

März, Steven et al.

Research Report

Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften: Wie der zukunftsgerichte Umbau gelingen kann

Wuppertal Report, No. 27

Provided in Cooperation with:

Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy

Suggested Citation: März, Steven et al. (2024) : Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften: Wie der zukunftsgerichte Umbau gelingen kann, Wuppertal Report, No. 27, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal, <https://doi.org/10.48506/opus-8715>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/311834>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften

Wie der zukunftsgerichtete Umbau
gelingen kann

Steven März, Theresa Brockhaus, Annika
Greven, Anica Luggen-Hölscher, Franziska
Stelzer, Lynn Verheyen, Matthias Wanner



Gefördert durch:

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Lebenswerte
Straße



Wuppertal
Institut

Herausgeberin:

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH
Döppersberg 19
42103 Wuppertal

www.wupperinst.org

Ansprechpartner:

Dr. Steven März
E-Mail: steven.maerz@wupperinst.org

Bitte die Publikation folgendermaßen zitieren:

März, S. Brockhaus, T., Greven, A., Luggen-Hölscher, A., Stelzer, F., Verheyen L., Wanner, M. (2024). Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften: Wie der zukunftsgerechte Umbau gelingen kann (Wuppertal Report Nr. 27) Wuppertal Institut.

Bildquellen:

Titelbild: mit freundlicher Genehmigung von MUST Städtebau GmbH

„**Wuppertal Reports**“ sind Abschlussberichte aus Projekten, die von Auftraggebern zur Veröffentlichung freigegeben wurden. Sie sollen mit den Projektergebnissen aus der Arbeit des Instituts vertraut machen und zur kritischen Diskussion einladen. Das Wuppertal Institut achtet auf ihre wissenschaftliche Qualität. Für den Inhalt sind die Autorinnen und Autoren verantwortlich.

Wuppertal, Dezember 2024
ISSN 1862-1953

Dieser Text steht unter der Lizenz „Creative Commons Attribution 4.0 International“ (CC BY 4.0).
Der Lizenztext ist abrufbar unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Verzeichnis von Abkürzungen	4
Abbildungsverzeichnis	5
Präambel: Inhalte und Aufbau des Reports	6
1 Straßenumbau als Baustein des Wandels hin zu lebenswerten Städten	7
2 Was ist eine lebenswerte Straße? Ziele, Leitlinien und strategische Ansatzpunkte	11
2.1 Zieldimensionen lebenswerter Straßen	11
2.2 Leitlinien lebenswerter Straßen	12
2.3 Welche Strategien und Elemente tragen zu lebenswerten Straßen bei?	14
3 Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften als kollaborativer Entwicklungsprozess	18
4 Erfahrungen aus dem Projekt LesSON: lebenswerte Straßen gemeinsam gestalten und planen	21
4.1 Die Pilotstraßen	21
4.2 Kommunalcoaching	26
4.3 Umgang mit kommunalen Herausforderungen beim Straßenumbau	28
4.3.1 Immer wieder das Parken – Wie es gelingt, den Wegfall von Parkplätzen zu erklären	28
4.3.2 Uneinigkeiten zwischen Politik und Verwaltung: Wie lassen sich Ziel- und Maßnahmenkonflikte entschärfen?	31
4.3.3 Experimente als Salami-Taktik: In kleinen Schritten Zivilgesellschaft und Kommunalpolitik überzeugen und Bewusstsein für lebenswerte Städte wecken	34
4.3.4 Lasst Bilder sprechen: Visualisierungen als Einstieg und Öffnung von Diskussionen für lebenswerte Straßen	37
4.3.5 Die hohe Kunst der Beteiligung: Wann und wie sollten Bürger*innen informiert und beteiligt werden?	39
4.3.6 Nur weil man LAUT ist, hat man nicht Recht: Wie schafft man es, Kritiker*innen einzubinden und ein umfassendes Stimmungsbild zu schaffen?	44
4.3.7 Wie sollen wir das nur alles schaffen? Über den Umgang mit fehlenden personellen und finanziellen Ressourcen	49
4.3.8 Auf die Strukturen kommt es an: Wie Verwaltungen zusammenarbeiten könnten, um lebenswerte Straßenprojekte effektiv zu entwickeln	51
5 LesSON's learned	53
5.1 Leitplanken für die erfolgreiche Transformation von Straßenräumen	53
5.2 Get started	56
6 Literaturverzeichnis	62

Verzeichnis von Abkürzungen

Abkürzungen

bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
etc.	et cetera
FSGV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V
Kfz	Kraftfahrzeug
MIT	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen
SDGs	Sustainable Development Goals
u. a.	unter anderem
u. U.	unter Umständen
v. a.	vor allem
uvm.	und viele(s) mehr
z. B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1	Zieldimensionen und Grundsätze lebenswerter Straßen -----	12
Abb. 3-1	Bürger*innenbeteiligung in Dortmund innerhalb des Projekts LesSON (Quelle: EGLV)-----	19
Abb. 4-1	3-stufiger Beteiligungs- und Planungsprozess in Dortmund und Gelsenkirchen --	21
Abb. 4-2	Status Quo (links) und Zukunftsbilder (Mitte: „Fahrradstraße“, rechts: „Shared Space“) Quelle (MUST Städtebau GmbH) -----	22
Abb. 4-3	Entwurfsplanung und zentrale Maßnahmen Neuer Graben, Dortmund (MUST Städtebau GmbH) -----	23
Abb. 4-4	Status Quo (links) und Zukunftsbilder (Quelle: MUST Städtebau GmbH) -----	25
Abb. 4-5	Entwurfsplanung und zentrale Maßnahmen Lothringer Straße, Gelsenkirchen (Quelle: MUST Städtebau GmbH)-----	26
Abb. 4-6	NRW-Kommunen, die am Coaching teilgenommen haben -----	27
Abb. 4-7	Modulstruktur des Kommunalcoachings -----	28
Abb. 4-8	Zuhören und Verständnis für Veränderungsprozesse aufbringen innerhalb des LesSON-Projekts in Dortmund (Quelle: EGLV)-----	29
Abb. 4-9	Erfahrbare Auswirkungen von Veränderungen innerhalb einer temporären Intervention im LesSON-Projekt (Quelle: Laura Schenk, Wuppertal Institut)-----	35
Abb. 4-10	Visualisierungen aus dem LesSON-Projekt in Gelsenkirchen dienen als niederschwelliges Kommunikationsmittel, um Denkweisen und Einstellungen von Individuen und Gesellschaften positiv zu beeinflussen (Quelle: Laura Schenk, Wuppertal Institut) -----	38
Abb. 4-11	Planungsworkshop vor Ort während einer temporären Intervention in Dortmund innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle:EGLV) -----	40
Abb. 4-12	Offene Diskussionen innerhalb eines Planungswshops in Dortmund innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: EGLV)-----	41
Abb. 4-13	Feedbackmöglichkeit für Bürger*innen innerhalb einer temporären Intervention in Dortmund innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: EGLV) -----	43
Abb. 4-14	Ein Offener Austausch und Vor-Ort-Präsenz in Gelsenkirchen innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: EGLV) -----	46
Abb. 4-15	Verortung von konkreten Bedenken mittels einer Karte während einer temporären Intervention in Gelsenkirchen innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: Laura Schenk, Wuppertal Institut)-----	47
Abb. 4-16	Dialog und Austausch sind entscheidend für den Projekterfolg von Bürger*innenbeteiligungsprojekten (Quelle: EGLV) -----	49
Abb. 5-1	Prüfschritte und Prüffragen für das richtige Aufsetzen und Steuern von innovativen Projekten für lebenswerte Straßen -----	57

Präambel: Inhalte und Aufbau des Reports

Wie gelingt es, die heutigen Stadtstraßen nachhaltig und zukunftssicher umzubauen und daraus (wieder) lebenswerte öffentliche Räume zu entwickeln? Diese zentrale Leitfrage hat in den letzten rund dreieinhalb Jahren ein Projektteam aus dem Wuppertal Institut, der MUST Städtebau GmbH und der EGLV/Klima.Werk in insgesamt drei Projektphasen zu beantworten versucht. Hierbei wurden in einem umfassendem Beteiligungs- und Planungsprozess Entwürfe für zwei konkrete Straßenzüge in Dortmund und Gelsenkirchen entwickelt. Im Rahmen eines Kommunalcoachings begleitete das Projektteam anschließend sieben weitere NRW-Kommunen über rund ein Jahr vor Ort bei konkreten Projekten im Straßenraum. Zudem fand ein enger Austausch mit nationalen und internationalen Akteur*innen statt.

Dabei sammelte das Projektteam zahlreiche Erfahrungen und erlangte neue Erkenntnisse. Sie reichen von Ansätzen zur erfolgreichen Einbindung der Zivilgesellschaft über zahlreiche analoge (teilweise pandemiebedingt auch digitale) Beteiligungsformate und Fragen der verwaltungsinternen Zusammenarbeit bis hin zum Zusammenspiel von Stadtverwaltung und Kommunalpolitik. Das Ziel war dabei stets, Informationen zu sammeln und mit verschiedenen Akteur*innen zu diskutieren, um gesellschaftlich tragfähige und ambitionierte Lösungen für die Neugestaltung von Straßenräumen zu entwickeln.

Dieser Wuppertal Report stellt das gesammelte Wissen aus dem Projekt Dritten zur Verfügung. Dabei geht es weniger um detaillierte Berichterstattung, sondern vielmehr darum, Erfahrungen und Praxiswissen zu vermitteln, zu inspirieren, Freude an der Umsetzung zu wecken – und Mut zu machen, ähnliche Veränderungsprozesse auch in anderen Kommunen anzustoßen. Der Report richtet sich daher vor allem an Mitarbeitende von Kommunalverwaltungen, kann natürlich aber auch von zivilgesellschaftlichen Akteur*innen oder allgemein Interessierten genutzt werden.

1 Straßenumbau als Baustein des Wandels hin zu lebenswerten Städten

Seit den 2010er Jahren lebt die Mehrheit der Weltbevölkerung erstmals in der Menschheitsgeschichte in Städten (UNDESA, 2019). Gleichzeitig spitzen sich die globalen Probleme durch das Überschreiten der planetaren Grenzen sichtbar zu (Fischelick et al., 2021). Das führt einerseits dazu, dass Städte aufgrund ihrer hohen Bevölkerungs- und Bebauungsdichte höchst anfällig für die Folgen des Klimawandels sind – sie spüren und nicht nur den Druck der ökologischen, sondern auch der damit einhergehenden sozialen und ökonomischen Herausforderungen. Andererseits entsteht in Städten – je nach Berechnung – der größte Teil der globalen Treibhausgasemissionen und des weltweiten Ressourcenverbrauchs (Lwasa et al., 2023). Damit sind Städte Leidtragende und zentrale Treiber des Klimawandels zugleich. Diese Doppelrolle verdeutlicht mehr denn je die Dringlichkeit und Notwendigkeit einer umfassenden Transformation des urbanen Raums.

“Our Struggle for Global Sustainability Will Be Won or Lost in Cities”
Ban Ki-moon, UN-Generalsekretär 2007-2016 (United Nations, 2012)

Fast alle deutschen Städte wurden in den letzten Jahrzehnten nach dem Leitbild der autogerechten Stadt (um-)gebaut. Heute zeigt sich jedoch deutlich: Dieses Leitbild erreicht zunehmend seine ökologischen, sozialen und ökonomischen Grenzen. Die gestiegenen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum – ausgelöst durch die Notwendigkeit von Klimafolgenanpassung, aber auch durch veränderte Raumanprüche vieler Stadtbewohner*innen – verschärfen die Konkurrenz um Flächen als begrenzte Ressource weiter. So fehlen in vielen Städten gut ausgebaute ÖPNV-Netze und sichere Verkehrsräume für die Nahmobilität. Das erschwert nicht nur die Alltagsmobilität der Menschen, die hohen innerstädtischen Emissionsbelastungen und Temperaturen sowie fehlende hochwertige Grün- und Aufenthaltsflächen wirken sich auch negativ auf die Gesundheit und Lebensqualität von Stadtbewohner*innen aus. Speziell höhere Altersgruppen sind durch andauernde Hitzeperioden einem erhöhten Mortalitätsrisiko ausgesetzt: Von 1951 bis 2022 stieg die durchschnittliche Anzahl heißer Tage um 8,6 Tage. Das Jahr 2018 markiert mit 20 heißen Tagen den bisherigen Höchstwert (Bundesministerium für Gesundheit, o.J.) – in diesem Jahr starben in Deutschland rund 8.700 Menschen infolge hoher Temperaturen. Ein hoher Versiegelungsgrad und fehlendes Stadtgrün im öffentlichen Raum begünstigen allerdings nicht nur urbane Hitzeinseln, sondern führen auch zu einer geringen Anpassungsfähigkeit gegenüber Starkregen. Dabei handelt es sich um lokal begrenzte Ereignisse, die nur bedingt vorhersehbar sind und insbesondere hoch versiegelte Gebiete stark gefährden. Allein das Ahrtalhochwassers verursachte Schäden von über 40 Milliarden Euro, ein Großteil davon bei Privathaushalten (BMWK, 2023).

Vor diesem Hintergrund sind die Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadtentwicklung und eine multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raums weitestgehend Konsens. Auch die Vereinten Nationen fordern innerhalb der 17 Sustainable Development Goals (SDGs), dass Städte zukünftig “inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig” gestaltet werden sollen (SDG 11) (United Nations, 2023). Auch die Neue

Leipzig-Charta skizziert ein neues Planungsparadigma für zeitgemäße, gemeinwohlorientierte und krisenfeste Städte: Sie betont die Bedeutung der dreifachen Innenentwicklung, eines ganzheitlichen Ansatzes für Stadtentwicklung, der innerstädtische Flächen für Bauen, Mobilität und Grün gemeinsam und effizient nutzt (Schubert et al., 2023).

Inzwischen ist auch in einigen europäischen Städten ein Umdenken beobachtbar: Während Wien auf den "Coolen Straßen" das Schwammstadt-Konzept erprobt, verbessert London mit sogenannten "Pocket Parks" sukzessive den Zugang zu Erholungsmöglichkeiten – und, nach niederländischem Vorbild im „Mini-Hollands-Programm“, auch die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (Wetzchewald, 2023). Auch Barcelona, Paris und Oslo schaffen durch verkehrliche Veränderungen mehr Raum für multifunktionale Nutzung. Während Barcelona in sogenannten „Superblocks“ vier bis neun Häuserblocks zusammenfasst und dort den motorisierten Individualverkehr zugunsten von Fuß- und Radverkehr entprivilegiert, setzen Paris und Oslo auf das Konzept der 15-Minuten-Stadt: Sie fördern stufenweise öffentliche Verkehrssysteme und aktive Mobilität und setzen gleichzeitig Restriktionen wie Zufahrtsbeschränkungen, Tempolimits und Parkraumreformen durch. Diese Beispiele zeigen: Unsere autozentrierten Stadtstrukturen können verändert werden, um die aktuellen Anforderungen zu erfüllen.

In diesem Transformationsprozess kommt Straßen eine besondere Bedeutung zu. Erstens bergen sie das Potenzial, unterschiedliche Flächenansprüche miteinander in Einklang zu bringen, sobald sie nicht ausschließlich als Verkehrsraum gedacht werden. Zweitens sind sie, als öffentliche Räume, direkt durch die Stadtverwaltungen beeinflussbar. Der Umbau unserer Straßen und Städte wird allerdings Jahrzehnte dauern – umso wichtiger ist es, bereits heute mit Weitsicht die richtigen Weichen zu stellen. Gleichzeitig muss für solche komplexen und langjährigen Veränderungen in der Stadtgesellschaft geworben werden. Es ist unerlässlich, sowohl Befürworter*innen als auch kritische Stimmen in einen offenen Dialog einzubinden, damit lebenswerte Straßen für alle entstehen können (siehe z. B. Radentscheide, BaumEntscheid Berlin).

Vor diesem Hintergrund skizziert dieser Report die Erfahrungen aus dreieinhalb Jahren Forschung. Er erläutert, warum die Transformationen unserer Straßen und Städte notwendig ist (Kapitel 1), in welche Richtung sie aus Sicht des Projektteams gehen sollte (Kapitel 2) und warum sie nur kollaborativ gelingen kann (Kapitel 3). Darauf aufbauend werden zentrale Erfahrungen und Herausforderungen im Projekt beschrieben – und es wird dargestellt, wie das Projektteam damit umgegangen ist (Kapitel 4). Der Report schließt mit Schlüsselfaktoren, die aus Sicht des Projektteams wichtig sind für das Initiieren neuer Projekte sowie für einen ganzheitlichen Wandel (Kapitel 5).

Klimawandel: dramatisch für deutsche Städte

Der Klimawandel ist eine große Herausforderung für die Städte in Deutschland, da sie eine Reihe von Merkmalen aufweisen, die sie besonders anfällig für die Auswirkungen des Klimawandels machen. Folgende Herausforderungen werden immer drastischer (Umweltbundesamt, 2023; Bundeszentrale für politische Bildung, 2018; Bastin et. al., 2019; Deutscher Wetterdienst, o.J.; Statista, 2022; Umweltbundesamt, 2024):



Hitze stress ist eine der dringlichsten Herausforderungen für Städte im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Die Zahl der Sommer mit starken Hitzewellen und Temperaturrekorden nimmt zu. Im Juli 2022 beispielsweise wurde erstmals eine Temperatur von über 40 Grad nördlich des 53. Breitengrads gemessen – und zwar in Hamburg.



In Städten ist die Lufttemperatur oft höher als in ländlichen Gebieten, da versiegelte Flächen die Wärme absorbieren und speichern. Zusätzlich gibt es verhältnismäßig wenige Grünflächen, die Schatten spenden und die Luft kühlen. In Deutschland sind aktuell etwa 45 Prozent der Siedlungs- und Verkehrsflächen versiegelt, also bebaut, betoniert, asphaltiert, gepflastert oder anderweitig befestigt. Dadurch steigen die Temperaturen tagsüber stärker an – und nachts findet weniger Abkühlung statt.



Hitze kann zu einer Reihe von gesundheitlichen Problemen und körperlichem Unwohlsein führen, insbesondere bei älteren Menschen, Kindern und Menschen mit Vorerkrankungen. So gab es 2018 schätzungsweise 8.700 hitzebedingte Todesfälle in Deutschland.



Neben steigenden Temperaturen kommt es zu einer klimatisch bedingten Veränderung der Niederschläge. In Deutschland gibt es immer häufiger lange Phasen mit wenig Regen, gefolgt von einzelnen Ereignissen mit besonders starkem Niederschlag.



Deutschland gehört zu den Regionen mit dem höchsten Wasserverlust weltweit: Seit dem Jahr 2000 hat das Land jährlich 2,5 Billionen Liter Wasser verloren. 2019 bis 2021 gab es rekordtiefe Grundwasserstände und die Jahre 2018 bis 2023 waren allesamt Dürrejahre. Die Folgen sind unter anderem Ernteaussfälle und Waldsterben.



Städte sind besonders verletzlich gegenüber Starkregen, da in weiten Teilen eine dichte Bebauung vorherrscht. Dadurch gibt es nur wenige natürliche Rückhalte- und Grünflächen, die überschüssiges Wasser aufnehmen können.



Die Kanalisationen sind oft nicht dafür ausgelegt, in kurzer Zeit große Wassermengen abzuleiten. Bei Starkregen kann es daher zu Überschwemmungen kommen. Die möglichen Folgen: Hohe Sachschäden – und schlimmstenfalls auch der Verlust von Menschenleben.

