

Der interdisziplinäre Forschungsverbund LILAS (Lineare Infrastrukturlandschaften im Wandel) wurde von Oktober 2020 bis Dezember 2023 aus Mitteln der Landesforschungsförderung Hamburg von der Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFG) gefördert.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

© 2024 oekom verlag, München
oekom – Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH
Goethestraße 28, 80336 München

Layout und Satz: Reih's Satzstudio, Lohmar
Korrektur: Maike Specht
Umschlaggestaltung: Laura Denke, oekom verlag
Druck: Elanders Waiblingen GmbH, Waiblingen



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Lizenz: Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0). Diese Lizenz erlaubt die private Nutzung, gestattet aber keine Bearbeitung und keine kommerzielle Nutzung. Weitere Informationen finden Sie unter: creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0

Alle Rechte vorbehalten
ISBN 978-3-98726-080-3
E-ISBN 978-3-98726-318-7
<https://doi.org/10.14512/9783987263187>



Stefan Kreutz, Antje Stokman
(Hrsg.)

Transformation urbaner linearer Infrastrukturlandschaften

Wie Straßen und Gewässer
zu attraktiven und klimaangepassten
Stadträumen werden können

forschen
veröffentlichen
transformieren



Die Rolle von Zukunftsbildern und Straßenexperimenten für eine kollaborative Planung und Transformation urbaner Quartiersstraßen

Steven März

Abstract

Städte und damit auch ihre Straßen wurden in den vergangenen Jahrzehnten stark nach dem Leitbild einer autogerechten Stadt geplant. Heute besteht ein weitgehender Konsens darüber, dass sich Städte bzw. Straßen wandeln müssen, um sich an die Folgen des Klimawandels anzupassen, und dass die Verkehrswende nur mit angepassten städtischen Verkehrsinfrastrukturen, die aktive Mobilitätsformen fördern, gelingen kann. Dennoch kommt es bei konkreten Projekten vor Ort häufig zu gesellschaftlichen und politischen Widerständen.

Vor diesem Hintergrund beschreibt dieser Beitrag einen dreistufigen kollaborativen Beteiligungs- und Planungsprozess mit der Zivilgesellschaft, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik für den Umbau einer Quartiersstraße in Dortmund. Ziel des Prozesses war es, die Zieldimensionen Verkehrswende, Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz (blau-grüne Infrastrukturen) integriert zu betrachten, um eine gleichermaßen ambitionierte wie gesellschaftlich tragfähige Planung zu entwickeln. Der Beitrag beschreibt die empirischen Arbeiten und Befunde, stellt dar, wie die Rückmeldungen aus dem Beteiligungs- und Planungsprozess in die Planungsentwürfe integriert wurden, und reflektiert den Einsatz von Visualisierungen und Straßenexperimenten als Instrumente für eine kollaborative Planung.

1 Einleitung

Städte in Deutschland – aber auch in fast allen Industrieländern – sind in den vergangenen Jahrzehnten stark vom Leitbild der »autogerechten Stadt« geprägt worden (Reichow 1959). Dieses Paradigma stößt jedoch zunehmend an seine Grenzen. Gesundheitsvorsorge (Luftqualität, Lärmbelastung, Bewegungsarmut), Verkehrssicherheit, soziale Teilhabe und (Flächen-)Gerechtigkeit sind nur einige Aspekte, die eine Verkehrswende und einen Umbau der Städte und ihrer Verkehrsinfrastrukturen rechtfertigen. Hinzu kommen geänderte Ansprüche der Gesellschaft an attraktive Stadträume. Schließlich stellt der anthropogene Klimawandel eine weitere Herausforderung dar. Dabei geht es nicht nur darum, Mobilität neu zu denken (Klimaschutz), sondern den urbanen Raum resilient gegenüber Starkregenereignissen, Trocken- und Hitzeperioden, die bereits heute deutlich sichtbar sind und sich in den nächsten Dekaden sehr wahrscheinlich weiter verstärken werden (Klimaanpassung), weiterzuentwickeln.

Gerade die Klimakrise erfordert ein rasches und radikales Umsteuern. Daher haben die Vereinten Nationen auch die 2020er-Jahre zur »Dekade der Umsetzung« ausgerufen (UN 2023). Ziel muss es sein, dass die Städte »inclusive, safe, resilient and sustainable« (SDG 11) sind bzw. sich dahingehend entwickeln. Ebenso plädiert die Neue Leipzig-Charta für eine gemeinwohlorientierte, integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung (BMI 2020).

Dem Straßenraum kommt im Kontext dieses urbanen Transformationsprozesses eine besondere Bedeutung zu, da dieser Raum durch Stadtverwaltungen direkt umgeplant bzw. umgebaut werden kann. Er spiegelt heute vielfach ein ausgedientes stadt- und verkehrsplanerisches Leitbild wider, nachdem der Verkehr, das heißt der motorisierte Individualverkehr (MIV), möglichst ungestört von einem zu einem anderen Ort fließen kann. Versteht man ihn jedoch nicht allein als Verkehrsraum, sondern als öffentlichen Raum, besitzt er das Potenzial, multifunktionale Flächenansprüche zu erfüllen. Dadurch können sich Städte an die Folgen von Starkregenereignissen und Hitzeperioden anpassen, aktive Mobilität und damit auch Gesundheitsschutz befähigen, Nachbarschaften durch Teilhabe und Interaktion stützen oder auch lokale Ökonomien fördern.

