkehrswende ist in vielen deutschen Städten und in weiten Teilen der Bevölkerung angekommen. Statt mit dem privaten Pkw sollen mehr Menschen zu Fuß, mit dem Rad, mit Bussen und Bahnen und ergänzend mit geteilten Mobilitätsangeboten unterwegs sein. Der Verzicht auf den eigenen Pkw, ein kostenpflichtiger Parkplatz, neue Lieferkonzepte verändern jedoch eingespielte Mobilitätsroutinen und verunsichern viele. Der Wandel vollzieht sich deshalb nicht ohne Bedenken und Proteste seitens Teilen von Verwaltung, gewerblichen Anliegern und Bevölkerung.

Die Publikation stellt Mut machende kommunale Projekte vor, die ganz konkret auf der Ebene des Stadtviertels die Verkehrswende umsetzen. Im Fokus stehen Kommunikations- und Beteiligungsaspekte: Mit welchen Verfahren können kontroverse Positionen zu Wort kommen und zugleich unversöhnliche Konfrontationen vermieden werden? Welche Rolle spielen temporäre Projekte? Wie lässt sich der Gewinn einer „anderen“ Aufteilung des Straßenraums erlebbar machen? Und welche Konflikte gilt es auszuhalten?