Weiterführende Links

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) (2021). **Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl.** https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket-dl.pdf?__blob=publication-File&v=3
- Climate Impact Lab (2014). **Climate Impact Map.** <https://impactlab.org/map/-usmeas=absolute&usyear=2020-2039&gmeas=absolute&gyear=1986-2005&tab=global>
- Climate Service Center Germany (GERICS) (2021). **Klimaausblick Nordrhein-Westfalen.** https://www.gerics.de/imperia/md/content/csc/projekte/klimasignalkarten/gerics_klimaausblick_nordrheinwestfalen_version1.2_deutsch.pdf
- Deutscher Wetterdienst (2023). **Klimastatusbericht für Deutschland. Jahr 2023.** https://www.dwd.de/DE/leistungen/klimastatusbericht/publikationen/ksb_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=3
- Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (o.J.). **Dürremonitor Deutschland.** <https://www.ufz.de/index.php?de=37937>
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) (o.J.). **Klimaatlas Nordrhein-Westfalen.** <https://www.klimaatlas.nrw.de/>
- Schneidewind, U. (2018). **Die Große Transformation: Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels.** Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch. <https://www.fischerverlage.de/buch/uwe-schneidewind-die-grosse-transformation-9783596702596>

2 Was ist eine lebenswerte Straße? Ziele, Leitlinien und strategische Ansatzpunkte

2.1 Zieldimensionen lebenswerter Straßen

Wer heute durch Städte geht, fährt oder sich dort aufhält, sieht vor allen eins: parkende und fahrende Autos. Wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, wurden Städte und Straßen nach dem zweiten Weltkrieg nach den Bedürfnissen des Automobils umgebaut. Planerisch hieß das: Straßen wurden von innen nach außen geplant – es ging primär um die Frage, wie viel Platz Autos benötigen, statt darum, wie viel Platz Menschen benötigen. So entstanden innerstädtische Autobahnen, separate Abbiegespuren, überdimensionierte Kreuzungen und unzählige öffentliche Parkplätze. Ein Beispiel: In Berlin nehmen Parkplätze heute zehnmal mehr Fläche ein als Spielplätze (Agora Verkehrswende, 2022). Da der Stadtraum jedoch nicht vermehrbar ist, ging dieser Flächenverbrauch zulasten aller anderen Verkehrsmittel und Funktionen des Straßenraums. Daher sind Fußwege heute häufig zu schmal und Radwege oft gar nicht vorhanden – oder zumindest nicht flächendeckend. Selbst bestehende Infrastrukturen wie Straßenbahnen wurden, zumindest teilweise, aufgrund des Flächenbedarfs des Autos zurückgebaut. Straßenbäumen fehlt oberirdisch wie unterirdisch Raum für gesundes Wachstum, falls es sie überhaupt gibt. Schließlich wurden andere Nutzungen auf die Gehwege reduziert, sodass heute häufig Nutzungskonflikte zwischen Fußgänger*innen, Außengastronomie und verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen bestehen.

Mit dieser Entwicklung ging ein Funktionsverlust von Straßenräumen einher, beziehungsweise eine Reduzierung auf ihre Mobilitätsfunktion. Dabei waren Straßen über die gesamte Menschheitsgeschichte hinweg immer öffentliche Räume, die Interaktionen zwischen Menschen, das Verweilen, den Handel und anderes ermöglichten.

“Throughout history, public spaces have had an important role in day-to-day human life. It has been the meeting place, it’s been the marketplace. [...] What’s happened in the last 50 years is that public spaces have been overrun by the motor-car. We have what I call the car invasion, and the city as a meeting place and marketplace has been squeezed out of many places”

Jan Gehl, Dänischer Architekt und Stadtplaner (Sierra Club, 2010)

An dieser Stelle setzt die Begriffsdefinition „lebenswerter Straßen“ an: Sie versteht Straßen als öffentliche Räume, die im Dreiklang der Zieldimensionen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität entwickelt werden sollten. Lebenswerte Straßen schaffen Rahmenbedingungen, damit aktive Mobilitätsformen, also Fortbewegung mithilfe der eigenen Muskelkraft, im Straßenraum dominieren können – und damit der motorisierte Individualverkehr auf ein notwendiges Maß reduziert werden kann. Die so freiwerdenden Flächen lassen sich nutzen, um blau-grüne Infrastrukturen zu etablieren und Straßen als öffentliche Orte deutlich attraktiver und gesundheitsfördernder zu gestalten.

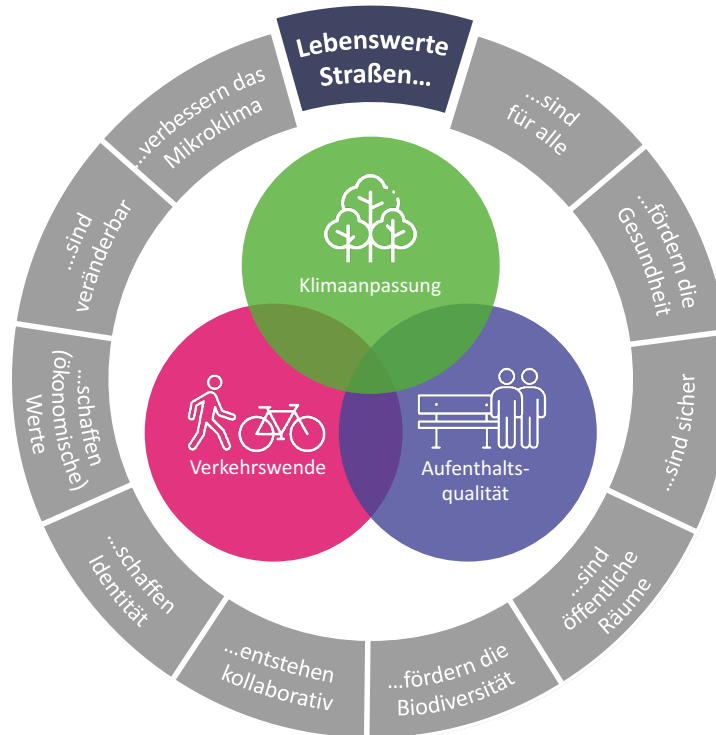


Abb. 2-1 Zieldimensionen und Grundsätze lebenswerter Straßen

Quelle: eigene Darstellung

2.2 Leitlinien lebenswerter Straßen

Mit den Zieldimensionen gehen die nachfolgenden Leitlinien für lebenswerte Straßen einher:

Lebenswerte Straßen ...

- **... für alle:** Menschen verschiedener Altersgruppen sollen sich im Straßenraum sicher und komfortabel bewegen können – von kleinen Kindern bis hin zu Rentner*innen.
- **... sind sicher:** Alle Menschen sollen sich bei der Nutzung des Straßenraums sicher fühlen.
- **... fördern die Gesundheit:** Straßen sollen aktive Mobilitätsformen fördern und negative Auswirkungen von Verkehr, etwa Lärm oder Luftverschmutzung, soweit wie möglich reduzieren.
- **... sind öffentliche Räume:** Straßen sind multifunktionale Räume. Sie erfüllen verkehrliche, soziale und wirtschaftliche Funktionen.
- **... fördern die Biodiversität:** Straßen sollen Lebensräume für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten.
- **... entstehen kollaborativ:** Straßen und ihre Nutzungsprofile sollen gemeinsam mit den Nutzenden entwickelt werden.
- **... schaffen Identität:** Straßen sollen eine emotionale Bindung und Ortsverbundenheit stärken.

- **... schaffen (ökonomische) Werte:** Straßen liefern Ökosystemdienstleistungen¹ für die Gesellschaft.
- **... sind veränderbar:** Straßen sollen flexibel gestaltet werden, damit sie an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden können.
- **... verbessern das Mikroklima:** Eine veränderte Straßenraumaufteilung wirkt sich auf das lokale Temperatur-, Verdunstungs- und Windregime aus.

Der konzeptionelle Rahmen ist dabei keineswegs gänzlich neu: In Nordamerika gibt es bereits seit vielen Jahren den „Urban Street Design Guide“ der NACTO (National Association of City Transportation Officials, 2013.) für die Kommunalverwaltung, Stadt- und Verkehrsplaner. Die niederländische Stadt Groningen hat eine Systematik entwickelt, bei der verschiedene Straßenräume nach zehn Kriterien bewertet und entlang dieser mittel- und langfristigen Umbauvisionen visualisiert werden. Lucy Sanders entwickelte in England mit dem Healthy-Streets-Ansatz zehn Indikatoren zur Bewertung von Straßenräumen hinsichtlich ihrer gesundheitlichen Auswirkungen (Transport for London, 2017). Auch in Deutschland verändert sich die Perspektive auf Stadtstraßen, wenn auch langsam: Nachdem die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, kurz RASt, seit 2006 weitgehend unverändert blieb, hat die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. (FGSV) als herausgebende Institution im Oktober 2022 mit den „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimazielen“ einen Rahmen geschaffen, der auf eine geänderte Verkehrsmittelpriorisierung hindeutet. Denn darin heißt es: „Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren“ (S. 21) (FGSV, 2022). Aktuell wird die RASt aktualisiert – unter anderem, um die Ergebnisse des „BlueGreenStreets“-Projekts stärker zu berücksichtigen: Dieses Forschungsprojekt hat sich mit der Frage beschäftigt, wie eine solche Priorisierung umgesetzt werden kann – und dazu planerische Lösungen entwickelt, um Straßenräume zu Multitalenten im Sinne einer Blau-Grünen-Infrastruktur zu machen (Bauer et. al., 2022). Das LesON-Projekt hat diese verschiedenen (inter-)nationalen Entwicklungen gebündelt und in die dargestellte Definition überführt. Entscheidender ist jedoch, dass diese Definition handlungsleitend für die nachfolgend dargestellten Arbeiten war.

¹ Ökosystemdienstleistungen umfassen die vielfältigen Beiträge natürlicher Ökosysteme, die das menschliche Wohlbefinden fördern. Das anthropozentrische (nicht ausschließlich ökonomische) Konzept setzt damit ökologische Leistungen in Wert, um diese stärker in Entscheidungsprozesse einzubeziehen (Grunewald & Bastian, 2018).

Groningen: Eine Stadt erlaubt sich einen neuen Blick auf ihre Straßen

Die Stadtverwaltung der niederländischen Gemeinde Groningen ließ 2021 das Handbuch „New Space For Living“ entwickeln. Es soll zum Umdenken in der Nutzung des öffentlichen Raums anregen und dient als Leitfaden für die Gestaltung verschiedener Straßen und Quartiere. Aus Sicht der Stadtverwaltung war dieser Schritt notwendig, da der Flächendruck im öffentlichen (Straßen-)Raum durch steigende Bevölkerungs- und Besucher*innenzahlen sowie durch soziale und ökologische Herausforderungen stetig anstieg, ohne dass die Fläche vermehrbar ist. Um einen nachhaltigen öffentlichen Raum für alle zu schaffen, wurden zehn Kriterien definiert, um Straßen für Menschen zu entwickeln. Neben Mobilität sollen Inklusivität, Sicherheit, Erlebnis, Gesundheit, soziale Interaktion, Ökologie, Klimaanpassung, Ökonomie und Kulturgeschichte den Straßenraum prägen. Der Leitfaden enthält 14 Straßentypen, die zusammen das gesamte Straßennetz der Stadt Groningen repräsentieren. Für jeden dieser Typen gibt es eine Darstellung der aktuellen Situation, ein baldiges Szenario, das die politischen Vorgaben und einen Zeitrahmen bis 2040 berücksichtigt, und ein späteres Szenario für die Zeit nach 2040.

Das Handbuch besitzt zunächst keinen verbindlichen Charakter und ersetzt letztlich auch keine individuelle Straßenplanung. Es bietet jedoch Inspiration und regt zur mehrdimensionalen Betrachtung der unterschiedlichen Raumansprüche an. Der Fokus liegt somit auf der Gestaltung von Straßen als gemeinsam genutzte Räume, in denen Mobilität nur eine von vielen Dimensionen ist (Gemeinde Groningen et al., 2021).

2.3 Welche Strategien und Elemente tragen zu lebenswerten Straßen bei?

Um Straßen im Sinne der drei Zieldimensionen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität zu entwickeln, gilt es im Planungsprozess verschiedene strategische Ansatzpunkte zu berücksichtigen, die sich von konventionellen Planungen unterscheiden. Gemeint sind hier bspw. eine Priorisierung aktiver Mobilitätsformen gegenüber dem MIV, indem diesen mehr Raum zugestanden wird (z. B. breitere Gehwege, geschützte Radfahrstreifen) bzw. die vorhandene Infrastruktur qualitativ aufgewertet wird (z. B. überdachte Fahrradabstellanlagen, taktile Leitsysteme). Gleichzeitig wird die Attraktivität des ruhenden und fahrenden MIV verringert (z. B. weniger Stellplätze) (Push-/Pullfaktoren).

Wie oben aufgezeigt, entsteht u. a. so Fläche, die für andere Nutzungen neu verteilt werden kann. Im Sinne der Klimaanpassung bedeutet dies vor allem eine Ausweitung des Grünvolumens im Straßenraum durch zusätzliche Baumpflanzungen, Beete etc. Erreicht wird dadurch nicht nur eine stärkere Verschattung und damit geringere Erwärmung des Straßenraums im Sommer, sondern auch eine höhere Verdunstungskühlung. Verschattung und eine Erhöhung der Verdunstung lassen sich zudem durch konstruktive Verschattungen oder auch durch blaue Infrastrukturen (Zerstäuber, Wasserrinnen) erreichen. Damit Straßenbäume, Beete etc. auch in Trockenperioden ausreichend Wasser zur Verfügung haben, gilt es die Versickerung und den Rückhalt

(z. B. durch Baumrigolen, Retentionszisternen) von Niederschlagswasser zu ermöglichen. Gerade letzteres bedeutet auch, dass Flächen multifunktionaler gedacht werden sollten. Ein Spielplatz kann bspw. den Großteil des Jahres als solcher genutzt werden und dennoch bei einem Starkniederschlagsereignis als temporäre Retentionsfläche dienen, um den Niederschlag zwischenzuspeichern.

Zur Neugestaltung des Straßenraums gehört auch, die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Hierzu zählt nicht nur die Verbesserung der Sauberkeit, sondern auch die Straßenräume so zu entwickeln, dass sich Menschen in diesen Räumen zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher fühlen (z. B. Beleuchtungskonzepte, Vermeidung von Angsträumen). Ebenso gilt es, nicht kommerzielle Begegnungsorte für Jung und Alt zu schaffen (z. B. Sitzecken, Spielplätze, Wasserspiel, Urban Gardening).

Die strategischen Planungsansätze sollen nicht als starres Pflichtenheft verstanden werden. Jede Straße hat ihre eigene Charakteristika und braucht daher individuelle Lösungen. Wichtig ist vielmehr, dass diese Ansätze auf die definierten Leitlinien einzuwirken und damit hohes Synergiepotenzial zur ganzheitlichen Straßen- bzw. Quartiersentwicklung aufweisen. Nachfolgend werden die zentralen strategischen Planungsansätze in ihren Wechselwirkungen zu den Leitlinien dargestellt (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1 Strategien und Elemente und deren Synergien mit den Leitlinien lebenswerter Straßen

Zieldimension	Strategische Planungsansätze	Lebenswerte Straßen...									
		sind für alle	fördern die Gesundheit	sind sicher	sind öffentliche Räume	fördern die Biodiversität	entstehen kollaborativ	schaffen Identität	schaffen (ökonomische) Werte	sind veränderbar	Verbessern das Mikroklima
Verkehrswende	Aktive Mobilität fördern – Radverkehr (z. B. Radabstellanlagen/-garagen, Fahrradstraßen)										
	Aktive Mobilität fördern – Fußverkehr (z. B. breitere Gehwege, taktile Leitsysteme, verbesserte Straßenquerungsmöglichkeiten)										
	Multimodalität fördern (z. B. Mobilstationen, Car-/BikeSharing)										
	ÖPNV-Infrastruktur verbessern (z. B. überdachte Haltestellen)										
	Reduzierung/Verlagerung von Pkw-Stellplätzen (z. B. Quartiersgaragen, Anordnung von Stellplätzen)										
	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit (z. B. Beschilderung, Verspringende Straßenraumaufteilung)										
	Reduzierung der Verkehrsmenge MIV (z. B. Änderung Netzkategorie, Geschwindigkeitsreduzierung, Quartierskonzepte, CarSharing)										
Klimaanpassung	Erhöhung des Grünvolumens (z. B. zusätzliche Baumpflanzungen, Beete, mobiles Grün)										
	Verbesserung der Verdunstung und Verschattung (z. B. zusätzliches Straßengrün, konstruktive Verschattung, Zerstäuber)										
	Verbesserung der Albedo (z. B. hellere Straßenbeläge)										
	Verbesserung der Versickerungsmöglichkeiten (z. B. wasserdurchlässige Beläge, (Teil-)Entsiegelung von Flächen)										
	Niederschlagswasser vor Ort rückhalten (z. B. Baumrigolen, Füllkörperrigolen, Retentionszisternen)										
	Multifunktionalität von Flächen verbessern										
Aufenthaltsqualität	Schaffung von öffentlichen konsumfreien Sitzmöglichkeiten (z. B. Sitzecken, Parklets)										
	Schaffung von Spiel- und Begegnungsorten (z. B. Spielplätze, Wasserspiele, Nebelduschen, Urban Gardening)										
	Verbesserung der Sauberkeit (z. B. Mülleimer, Pflegepatenschaften)										
	Verbesserung der Sicherheitswahrnehmung (z. B. Lichtdesign, Vermeidung schwer einsehbarer "dunkler Räume")										
	kommerzielle Angebote austarieren (z. B. Außengastronomie auf Gehwegen reduzieren)										

Weiterführende Links

- Gemeinde Groningen & Felixx Landschaftsarchitekten & Planer. (2021). **New Space for Living Design Guideline – Quality of Public Space**. <https://gemeente.groningen.nl/sites/groningen/files/2022-03/New-Space-For-Living---Quality-Of-Public-Space.pdf>

- März, S., Broesi, R. & Verheyen, L. (2022). **Transformation urbaner Quartiersstraßen – Straßenraumplanung zwischen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität.** In Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (94 Ergänzungslieferung). VDE Verlag. <https://www.vde-verlag.de/buecher/537400/hkv-handbuch-der-kommunalen-verkehrsplanung.html>
- National Association of City Transportation Officials (NACTO) (2013). **Urban Street Design Guide.** Island Press. <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide>
- Nikolaeva, A., Liu, G., & te Brömmelstroet, M. (2024, 20. Februar). **Die Rückgewinnung der Straße für lebenswerte städtische Räume** [Kurs]. Coursera. <https://www.coursera.org/learn/reclaiming-the-street?action=enroll>
- Transport for London. (2017). **Guide to the Healthy Streets.** Indicators Delivering the Healthy Streets Approach. <https://content.tfl.gov.uk/guide-to-the-healthy-streets-indicators.pdf>

3 Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften als kollaborativer Entwicklungsprozess

Stadt- und Quartiersplanung wurde viele Jahrzehnte als Top-down-Prozess umgesetzt: Fachleute trafen die Entscheidungen über die Gestaltung von Straßen und Plätzen – die Bedürfnisse und Wünsche der Anwohner*innen wurden dabei meist nicht explizit berücksichtigt. Zwar wurde eine formelle Bürger*innenbeteiligung festgeschrieben, aber von einer gemeinsamen Entwicklung oder einer Diskussion auf Augenhöhe kann hier kaum gesprochen werden. Seit mehr als 20 Jahren werden jedoch verstärkt beteiligende und netzwerkorientierte Ansätze der Stadtentwicklung ausgetestet und eingeführt (Howlett und Ramesh, 2015, Sorrentino et al., 2018).