Der Mehrwert einer solchen Transformationsstrategie ist wissenschaftlich weitgehend unbestritten. Gleichwohl sieht sich ein solcher Paradigmenwechsel immer auch gesellschaftlichen und politischen Widerständen und Beharrungskräften ausgesetzt. Nicht ohne Grund wurden nach dem jüngsten Regierungswechsel 2023 in Berlin bereits geplante Radwege von der neuen CDU-Verkehrssenatorin gestoppt (Latz 2023). Das Beispiel Kolumbusstraße in München zeigt zudem, wie selbst bei temporären Maßnahmen um die Neuaufteilung und die Narrative zur Nutzung des Straßenraums gerungen wird (Stäbler 2023). Die beiden Beispiele stehen stellvertretend für eine gesellschaftspolitische Gemengelage, die umweltsychologisch unter dem Value-Action-Gap (Kollmuss, Agyeman 2002) oder dem NIMBY-Symptom (»Not in My Backyard«) zusammengefasst werden können.

Grundsätzlich besteht auf der Metaebene ein Konsens über notwendige Nachhaltigkeitstransformationen, welcher jedoch bei einem hohen Maß an Konkretheit aufgekündigt wird. Die Beispiele machen zudem deutlich, dass urbane Transformationen von Straßen oder ganzen Städten nicht von selbst passieren, sondern dass es gilt, die Menschen mitzunehmen, die Notwendigkeit zu erklären und den Mehrwert zu betonen.

Dieser Beitrag beschäftigt sich daher mit der Frage: Wie kann es gelingen, zukunftsgerichtete und sozial robuste Planungen für notwendige urbane Transformationen zu entwickeln, sodass sich die Alltagsroutinen der Stadtgesellschaft im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung verändern und sie sich gleichzeitig mitgenommen und nicht überfordert fühlt?

Am Beispiel des Neuen Graben in Dortmund soll aufgezeigt werden, wie verschiedene Beteiligungsformate in unterschiedlichen Phasen eingesetzt wurden, um iterativ Planungsideen für den Umbau der Straße kollaborativ mit der Stadtgesellschaft zu entwickeln.

2 Einordnung und wissenschaftlicher Diskussionsstand

Der Umbau von Stadtstraßen erfordert in Deutschland häufig eine formelle Bürger:innenbeteiligung. Da diese jedoch meist erst recht spät im Planungsprozess stattfindet, setzen Kommunen häufig in frühen Planungsphasen auf informelle Beteiligungsformate, um frühzeitig die Planungen zu erläutern und rückzukoppeln, Konflikte zu identifizieren und gegebenenfalls Planungen dahingehend anzupassen.

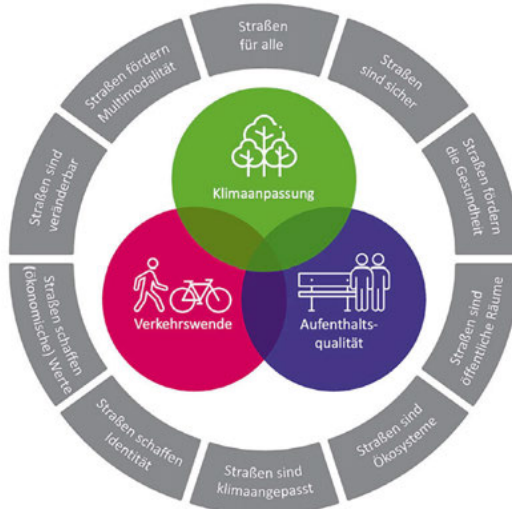
Straßenexperimente haben sich hierbei als ein wichtiges Instrument etabliert. Bertolini (2020, S. 735) definiert Straßenexperimente als »intentional, temporary change of the street use, regulation and/or form, aimed at exploring systemic change in urban mobility, away from ›streets for traffic‹, and towards ›streets for people««. Sie haben eine lange Tradition. Bereits in den 1970er-Jahren fanden in Bogotá erste Straßenexperimente statt (Ciclovía). 2005 wurde der PARK(ing) Day in San Francisco ins Leben gerufen. Bei diesen Experimenten ging es vordergründig um eine Sensibilisierung der Stadtgesellschaft für den Mehrwert einer geänderten Straßenraumaufteilung. Der konkrete Umbau stand nicht im Vordergrund. Inzwischen wird dem Straßenexperiment jedoch zunehmend auch ein Transformationspotenzial zugesprochen (Beukers, Bertolini 2023; VanHoose et al. 2022), das heißt, die Wirkung des Straßenexperiments kann über den jeweiligen Untersuchungsraum hinaus systemische Veränderungen im Sinne eines »learning by doing« anstoßen (Bertolini 2020). Ob dies gelingt oder Straßenexperimente lediglich als Projekt zu betrachten sind, was im Idealfall für den jeweiligen Raum, aber nicht darüber hinaus einen Mehrwert bringt, hängt vom Einzelfall ab (Torrens, von Wirth 2021).