*Welche Akteur*innen arbeiten kollaborativ im urbanen Raum?*

Der urbane Wandel wird inzwischen von vielen unterschiedlichen Akteur*innen diskutiert, gestaltet und umgesetzt. Statt in klassischen Top-down-Steuerungsprozessen, werden sie heute oft aus verschiedenen Perspektiven ausgehandelt und gestaltet: von Politik und Verwaltung, aber auch von Akteur*innen aus der Wirtschaft, aktiven Bürger*innen oder zivilgesellschaftlichen Initiativen. Dadurch wird eine breitere Palette von Perspektiven und Bedürfnissen berücksichtigt, was zu ganzheitlicheren und ausgewogeneren Lösungen führt. So sind Anwohnende oft Expert*innen für ihr eigenes Wohn- und Lebensumfeld. Wenn sie in die Planungsprozesse eingebunden werden, lassen sich ihre individuellen Bedürfnisse und Lebensumstände besser verstehen und berücksichtigen. Diese kollaborativen Prozesse, mit denen Verwaltung, Politik, Bürger*innen und Wirtschaft gemeinsam öffentliche Räume und Infrastrukturen entwickeln, wird als „Koproduktion“ bezeichnet (Ruiz-Mallén, 2020).

Was sind die Vorteile von kollaborativen Entwicklungsprozessen?

Klassische Umbauten von Straßen führen häufig zu Kritik von Anwohnenden und Gewerbetreibenden. Bei kollaborativen Entwicklungsprozessen hingegen fließen in verschiedenen Phasen Anmerkungen und Wünsche aus der Praxis in den Prozess ein. Oft gehen sogar die ersten Impulse für Umbauten von zivilgesellschaftlichen Gruppen oder lokalpolitischen Gremien mit großer Bürger*innennähe aus, etwa von Bezirksvertretungen. Wichtig hierbei: Frühzeitige und vielschichtige Informations- und Konsultationsprozesse – oder sogar gemeinsame Entscheidungsprozesse – erhöhen die Akzeptanz und Transparenz der Veränderungen deutlich (Abt et al., 2022). So lassen sich viele Konflikte vermeiden oder zumindest entschärfen. Zusätzlicher Vorteil: Durch das Berücksichtigen verschiedener Sichtweisen trägt kollaborative Planung auch zu mehr sozialer Gerechtigkeit und Inklusion bei, zum Beispiel wenn gesellschaftliche Randgruppen sich einbringen können – und dadurch bestehende Ungleichheiten verringert und Chancen für alle Bewohner*innen geschaffen werden.

Als spezielle Form von Koproduktion wurden in den letzten 10 bis 20 Jahren Reallabore in Stadtwechsel-Prozesse eingebracht. Das sind experimentelle Prozesse, in denen oft kleinere und zeitlich begrenzte Umbauten durchgeführt werden. Solche Reallabore ermöglichen es, potenzielle Lösungen vor Ort unter Praxisbedingungen zu erproben und so ihre Alltagstauglichkeit zu testen. In diesen Testphasen werden Bürger*innen, politischen Entscheidungsträger*innen und anderen Beteiligte aktiv angesprochen, zum Beispiel um Rückmeldungen einzuholen oder Planungsentwürfe zu

diskutieren. Das ist besonders dann hilfreich für die Akzeptanz, wenn die Umbauten reversibel oder anpassbar sind. So kann am Ende einer Testphase auch die Erkenntnis stehen, dass ein permanenter Umbau doch mehr Nachteile bringt, oder dass die Planung teilweise oder vollständig angepasst werden sollte. Bei der endgültigen Entscheidung für oder gegen einen Umbau können die Verantwortlichen dann die Erkenntnisse nutzen, die zuvor durch Erhebungen, Feedback-Termine, Nutzungsbeobachtungen oder Diskussionsveranstaltungen gewonnen wurden – ein wichtiger Erfahrungsschatz, der nur durch konkretes Ausprobieren möglich ist (siehe Kapitel 4.2.3 und 4.3.3). Ein weiterer Vorteil des Reallabor-Ansatzes: Durch die Testläufe und den kontinuierlichen Austausch mit allen Beteiligten sind viele relevante Akteur*innen bereits identifiziert, die wesentlich für eine Mitgestaltung und für Akzeptanz sorgen können. Das reduziert die Wahrscheinlichkeit baulicher und sozialer Fehlgriffe deutlich.



Abb. 3-1 Bürger*innenbeteiligung in Dortmund innerhalb des Projekts LesSON (Quelle: EGLV)

Kollaborative Stadtentwicklung als Schlüssel zu lebenswerten Straßen

Beteiligende, kollaborative und experimentelle Ansätze der Straßen-, Quartiers- und Stadtentwicklung dienen dazu, eine dynamische, auf die Bedürfnisse der Gemeinschaft zugeschnittene Stadtentwicklung zu fördern sowie Interessensunterschiede transparent und verhandelbar zu machen. Sie sind zwar keine Garantie für einen erfolgreichen Straßen- und Nachbarschaftsumbau, auch verschwinden dadurch nicht alle Interessens- und Wertekonflikte. Aber: Durch das Einbeziehen verschiedener Perspektiven, den Einsatz innovativer Kommunikations- und Planungsmethoden

und die gezielte Einbettung in (politische) Entscheidungsstrukturen sind diese kollaborativen Ansätze ein zeitgemäßes und wirkungsvolles Instrument der Stadtentwicklung. Sie können dazu beitragen, lebenswerte, nachhaltige und widerstandsfähige Städte zu schaffen und minimieren die dabei entstehenden Konflikte. In Kapitel 4 werden die Themen Partizipation, Realexperimente, Visualisierungen, Umgang mit Kritik und vieles mehr anschaulich und praxisnah vertieft.

Stadt Hamburg: “Ottensen macht Platz”

Im Projekt „Ottensen macht Platz“ wurde 2019 im Hamburger Bezirk Altona für sechs Monate eine temporäre Fußgängerzone eingerichtet, erprobt und evaluiert (Ottensen macht Platz, o.J.). In den weitgehend autofreien Bereichen war motorisierter Lieferverkehr eingeschränkt zwischen 23 und 11 Uhr möglich. Begleitet wurde die temporäre Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums unter anderem mit Parklets, Informationsstelen, kleinen Pflanzbeeten, Sitzmobiliar und Fahrradabstellanlagen. Die Haushaltsbefragungen zeigten große Akzeptanz und Zustimmung für das neue Flanierquartier auf Zeit: Demnach empfanden rund 80 Prozent eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität – und bewerteten die Auswirkungen auf den gesamten Stadtteil mehrheitlich positiv. Auf Basis der Evaluation möchte Hamburg die autoarme Zone dauerhaft etablieren, allerdings mit gewissen Veränderungen, etwa um auf die zunehmende Lärmentwicklung zu reagieren.

Weiterführende Links

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (2020). **Glossar zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung**. Berlin.
https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/Shared-Docs/Publikationen/DE/Publikationen/glossar-zur-gemeinwohlorientierten-stadtentwicklung.pdf?__blob=publicationFile&v=7
- Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (vhw). (2018). **Stadtmacherinnen und Stadtmacher Eine Positionsbestimmung – Stadtentwicklungs-Initiativen als stadtgesellschaftliche Ressource**.
https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/o6_forschung/Stadtmacher/PDF/Stadtmacher_Positionspapier_21._Februar_2018.pdf
- Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. (2020). **Gemeinsam für das Quartier: Formate, Orte, Strategien, Allianzen – Handlungsempfehlungen**. https://www.deutscher-verband.org/fileadmin/user_upload/documents/Netzwerke/Gemeinsam_fuer_das_Quartier/20201216_GQ_Handlungsempfehlungen_DV_Layout_final.pdf
- Ottensen macht Platz (o.J.). **Flanierquartier auf Zeit**. <https://ottensen-machtplatz.de/>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW. (o.J.). **Mobilität für Menschen gestalten**. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>

4 Erfahrungen aus dem Projekt LesSON: lebenswerte Straßen gemeinsam gestalten und planen

Das LesSON-Projekt bestand aus zwei großen Projektphasen. In der ersten Phase entstanden, in einem partizipativ angelegten Beteiligungs- und Planungsprozess, Entwürfe für zwei Pilotstraßen in Dortmund und Gelsenkirchen. In der zweiten Phase erfolgte ein Kommunalcoaching, bei dem sieben Kommunen rund ein Jahr lang bei konkreten Straßenprojekten unterstützt und begleitet wurden. In diesem Kapitel werden die beiden Projektphasen kurz vorgestellt und die gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse beschrieben und diskutiert.

4.1 Die Pilotstraßen

Bei der Gestaltung lebenswerter Straßen steht eine zentrale Frage im Vordergrund: Wie kann eine Transformation von städtischen Quartiersstraßen mit Fokus auf den motorisierten Individualverkehr hin zu vielseitigen Stadträumen gelingen, die die Zieldimensionen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität vereinen? In der ersten Projektphase wurde jeweils eine Pilotstraße in Gelsenkirchen und in Dortmund ausgewählt, um dieser Frage nachzugehen und die Idee lebenswerter Straßen in die Praxis umzusetzen. Die Planungsentwürfe für beide Straßen wurden in partizipativen und kollaborativen Prozesse entwickelt. Das Ziel: Die Entwürfe sollten ambitioniert, aber dennoch gesellschaftlich tragfähig sein. Der kollaborative Planungsprozess bestand aus drei Phasen: Erstens die Bestands- und Bedarfsanalyse, zweitens die Entwicklung von Zukunftsbildern und drittens das temporärem Straßenexperiment. Der Prozess war iterativ angelegt und integrierte in jeder Phase die Stadtverwaltung, die Kommunalpolitik und die Zivilgesellschaft, um eine möglichst breite Basis für die Planungsschritte zu schaffen (vgl. Abb. 4-1).

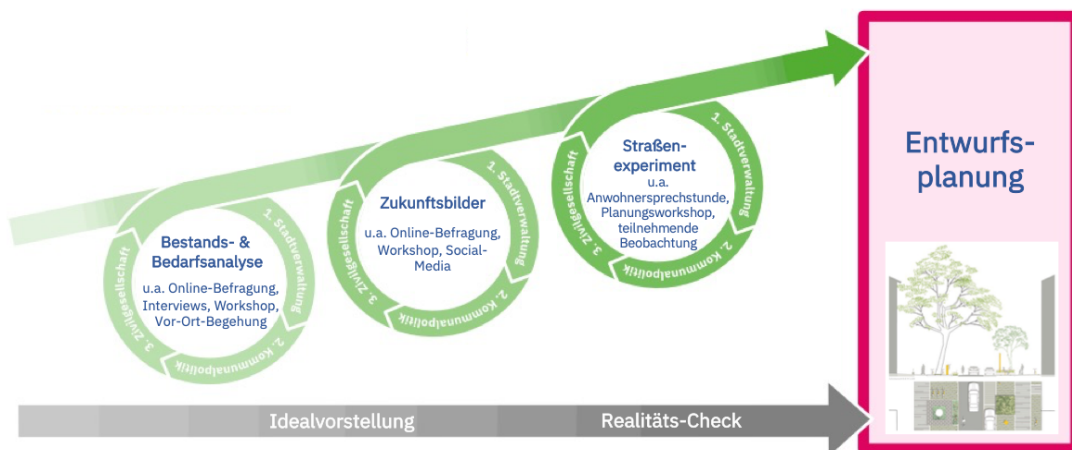


Abb. 4-1 3-stufiger Beteiligungs- und Planungsprozess in Dortmund und Gelsenkirchen

Quelle: eigene Darstellung

Neuer Graben in Dortmund

Beteiligungs- und Planungsprozess

Die Straße „Neuer Graben“ im Dortmunder Kreuzviertel weist bereits heute Merkmale einer lebenswerten Straße auf, darunter einen alten Baumbestand, Belebtheit durch Cafés, Restaurants und Einzelhandel sowie einen aktiven Fuß- und Radverkehr. Allerdings ist das Straßenbild insgesamt stark vom ruhenden Verkehr geprägt: Bis zu 220 Pkw parken hier regelmäßig – und das zu relevanten Anteilen nicht StVO-konform. Nach einer Vor-Ort-Begehung, einem Verwaltungsworkshop und der Information der Kommunalpolitik fand Ende 2020 eine Online-Befragung statt. Dadurch wurde deutlich, dass sich die Menschen mehr Stadtgrün und attraktive, nichtkommerzielle Verweilorte wünschen. Als Herausforderung wurden vor allem der hohe Parkdruck und das damit einhergehende, vielfache Falschparken angesehen. Zudem waren verkehrliche Veränderungen zugunsten aktiver, nachhaltiger Mobilitätsformen mehrheitlich gewollt. Aber: Immerhin rund 35 Prozent der Pkw-Besitzenden wünschten sich auch mehr Pkw-Stellplätze (MUST et al., 2020).

Aus den abstrakten Anregungen der Anwohner*innen wurden zwei Zukunftsbilder abgeleitet und visuell aufbereitet (Abb. 4-2): die „Fahrradstraße“ und der „Shared Space“. Im Wesentlichen unterscheiden sich diese beiden Szenarios darin, wie stark der ruhende Verkehr reduziert und somit freiwerdende Verkehrsflächen umgewidmet werden können. Im Rahmen einer zweiten digitalen Befragung konnten die Anwohner*innen die Varianten bewerten und diskutieren. Das Ergebnis: Beide Zukunftsbilder wurden mehrheitlich deutlich besser bewertet als der Status quo. Allerdings bewerteten Personen, die ein Auto besitzen oder häufig nutzen, die Zukunftsbilder messbar schlechter (MUST et al., 2021).



Abb. 4-2 Status Quo (links) und Zukunftsbilder (Mitte: „Fahrradstraße“, rechts: „Shared Space“) Quelle (MUST Städtebau GmbH)

Im August 2021 erfolgte ein Straßenexperiment in Anlehnung an das „Shared Space“-Zukunftsbild. Zwar blieb die Fahrbahn im gesamten Zeitraum regulär nutzbar, auf den Flächen des ruhenden Verkehrs (rund 40 Pkw-Stellplätze) wurde jedoch mittels verschiedener atmosphärischer und grüner Elemente (unter anderem Rollrasen, Pflanzkübel und Liegestühle) ein lebenswerter Raum geschaffen. Begleitet wurde das Straßenexperiment durch vielseitige Partizipationsformate, um sowohl analog als auch digital in den direkten Dialog zu treten, unter anderem durch Anwohnersprechstunden, Planungsworkshops und Online-Workshops. Auch anonymes Feedback wurde eingeholt, über Fragebögen und einen Briefkasten.

“Als ich mit dem Fahrrad durch den umgestalteten Abschnitt des Neuen Grabens gefahren bin, war ich selbst davon überrascht, wieviel diese doch eher kleinen Veränderungen (keine parkenden Autos, Sitzbänke, mehr Grün) ausmachen. Ein sehr wohltuendes Gefühl!”

Anonyme*r Bürger*in (Intervention Neuer Graben)

Durch das Experiment konnten frühzeitig ungewollte Nebeneffekte identifiziert werden, zum Beispiel eine hohe Lärmentwicklung und vermehrte Verschmutzung durch die intensive Nutzung des Experimentierraums. Auch der komplette Wegfall der Pkw-Stellplätze wurde kritisch gesehen, trotz Ausweichstellplätzen, einer Ausweitung der Außengastronomie und den neuen Spielmöglichkeiten entlang der Straße (Beushauser, 2021).

Entwurfsplanung

In der Entwurfsplanung werden rund 50 Prozent der legalen Stellplätze umgewidmet. Planerische Maßnahmen wie Poller und Beete verhindern nun das bisher tolerierte Falschparken. Der Wegfall der Stellplätze und die Einrichtung einer Einbahnstraße ermöglichten die Umgestaltung von Flächen für vielseitige Nutzungen: Die Gehwege wurden auf 2,5 Meter verbreitert und die Außengastronomie stärker vom Gehwegbereich getrennt. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen und die Öffnung der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr wurden implementiert, um den Rad- und Fußverkehr zu fördern. Trotzdem wurden dem motorisierten Individualverkehr in der Entwurfsplanung Flächen eingeräumt, um die gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Die Erhaltung von Baumstandorten und der Wunsch nach mehr Stadtgrün wurden durch die Sicherung des Baumbestands sowie 16 neue Baumstandorte berücksichtigt. Ein Wasserspiel ist ebenfalls vorgesehen. Die Perspektive auf Flächen für Außengastronomie und nicht-kommerzielle Aufenthaltsflächen änderte sich im Verlauf des Straßenexperiments: Bedenken bezüglich unerwünschter Auswirkungen führten zu einer Reduzierung der Sitzmöglichkeiten im Vergleich zu den Zukunftsbildern.

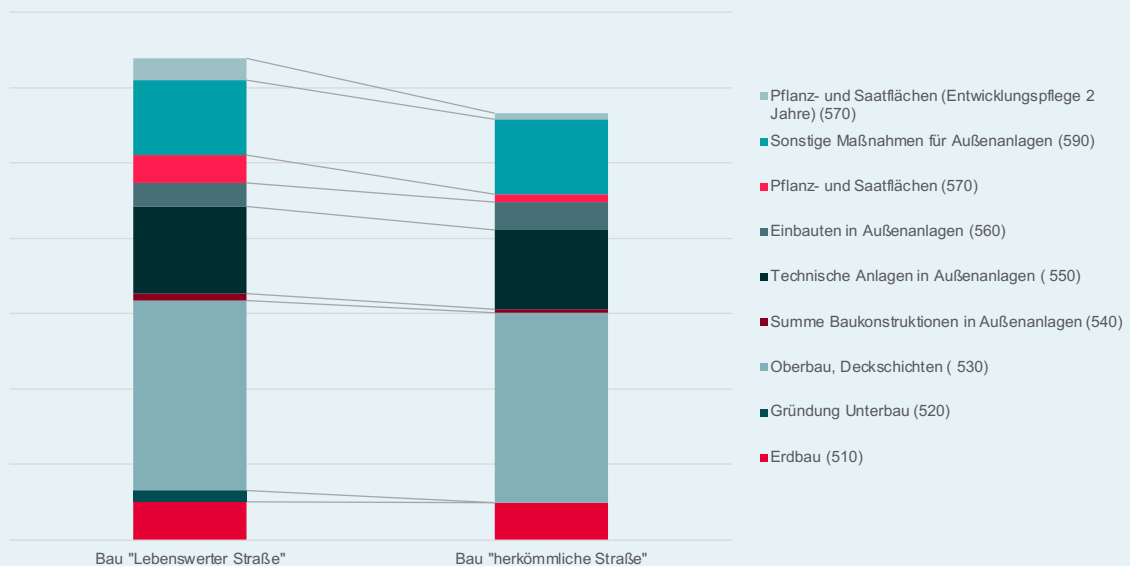


Abb. 4-3 Entwurfsplanung und zentrale Maßnahmen Neuer Graben, Dortmund (MUST Städtebau GmbH)

Was kosten lebenswerte Straßen?

Im Rahmen des Projekts wurde eine Kostenschätzung nach DIN 276 für die Entwurfsplanung sowie für eine „herkömmliche“ Planung erstellt. Herkömmlich meint in diesem Zusammenhang, dass auch in diesem Fall aufgrund der geplanten Kanalsanierungsarbeiten eine grundsätzliche Erneuerung der Straße erfolgt. **Insgesamt lagen die Kosten für den Entwurf eines lebenswerten Neuen Grabens im Vergleich zu der herkömmlichen Planung rund 13 Prozent höher.**

Zusatzkosten entstehen vor allem durch zusätzliche Erdbauarbeiten z. B. für die Anlage von Baumrigolen (KG 520), die Anlage von Pflanz- und Saatflächen (zusätzliche Baumstandorte, Beete) sowie deren Anpflanzpflege (2 Jahre) (KG 570). Zudem wirkten sich zusätzliche Baukonstruktionen wie Sitzmöglichkeiten (KG 540) sowie eine verbesserte Fahrradinfrastruktur durch mehr Abstellanlagen auf die Kosten aus (KG 560). Auch die geplanten Zerstäuber erhöhen insgesamt die Baukosten (KG 550). Demgegenüber sinken die Baukosten im Vergleich zur herkömmlichen Straße etwa durch weniger benötigte Abwasseranlagen (KG 550). Ebenso führen werden aufgrund der Planungen weniger Poller als in der herkömmlichen Planung benötigt, um das Problem des Falschparkens einzugrenzen (KG 560).



Lothringer Straße in Gelsenkirchen

Beteiligungs- und Planungsprozess

In Gelsenkirchen wurde die Lothringer Straße im Stadtteil Rotthausen als Betrachtungsraum ausgewählt. Es handelt sich um eine klassische Anwohnerstraße, die mit rund 10 Metern Breite jedoch für diese Funktion überdimensioniert ist. Fehlende Verschattung führt in den Sommermonaten zu einer deutlichen Aufheizung des Straßenraums. Der kommunale Straßenausbauplan sowie das integrierte Entwicklungskonzept für den Stadtteil sehen eine Sanierung und eine stadtökologische Umgestaltung der Lothringer Straße vor. Das Ziel: Die Lothringer Straße soll im Rahmen der Sanierung zu einer Familienstraße entwickelt werden, die neben dem fließenden und ruhenden Verkehr viel Raum für Bewegung und Begegnung im Grünen bietet. Auch

soll die Straße stärker mit der angrenzenden Grünfläche und der örtlichen Kita vernetzt werden. Allerdings war zu Beginn des Projekts noch nicht klar, wie diese Ziele genau umgesetzt werden sollen. Daher organisierte das Projektteam auch hier einen Verwaltungsworkshop, sprach mit dem Stadtteilbüro und führte Ende 2020 Interviews mit Anwohnenden, in denen das Team viel über die Probleme und Wünsche vor Ort erfuhr. Beispielsweise, dass der Straßenzustand und das Langzeitparken von Anhängern oder gewerblichen Fahrzeugen durch Ortsfremde für Unzufriedenheit sorgen und dass mehr Aufenthaltsmöglichkeiten und Begrünung gewünscht sind.

Im Anschluss entwickelte das Projektteam drei Varianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten, wie sich die Lothringer Straße zukünftig entwickeln kann: Als Spielstraße, als klimawandelgerechte Straße mit viel Grün oder als autofreier Platz (siehe Abb. 4-4).



Abb. 4-4 Status Quo (links) und Zukunftsbilder (Quelle: MUST Städtebau GmbH)

Im Juli und August 2021 fand ein öffentlicher Beteiligungsprozess mit Anwohnersprechstunden und kleinen Interventionen einer Studentin, die ihre Masterarbeit über die Lothringer Straße schrieb, statt. Dabei konnten die Anwohner*innen die drei Varianten genauer betrachten und bewerten. Neben der Vorstellung der Entwürfe wurde auch der Straßenraum für ein Wochenende temporär umgestaltet, um einen ersten Eindruck der Transformationsmöglichkeiten zu vermitteln.

Entwurfsplanung

Ausgehend von den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten wurde eine Vorzugsvariante erarbeitet. Sie kombiniert die diversen Qualitäten und Nutzungsansprüche (Grün, Aktivitäten und Begegnung) aus den drei zuvor erarbeiteten Varianten und berücksichtigt dabei die lokalen und spezifischen Bedürfnisse der Nachbarschaft. Die Abbildungen 4 und 5 zeigen, wie die drei Zieldimensionen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität, basierend auf den Beteiligungsergebnissen, in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden. Zukünftig soll die Straße ein multifunktionaler Ort des Miteinanders sein und neben neuen, qualitativ hochwertigen Grünflächen auch eine aktive Nutzung ermöglichen.



Abb. 4-5 Entwurfsplanung und zentrale Maßnahmen Lothringer Straße, Gelsenkirchen (Quelle: MUST Städtebau GmbH)

4.2 Kommunalcoaching

Die Erfahrungen in Dortmund und Gelsenkirchen zeigen: Der Umbau autogerechter Straßen zu lebenswerten Quartiersstraßen erfordert einen Paradigmenwechsel in der Planungspraxis. Dieser Wandel muss begleitet und unterstützt werden, um erfolgreich zu sein. Vor diesem Hintergrund wurden in der nächsten Projektphase die gesammelten Erfahrungen gebündelt, aufbereitet und darauf aufbauend ein Kommunalcoaching für NRW-Kommunen entwickelt. Ziel des Coachings war, die Stadtverwaltungen für innovative Planungsideen zu sensibilisieren und sie entweder beim Initiieren neuer oder bei der Weiterentwicklung bestehender Straßenumbauprojekte im Sinne lebenswerter Straßen zu qualifizieren. Die intensive Eins-zu-eins-Betreuung sollte den Kommunen die notwendigen Rahmenbedingungen zur Umsetzung ihrer Ideen aufzeigen, um ihnen zu helfen, Einstiegshürden zu überwinden und bestehende Prozesse zu beschleunigen.

Welche Kommunen haben am Coaching teilgenommen?

Im Rahmen des Coachings wurden insgesamt sieben NRW-Kommunen rund ein Jahr lang begleitet. Dazu gehörten die Kommunen Aachen, Bielefeld, Essen, Kerpen, Mönchengladbach, Willich und Wuppertal. Bei der Auswahl wurde auf einen Mix aus Großstädten, kleinen und großen Mittelstädten sowie auf die regionale Verteilung geachtet.

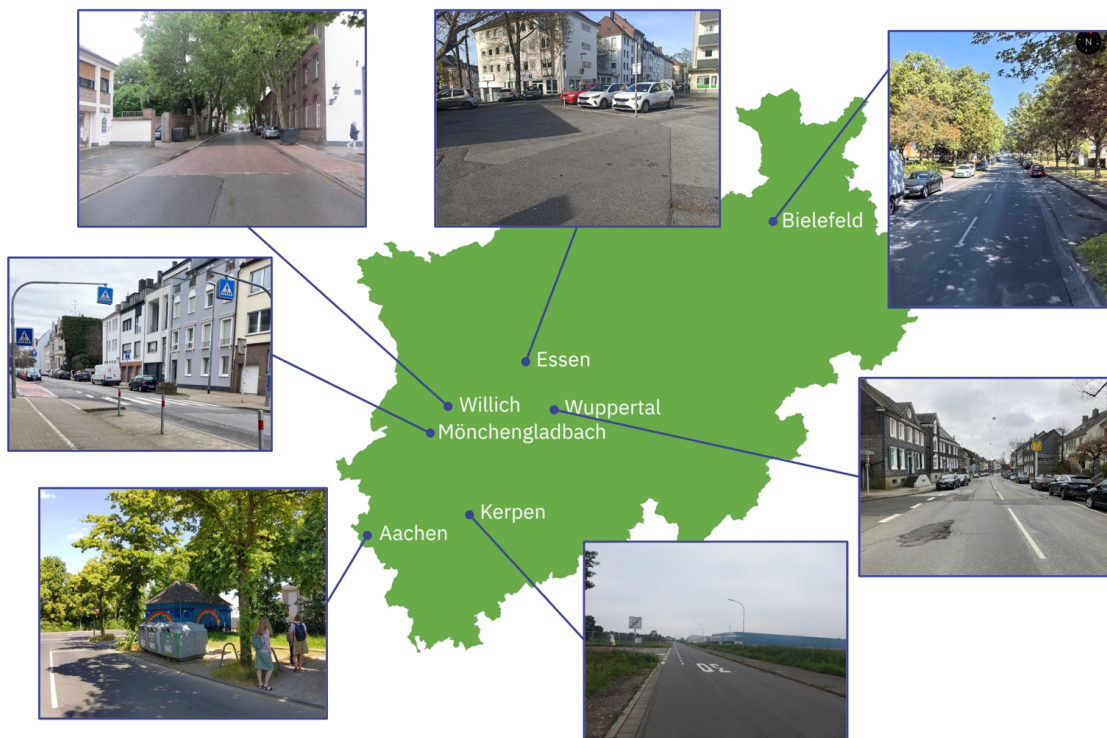


Abb. 4-6 NRW-Kommunen, die am Coaching teilgenommen haben

Quelle: eigene Darstellung

Innerhalb des Coachings wählten die Stadtverwaltungen sehr heterogene Straßenräume aus, von Wohnstraßen über Hauptstraßen mit Durchgangs- oder Ortseinfahrt-Charakter bis zu Straßen an öffentlichen Quartiersplätzen. Weil Straßenumbauprojekte durch ihren lokalspezifischen Kontext immer höchst individuell sind, wurde für das Kommunalcoaching ein flexibles Modulsystem entwickelt. So konnte auf die unterschiedlichen Ausgangssituationen in den Kommunen reagiert werden. Während das Coaching in einigen Kommunen an bestehende Aktivitäten anknüpfte und diese in erster Linie weiter konkretisierte, galt es in anderen Kommunen erst einmal, eine verwaltungsinterne, abgestimmte Planungsidee für den ausgewählten Straßenraum zu entwickeln.

Die Kommunen konnten die sogenannten Basismodule folglich um verschiedene Wahlmodule ergänzen, entsprechend ihrer Bedarfe, Ziele und Zeitplanungen. Dabei konnte unter anderem aus planerischen Leistungen, Unterstützung bei der Datenauswertung, Beteiligungsformaten und der Kommunikation mit politischen Gremien ausgewählt werden (siehe Abb. 4-7).

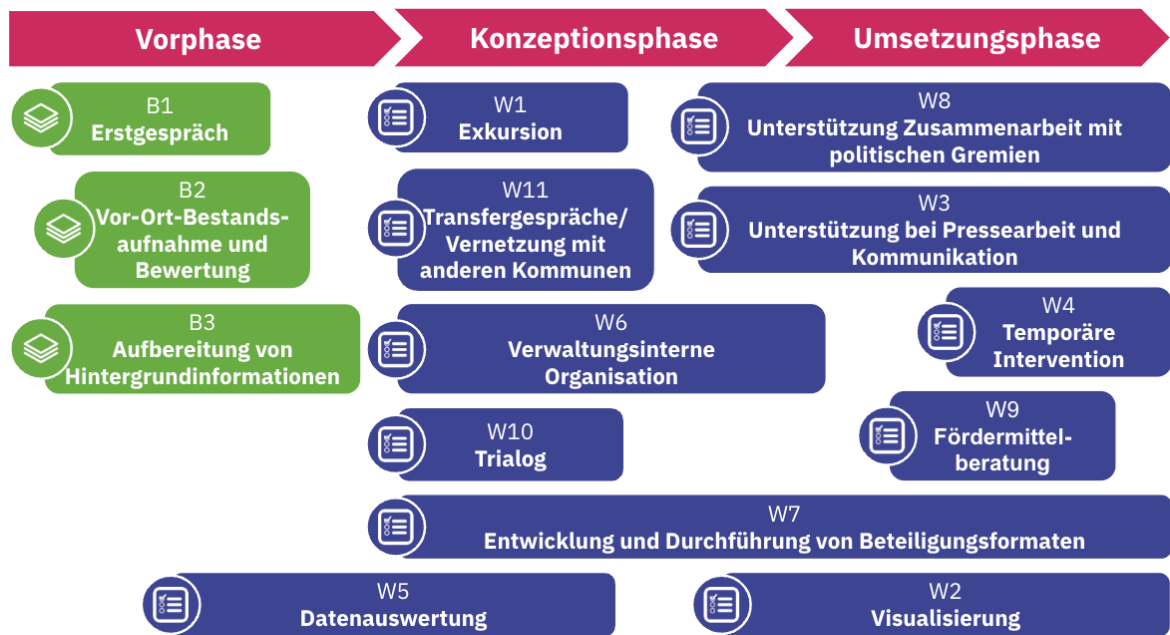


Abb. 4-7 Modulstruktur des Kommunalcoachings

Quelle: eigene Darstellung

Damit war zwar keine so umfassende Begleitung möglich wie in Dortmund und Gelsenkirchen, die auf die lokalen Fallbeispiele zugeschnittene Unterstützung geht aber deutlich über die bisher vorhandenen Initialberatungen hinaus. Zudem lag das Ziel der Projektphase nicht darin, die beiden Piloten exakt zu wiederholen, sondern vielmehr darin, vergleichbare Projekte zu initiieren und über die begrenzte Laufzeit des Coachings ans Laufen zu bringen. In den unterschiedlichen Projekten wurden vielfältige Erfahrungen gesammelt, die sich auf andere NRW-Kommunen übertragen lassen.

4.3 Umgang mit kommunalen Herausforderungen beim Straßenumbau

4.3.1 Immer wieder das Parken – Wie es gelingt, den Wegfall von Parkplätzen zu erklären

Wenn eine lebenswerte Straße entstehen soll, heißt das fast immer, dass der Straßenraum zulasten des Individualverkehrs neu aufgeteilt werden muss. Damit geht zu- meist zivilgesellschaftlicher und politischer Widerstand einher.

Unsere Lösungsansätze

Verständnis zeigen

So banal es klingt: Der erste Schritt, um die Widerstände aufzulösen, ist Verständnis dafür aufzubringen. Der Besitz eines Autos ist vielfach die größte Investition, die ein Haushalt tätigt. Zudem haben Jahrzehnte des autogerechten Paradigmas nicht nur die physischen, sondern auch die mentalen Infrastrukturen geprägt. Wer sein Leben lang kostenlos im Quartier parken konnte, wird den Wegfall von Parkplätzen (oder auch deren Bewirtschaftung) als Verlust oder Bevormundung empfinden. Psychologisch lässt sich dieses Verhalten mit dem Status-Quo-Bias oder der Verlustaversion erklären. Vereinfacht gesagt, hält man an dem, was man hat, fest – und bewertet den

sicheren Verlust höher als einen möglichen Gewinn an Lebensqualität etc. in der Zukunft. Zudem fehlt es an Vorstellungskraft. Hinzu kommt, dass es für einige Menschen aktuell tatsächlich kaum eine Alternative zum eigenen Auto gibt.



Abb. 4-8 Zuhören und Verständnis für Veränderungsprozesse aufbringen innerhalb des LesSON-Projekts in Dortmund (Quelle: EGLV)

Faktenbasiert diskutieren

Verständnis sollte jedoch nicht zum Verharren in vorhandenen Strukturen führen. Fakten sind hier ein wichtiger Aspekt, um Vorurteile zu entkräften und Diskussionen zu lenken. Mithilfe von Online-Befragungen und einer Parkraumerhebung zeigte sich innerhalb des LesSON-Projekts bspw., dass rund ein Viertel der Haushalte im Neuen Graben in Dortmund überhaupt kein Auto besitzt und ca. 15 Prozent ihr Auto maximal einmal pro Woche nutzen. Folglich sollte dieser Personenkreis eine gewisse Offenheit für Veränderungen besitzen. Zudem hat sich gezeigt, dass in den Abendstunden regelmäßig rund 80 bis 90 Autos mehr im Straßenraum stehen, als zulässig wären – ein gutes Argument gegen ein „weiter so“. In Mönchengladbach war die Situation umgekehrt: Auch hier gab es zahlreiche Diskussionen über den Wegfall von Parkplätzen. Dabei zeigte eine Parkraumerhebung, dass die öffentlichen Stellplatzflächen zu keiner Zeit vollständig ausgelastet waren. Es ging hier also weniger um die Frage, ob es ausreichend Parkplätze gibt, sondern darum, ob man noch einen Parkplatz direkt vor der Haustür findet oder einige Meter laufen muss.

Alternativen aufzeigen und Anreize schaffen

Wer heute bereits selten ein Auto nutzt, ist bei entsprechenden Anreizen und Alternativmöglichkeiten u. U. eher dazu bereit, es gänzlich abzuschaffen. Eine Berliner Initiative hat bspw. vor einigen Jahren vorgeschlagen, eine „Abwrackprämie“ an Haushalte zu zahlen, die ihr Auto abschaffen, z. B. in Höhe eines Jahresabos für den ÖPNV (Ium et al., 2021). Durch solche Pilotprojekte könnte der Parkdruck im jeweiligen Straßenzug gezielt gemindert werden. Manchmal liegt die Alternative aber auch nicht in einem Modal-Shift, sondern in einer Verlagerung des Parkens. Dies kann durch den Bau von Quartiersgaragen oder aber durch die Nutzung von anderen vorhandenen Flächen erfolgen. In Dortmund gab es bspw. während des Projekts Überlegungen, einen Teil der Messeparkplätze für Quartiersbewohner*innen umzunutzen. In Mönchengladbach befinden sich in fußläufiger Entfernung mehrere Parkhäuser, die alle nur in Teilen ausgelastet sind. Hier mit den Betreibenden in den Dialog zu gehen, kann für beide Seiten eine Win-Win-Situation ergeben. Alternativen können jedoch auch viel kleiner gedacht werden: Ladezonen, die in den Abendstunden für Anwohner*innen zum Parken freigegeben werden, privates Parkplatz-Sharing oder Schulhöfe, Supermarktparkplätze und auch Firmenparkplätze, die zumindest zeitweise zur Verfügung gestellt werden oder auch eine Parkraumbewirtschaftung, die Fremdarker reduziert. Wichtig hierbei ist immer, dass sich dadurch nicht der Gesamtparkraum erhöht, sodass ein klares Signal entsteht, dass der eigene Pkw ein Auslaufmodell ist.

Ein zentraler Baustein ist zudem eine Parkraumbewirtschaftung, die dem öffentlichen Raum wieder einen Wert gibt. Städte wie Freiburg, Tübingen oder Bonn gehen hier aktuell voran und heben ihre Gebühren für das Bewohnerparken deutlich an.

"Someone with a 100-dollar bike is as important as someone with a 100,000-dollar car"

Enrique Penalosa, ehem. Bürgermeister Bogota

Einen klaren Fahrplan aufzeigen

Wichtig in den Debatten ist Richtungs- und Planungssicherheit. Hierfür braucht es im ersten Schritt politischen Rückhalt, d. h. politische Beschlüsse. Erst dadurch wird ein Signal gesetzt, um sein individuelles Verhalten anzupassen. Anne Hidalgo, Pariser Oberbürgermeisterin, ging bspw. 2020 mit dem Ziel in den Wahlkampf, bis 2024 rund 60.000, d. h. über 70 Prozent, der öffentlichen Parkplätze am Straßenrand zu reduzieren (energiezukunft, 2021). Auch in Dortmund und Gelsenkirchen war es ein wichtiger Baustein, den Anteil der wegfallenden Parkplätze klar zu kommunizieren, um transparent für gesellschaftliche und politische Mehrheiten zu werben. Ähnlich wie in Paris, fallen diese Parkplätze jedoch nicht über Nacht weg. Ein Zeitplan von mehreren Jahren gibt damit den Anwohnenden Planungssicherheit, etwa beim (Nicht-)Kauf des nächsten Autos oder der Suche nach einem Stellplatz.

Die Parkgebühren sind sowieso schon hoch. Was sollen Bürger*innen denn noch alles zahlen, gerade mit Blick auf die hohe Inflation?

Solche Argumente hört man in Beteiligungsformaten häufig. Dabei sind die Kosten der Autonutzung deutlich langsamer gestiegen als die ÖPNV-Kosten: Kauf und Unterhalt von Autos sind zwischen 2000 und 2018 um 36 Prozent teurer geworden. Die ÖPNV-Preise sind im gleichen Zeitraum jedoch um 79 Prozent gestiegen, die Preise für Bahntickets um 57 Prozent. Auch die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis ist seit 1993 unverändert (30,70 Euro). Heutige Preissteigerungen bei Parkplätzen sind also eher nachholende Effekte. Sie sind im internationalen Vergleich nach wie vor niedrig. So haben sich beispielsweise in einem Bürgerentscheid die Pariser*innen dafür ausgesprochen, dass Besucher*innen, die mit einem SUV in die Innenstadt fahren, 18 Euro pro Stunde zahlen müssen (Umweltbundesamt, 2020; Tagesschau, 2024).