Spätestens mit der Covid-19-Pandemie werden die Straßenexperimente vermehrt international (z. B. Superblocks/Barcelona, Piazze Aperte/Mailand, Grätzloasen/Wien) wie national (z. B. Ottensen macht Platz/Hamburg, Friedrichstraße/Berlin, Piazza Zenetti/München) eingesetzt. Die Eingriffstiefe reicht von kleinen Veränderungen (Bemalung, Veränderung der Markierungen) über eine geänderte Nutzung von Parkplätzen (z. B. Parklets) bis zu einer kompletten Neuaufteilung des Straßenraums (z. B. Pop-up-Bike-Lane, Schulstraßen)

(VanHoose et al. 2022). Die Vorteile von Straßenexperimenten für Stadtverwaltungen liegen dabei auf der Hand. Durch die vorübergehende Veränderung des Straßenbildes ermöglichen sie Stadt- und Verkehrsplaner:innen, aktuellen räumlichen wie auch sozialen Anforderungen gerecht zu werden. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, Lösungsansätze für langfristige Herausforderungen wie Luftverschmutzung, Lärm, Verkehrssicherheit und Staus zu testen. Straßenexperimente »aim to provide a glimpse of a drastically different future scenario, wherein streets are for mixed uses including socializing, playing, and exercising – that is, ›for people‹ – rather than for traffic« (VanHoose et al. 2022, S. 3). Sie eignen sich als Beteiligungsformat, um ortsspezifisches Wissen frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden und mögliche Konflikte zu antizipieren und aufzulösen, um so die Planungen sowie die Akzeptanz dafür zu verbessern.

Straßenexperimente versuchen, geänderte Nutzungen in realen Settings zu visualisieren. Digitale Visualisierungen (Augmented/Virtual Reality, Animationen, fotorealistische 2-D-Visualisierungen etc.) haben sich jedoch in den vergangenen Jahren ebenfalls als Instrument in Beteiligungsprozessen etabliert, um Stadtumbau allgemein bzw. eine Neuaufteilung des Straßenraums im Speziellen digital darzustellen (Nasr-Azadani, Wardrop, Brooks 2022). Hierdurch wird niederschwellig und kostengünstig ein konkretes digitales Zukunftsbild nach einem Straßenumbau geschaffen, um das gesellschaftliche Mindset zu verändern. Kommunikationsdesigner, wie Jan Kamensky, zeigen in *Visual Utopias* mittels animierter Videos, wie reale Situationen in innerstädtischen Räumen künftig aussehen könnten. Sie stellen damit bewusst einen Gegenentwurf zu autozentrierten Realitäten dar bzw. treten mit diesen in den Wettstreit um die Gestaltung öffentlicher Straßenräume der Zukunft (Gerl 2023).

Einen ähnlichen methodischen Ansatz verfolgen die Projekte »Stadtraum 2030 – Raum für Menschen statt für Autos« (Aarts, MLA+ 2020) in Berlin Alt-Pankow oder die Radbahn unter der Berliner U1-Hochbahn. Es wird ein Bewusstsein für den Qualitätsgewinn geschaffen, der entsteht, sobald dem Automobil deutlich weniger Straßenraum zur Verfügung steht, wohlwissend, dass der Weg dorthin im Sinne eines Mobilitätskonzeptes unbeantwortet bleibt. Zudem bewirkt der methodische Einsatz von Visualisierungen den nachhaltigen Effekt,



- **Straßen für alle:** Menschen verschiedener Altersgruppen sollen sich im Straßenraum sicher und komfortabel bewegen können – von kleinen Kindern bis hin zu Rentner:innen.
- **Straßen sind sicher:** Alle Menschen sollen sich bei der Nutzung des Straßenraums sicher fühlen.
- **Straßen fördern die Gesundheit:** Straßen sollen aktive Mobilitätsformen fördern und negative Auswirkungen (z. B. Verkehrslärm etc.) so weit wie möglich reduzieren.
- **Straßen sind öffentliche Räume:** Straßen sind multifunktionale Räume. Sie erfüllen verkehrliche, soziale wie wirtschaftliche Funktionen.
- **Straßen sind Ökosysteme:** Straßen sollen nach dem Vorbild funktionierender Ökosysteme ein Nebeneinander verschiedener (Mobilitäts-)Arten und Funktionen gewährleisten. Sie sollen zudem Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten.
- **Straßen sind klimaangepasst:** Straßen sollen die negativen Auswirkungen des Klimawandels abmildern.
- **Straßen schaffen Identität:** Straßen sollen eine emotionale Bindung und Ortsverbundenheit stärken.
- **Straßen schaffen (ökonomische) Werte:** Straßen liefern Ökosystemdienstleistungen für die Gesellschaft.
- **Straßen sind veränderbar:** Straßen sollen flexibel gestaltet werden, um an veränderte Rahmenbedingungen angepasst zu werden.
- **Straßen fördern Multimodalität:** Straßen unterstützen eine an den Wegezweck angepasste Verkehrsmittelwahl.