Weiterführende Links

- Agora Verkehrswende. (2019). **Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis.** https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/?tx_agorathemen_themenliste%5Babbildung%5D=506&cHash=235c2e0fa1cac92d1f8c0fab650ffefe
- Agora Verkehrswende. (2022). **Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.** <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen-1-1/>

4.3.2 Uneinigkeiten zwischen Politik und Verwaltung: Wie lassen sich Ziel- und Maßnahmenkonflikte entschärfen?

Sowohl Verwaltungen als auch Politik sind dem Gemeinwohl verpflichtet und haben zum Ziel, Städte konstruktiv und – allgemein ausgedrückt – positiv zu entwickeln. Neben möglichen inhaltlichen Meinungsunterschieden treten auch verschiedene strukturelle und prozessuale Herausforderungen auf, die schnelles und widerspruchsfreies Handeln bremsen. Dazu gehören unter anderem:

- Ziel- und Wertkonflikte, insbesondere in der Bewertung der Rolle von motorisiertem Verkehr (v. a. Pkw, Krad, Lkw) versus Formen aktiver Mobilität (v. a. zu Fuß gehen, Fahrrad fahren) sowie der Bedeutung von individuellem versus öffentlichem Verkehr.
- Unterschiedliche Zeithorizonte: das parteipolitische System ist auf Wahlperioden geeicht. Die Verwaltung wiederum besteht zum größten Teil aus hauptamtlichen, unbefristeten Kräften, die wiederum in Konzepten und mittel- und längerfristigen Zeiträumen denken und handeln (z. B. „Radwegenetz 2035“).

- Die Kommunikation zwischen Verwaltung und Politik ist häufig formalisiert (Prüfaufträge, Stellungnahmen, Sachberichte, Ratssitzungsvorlagen etc.), was zwar zum einen eine hohe Transparenz und Rechtssicherheit schafft, zum anderen aber auch große Distanz, eine hohe bürokratische Belastung und hohe Zeitverluste für die Abstimmung.
- Auf der Prozessebene zwischen Politik und Verwaltung gibt es, trotz formaler Zuständigkeiten, durchaus Unklarheiten und Spielräume in Bezug auf Entscheidungskompetenzen und die Mittelwahl.
- Ebenfalls spielt – insbesondere in klammen Kommunen – die Frage danach, aus welchen Mitteln Verkehrs- und Straßenraumumbauten finanziert werden sollen, häufig eine zentrale Rolle.

Unsere Lösungsbeiträge

Informelle, komplementäre Gesprächsräume und -gelegenheiten schaffen

Funktionierende, gemeinsame Stadtgestaltung kann oft vorangebracht werden, wenn neben den weiterhin wichtigen formalisierten, bürokratischen Kanälen auch gezielt informelle, nicht-öffentliche und vertrauensbildende Gesprächsräume und -anlässe genutzt und vor allem aktiv geschaffen werden. In Bielefeld hat das LesSON-Projektteam beispielsweise einen extern moderierten Planungsworkshop zwischen Verwaltungsmitarbeitenden und den Fraktionen der Bezirksvertretung organisiert. In diesem Workshop konnten bereits in einer frühen Planungsphase Bedenken, Anregungen und Ideen rund um einen konfliktbeladenen Vorschlag aus der Verwaltung offen besprochen werden – abseits parteipolitischer (öffentlicher) Positionierungen, schriftlicher Erklärungen und Rechtfertigungen der Verwaltung.

Externe Fördertöpfe nutzen

Projekte, die zu großen Teilen aus externen Fördertöpfen finanziert werden, sind häufig für alle Beteiligten aus Politik und Verwaltung leichter zu rechtfertigen. Entsprechend gilt es, frühzeitig und strategisch nach Fördermöglichkeiten Ausschau zu halten und entsprechende Antragskompetenzen auszubauen. Konkret konnte in den Städten Dortmund, Gelsenkirchen und Wuppertal auf Fördertöpfe hingewiesen werden, beziehungsweise konnten die Anträge sachlich angereichert werden. Kommunen sollten hier entsprechende Kapazitäten weiter aufbauen.

Einbezug externen Sach- und Vermittlungsverständs

Unbeteiligte Dritte können oft eine wichtige Rolle bei der Präsentation von Information und der Vermittlung zwischen Politik und Verwaltung spielen. Vor allem in Ausschüssen, aber auch Bezirks- oder Ratssitzungen kann Wissen von externen Expert*innen präsentiert werden. Insbesondere informellere Gesprächsanlässe können durch eine externe Moderation deutlich an Sachlichkeit und Zielgerichtetheit gewinnen. (Gedankliche) Hürden und Vorbehalte sollten diesbezüglich abgebaut und entsprechende Leistungen mitgedacht werden – vor allem in Förderanträgen. Entsprechende Präsentations- und Vermittlungsleistungen konnten in Kerpen, Willich, Wuppertal, Mönchengladbach und Bielefeld eingebracht werden.

Verweis auf Landes- und Bundesgesetzgebung

Manche Konflikte lassen sich u. U. durch einen Blick auf die überörtlichen Regelungen entkräften. Das seit 01.07.2024 in Kraft befindliche Klimaanpassungsgesetz (KANg) ist so ein Beispiel. Nach dem dort verankerten Berücksichtigungsgebot, müssen Träger öffentlicher Ausgaben bei Planungen und Entscheidungen das Ziel der Klimaanpassung fachübergreifend und integriert berücksichtigen. In §8 heißt es bspw. dazu: „dabei ist zu berücksichtigen, dass Versickerungs-, Speicher- und Verdunstungsflächen im Rahmen einer wassersensiblen Entwicklung so weit wie möglich erhalten werden“. Auch wenn es zu dem Gesetz bislang keine Rechtssprechungen gibt, wird die Intention deutlich: Investitionen der öffentlichen Hand sind ohne die Berücksichtigung der Klimaanpassung nicht mehr zeitgemäß.

Daten- und szenariengestützte Entscheidungsgrundlagen nutzen

Insbesondere für ehrenamtliche Politiker*innen ist es häufig schwierig, sich detailliertes Sachwissen schnell anzueignen und zu fundierten Entscheidungen zu gelangen. Verwaltungen können hier – neben eigener Expertise – auch gut auf Kapazitäten und Partnerschaften mit der Forschung und/oder spezialisierten Planungsbüros zurückgreifen. So können professionelle und belastbare Umfragen, Umfeld- und Akteursanalysen, das Design von Realexperimenten, die Visualisierung von Daten oder Planungsentwürfen und das Ausbuchstabieren verschiedener Optionen sowohl quantitativ als auch qualitativ erstellt werden. Solche Informationen können im Idealfall zu Szenarien verdichtet werden, die wiederum politischen Entscheidungsträger*innen eine bessere Entscheidungsgrundlage bieten. Entsprechende Unterstützungen haben wir mittels Umfragen, Parkraumerhebungen und Visualisierungen in Dortmund, Gelsenkirchen, Essen, Mönchengladbach, Aachen, Kerpen und Willich geleistet.

“I’ve never seen such in-your-face, undeniable proof of a city committed to change – and to safety. They aren’t hand-wringing over the design of a single street here or there – no, Paris is in the process of transforming the entire city, everywhere, all at once.”

Roger Rudick, Editor of Streetblog San Francisco

Paris hat seit 2001 seine Radwegenetz von 200 km auf heute 1.100 km ausgebaut

Insgesamt ist mit der Erfahrung der LesSON-Projekte zu bestätigen, dass Stadtgestaltung am besten funktioniert, wenn vielschichtige Kommunikationskanäle genutzt werden, wenn ein hohes Vertrauen in die jeweils andere Seite besteht, Ratsmehrheiten in einem professionellen demokratischen Ringen um das bessere Argument stabil organisiert werden können und diese eine verlässliche Richtung vorgeben. Die Detailplanungen und Maßnahmenwahl sind häufig bei Verwaltungen mit ihrem fachlichen Know-how gut aufgehoben – und profitieren davon, wenn Detailfragen autark von der Verwaltung gelöst werden können.

Weiterführende Links

- <https://verwaltungsrebelln.de/>
- <https://www.lag21.de/projekte/details/verwaltung-2030/>

4.3.3 Experimente als Salami-Taktik: In kleinen Schritten Zivilgesellschaft und Kommunalpolitik überzeugen und Bewusstsein für lebenswerte Städte wecken

In vielen Städten wird darüber diskutiert, wie man die Lebensqualität verbessern und die Städte nachhaltiger gestalten kann. Dabei geht es unter anderem um Themen wie Verkehrswende, Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit und Stadtgestaltung. Oftmals stoßen diese Diskussionen auf Widerstand, da sie mit Veränderungen und Einschränkungen verbunden sind. Eine Möglichkeit, um Zivilgesellschaft, Kommunalpolitik und andere Stakeholder von den Vorteilen lebenswerter Städte zu überzeugen, ist der Einsatz von Experimenten, Interventionen und Pilotprojekten.

Unsere Lösungsansätze

Experimente als Zwischentappen zum Straßenumbau nutzen

In den Straßenexperimenten des LesSON-Projekts wurden unterschiedliche Schwerpunkte in Dortmund, Gelsenkirchen und Essen initiiert und begleitet. Straßenexperimente ermöglichen es, neue Ideen und Konzepte in der Praxis zu testen und ihre Auswirkungen zu beobachten. Mit ihnen können z. B. Risiken und Chancen abgeschätzt und auch die Akzeptanz für Veränderungen positiv beeinflusst werden. „Salami-Taktik“ meint in diesem Zusammenhang, dass in Experimenten kleine, überschaubare Veränderungen vor Ort erprobt werden. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass er weniger riskant ist als die Realisierung großer, umfassender Projekte. Zudem können erste Erfahrungen gesammelt werden und Vertrauen und Akzeptanz in der Bevölkerung für diese Veränderungen aufgebaut und das Bewusstsein für lebenswerte Städte gestärkt werden.

Der Ansatz, Veränderungen in kleinen Schritten umzusetzen, bietet den Vorteil, dass sowohl die Zivilgesellschaft als auch die Kommunalpolitik und andere Stakeholder die Möglichkeit haben, die Auswirkungen der Veränderungen im Alltag erfahrbar zu machen und zu bewerten, bevor groß angelegte Investitionen getätigt werden. So können beispielsweise positive Effekte der Mobilitätswende aufgezeigt werden – und es lässt sich verdeutlichen, was wegen der Dominanz des Autoverkehrs aktuell nicht möglich ist, z. B. die Nutzung des Straßenraums als Bewegungsraum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, als Aufenthalts-, Begegnungs- und Spielraum, insbesondere für Kinder. Gerade die geringen Kosten und die Möglichkeit, schnell Anpassungen vornehmen zu können, helfen, entsprechende Experimente auch politisch zu beschließen. Gleichzeitig gibt die zeitliche Befristung eine Sicherheit, dass das Altgewohnte nicht direkt abgeschafft wird. Realexperimente können so die Akzeptanz für das große Ganze – und die daraus folgenden einzelnen Maßnahmen – erhöhen und die Bürger*innen vor Ort in den Umgestaltungsprozess aktiv einbinden.



Abb. 4-9 Erfahrbare Auswirkungen von Veränderungen innerhalb einer temporären Intervention im LesSON-Projekt (Quelle: Laura Schenk, Wuppertal Institut)

Experimente können sich auf verschiedene Bereiche der Stadtentwicklung konzentrieren, sei es die Umgestaltung öffentlicher Plätze, die Förderung von nachhaltigem Verkehr oder die Schaffung grüner Oasen in urbanen Gebieten. Diese schrittweisen Veränderungen erlauben es, konkrete Ergebnisse zu evaluieren und den Planungsprozess dynamisch anzupassen. So hat das Experiment in Dortmund anschaulich die Relevanz der Lärmbelastung verdeutlicht, auf die im weiteren Planungsprozess eingegangen werden konnte. In Essen wurde deutlich, dass Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden müssen, um Wartezeiten zu überbrücken, Mittagspausen draußen zu ermöglichen oder sich nach einem Einkauf ausruhen zu können, so dass mehr Grün, beschattete Sitzgelegenheiten und eine Mobilstation für alternative Mobilitätsangebote in die Visualisierung integriert wurden.

Den kollaborativen Charakter von Experimenten nutzen

Gute Straßenexperimente zeichnen sich durch ihren kollaborativen Charakter aus. Das bedeutet, dass Politik, Verwaltung, Wirtschaft und zivilgesellschaftliche Akteur*innen im interdisziplinären Austausch arbeiten. Das betrifft sowohl die Partizipation von Privatpersonen wie Anwohnenden, aber auch Gewerbetreibende im Raum. Hierbei sollte ein besonderes Augenmerk auf lokal aktive zivilgesellschaftliche Personen, Initiativen und Entscheidungsträger*innen und informelle Zugänge gelegt werden, sodass die politischen Themen und Interessen im Feld diffundieren und so Informationen und Akzeptanz bzgl. des Vorhabens auch an jene gelangt, die nicht direkt oder nur schwer adressierbar sind. In unserem Fall haben wir bspw. lokale

Vereine (z. B. Bürgerverein Rotthausen, Naturfreunde Kreuzviertel), Unternehmer*innen oder Institutionen (KITA etc.) für die Kommunikation in die Bewohnerschaft genutzt.

Auch sind politische Entscheidungsträger*innen oft vorsichtig, wenn es um weitreichende Veränderungen in der Stadtentwicklung geht. Die „Salami-Taktik“ ermöglicht es ihnen, die Erfolge und Erkenntnisse aus kleinen Experimenten zu vermitteln und dadurch mögliche Bedenken oder Widerstände abzubauen. Dies kann eine positive Einstellung gegenüber innovativen Stadtentwicklungsmaßnahmen fördern.

Keine Experimente, nur um experimentiert zu haben

Experimente dürfen scheitern. Hinter jedem Experiment sollte jedoch ein klar definiertes Ziel stehen. Dieses Ziel sollte allen Beteiligten vor dem Experiment klar sein – und auch den Anwohnenden klar kommuniziert werden. Art und Umfang des Experiments sollten dem Ziel angemessen sein. So haben wir in Dortmund und Gelsenkirchen stets kommuniziert, dass die Experimente ein Bestandteil des Planungsprozesses sind, während der Fokus in Essen vor allem auf der Sensibilisierung für eine andere Raumnutzung lag.

Weiterführende Links:

- Borchering, A. & Scheidler, V. (2023). **Keine Angst vor Veränderungen**. Klimareporter°. <https://www.klimareporter.de/verkehr/keine-angst-vor-veraenderungen>
- Horn, J. (2023). **Bringt ein Initialfunke die Mobilitätswende?** Klimareporter°. <https://www.klimareporter.de/verkehr/bringt-ein-initialfunke-die-mobilitaetswende>
- Reinermann, J.-L., und Behr F. (Hrsg.) (2017). **Die Experimentalstadt – Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung**. Wiesbaden: Springer VS. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-14981-9>
- Wagner, A., Naefe, K., Molenda, I., Reißner, M., Brückner, S., & Weltring, W. (2021). **Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung** [Leitfaden]. ZNM – Zukunftsnetz Mobilität NRW. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf>
- Dittrich-Wesbuer, A., Hübner, F., & Zimmer-Hegmann, R. (2020). **Reallabore in der Stadtentwicklung – Erfahrungen mit einem neuen Format** (1/20; ILS-Trends). ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. https://www.ils-forschung.de/files_publicationen/pdfs/ILS%20TRENDS_1_20_REALLABORE_Erratum_ONLINE.pdf
- Räuchle, C., Stelzer, F., & Zimmer-Hegmann, R. (2021). **Urbane Reallabore im Kontext von transdisziplinärer Stadtforschung und Planungswissenschaft**. Editorial. Raumforschung Und Raumordnung | Spatial Research and Planning, 79(4), 287–290. <https://doi.org/10.14512/rur.139>

4.3.4 Lasst Bilder sprechen: Visualisierungen als Einstieg und Öffnung von Diskussionen für lebenswerte Straßen

Experimente im Straßenraum sind ein wirkungsvolles Instrument, um zukunftsgerichtete Lösungen zu erproben. Sie sollten allerdings mit Bedacht eingesetzt werden, da sie letztlich erst einmal Ressourcen binden. Dadurch sind sie einerseits nicht beliebig oft für verschiedene Planungsvarianten umsetzbar, andererseits werden sie nicht flächenhaft, sondern vielmehr für einzelne Straßen oder Straßenabschnitte realisiert. Hinzu kommt, dass ihre Gestaltungsmöglichkeiten begrenzt sind: So lassen sich beispielsweise grüne Infrastrukturen mittels Pflanzkübeln oder andere Nutzungen wie z. B. Verweilmöglichkeiten oder Spielgeräte gut abbilden, blaue Infrastrukturelemente oder Entsiegelungsmaßnahmen hingegen nur eingeschränkt oder mit hohem Aufwand. An dieser Stelle können Visualisierungen (ergänzend) ansetzen.

Unsere Lösungsansätze

Positive und inspirierende Zukunftsbilder schaffen – eine Vision von einer besseren Zukunft

Ein zentraler Vorteil von Visualisierungen – beispielsweise in Form von 3D-Rendings oder animierten Videos – ist, dass sie keine physischen Veränderungen in der realen Welt bewirken, sondern konkrete Zukunftsbilder im digitalen Raum erschaffen. Diese können als niederschwelliges und kostengünstiges Kommunikationsmittel eingesetzt werden, um für eine Neuaufteilung des Straßenraums zu sensibilisieren sowie Denkweisen und Einstellungen von Individuen und Gesellschaften positiv zu beeinflussen.

“Uns kommt die Fantasie abhanden. Und die brauchen wir ganz dringend, um unsere Zukunft zu gestalten. Weil wir uns eben vorstellen müssen, dass es wirklich ganz anders sein kann. Und es wird auch ganz anders sein müssen.”

Jan Kamensky, Künstler und visueller Utopist

Mit teils radikalen Lösungen zeichnen Visualisierungen ein Gegenangebot zu autozentrierten Realitäten und stellen den Qualitätsgewinn autofreier Räume in den Fokus – frei von der Verantwortung, gleichzeitig einen Fahrplan zur Umsetzung mitliefern zu müssen. Dieses methodische Mittel wurde, als Einladung zum Umdenken, erfolgreich in Dortmund und Gelsenkirchen eingesetzt, indem Zukunftsbilder erstellt wurden. Die Eingriffstiefe und das Ambitionsniveau wurden dabei zu Beginn bewusst höher angesetzt, um das allgemeine Mindset Veränderungen gegenüber positiv zu beeinflussen. Denn wer einmal eine autofreie Utopie gesehen hat, kehrt mit einem nachhaltig geschärften und kritischen Blick auf seine Umwelt zurück (Letay, 2022).



Abb. 4-10 Visualisierungen aus dem LesSON-Projekt in Gelsenkirchen dienen als niederschwelliges Kommunikationsmittel, um Denkweisen und Einstellungen von Individuen und Gesellschaften positiv zu beeinflussen (Quelle: Laura Schenk, Wuppertal Institut)

Hinter den Zukunftsbildern standen aufwendige Planungen. In Zeiten von Künstlicher Intelligenz lassen sich jedoch bereits mit recht einfachen Mitteln erste Visualisierungen mithilfe von Webanwendungen (z. B. “Transform your City”² oder “UrbanistAI”³) erstellen, die bspw. als Einstieg in Beteiligungsprozesse genutzt werden können.

Visuelle Darstellungen konkretisieren abstrakte Bedarfe und steigern die Beteiligung

Ansprechende visuelle Darstellungen können das Interesse der Bürger*innen wecken und ihre Beteiligung am Prozess fördern. Wenn Bürger*innen ein klares Bild davon haben, wie ihre Gemeinschaft in der Zukunft aussehen könnte, fühlen sie sich eher motiviert, sich aktiv zu beteiligen. Ebenso konnten im LesSON-Projekt zuvor abstrakt geäußerte Wünsche aus der Zivilgesellschaft (z. B. die Einrichtung von mehr Sitzgelegenheiten oder mehr Grünflächen) durch 3D-Renderings sehr konkret visualisiert und darüber hinaus sogar in verschiedenen Varianten ausgeführt werden. Durch die Visualisierung im konkreten Straßenraum werden so auch die Nutzungs-

² <https://transformyourcity.ai>

³ <https://urbanistai.com>

konkurrenzen offensichtlich. Ein gewünschtes Mehr an Grünflächen geht so mit einer Reduzierung anderer Flächennutzungen einher, da es in urbanen Räumen kaum ungenutzte Flächen gibt. Für den Neuen Graben wurden zwei Entwürfe für die Gestaltung des Straßenraums erstellt: eine Fahrradstraße und ein Shared Space. Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Entwürfen lag in dem reduzierten Anteil des ruhenden Verkehrs und den damit freiwerdenden Flächen. U. a. wurden über eine digitale Umfrage beide Zukunftsbilder mit der Zivilgesellschaft diskutiert. Daraus ging hervor, dass im Vergleich zum Status quo beide Varianten im Mittel aller Teilnehmenden deutlich positiver bewertet wurden. Diese positive Rückmeldung diente in der Kommunikation als Legitimation für die Umsetzung des nachfolgenden Straßenexperiments. Zudem dienten die detaillierten Bewertungen als Basis für die Auswahl, welche Elemente und Nutzungen in welchem Umfang während der Intervention umgesetzt wurden.

Verständnis und Diskussionen befördern: Austausch auf Augenhöhe

Visuelle Darstellungen wie 3D-Renderings können komplexere Planungen, wie Lagepläne und Straßenquerschnitte oder Architekturentwürfe, für die Bürger*innen verständlicher machen, da sie keine planerischen Vorkenntnisse erfordern. Durch die Visualisierung erhalten die Teilnehmenden einen klaren Eindruck von den geplanten Veränderungen oder Entwicklungen. Ebenso tragen Visualisierung zur Offenheit und Transparenz des Planungsprozesses bei, was wiederum zu mehr Akzeptanz führt. In der Lothringer Straße, mit einem hohen migrantischen Bewohner*innenanteil, stellten die Zukunftsbilder damit ein leichtes Mittel für den Gesprächseinstieg dar. Einerseits, weil die visuelle Aufbereitung deutlich ansprechender war als bspw. eine textliche Beschreibung der Zukunftsvision, andererseits ermöglichten sie eine breit angelegte Diskussion auf Augenhöhe, da Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen sich einbringen konnten. Ein weiterer Vorteil der Visualisierung ist, dass nicht nur die Planung eindrücklich veranschaulicht werden konnte, sondern dadurch wiederum Fehlplanungen früher identifiziert werden konnten und sich die Ergebnisqualität insgesamt verbesserte.

Weiterführende Links

- Infothek für Realutopien. (o.J.). **Utopische Visuals**. <https://realutopien.info/visuals/>
- Kamensky. J. (o.J.). **Visual Utopias**. <https://visualutopias.com/>
- Radbahn Berlin (o.J.). **Reallabor Radbahn**. <https://www.radbahn.berlin/de/reallabor>

4.3.5 Die hohe Kunst der Beteiligung: Wann und wie sollten Bürger*innen informiert und beteiligt werden?

Die Frage, wann Bürger*innen informiert und beteiligt werden sollten, ist von entscheidender Bedeutung für eine demokratische Gesellschaft, die auf Transparenz, politische Teilhabe, Partizipation, Inklusion und dem gemeinsamen Gestalten von Entscheidungen beruht. Jedoch erfordert nicht jede Angelegenheit eine Beteiligung. Die Art der Beteiligung sollte von Relevanz und Auswirkung einer Entscheidung auf die Bürger*innen abhängen. Große, weitreichende Entscheidungen, die das Leben

vieler Menschen beeinflussen, sollten auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit basieren. Darüber hinaus hängt die Entscheidung, wann Bürger*innen informiert und beteiligt werden sollten, von vielen weiteren Faktoren ab. Sie erfordert sorgfältiges Abwägen zwischen Auswahl und Ansprache der Zielgruppen, der Transparenz der Informationen, dem Zeitpunkt der Beteiligung, den verschiedenen Beteiligungsformen und der Balance zwischen direkter Beteiligung und repräsentativer Demokratie. Eine effektive Beteiligungskultur ist unerlässlich, um die Akzeptanz von Umgestaltungsprozessen zu steigern, das Vertrauen in demokratische Prozesse zu stärken und eine inklusive, gerechte Gesellschaft zu schaffen.



Abb. 4-11 Planungsworkshop vor Ort während einer temporären Intervention in Dortmund innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle:EGLV)

Unsere Lösungsansätze

Transparenz und Verbindlichkeit

Transparenz ist ein Schlüsselement bei der Entscheidung, wann Bürger*innen informiert werden sollten. Informationen müssen verbindlich, klar, zugänglich und verständlich präsentiert werden, damit die Öffentlichkeit die Möglichkeit hat, sich eine fundierte Meinung zu bilden. Dies erfordert offene Diskussionen, öffentliche Foren, gut zugängliche Dokumente und gegebenenfalls auch Übersetzungen und Bildungsprogramme, um sicherzustellen, dass alle Bürger*innen die relevanten Informationen verstehen. Im LesSON-Projekt war es zudem grundlegend, transparent und deutlich zu kommunizieren, dass es sich zunächst um ein Forschungsprojekt handelt – und dementsprechend nicht sichergestellt ist, dass es eine Finanzierung für den tatsächlichen Umbau der Straßen geben wird. Zu Beginn war also überhaupt

nicht klar, in welcher Form die Ergebnisse der Beteiligung realisiert werden können. Erst im Lauf des Projekts ergab sich die Möglichkeit einer Bewerbung beim Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Erst auf Grundlage der Prämierung erhielten die Städte Dortmund und Gelsenkirchen die Möglichkeit, einen Städtebauförderantrag zu stellen, was wiederum den Weg dafür ebnet, dass die entstandenen Ideen und Pläne einer „Lebenswerte Straße“ in einigen Jahren Wirklichkeit werden können. Insbesondere mithilfe von Anwohner*innenprechstunden, Workshops, eines News-Bereiches auf der Projektwebseite oder Präsentationen in politischen Gremien wurden aktuelle Arbeitsstände und Entwicklungen regelmäßig und transparent dargestellt. Es zeigte sich allerdings auch, dass eine eingeschränkte Aussicht auf eine Realisierung der Pläne die Motivation der Teilnehmenden im Beteiligungsprozess reduzieren kann. Um so wichtiger ist ein Höchstmaß an Transparenz und Verbindlichkeit. Das bedeutet auch, dass die Grenzen der Einflussmöglichkeiten der Bürger*innen im konkreten Einzelfall deutlich benannt werden müssen.



Abb. 4-12 Offene Diskussionen innerhalb eines Planungsworkshops in Dortmund innerhalb des LESON-Projekts (Quelle: EGLV)

Zeitpunkt und Kontext

Zeitpunkt und Kontext spielen ebenfalls eine bedeutende Rolle: Eine frühzeitige Beteiligung ermöglicht es den Bürger*innen, von Anfang an in den Entscheidungsprozess eingebunden zu werden und potenzielle Bedenken oder Ideen einzubringen, bevor endgültige Entscheidungen getroffen werden. Wie bereits in Kapitel 4.1 erläutert, bestand der kollaborative Planungs- und Beteiligungsprozess im LesSON-Projekt aus drei Stufen: Bestands- und Bedarfsanalyse, Zukunftsbilder und temporärem Straßenexperiment. Dieser Prozess war iterativ angelegt und adressierte in jeder Phase verschiedene Akteur*innen, wie u. a. die Stadtverwaltung, die Kommunalpolitik und die Zivilgesellschaft, um eine möglichst breite Basis für die Planungsschritte zu schaffen. Umgesetzt wurden verschiedene Formate, wie z. B. Online-Befragungen, Interviews, Workshops, Vor-Ort-Begehungen, Parkraumerhebungen, Anwohner*innensprechstunden, Planungsworkshops oder teilnehmende Beobachtungen. Begleitet wurden diese Formate von einer Reihe informativer Formate, wie z. B. eine Projekt-Website, Postwurfsendungen, Poster, Flyer, Präsentationen oder Vor-Ort-Gespräche. Auch im LesSON-Projekt bestätigte sich, dass einige Menschen Schwierigkeiten haben, ihre eigenen Wünsche und Bedarfe klar zu erkennen oder zu formulieren. Gründe können eine fehlende Wissensbasis, eine eingeschränkte Vorstellungskraft oder ein mangelndes Bewusstsein für persönliche Anliegen sein. Genau hier setzten Zukunftsbilder an, da sie wortwörtlich Bilder der Zukunft visualisieren. Zukunftsbilder können inspirieren und motivieren, sie fördern Innovation und Partizipation und dienen als Orientierungshilfe. Auf der anderen Seite können Zukunftsbilder aber auch Ängste und Widerstände hervorrufen oder Menschen das Gefühl geben, dass der Planungsprozess schon weit vorangeschritten und feststehend sei.

Art der Beteiligung

Ein weiterer Aspekt ist die Art und Wirkintensität der Beteiligung, denn unterschiedliche Menschen bevorzugen unterschiedliche Formen der Partizipation. Einige ziehen öffentliche Versammlungen oder Diskussionsforen vor, während andere möglicherweise Online-Plattformen oder Bürger*innenbeiräte bevorzugen. Die Vielfalt der Beteiligungsformen zu kennen und zielgruppenspezifisch anzubieten, ermöglicht es einer breiteren Gruppe von Menschen, sich einzubringen. Gleichzeitig müssen auch Grenzen für die Beteiligung gesetzt werden: Nicht alle Entscheidungen können von der gesamten Bevölkerung getroffen werden. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen repräsentativer Demokratie und direkter Beteiligung ist entscheidend, um effiziente und verantwortungsbewusste Entscheidungen herbeizuführen. Eine grobe Orientierung hierfür verschafft das Modell der US-amerikanischen Partizipationsforscherin Sherry S. Arnstein, die sogenannte Beteiligungsleiter („Ladder of Citizen Participation“) (Arnstein, 1969). Auf ihr werden mehrere Stufen der Intensität von Partizipation abgebildet: von der Nichtbeteiligung am Fuß der Treppe, über Information und Beteiligung bis hin zur vollständigen Entscheidungsmacht in den Händen der Bürger*innen auf der obersten Stufe. Neben der Wirkintensität weisen die verschiedenen Stufen der Leiter wichtige Unterschiede der Beteiligung auf, was Umfang, Reichweite und Qualität angeht. Im LesSON-Projekt erwies sich in Dortmund und Gelsenkirchen eine Kombination aus informativen und partizipativen sowie analogen und digitalen Formaten als vorteilhaft, um möglichst viele Menschen zu erreichen.

So hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, sich vor Ort zu informieren und zu partizipieren, z. B. bei Workshops, Sprechstunden, einem Quartiersspaziergang für Kinder oder einer temporären Intervention im Straßenraum. Ebenso bestand die Möglichkeit sich mittels digitaler Formate zu informieren und einzubringen, bei Online-Sprechstunden, Online-Umfragen, digitalen Pinnwänden oder einer Online-Karte, auf der Hinweise und Bedenken konkret im Straßenraum verortet werden konnten. Diesen digitalen und damit kontaktlosen Formaten kam insbesondere in der Pandemie-Situation, im Zusammenhang mit Kontaktbeschränkungen und Versammlungsverboten, eine besondere Bedeutung zu. Im Projekt erwies es sich als besonders effektiv, Online-Befragungen über Social Media und Geo-Targeting sehr zielgruppenspezifisch zu verbreiten. In Dortmund konnten damit allein mit einer Umfrage über 1.500 Quartierbewohner*innen erreicht werden.



Abb. 4-13 Feedbackmöglichkeit für Bürger*innen innerhalb einer temporären Intervention in Dortmund innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: EGLV)

Vor diesem Hintergrund wird offensichtlich, dass eine Vielzahl von Faktoren das Beteiligungsverfahren beeinflusst. Als Konsequenz empfiehlt sich für die Auswahl und die Ermittlung der Eignung des jeweiligen partizipativen Ansatzes und Angebots ein sorgfältiger Blick, nicht zuletzt auch auf vermeintlich unwichtige Einzelheiten. Das von der Bundeszentrale für politische Bildung herausgegebene Handbuch Bürgerbeteiligung schlägt in diesem Zusammenhang Kriterien vor, die nützlich und sinnvoll für eine (auch vergleichende) Einordnung von Beteiligungsverfahren sind, eine hohe Aussagekraft besitzen und damit einen konkreten Anwendungsbezug aufweisen. In

der Sondierungsphase können folgende Fragestellungen zu verschiedenen Charakteristika eines Beteiligungsverfahrens miteinander in Beziehung gesetzt werden, um einen Vergleich von Beteiligungsformaten zu schaffen und damit eine Auswahl und Passfähigkeit zu ermitteln (Nanz & Fritsche, 2012):

- 1 | Wie lange dauert das Verfahren und wie viele Personen nehmen teil?
- 2 | Wie erfolgt die Auswahl der Teilnehmer*innen?
- 3 | Wie kommunizieren die Teilnehmer*innen in dem Verfahren?
- 4 | Welche Funktionen kann ein Beteiligungsverfahren haben?

Weiterführende Links

- Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2020). **Partizipation & Pandemie—Handreichung zu kontaktlosen Beteiligungsverfahren**. 40. <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/ueber-den-bezirk/willkommen/aktuelles/artikel.1047047.php>
- Nanz, P., & Fritsche, M. (2012). **Handbuch Bürgerbeteiligung – Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen**. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 10. https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/Handbuch_Buergerbeteiligung.pdf

4.3.6 Nur weil man LAUT ist, hat man nicht Recht: Wie schafft man es, Kritiker*innen einzubinden und ein umfassendes Stimmungsbild zu schaffen?

In einer Welt, die oft von lauten Stimmen und polarisierenden Meinungen geprägt ist, wird häufig vergessen, dass die Lautstärke einer Äußerung nicht unbedingt mit ihrer Richtigkeit oder der Mehrheitsmeinung korreliert. „Nur weil man laut ist, hat man nicht Recht“ – diese Weisheit wird in unserer heutigen Gesellschaft oft vernachlässigt. Es ist daher insbesondere bei Beteiligungs- und Planungsprozessen zur Umgestaltung von Straßenräumen von entscheidender Bedeutung, gute Wege zu finden, Kritiker*innen einzubinden und ein breites Stimmungsbild einzufangen, um eine breite Akzeptanz, Transparenz und damit eine ausgewogene Perspektive zu erlangen.

Unsere Lösungsansätze

Zuhören, Verständnis zeigen und einen offenen Dialog führen

Die Erfahrungen und Erkenntnisse in den LesON-Projekten haben bestätigt, dass Veränderungen, die das direkte persönliche Umfeld betreffen, schnell Unsicherheiten und Widerstand bei den Bewohnenden der Straße hervorrufen können. Menschen neigen dazu, sich an vertraute Umgebungen zu gewöhnen und entwickeln eine emotionale Verbundenheit zu ihrem Wohnviertel. Auch findet oft eine Identifikation mit der Straße statt, selbst wenn es objektiv betrachtet zahlreiche Defizite gibt. Die Sorge um mögliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität, wie temporäre Unannehmlichkeiten während der Bauphase oder Veränderungen im gewohnten Verkehrsfluss, können zu Bedenken führen. Darüber hinaus besteht oft die Befürchtung, dass die geplante Umgestaltung nicht den persönlichen Vorstellungen oder Bedürfnissen entspricht. Ein transparenter und offener Dialog sowie die frühzeitige Einbindung der Anwohnenden in den Planungsprozess können dazu beitragen, diese Be-

denken zu adressieren und eine breitere Akzeptanz für die Veränderungen zu schaffen. Des Weiteren besteht die Kunst darin, Kritik nicht als Hindernis, sondern als Chance zu betrachten: Kritiker*innen bringen oft Perspektiven und Bedenken hervor, die in der Eile des Handelns übersehen werden können. Es ist wichtig, diesen Stimmen Raum zu geben und sie in den Diskurs einzubeziehen, um eine reichhaltige Diskussion und eine fundierte Entscheidungsfindung zu fördern. Um Kritiker*innen einzubinden, ist es zunächst entscheidend, einen offenen Dialog zu schaffen. Das erfordert die Bereitschaft, zuzuhören und die Meinungen anderer zu respektieren, auch wenn sie im Widerspruch zu den eigenen stehen. Eine Kultur der Offenheit und des respektvollen Austauschs schafft einen Raum, in dem Kritiker*innen sich gehört fühlen und konstruktive Beiträge leisten können. Es ist wichtig, Kritik anzuerkennen und ihr Raum zu geben, jedoch sollte man sich auf der anderen Seite nicht von ihr beherrschen lassen. Es gilt, zwischen konstruktiver Kritik, die berechtigt ist, und allgemeiner Kritik zu unterscheiden. Ein weiterer wichtiger Schritt besteht darin, passende Plattformen und Formate für Feedback und Kritik anzubieten. Dies kann von öffentlichen Diskussionsforen über Umfragen bis hin zu persönlichen Gesprächen reichen. Im Verlauf des LesSON-Projekts zeigte sich, dass vor allem eine umfassende Präsenz vor Ort äußerst unterstützend und zielführend war. Vor-Ort-Veranstaltungen und -Dialogformate, wie Sprechstunden, Workshops, aber auch die Möglichkeit für persönliche Gespräche, erwiesen sich als sehr hilf- und aufschlussreich. Ist die Stimmung bereits angespannt, erwies sich eine neutrale Person, beziehungsweise ein Mediator, als gute Hilfe, um wieder zu einer konstruktiven Atmosphäre zurückzufinden.



Abb. 4-14 Ein Offener Austausch und Vor-Ort-Präsenz in Gelsenkirchen innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: EGLV)

Unterschiedliche Menschen bevorzugen unterschiedliche Formen der Partizipation

Die Stimmen von Minderheiten oder die der Befürworter*innen in Bezug auf Straßenumgestaltungspläne können schnell im Lärm der Kritiker*innen überhört werden. Es zeigte sich, dass Diskussionen häufig von kontroversen Meinungen und Bedenken geprägt sind, die sowohl Minderheiten als auch unterstützende Stimmen für Veränderungen leicht in den Hintergrund stellen können. Es ist wichtig, eine ausgewogene Debatte zu fördern und sicherzustellen, dass auch die Perspektiven von Minderheiten und Befürworter*innen angemessen berücksichtigt werden. Das erfordert eine gezielte Einbindung von Minderheiten und Befürworter*innen in den Diskurs, aber auch eine Sensibilisierung für die Notwendigkeit, verschiedene Standpunkte gleichermaßen zu würdigen. Die Stärkung der Kommunikation zwischen Befürworter*innen und Kritiker*innen ermöglicht es, ein umfassenderes Verständnis zu entwickeln und tragfähige Lösungen zu finden, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Gemeinschaft gerecht werden. Gut moderierte Workshops boten im Projektkontext eine Möglichkeit, Perspektiven von Minderheiten und Kritiker*innen gleichermaßen zu berücksichtigen. Zudem bestätigte sich, dass verschiedene Menschen unterschiedliche Wege bevorzugen, um ihre Meinungen zu äußern. Vor diesem Hintergrund müssen verschiedene Kanäle bereitgestellt werden, um sicherzugehen, dass eine breite Palette von Stimmen gehört wird. In den LesSON-Projekten erwiesen sich neben Vor-Ort-Formaten, wie Workshops, Sprechstunden oder ein Feedback- und Ideenbriefkasten, auch digitale Beteiligungsformate als vorteilhaft. Ebenso konnten

in einer Karte vor Ort sowie auf einer Online-Karte Hinweise und Bedenken konkret verortet werden.