Abbildung 1: Zieldimensionen und Leitplanken lebenswerter Straßen.

Quelle: eigene Darstellung.

dass Betrachter:innen, nachdem sie einmal eine Vorstellung einer autofreien Utopie bekommen haben, mit einem kritischen und geschärften Blick in die Realität zurückkehren (Letay 2022).

3 Das Projekt: Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften

3.1 Konzeptionelle Rahmung und Vorgehensweise

Im Rahmen des Forschungsprojektes »Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften«, gefördert vom NRW Umwelt- und Verkehrsministerium, fand ein umfangreicher Beteiligungs- und Planungsprozess statt. Dieser war angeleitet von dem normativ-konzeptionellen Leitbild einer »lebenswerten Straße«. Als solches werden im Verständnis des Autors Straßenräume bezeichnet, bei denen die Zieldimensionen Verkehrswende, Klimaanpassung durch blau-grüne Infrastrukturen und Aufenthaltsqualität integriert betrachtet werden (März, Verheyen, Diersch 2023). Damit einher gehen insgesamt zehn planerische Leitplanken, die für den weiteren Prozess handlungsleitend waren. Im Kern beschreiben die Leitplanken den notwendigen Paradigmenwechsel weg von Straßen für Autos hin zu Straßen für Menschen (vgl. Abbildung 1).

Dieses Leitbild wurde auf die Dortmunder Quartiersstraße Neuer Graben angewendet. Das betrachtete 560 Meter lange und circa 16 Meter breite Teilstück befindet sich im Dortmunder Kreuzviertel und umfasst bereits heute Elemente einer lebenswerten Straße. Es existiert ein alter Baumbestand, die Straße ist insgesamt aufgrund zahlreicher Cafés, Restaurants und Einzelhandelsgeschäfte belebt, und die Bewohner:innen sind vielfach zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Allerdings ist das Straßenbild insgesamt stark vom ruhenden Verkehr geprägt. Im Straßenraum parken, zu relevanten Anteilen nicht StVO-konform, bis zu 220 Pkw. Anlass für die Auswahl waren anstehende grundhafte Kanalsanierungsarbeiten (März, Broesi, Verheyen 2022).

Der Beteiligungs- und Planungsprozess fand über insgesamt 18 Monate statt. Das Ziel war die Entwicklung einer gleichermaßen ambitionierten wie gesellschaftlich tragfähigen, das heißt mehrheitsfähigen Planung für den Neuen Graben. Der kollaborative Planungsprozess gliederte sich insgesamt in die drei



Abbildung 2: Schematischer Ablauf des Beteiligungs- und Planungsprozesses.

Quelle: eigene Darstellung.

Phasen Bestands- und Bedarfsanalyse, Zukunftsbilder und temporäres Straßenexperiment und kennzeichnet sich durch ein iteratives Vorgehen. In jeder Phase wurde zunächst die Stadtverwaltung, anschließend die Kommunalpolitik und im Anschluss die Zivilgesellschaft eingebunden, um die jeweiligen Planungsschritte auf eine breite Basis zu stellen (vgl. Abbildung 2).

3.2 Zentrale Ergebnisse aus den drei Beteiligungsphasen

Anhand verschiedener Methoden der empirischen Sozialforschung sowie der Verkehrsplanung (u. a. Interviews, Onlinebefragungen, Vor-Ort-Begehung, Parkraumzählung) wurde in der Bestands- und Bedarfsanalyse der Status quo im Neuen Graben erhoben. Die mittels Geotargeting durchgeführte Onlinebefragung (n = 709) unterstrich den hohen Parkdruck, die Unzufriedenheit damit und den Wunsch nach einer Qualifizierung des öffentlichen Straßenraums durch Stadtgrün und attraktive Verweilorte (im Grünen). So wünschten sich über 70 Prozent der Befragten zusätzliche (bzw. eine Aufwertung der vorhandenen) öffentliche Räume zur Interaktion und nicht kommerziellen Nutzung. Jeder Zweite plädierte für eine Verlagerung von Parkraum in eine Quartiersgarage. Gleichzeitig bestand der Wunsch nach einer Verbesserung der Infrastruktur für das Zufußgehen bzw. für den Radverkehr. Circa 50 Prozent

Abbildung 3:
Status quo (a),
Zukunftsbilder Shared
Space (b),
Fahrradstraße (c)
und eine Vorzugs-
variante (d) für den
Neuen Graben.

Quelle: MUST Städtebau
GmbH.



wünschten sich mehr Bäume im Straßenraum, knapp 70 Prozent allgemein mehr Grünflächen (März, Verheyen, Diersch 2023).

Aus den abstrakten Anregungen der Anwohner:innenschaft wurden zwei *Zukunftsbilder* abgeleitet, in eine Vorplanung übersetzt und visuell aufbereitet (Abbildung 3). Im Wesentlichen unterscheiden sich die *Fahrradstraße* (minus 75 % ruhender Verkehr) und der *Shared Space* (minus 100 %) im Ambitionsniveau bezüglich der Reduktion des ruhenden Verkehrs und der damit verbundenen Umwidmung der frei werdenden Verkehrsfläche. Im Rahmen der zweiten digitalen Anwohner:innenbefragung (n = 1.545) konnten die Varianten bewertet und diskutiert werden. Beide Zukunftsbilder wurden mehrheitlich deutlich besser bewertet als der aktuelle Status quo. Während der Status quo auf einer zehnstufigen Likert-Skala eine mittlere Bewertung von 3,93 erhielt, wurden die Zukunftsbilder mit 6,67 (*Fahrradstraße*) bzw. 6,17 (*Shared Space*) bewertet. Allerdings variierte die Beurteilung zwischen den untersuchten Subgruppen teilweise signifikant. Sowohl die Zustimmung von Personen, die einen privaten Pkw im Haushalt besitzen, sowie von Personen, die diesen ebenfalls häufig nutzen, fällt in Bezug auf beide Zukunftsbilder signifikant geringer aus.

Ausgehend von den überaus positiven Rückmeldungen der bisherigen Beteiligungsformate, erfolgte im August 2021 ein *Straßenexperiment* in Anlehnung an das *Shared-Space*-Zukunftsbild. Zwar blieb die Fahrbahn im gesamten Zeitraum regulär nutzbar, auf den Flächen des ruhenden Verkehrs (circa 40 Pkw-Stellplätze) wurde jedoch mittels verschiedener atmosphärischer und grüner Elemente (u. a. Rollrasen, Pflanzkübel, Liegestühle, Sitzbänke etc.) ein lebenswerter Raum geschaffen. Begleitet wurde das Straßenexperiment durch vielseitige Partizipationsformate, um sowohl analog wie digital in den direkten Dialog (Anwohnersprechstunden, Planungsworkshops, Onlineworkshop) zu treten als auch anonymes Feedback (Fragebogen, Briefkasten) einzuholen.

Die positiven Bewertungen aus vorangegangenen Beteiligungsformaten trafen während des Straßenexperiments auf zum Teil konträre Alltagsrealitäten. Zwar fiel die Bewertung insgesamt überwiegend positiv aus, die Wahrnehmung divergierte jedoch entlang der drei Faktoren Alter, Pkw-Besitz und direkte Anwohnerschaft. Aufgrund der Konkretheit des räumlichen Experiments konnten frühzeitig nicht intendierte Nebeneffekte identifiziert werden, wie beispiels-

weise eine hohe Lärmentwicklung oder vermehrte Verschmutzung durch die intensive Nutzung des Experimentierraums. Ebenso wurden der komplette Wegfall der Pkw-Stellplätze trotz Ausweichstellplätzen, die Ausweitung der Außen gastronomie oder die Spielmöglichkeiten entlang der Straße kritisch gesehen.

3.3 Veränderungen der Planungen auf Grundlage des kollaborativen Beteiligungsprozesses

Ausgehend von dem heutigen Zustand des Neuen Grabens, haben die Zukunftsbilder sowie das Straßenexperiment als zentrale Bausteine des kollaborativ angelegten Planungsprozesses sowohl das Ambitionsniveau als auch die Schwerpunktsetzungen bei den Planungen signifikant beeinflusst. Zentral für die Umgestaltung des Straßenraums war über den gesamten Beteiligungsprozess die Definition der zukünftigen Rolle des ruhenden und fließenden Verkehrs, da erst über diese Neuausrichtung Flächen für andere Nutzungen frei geworden sind. Daher wurde in den Zukunftsbildern bewusst eine Straßennutzung skizziert, in der der MIV nur noch Gast ist. Parken war zum Teil nicht mehr möglich. Dies sollte eine Debatte über den Wert des öffentlichen (Straßen-)Raums anstoßen. Ausgehend von dem Straßenexperiment, wurde schließlich ein Kompromiss gefunden, bei dem rund 50 % der legalen Stellplätze umgewidmet werden. Da das heute weitgehend geduldete Falschparken durch planerische Eingriffe (z. B. Poller, Beete) nicht mehr möglich sein wird, reduzieren sich die heutigen Stellplatzflächen um bis zu 75 %.

Durch die Reduzierung des Parkraums sowie durch eine Einbahnstraßenregelung wurden Flächen für veränderte Nutzungen frei. So wurden die Gehwege barrierefrei und konsequent auf 2,50 Meter verbreitert. Zudem werden Nutzungskonflikte mit der Außengastronomie und auf dem Gehweg parkenden Autos vermieden. Dem Wunsch nach einer verbesserten Fahrradinfrastruktur wurde durch zusätzliche Abstellanlagen für 300 Fahrräder sowie eine Öffnung der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr Rechnung getragen. Rad- und Fußverkehr werden damit zu den dominierenden Verkehrsmitteln zulasten des MIV. Dem MIV werden jedoch, anders als bei den Zukunftsbildern, in der Entwurfsplanung nach wie vor Flächen eingeräumt, da dies für die gesellschaftliche Akzeptanz der Planungen unerlässlich erschien.