Abb. 4-15 Verortung von konkreten Bedenken mittels einer Karte während einer temporären Intervention in Gelsenkirchen innerhalb des LesSON-Projekts (Quelle: Laura Schenk, Wuppertal Institut)

Dagegen erwies sich die Betreuung einer Facebook-Gruppe als sehr herausfordernd und zeitintensiv: Wenn es zu wenig Kapazitäten gibt, Feedback zu moderieren, besetzen in den sozialen Medien oft die lautesten Stimmen den Raum, um Reaktionen zu erhalten und sich zu verbreiten. Das verhindert, dass sinnvolle und konstruktive Gespräche entstehen können. Ebenso können Diskussionen in sozialen Medien mit Fehlinformationen gespickt sein. Ohne Lenkung und Moderation können Threads der emotionalen Polarisierung erliegen, die in sozialen Medien häufig auftritt. Deshalb sind soziale Medien oft wenig konstruktiv und Inhalte neigen vielfach zur Negativität. Außerdem bot die Gruppe Kritiker*innen eine Plattform, um sich auch außerhalb der sozialen Plattform zu verbünden und zu organisieren. Wiederum erfolgreich konnten Minderheiten erreicht werden, indem Formate in Gelsenkirchen in unterschiedliche Sprachen übersetzt wurden oder Senior*innen eines angrenzenden Altersheims in Dortmund persönlich interviewt wurden. Ganz neue Einsichten ergab ein angeleiteter Quartiers-Spaziergang mit Kindergruppen aus der angrenzenden Kindertagesstätte, welche mit Kameras ausgestattet wurden. Familien mit Kindern konnten insbesondere während der Straßenexperimente adressiert werden. Hier konnten zum einen die Entwurfspläne erfahrbar erprobt werden, zum anderen wurden Dialoge mithilfe von Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten gefördert, wie Liegestühlen im Grünen, Tischtennisplatten, Kickern oder einem XL-Schachspiel.

Nicht zu unterschätzen ist das Format der klassischen Medienberichterstattung, wobei sowohl positive als auch negative Aspekte zu berücksichtigen sind. Auf der positiven Seite ermöglicht die Medienpräsenz eine breite Informationsverteilung und sensibilisiert die Öffentlichkeit für relevante Themen. Durch Berichte können Bürger*innen besser informiert und aufgeklärt werden, was die Grundlage für eine engagierte Beteiligung bildet. Zudem können Medien eine Plattform bieten, um verschiedene Meinungen und Perspektiven zu präsentieren, was die demokratische Diskussion fördert. Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass die Medienberichterstattung verzerrt oder sensationalisiert werden, was zu einer einseitigen Wahrnehmung führen kann. Einseitige Berichterstattung kann die öffentliche Meinung beeinflussen und Bürger*innen dazu verleiten, voreilige Schlüsse zu ziehen. Insgesamt ist die Medienberichterstattung für die Bürgerbeteiligung von großer Bedeutung, erfordert jedoch kritisches Denken und Medienkompetenz, um eine ausgewogene und informierte Beteiligung zu gewährleisten. Im Projekt erwies es sich als äußerst hilfreich, frühzeitig und proaktiv auf verschiedene lokale Medien zuzugehen.

Insgesamt ist es von zentraler Bedeutung, eine Kultur der Inklusivität und des respektvollen Austauschs zu fördern, um ein breites Stimmungsbild einzufangen. Die Vielfalt der Meinungen bereichert den Diskurs und führt zu fundierten Entscheidungen. Nur durch eine Einbindung aller sowie das Schaffen einer offenen und transparenten Kommunikationskultur können wir eine möglichst inklusive und ausgewogene Perspektive sicherstellen.



Abb. 4-16 Dialog und Austausch sind entscheidend für den Projekterfolg von Bürger*innenbeteiligungsprojekten (Quelle: EGLV)

Weiterführende Links

- Wegweiser Bürgergesellschaft (o.J.). **Methoden und Verfahren der Bürgerbeteiligung von A bis Z**. <https://www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/methoden-verfahren/methoden-und-verfahren-der-buergerbeteiligung-von-a-bis-z>
- Arbter, K. (2012). **Praxisbuch Partizipation: Gemeinsam die Stadt entwickeln**. Wien: Magistrat der Stadt Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/partizipation/praxisbuch.html>

4.3.7 Wie sollen wir das nur alles schaffen? Über den Umgang mit fehlenden personellen und finanziellen Ressourcen

Innovative Straßenumbauprojekte sind für viele NRW-Kommunen aufgrund von personellen und finanziellen Engpässen kaum noch aus eigener Kraft zu realisieren. Das Zusammenspiel aus angespannten Haushaltslagen und dem damit oft einhergehendem Stellenabbau schränkt die Handlungsspielräume von Kommunalverwaltungen weiter ein, wodurch meist Standardlösungen (im Straßenumbau) umgesetzt oder Maßnahmen in die Zukunft verschoben werden.

Unsere Lösungsansätze

Eigene Rekrutierungsprozesse entwickeln und Arbeitgeberqualitäten in den Vordergrund stellen

Der Mangel an personellen Ressourcen betrifft oftmals nicht die Stadtverwaltung im Ganzen. In einigen Ressorts gibt es einen großen Anteil an öffentlich geförderten und damit einhergehend befristeten Personalstellen, wie z. B. Mobilitäts-, Klimaschutz- oder Smart-City-Manager*innen. Mit der Förderung hängt in vielen Fällen eine Vorgabe zur Eingruppierung der Stelle zusammen, was dazu führt, dass die Stellen vorrangig mit Berufseinsteiger*innen besetzt werden und nicht zwingend mit der Person, die aufgrund ihrer Kompetenzen inhaltlich am qualifiziertesten ist. Hier könnten sich Ressort- oder Abteilungsleiter*innen mit Personalverantwortung dafür einsetzen, dass auch Kandidat*innen eingestellt werden, die aufgrund ihrer Einstufung im TVöD eigentlich nicht mehr förderfähig sind. Dies führt im ersten Moment zwar zu einem bürokratischen und finanziellen Mehraufwand, bei einer erfolgreichen Einstellung profitiert allerdings die Verwaltung, da Berufserfahrene meist deutlich kürzere Einarbeitungszeiten benötigen und sich somit schneller mit ihren Kapazitäten einbringen können.

Ressourcen strategisch einsetzen und einen Blick über den Tellerrand werfen

Der anhaltende Personalmangel bei gleichzeitig wachsenden Transformationsaufgaben stellt Kommunen zudem vor die Herausforderung, mit wenig Personal möglichst viele Projekte umzusetzen. Infolgedessen ist es zwingend notwendig, verwaltungsinterne Strategieprozesse auch ressortübergreifend im Blick zu behalten (wie z. B. Wärmeplanung, Smart-City-Strategie, Klimaschutzplan, SUMP), um Schnittstellen zu identifizieren und Synergieeffekte zu nutzen. Auch sollten Projekte und Maßnahmenbündel innerhalb von Legislaturperioden priorisiert, angestoßen und (idealerweise) umgesetzt werden, damit bei politischen Umbrüchen keine laufenden Projekte – insbesondere keine langjährigen Infrastrukturprojekte – gestoppt und somit Ressourcen verschwendet werden. Weiterhin zwingt die Personalknappheit Verwaltungen dazu, Planungsleistungen vermehrt an externe Büros auszuschreiben. Folglich sollten Verwaltungsmitarbeiter*innen neben ihrer Fachkompetenz ergänzend in Projektmanagement und -controlling geschult werden, um die nötige Planungsqualität sicherzustellen. Neben dem Blick auf die internen Steuerungsmöglichkeiten ist gleichzeitig ein Blick über die eigenen kommunalen Grenzen hinaus essentiell: Einerseits kann der Austausch mit anderen Verwaltungen hilfreich sein, um aus den bereits gesammelten Erfahrungen und Fehlern anderer zu lernen und somit selbst Ressourcen zu sparen. Andererseits bietet die regelmäßige Prüfung der Förderlandschaft eine Möglichkeit, zusätzliche finanzielle Mittel zu erhalten und sollte somit auf keiner Ebene (Land/Bund/EU) vernachlässigt werden.

Mit Mut Veränderung initiieren

Die ausgeprägte und oftmals starre Hierarchie in Stadtverwaltungen führt zu langsamen Entscheidungswegen und erschwert dadurch eine effiziente Arbeitsweise. Diese Stellschraube zu verändern, d.h. flache Hierarchiestufen und somit mehr Entscheidungskompetenzen auf der operationalen Ebene zu initiieren, hat das Potenzial, personelle Kapazitäten zu erhöhen. Denn kürzere Entscheidungswege führen nicht nur zu einer Beschleunigung der Arbeitsprozesse, mehr Verantwortung für das eigene

Handeln geht häufig auch mit einer höheren Arbeitsmotivation einher, die sich wiederum auf die Arbeitsqualität auswirkt. Auch sollten geförderte Stellen, wie bereits genannte Klimaschutz- oder Sanierungsmanager*innen, mit mehr Entscheidungsbefugnissen ausgestattet werden. Dadurch wären sie in der Lage, über die bisher vorrangigen Sensibilisierungs- und Kommunikationsaufgaben hinaus, konkrete Maßnahmen zu planen und umzusetzen.

4.3.8 Auf die Strukturen kommt es an: Wie Verwaltungen zusammenarbeiten könnten, um lebenswerte Straßenprojekte effektiv zu entwickeln

Lebenswerte Straßen können nur durch eine ressortübergreifende Zusammenarbeit über den gesamten Planungsprozess entstehen. Es gilt die sektoralen Perspektiven zu hören, zu verstehen und miteinander in Einklang zu bringen.

Unsere Lösungsansätze

Um es direkt vorweg zu nehmen: Wir haben auf die Frage keine abschließende und für uns zufriedenstellende Antwort. Dafür sind Verwaltungen schlicht zu unterschiedlich organisiert. Auch stand die Frage nie im Zentrum unseres Projekts. Dennoch lassen sich einige Elemente auf dem Weg zu einem ressortübergreifenden Denken, Kommunizieren und Handeln skizzieren.

Möglichst frühzeitige Einbindung aller relevanten Ressorts

Jede Organisation braucht Strukturen zum effizienten Arbeiten. Das gilt insbesondere auch für Stadtverwaltungen, sind sie doch häufig einer der größten Arbeitgeber in einer Kommune. Wie die einzelnen Dezernate, Geschäftsbereiche, Referate letztlich aufgeteilt und zugeschnitten werden, hängt stark von der politischen Kultur und der gelebten Verwaltungshistorie ab. Entscheidender scheint ohnehin die Frage der Durchlässigkeit der gewählten Struktur. In unseren Kommunen Gelsenkirchen und Mönchengladbach gibt es z. B. schon länger Austauschformate innerhalb der Verwaltung, bei denen neue Projekte angekündigt, vorgestellt und diskutiert werden. Dadurch können Bedenken einzelner Ressorts bereits frühzeitig artikuliert, erkannt und diskutiert werden. Gerade gemeinsame Austauschformate schaffen dabei Transparenz und Verständnis für den jeweiligen Standpunkt und können so helfen, zwischen diesen Standpunkten zu vermitteln.

“Das Coaching hat erneut gezeigt, dass das Vermitteln zwischen den verschiedenen Stellen innerhalb der Verwaltung wichtig ist, um Interventionen innerhalb von Projekten im ersten Schritt bewilligt zu bekommen und auch langfristig voranzubringen.“

Björn Ahaus, Grüne Hauptstadt Agentur (Coachingkommune Essen)

Von der Verwaltungsbehörde zum Gestaltungsteam

Angesichts der verschiedenen großen Herausforderungen unserer Zeit reicht ein „Verwalten“ unserer Städte nicht mehr aus. In den Kommunen, mit denen wir innerhalb des LesON-Projekts zusammengearbeitet haben, sind wir immer wieder auf Menschen getroffen, die „ihre“ Stadt verändern wollen. Dort, wo dieser Gestaltungsanspruch die Führungs- und Arbeitsebenen gleichermaßen durchdrungen hat, haben sich vielfach kreative Lösungen ergeben. Wo dies nicht der Fall war, drehten sich die

Diskussionen stärker um die Gründe für das Nicht-Gelingen. Es gilt daher passende Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die in jeder Stadtverwaltung vorhandenen kreativen Potenziale noch besser zur Geltung kommen.

Dem Kümmerer das Kümmern ermöglichen

Eine wichtige dieser Rahmenbedingungen ist, klare Zuständigkeiten und Kümmerer zu definieren. Damit innovative Projekte funktionieren, braucht es engagierte Kümmerer innerhalb einer Stadtverwaltung, nicht nur für die Projektplanung und -steuerung, sondern auch um ressortübergreifende Brücken zu schlagen und um zwischen Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und Stadtgesellschaft einen konstruktiven Dialog zu gestalten. Es gilt Kümmerinnen und Kümmerer innerhalb der Verwaltung zu identifizieren – und ihnen auch ausreichend Raum zum „Kümmern“ zu geben. Das hat viel mit dem Verständnis und dem Erkennen der Stärken und Schwächen der einzelnen Mitarbeitenden zu tun. Damit einher geht der Einsatz der Führungspersonen, den Kümmerinnen und Kümmerern auch den notwendigen Rückhalt zu geben.

Abgleich von Strategien und Übersetzung in konkrete Projekte

Eigentlich könnte der Umbau unserer Straßen hin zu lebenswerten Orten so einfach sein: Der Wegfall von Parkplätzen, die Priorisierung aktiver Mobilitätsformen oder auch der Ausbau blau-grüner-Infrastrukturen – all das ist im Kern durch die inzwischen in allen Kommunen vorhandenen Klimaschutz/-anpassungskonzepte, Leitbilder und sonstige Strategiepapiere abgedeckt. Dennoch gibt es auf Projektebene die Sorge vor Widerständen aus der Zivilgesellschaft, der Kommunalpolitik und zum Teil auch verwaltungsintern. Hierfür haben auch wir nicht die eine Lösung gefunden. Es scheint jedoch notwendig zu sein, eine vermittelnde Ebene zwischen dem konkreten Projekt und der sehr abstrakten Zielebene eines Konzeptes einzuziehen, die die Operationalisierung der Strategien auf die Arbeitsebene übersetzt. Dadurch besteht die Hoffnung, in den Einzelprojekten grundsätzliche Fragen nicht immer wieder neu diskutieren zu müssen.

5 LesSON's learned

Über drei intensive Jahre liegen hinter dem LesSON-Projektteam. Die Beteiligten haben in der Zeit viele Erfahrungen gesammelt, Transformationsherausforderungen besser verstanden und innovative Lösungen entwickelt und ausprobiert. Vieles lief gut, manchmal scheiterte das Team jedoch auch an sich selbst oder an den Rahmenbedingungen. Auf jeden Fall war diese Reise immer spannend und lehrreich. Ausgehend von den konkreten Praxiserfahrungen aus Kapitel 4 sind aus unserer Sicht die nachfolgenden neun Leitplanken zentral für die erfolgreiche Transformation unserer Straßen (und Städte). Die Reihenfolge ist keine Priorisierung – die neun Leitplanken sollen eher als Kompass für das Initiieren und Umsetzen ähnlicher Projekte verstanden werden.

5.1 Leitplanken für die erfolgreiche Transformation von Straßenräumen

Zielkompass als Stadtgesellschaft entwickeln

Es braucht ein partizipativ entwickeltes Leitbild, das gesellschaftliche und politische Mehrheiten besitzt und unter dessen Dach sich eine Vielzahl von Einzelprojekten bündeln lässt.

Erst wenn man sich als Stadtgesellschaft auf ein gemeinsames Zielverständnis geeinigt hat, das auch für das Verwaltungshandeln operationalisierbar ist, stehen Einzelprojekte nicht mehr für sich, sondern erklären sich aus dem Bezug zum Leitbild. Jeder Straßenumbau stellt dann eine konkrete Realisierung des größeren und abstrakteren Leitbildes dar. Hierbei geht es darum, in den Leitplanken klar zu sein (Beispiel: Mindestens 40 Prozent des Straßenraums sollen mit Bäumen verschattet sein und mindestens 50 Prozent des Straßenquerschnitts sollen dem nicht motorisierten Verkehr gewidmet sein) und gleichzeitig ausreichend Flexibilität zu bewahren, um die konkrete Situation vor Ort berücksichtigen zu können.

Positive Narrative und Bilder schaffen

3D-Renderings, Animationen, Augmented Reality oder auch Straßenexperimente helfen, ein positives Narrativ des Straßenumbaus zu erzählen.

Veränderungen werden – auch wenn der Status quo kritisch gesehen wird – häufig mit einem Verlust assoziiert (Verlustaversion), da die Zukunft weitaus weniger greifbar ist als die Gegenwart. Dem können Visualisierungen und analoge Straßenexperimente entgegenwirken. Sie zeichnen, im wahrsten Sinne des Wortes, ein Bild der möglichen Zukunft. Und: Sie sind vergleichsweise kostengünstig realisierbar und reversibel. Häufig stellen sie radikale Veränderungen dar und laden damit zum Umdenken und kritischen Hinterfragen des eigenen Mindsets ein. Sie zeigen Zielkonflikte auf und ermöglichen durch ihre intuitive „Lesbarkeit“ eine Diskussion zwischen Fachleuten und Laien auf Augenhöhe. KI-basierte Tools, zum Beispiel „UrbanistAI“, sind kostengünstige Optionen, um entsprechende Bilder zu entwickeln, im Vorfeld oder als Bestandteil von Beteiligungsprozessen.

Kultur des Experimentierens etablieren

Experimente, Interventionen und Pilotprojekte helfen, erste Erfahrungen für den Stadtwechsel zu sammeln, für Neues zu sensibilisieren und Mindsets zu verändern.

Viele Städte führen inzwischen Straßenexperimente durch. Diese sind jedoch kein Allheilmittel. Ihr Einsatz sollte an ein klar definiertes und transparent kommuniziertes Ziel gekoppelt sein. Experimente sind stets ergebnisoffene Prozesse. Es gilt, sie kommunikativ, analytisch und vor Ort zu begleiten. Das schließt sowohl die Agilität und Flexibilität ein, auf lokale Bedarfe zu reagieren, als auch die bewusste Reflexion der Wirksamkeit der Experimente. Insofern „scheitern“ Experimente nie, da sie nicht nur aufschlussreiche Erkenntnisse zur Weiterentwicklung des jeweiligen Standorts liefern, sondern auch zur eigenen Herangehensweise. Eine Kultur des Experimentierens geht damit stets auch mit einer anderen Fehlerkultur einher. Richtig eingesetzt, bergen Straßenexperimente das Potenzial, einen wichtigen Beitrag für den notwendigen Wandel unserer Städte zu leisten.

Transformation funktioniert nur miteinander

Eine effektive Beteiligungskultur ist unerlässlich, um die Akzeptanz von Umgestaltungsprozessen zu steigern, das Vertrauen in demokratische Prozesse zu stärken und eine inklusive, gerechte Gesellschaft zu schaffen.