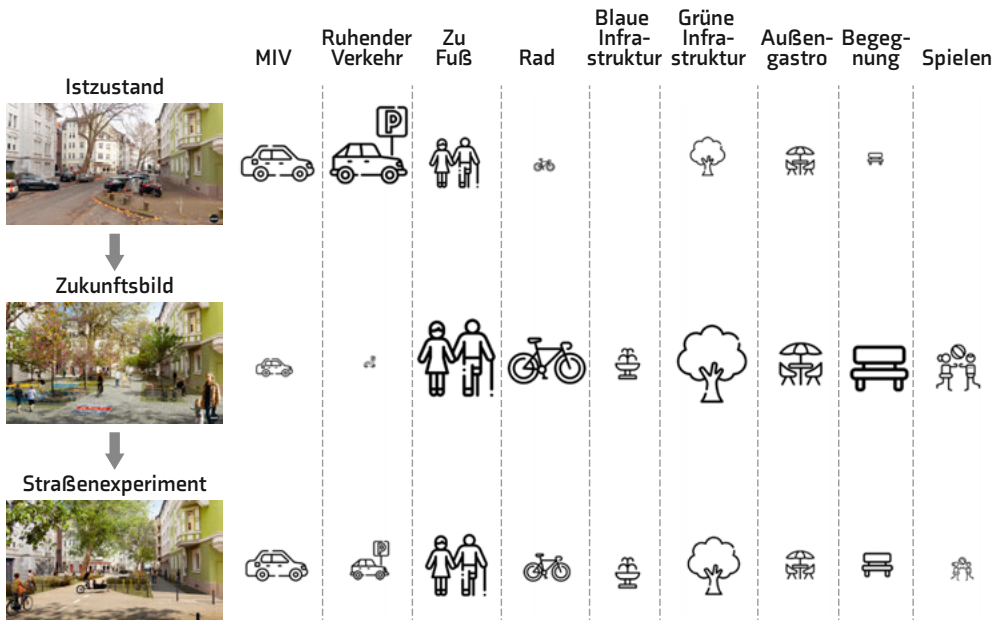


Abbildung 4: Schematische Darstellung der Veränderungen der Planungsentwürfe im Beteiligungsprozess. *Quelle: eigene Darstellung.*

Der Erhalt der heutigen Baumstandorte sowie der Wunsch nach zusätzlichem Stadtgrün wurde in allen Beteiligungsphasen deutlich kommuniziert. Entsprechend wurden in der Entwurfsplanung der Baumbestand gesichert und insgesamt 16 neue Baumstandorte definiert. Ebenso ist ein Wasserspiel vorgesehen.

Im Rahmen des Straßenexperiments veränderte sich die Perspektive auf die Zurverfügungstellung von Flächen für Außengastronomie sowie insgesamt von nicht kommerziellen Aufenthaltsflächen. Diese wurden in der Bedarfserhebung gefordert und in den Zukunftsbildern positiv bewertet. Vor Ort überwog jedoch beim Straßenexperiment die Sorge vor nicht intendierten negativen Auswirkungen (Gesprächslärm, Müll). Daher enthält die Entwurfsplanung zwar noch Sitzmöglichkeiten (für kurze Pausen), aber keine größeren Sitzecken oder Spiel-

geräte mehr. Auch die Außengastronomie wurde nicht erweitert, sondern nur vom Gehweg weg verlagert, um Nutzungskonflikte mit Fußgänger:innen zu vermeiden.

4 Diskussion und lessons learnt

4.1 Zukunftsbilder als Diskussionsgrundlage für die Zielformulierung

3-D-Renderings werden inzwischen bei sehr vielen Planungen erstellt, zumeist jedoch erst am Ende und nicht am Anfang eines Beteiligungs- und Planungsprozesses. Ihr Mehrwert besteht dann in der Visualisierung des Prozessergebnisses. Im Rahmen des Projektes wurde sich aus drei Gründen bewusst für einen frühzeitigen Einsatz des Instrumentes entschieden. Es erleichterte erstens die Diskussion auf Augenhöhe. Gerade in einem kollaborativ angelegten Prozess sind Lagepläne, Schnitte oder sonstige, eher technische Planzeichnungen für zivilgesellschaftliche Akteur:innen nur bedingt lesbar und damit wenig geeignet. Die Renderings sind jedoch weitgehend allgemein verständlich und reduzieren damit den Erklärungsaufwand und erleichtern die Kommunikation. Durch ihre einfache Lesbarkeit können sie zweitens auch für eine vergleichende Betrachtung genutzt werden. Im Projekt dienten die Varianten *Fahrradstraße* und *Shared Space* dazu, ein Handlungsspektrum und die damit einhergehenden Konsequenzen einer veränderten Straßenraumaufteilung konkret darzustellen. Gerade der letzte Aspekt ist hier von besonderer Bedeutung. Es ist das eine, sich mehr Bäume, Aufenthaltsflächen, breitere Gehwege etc. zu wünschen. Da der Straßenraum jedoch nicht vermehrbar ist, kann dies nur durch eine Flächenumverteilung erfolgen, konkret durch die Reduzierung der Kraftfahrzeugstellplätze. Diese Opportunitätskosten werden durch die Renderings allgemein verständlich dargestellt und tragen damit zu einer Zielformulierung für einen dauerhaften Straßenumbau bei. Drittens erlauben die Renderings einen einfachen visuellen Vergleich der Planungsphasen. Der Vergleich der Zukunftsbilder mit der final entstandenen Entwurfsplanung macht deutlich, an welcher Stelle die Planungen aufgrund der Rückmeldungen aus der Zivilgesellschaft, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik angepasst wurden.

4.2 Straßenexperiment als realweltlicher Impulsgeber

Das Straßenexperiment sollte im Rahmen des Projektes dazu dienen, den bisherigen, durch die Zukunftsbilder ausgedrückten Planungsstand und die genannten gesellschaftlichen Bedarfe zu validieren und mit der breiten Öffentlichkeit zu diskutieren. Ziel war es, durch die Verortung von Planungen bzw. Planungselementen im Raum die Verständlichkeit zu erhöhen, sodass die Diskussionen stärker auf Augenhöhe erfolgen. Durch Straßenexperimente verlagern sich abstrakte Diskussionen an die konkreten Transformationsorte. Dies erhöht nicht nur den Grad der Konkretheit von Diskussionen, sondern verringert auch die Einstiegshürden in die Diskussion. Menschen werden dort abgeholt, wo die Planungen später wirken. Dies schafft Transparenz und verringert den Eindruck, dass Planungen »irgendwo« am Schreibtisch entstehen. Der öffentliche (Straßen-)Raum wird dadurch öffentlich »produziert«, wodurch sich auch die Identifikation mit den Planungen erhöhen kann. Insgesamt gelang es so, nicht nur zusätzliche Zielgruppen zu erreichen, sondern auch die im Vorfeld genannten gesellschaftlichen Bedarfe einzuordnen, sodass bei den Planungen nachjustiert und mögliche Planungsfehler korrigiert werden konnten.

4.3 Straßenexperimente »nur« ein Baustein eines kollaborativen Planungsprozesses

Die Eignung und der Zeitpunkt des Einsatzes von Straßenexperimenten für Planungsprozesse hängen stets vom jeweiligen Einzelfall ab. Im Fallbeispiel hat es sich als zielführend erwiesen, das Straßenexperiment zu nutzen, um die artikulierten Bedarfe und daraus abgeleiteten Zukunftsbilder zu visualisieren und damit zur Diskussion zu stellen. Dadurch wurden die bisherigen Planungen qualifiziert. Das Experiment diente jedoch auch der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik zur Selbstvergewisserung, dass die Planungen nicht nur planerisch möglich sind, sondern auch gesellschaftliche Akzeptanz finden. Das Straßenexperiment war folglich einer von mehreren Bausteinen, bei dem Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft kollaborativ die Zukunft des Straßenraums gemeinsam entwickelten. Das Straßenexperiment sollte jedoch nicht allein als Beteiligungsformat gesehen werden. Der Mehrwert liegt vor allem

darin, einen Raum zur Interaktion geschaffen zu haben. Es lebt davon, durch Workshops, Umfragen, Beobachtungen etc. die Aneignung und Bewertung der geänderten Raumnutzung zu erheben und zu verstehen, um auf dieser Basis Planungen anzupassen bzw. weitere Schritte zu entwickeln.

4.4 Die Eignung von Straßenexperimenten hängt von der intendierten Funktion ab

In den vergangenen Jahren haben zahlreiche Kommunen Straßenexperimente als Sensibilisierungs-, Beteiligungs- und Planungsinstrument genutzt. Ein gut gemachtes Straßenexperiment braucht jedoch finanzielle und vor allem personelle Ressourcen. Letztlich binden Experimente Ressourcen, die an anderer Stelle womöglich fehlen. Gleichzeitig wecken sie Erwartungen, zum Teil auch falsche Erwartungen. Daher gilt es, sich die Intention von Straßenexperimenten klarzumachen und kritisch zu reflektieren, ob das Experiment hierfür die richtige Methode ist. Dies gilt umso mehr, da Straßenexperimente Wirkungen von Planungen bzw. Umbauten immer nur andeuten können. Mikroklimatologische Effekte von Stadtbäumen können beispielsweise kaum durch Straßenexperimente dargestellt werden. Gleiches gilt für ein verändertes Mobilitätsverhalten. Vor dem Einsatz eines Straßenexperiments sollte daher stets der Zweck bzw. das Ziel klar definiert sein. Man sollte zudem die Eignung anderer Instrumente (Simulationen, Befragungen etc.) für den definierten Zweck prüfen und abwägen.

5 Fazit

Der Umbau des öffentlichen (Straßen-)Raumes ist aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen notwendig und richtig. Diese Transformation braucht jedoch eine intensive kommunikative Begleitung. Das Jahrzehnte prägende Paradigma der autogerechten Stadt ist noch heute stark in den mentalen und physischen Infrastrukturen verankert, weshalb es nicht selten zu Bürgerprotesten bei Infrastrukturprojekten kommt, die zulasten des MIV gehen. Es gilt daher, den notwendigen Paradigmenwechsel und den damit einhergehenden Mehrwert zu erklären und Alternativen zu heutigen Alltagsroutinen aufzuzeigen.

Das Fallbeispiel hat deutlich gemacht, dass eine frühzeitige Visualisierung eines Zielzustandes durch Zukunftsbilder und Straßenexperimente einen wichtigen Beitrag leisten kann, um a) Bürger:innen frühzeitig und niederschwellig in den Planungsprozess einzubinden und so das Planungsergebnis zu verbessern und b) Ängste, Sorgen, Vorurteile auf- und ernst zu nehmen, um Planungen zu entwickeln, die gleichermaßen ambitioniert, zukunftsgerichtet und gesellschaftlich mehrheitsfähig sind. Durch den dargestellten kollaborativen Ansatz wird die Legitimation entsprechender Planungen gestärkt, was insgesamt zu einer Stärkung und im Idealfall mittelfristig auch zu einer Beschleunigung des Transformationsprozesses beiträgt.

Literatur

- Aarts, M., MLA+. (2020): Stadtraum 2030. Raum für Menschen statt für Autos, [<https://stadtraum2030.de/wp-content/uploads/2020/07/200630-MLA-PAN-Projektbroschu%E2%95%A0%C3%AAre.pdf>].
- Bertolini, L. (2020): From »streets for traffic« to »streets for people«: Can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), S. 734–753, [<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>].
- Beukers, E.; Bertolini, L. (2023): Fostering learning beyond urban experiment boundaries. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 46, 100684, [<https://doi.org/10.1016/j.eist.2022.100684>].
- BMI (2020): Neue Leipzig Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, [https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/die_neue_leipzig_charta.pdf?__blob=publicationFile&v=7].
- Gerl, M. (2023): Für manche die Zukunft, für manche ein Albtraum. *Zeit Online*, [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-02/jan-kamensky-stadtleben-autoverkehr-utopien>].
- Kollmuss, A.; Agyeman, J. (2002): Mind the Gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8(3), S. 239–260, [<https://doi.org/10.1080/13504620220145401>].
- Latz, C. (2023): Radwege-Chaos in Berlin. Die CDU will in der Verkehrspolitik mit dem Kopf durch die Wand. *Der Tagesspiegel Online*, [<https://www.tagesspiegel.de/berlin/planungsstopp-fur-radwege-in-berlin-die-cdu-will-in-der-verkehrspolitik-mit-dem-kopf-durch-die-wand-10024639.html>].
- Lelay, C. (2022): Demontage, Transformation, Kreation. Von davonschwebenden Autos und grünen Boulevards. *polis Magazin*, [<https://polis-magazin.com/2022/01/demontage-transformation-kreation-von-davonschwebenden-autos-und-gruenen-boulevards/>].

- März, S.; Broesi, R.; Verheyen, L. (2022): Transformation urbaner Quartiersstraßen. Straßenraumplanung zwischen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität. Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Erg.-Lfg. 94, [<https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/8107>].
- März, S.; Verheyen, L.; Diersch, S. (2023): Der Beitrag temporärer Straßenexperimente zur kollaborativen Planung lebenswerter urbaner Quartiersstraßen. REAL CORP 2023: let it grow, let us plan, let it grow: Proceedings of the 28th International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society, S. 999–1005, [<https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/8412>].
- Nasr-Azadani, E.; Wardrop, D.; Brooks, R. (2022): Is the rapid development of visualization techniques enhancing the quality of public participation in natural resource policy and management? A systematic review. *Landscape and Urban Planning*, 228, 104586, [<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2022.104586>].
- Reichow, H. B. (1959): Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg: Otto Maier Verlag.
- Stäbler, P. (2023): Kolumbusstraße in München: »Es herrscht so was wie Krieg« – München – SZ.de. *Süddeutsche Zeitung*, [<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-kolumbusstrasse-verkehrsberuhigung-parkplaetze-auto-1.6108299>].
- Torrens, J.; Wirth, T. von (2021): Experimentation or projectification of urban change? A critical appraisal and three steps forward. *Urban Transformations*, 3(1), S. 8, [<https://doi.org/10.1186/s42854-021-00025-1>].
- UN (2023): Decade of Action, [<https://www.un.org/sustainabledevelopment/decade-of-action/>].
- VanHoose, K.; Gante, A. R. de; Bertolini, L.; Kinigadner, J.; Büttner, B. (2022): From temporary arrangements to permanent change: Assessing the transitional capacity of city street experiments. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100015, [<https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100015>].