Gerade beim Straßenumbau treffen notwendige Transformationsziele (etwa Verkehrswende und Klimaanpassung) auf individuell und gesellschaftlich fest verankerte Mobilitätsroutinen (für die zum Teil Alternativen fehlen) und auf Routinen zur Nutzung des öffentlichen (Straßen-)Raums. Nicht ohne Grund lösen Straßenumbauten fast immer auch kritische Stimmen und entsprechende Beharrungskräfte aus. Es geht daher stets darum, die Menschen vor Ort abzuholen und mitzunehmen. Beteiligungsformate helfen, Bedenken frühzeitig aufzunehmen und einzuordnen, einen Interessenausgleich zu suchen oder den aktuellen Projektstand transparent zu machen. Vor allem helfen sie aber auch, das ortsspezifische Wissen in den Planungsprozess einzubringen, um so das Planungsergebnis zu verbessern.

Die Macht von Zahlen nutzen

Es ist wichtig, Daten und Fakten zu erheben, um emotional geführte Debatten zu versachlichen.

Hierbei geht es sowohl um die Nutzung von Daten zur besseren Problembeschreibung als auch um Vorher-/Nachher-Erhebungen, um die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilen zu können. Das Spektrum reicht dabei von Zählungen und Beobachtungen bis hin zu Befragungen zu Akzeptanz, Wahrnehmung und verändertem Nutzerverhalten. Solche Wirkungs- und Prozessevaluationen helfen nicht nur bei der Konzeption und Argumentation des jeweiligen Projekts, sondern tragen häufig auch zur regionalen Bekanntheit der Projekte bei – Evaluationen sind damit immer auch

eine Form des Marketings. Kommunalverwaltungen können entsprechende Evaluation häufig im Rahmen von Forschungsprojekten oder Kooperationen mit Hochschulen umsetzen, zum Beispiel durch die Betreuung von Abschlussarbeiten.

Transparenz in der Kommunikation

Ziele, Prozessschritte und Arbeitsstände, aber auch auftretende Konflikte und Herausforderungen, sollten transparent kommuniziert werden, um die Akzeptanz gegenüber zukunftsorientierten Straßenumbauten nicht zu gefährden.

Die Umgestaltung öffentlicher (Straßen-)Räume im Sinne des LesSON-Projekts zielt darauf ab, ihre Nutzung zu verändern und attraktive und lebenswerte Orte zu schaffen. Das reduziert die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs und ermöglicht eine multifunktionalere Nutzung von Flächen. Es gilt, diese Ziele und den Weg bis zum abgeschlossenen Umbau transparent zu kommunizieren, damit mögliche Einschränkungen, etwa durch Baustellen oder wegfallende Parkplätze, verstanden und eingeordnet werden können. Es ist zudem wichtig, auftretende und nicht beabsichtigte Probleme (wie höherer Freizeitlärm durch eine andere Nutzung des Straßenraums, Müll oder Anlieferschwierigkeiten) zu benennen, um Lösungen entwickeln und entsprechende Anpassungen vornehmen zu können.

Gelegenheitsfenster nutzen

Der Stadtumbau wird viele Jahrzehnte benötigen. Um so wichtiger ist, es vorhandene Gelegenheitsfenster zu erkennen und Synergien zu nutzen.

Straßen werden in der Regel nur alle drei bis vier Jahrzehnte saniert. Entsprechend gilt es, diese Gelegenheitsfenster früh zu erkennen und zu nutzen. Hierfür ist es notwendig, mögliche Baumaßnahmen am Kanalnetz, für den Ausbau von Fern- oder Nahwärme, des Stromnetzes oder für IuK-Technologien zentral zu erfassen, um Synergien zu erkennen und zu nutzen. Auch sollten geplante Baumaßnahmen mit anderen Vorhaben in der Umgebung abgestimmt sein, um die Akzeptanz nicht zu gefährden.

Verwaltung fit machen für Transformation

Lebenswerte Straßen können nur durch ressortübergreifende Zusammenarbeit über den gesamten Planungsprozess entstehen. Es gilt, die sektoralen Perspektiven zu hören, zu verstehen und miteinander in Einklang zu bringen.

Jede Organisation braucht Strukturen zum effizienten Arbeiten. Nur zeigen sich angesichts immer komplexerer ökologischer, ökonomischer und sozialer Problemlagen, dass praktiziertes sektorales Verwaltungsarbeiten vielfach nicht zu zufriedenstellenden Ergebnissen führt. Verwaltungen sollten sich mehr als Gestaltungsteams verstehen und aufstellen. Hierzu braucht es ressortübergreifende Projektteams – oder zumindest klar definierte Kümmerinnen und Kümmerer, die über die Ressortgrenzen hinaus kommunizieren und vermitteln. Es erscheint zudem unerlässlich, politisch

beschlossene Strategien, etwa Klimaschutzkonzepte, in handhabbares Verwaltungshandeln zu übersetzen.

Politische Vertrauenskultur und politische Ermöglichungsräume schaffen

Kommunalpolitik und Stadtverwaltung sollten sich stets als Partner verstehen, deren Kompetenzen sich im Sinne eines gemeinsamen Ziels – der positiven Stadtentwicklung – ergänzen.

Politische Entscheidungsträger*innen lenken und prägen mit ihren Entscheidungen die Stadtentwicklung. Sie tragen damit Verantwortung und werden genau für diese Richtungsentscheidungen von der Stadtbevölkerung gewählt – oder abgewählt. Die konkrete Umsetzung und Ausgestaltung dieser strategischen Entscheidungen obliegt den Fachleuten der Stadtverwaltung. Die Erfahrungen des LesSON-Projekts haben gezeigt: Lokale Projekte sind erfolgreicher, wenn ein klares Rollenverständnis zwischen Stadtverwaltung und Kommunalpolitik besteht, in der die eine Seite die Rolle der anderen akzeptiert und dieser hinsichtlich ihrer Rollenausübung vertraut.

Die Leitplanken sind stark aus der Perspektiven von Kommunalverwaltungen formuliert und sollen vor allen lokalen Akteur*innen Hilfestellungen für das Initiieren neuer und spannender Projekte geben. Es soll an dieser Stelle jedoch nicht verschwiegen werden, dass auch auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene Anpassungen nötig sind, um den Umbau unserer Straßen und Städte zu beschleunigen. StVO, StVG, Baurecht und Landesbauordnungen sind nur einige Beispiele, wie in einem politischen Mehrebenensystem überregionale Rahmenbedingungen lokales Handeln beschleunigen und lenken können. Wenn die Verzahnung der verschiedenen politischen Ebenen gelingt und lokalen Akteur*innen entsprechende finanzielle, rechtliche, personelle Kompetenzen und Spielräume zugestanden werden, kann die Transformation unser Straßen, Orte und Nachbarschaften gelingen.

5.2 Get started

Die Leitplanken geben auf konzeptioneller und strategischer Ebene Hinweise, welche Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Projektumsetzung wichtig sind. Sicherlich gilt auch hier: Jede Kommune ist anders – und was in Kommune A funktioniert, muss noch lange nicht in Kommune B funktionieren. Der lokalspezifische Kontext sollte daher immer mitgedacht werden.

Neben den Leitplanken stellt sich jedoch die Frage, wie das konkrete Projekt aufgesetzt werden sollte. Auch hier gilt: Jedes Projekt ist anders. Dennoch sind aus unserer Sicht zehn Schritte wichtig. Die Schritte werden nachfolgend kurz dargestellt. Nicht alle in diesem Kapitel aufgeführten Prüffragen sind für alle Projekte relevant. Sie sollen vielmehr helfen, mögliche Stolpersteine frühzeitig zu erkennen.



Identifikation geeigneter Straßenzüge

- Welche Straßen sollen in den nächsten Jahren ohnehin saniert werden bzw. bei welchen Straßen stehen Baumaßnahmen (z.B. Kanalsanierung, Erneuerung Versorgungsleitungen etc.) an?
- Welche dieser Straßen eignen sich aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht für grundlegendere Neuaufteilung des Straßenraums?
- Bei welcher der Straßen besteht ein besonders hoher Handlungsdruck (z.B. aufgrund starker Überhitzung des Straßenraum, Starkniederschläge)?

Akteursanalyse

- Wer spielt bereits eine aktive Rolle im Quartier und könnte als Vorbildfigur oder Multiplikator*in für das Projekt dienen?
- Gibt es Gruppierungen, Kooperationen von Bürger:innen und/oder Unternehmen oder Aktivierungsformate im Quartier, die genutzt werden können?
- Wie stellt sich die politische Parteienlandschaft im Quartier dar?

Zielgruppenanalyse

- Welche Bedürfnisse und Interessen gibt es seitens welcher Zielgruppen (Anwohnerschaft inkl. Subgruppen, Nutzer:innen der Straße, Einzelhandel/Gewerbe/Gastronomie etc.)?
- Wer ist von einem Umbau indirekt/direkt betroffen?
- Inwieweit ändert sich der Kreis der Nutzenden des Straßenraums nach dem Umbau bzw. der Nutzungen? Was bedeutet das für die bisherigen Nutzenden/Nutzungen?

Beteiligung

- Gibt es im Quartier „historische“ Konflikte oder bekannte Spannungsfelder, die bekannt und in einem Beteiligungsprozess aufgegriffen werden sollten?
- Zu welchem Zeitpunkt soll mit welchem Zweck/Ziel beteiligt werden?
- Wie fließen die Ergebnisse der Beteiligung in den Planungs- und Umbauprozess ein?
- Durch welche Beteiligungsformate erreicht und aktiviert man die relevanten Akteure und Zielgruppen?
- Gibt es bestehende Strukturen (Orte, Formate), die für die Beteiligung genutzt werden können?

Verwaltungsinterne Ressourcen und Strukturen

- Wo liegt die Rolle des „Kümmers“ bzw. wer ist die treibende Kraft innerhalb der Verwaltung? Ist sichergestellt, dass diese Person/Abteilung über entsprechende Ressourcen für die Projektbetreuung verfügt?
- Welche Abteilungen/Ressorts und Mitarbeitende innerhalb der Verwaltung sollten zu welchem Zeitpunkt wie eingebunden werden?
- Sind die bisherigen Verwaltungsstrukturen geeignet, um Straßen nach dem LesSON-Konzept umzubauen? An welcher Stelle braucht es Anpassungen?
- Gibt es eine Offenheit innerhalb der Verwaltung andere Formen des Zusammenarbeitens zu erproben?

Festlegung der Zielsetzung

- Welchen Ziel soll mit dem Projekt erreicht werden? Tragen alle beteiligten Abteilungen/Ressorts das Ziel mit?
- Wird das Ziel verwaltungsintern als realistisch und realisierbar eingeschätzt?
- Wie wird das Ziel nach außen kommuniziert?

Finanzierung klären

- Besteht die Möglichkeit das Projekt oder Teile davon aus dem kommunalen Haushalt zu finanzieren?
- Existieren Förderprogramme aus denen sich das Projekt oder Teile davon finanzieren lassen? Kann das Projekt so angepasst werden, dass es förderfähig ist? Welche Fristen sind zu beachten? Welche Vorarbeiten sind notwendig, damit sich das Projekt für ein Förderprogramm eignet? Bestehen verwaltungsintern Kapazitäten und Ressourcen für eine Antragstellung?
- Können notwendige Eigenanteile von Förderprogramm über den kommunalen Haushalt finanziert werden? Welche Fristen bestehen, um entsprechende Kosten in den Haushaltsplanungen zu verankern?
- Besteht die Möglichkeit das Projekt oder Teile davon durch ein Forschungsvorhaben oder andere Finanzierungsquellen zu finanzieren?
- Lassen sich durch ohnehin notwendige Sanierungsmaßnahmen Synergien erschließen und damit Kosten senken?

Durchführung von Straßenexperimenten

- Mit welchem Ziel soll ein Straßenexperiment durchgeführt werden? Ist ein Straßenexperiment für dieses Ziel das beste Instrument?
- Wie bettet sich ein Straßenexperiment in den gesamten Planungs-/Beteiligungs-/Umbauprozess ein? Welche Informationen braucht es im Vorfeld für ein gelungenes Straßenexperiment? Wie werden die gewonnenen Erkenntnisse im Anschluss in den Planungs-/Umbauprozess eingebunden?
- Stehen ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, um das verfolgte Ziel zu erreichen? Lassen sich ggf. durch Förderprogramme Teile des Experiments finanzieren?
- Wie und durch wen erfolgt die Evaluation des Straßenexperiments?

Bauliche Umsetzung

Evaluation und Reflexion

- Soll eine Evaluation bzw. Reflexion des Projektes erfolgen? Wenn ja, wann und durch wen?
- Mit welchem Erkenntnisinteresse soll eine Evaluation bzw. Reflexion erfolgen?
- Existieren finanzielle Mittel, um eine professionelle Evaluation und Reflexion durchzuführen?

Abb. 5-1 Prüfschritte und Prüffragen für das richtige Aufsetzen und Steuern von innovativen Projekten für lebenswerte Straßen

Quelle: eigene Darstellung

Identifikation geeigneter Straßenzüge

In den nächsten Jahrzehnten geht es darum, zahlreiche Straßen und Quartiere umzubauen. Daher stellt sich – mit Blick auf begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen – die Frage, wo begonnen werden soll. Ein Straßenumbau nach dem LesSON-Konzept stellt vielfach eine Zäsur gegenüber bisherigen Umbaumaßnahmen dar. Es gilt neuer Erfahrungen und Erkenntnisse in Pilotprojekten zu sammeln, die dann wiederum für andere Straßen und Quartiere genutzt werden können. Aus unserer Sicht ist es daher bei der Auswahl wichtig, Gelegenheitsfenster zu erkennen und so Synergien zu nutzen. Ebenso sollten Straßenzüge gewisse Gestaltungsspielräume für eine Neuaufteilung des Straßenraums besitzen und einen hohen Handlungsdruck aufweisen. Ganz allgemein gilt, mit einem solchen Projekt nicht direkt die „dicksten Bretter“ bohren zu wollen.

Akteursanalyse

Jedes Quartier organisiert sich informell nach seiner eigenen Logik. Da das LesSON-Konzept auf Quartiersstraßen abzielt, liegt die formale politische Zuständigkeit häufig bei den Bezirksvertretungen. Darüber hinaus kann es in Quartieren Bürgervereine, Initiativen, engagierte Einzelpersonen, kirchliche/soziale Organisationen etc. geben. Mitunter kann auch eine Schule oder KITA eine Schlüsselakteurin sein. Die wichtigen Akteur*innen zu kennen und für das Projekt zu gewinnen, ist aus zweierlei Hinsicht entscheidend: Zum einen besitzen sie in der Regel eine sehr gute Ortskenntnis und können diese in den Prozess einbringen. Zum anderen haben ihre Stimmen hohe Relevanz. Diese Akteur*innen vom Projekt zu überzeugen, kann daher bei nachfolgenden Beteiligungsprozessen helfen, mögliche Konflikte mit der Zivilgesellschaft zu moderieren.

Zielgruppenanalyse

Straßenräume werden stets von unterschiedlichen Personengruppen genutzt, die wiederum spezifische Anforderungen und Bedarfe an den Raum stellen. Für die Planung und den Umbau von Straßen ist es daher wichtig, die Zielgruppe – d.h. die späteren Nutzenden – möglichst gut zu kennen. Hierbei geht es um zwei Aspekte: Zum einen gilt es, heutige Nutzungsprofile zu kennen und kritisch zu reflektieren, ob diese nach dem Umbau in gleichem Maße bestehen bleiben oder ob neue Nutzungen und Nutzende etabliert werden sollen. Zum anderen stellt ein Planungs- und Umbauprozess nach dem LesSON-Konzept eine deutliche Abweichung von der bisherigen Praxis dar und sollte daher kommunikativ begleitet werden. Eine Zielgruppenanalyse hilft, passgenaue Beteiligungsformate und -zeitpunkte zu wählen.

Beteiligung

Ein Planungs- und Umbauprozess hin zu einer lebenswerten Straße sollte kommunikativ begleitet werden, um Transparenz zu schaffen, lokale Ortskenntnis in den Prozess einzubinden und um mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen – und gegebenenfalls entsprechend gegensteuern zu können. Das Ziel der Beteiligung sollte dabei nicht nur den Initiator*innen, sondern auch den Teilnehmenden stets klar sein. Für Teilnehmende ist wichtig zu wissen, warum sie ihre Freizeit in einen Beteiligungsprozess stecken und wie die Ergebnisse der Beteiligung weiterverarbeitet werden. Dabei gibt es meist nicht das eine Ziel, bzw. die Ziele unterscheiden sich je nach Projektphase. Unsere Erfahrung hat gezeigt, dass ein Mix aus analogen und digitalen Formaten hilfreich ist, um ein breites Spektrum von Akteur*innen zu erreichen. Dabei sollten sich die gewählten Formate stets nach dem Ziel der Beteiligung ausrichten.

Verwaltungsinterne Ressourcen und Strukturen

Für das Gelingen innovativer Projekte braucht es engagierte Kümmer*innen innerhalb der Verwaltung, die den ressortübergreifenden Dialog anstoßen und die Gesamtübersicht (über das ggf. langjährige Projekt) nicht aus den Augen verlieren. Es sollte bereits zu Projektbeginn klar sein, wer (Person, Ressort, Abteilung) den Hut für das Projekt aufhat. Und es sollte geklärt sein, dass entsprechende Ressourcen für die Projektkoordination vorhanden sind. Ist dies nicht möglich, sollte kritisch geprüft werden, inwieweit ein innovatives Projekt gestartet wird – zu groß ist das Risiko, in einer Sackgasse zu enden, was bei allen Beteiligten zu Ärger und Frustration führt. Unserer Erfahrung nach hilft es, bereits zu Projektbeginn ein ressortübergreifendes Projektteam zu etablieren, das sich regelmäßig zum Projektstand austauscht. Hierfür ist zu klären, wer Teil eines solchen Teams ist und wer innerhalb der Verwaltung ein solches Team legitimiert und mandatiert.

Aus unserer Erfahrung erscheint eine gewissen Offenheit für ressortübergreifendes, interdisziplinäres Arbeiten auf Ebene eines Pilotprojekts entscheidend für den Projekterfolg.

Festlegen der Zielsetzung

Jedes Projekt sollte ein klar definiertes Ziel verfolgen. Dieses Ziel sollte hinsichtlich Ambitionsgrad, Zeit-/Finanzrahmen, inhaltlichem Schwerpunktsetzung etc. verwaltungsintern abgestimmt sein. Das Ziel sollte ambitioniert, aber eben auch realistisch sein, denn aus dieser Zielsetzung leiten sich nicht nur die dafür benötigten Ressourcen ab, sondern auch Art und Umfang der Beteiligung. Es ist daher mitunter besser, ein Projekt kleiner zu denken, aber in die Umsetzung zu kommen, als stets „den großen Wurf“ anzustreben. Das Ziel sollte auch entsprechend nach außen kommuniziert werden, um die Erwartungshaltung seitens Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft richtig einzuordnen. Die Zielsetzung kann über die Zeit angepasst werden, wichtig ist auch hierfür eine transparente Kommunikation.

Finanzierung klären

Die Finanzierung von Straßenumbauten ist in fast allen Kommunen eine Herausforderung. Dies gilt häufig umso mehr für die von uns betrachteten Quartiersstraßen, da sie häufig keine wichtigen verkehrlichen Funktionen erfüllen. Im Idealfall lässt sich eine Straßenumbau über den regulären kommunalen Haushalt finanzieren. In den meisten Fällen sind jedoch Förder- oder Forschungsprogramme notwendig. Hierbei sind neben Formalien (Fristen etc.) z. T. auch Anpassungen des eigenen Projekts notwendig, um förderfähig zu sein. Zudem setzen viele Programme bereits erste Vorarbeiten voraus, die entsprechend bereits durchgeführt werden müssen und z. T. Kosten verursachen. Mitunter lassen sich vorgelagerte Arbeiten durch Kooperationen erbringen, etwa im Rahmen von Forschungsprojekten oder Abschlussarbeiten. Auch Synergien mit ohnehin stattfindenden Maßnahmen können die Investitionskosten für Stadtverwaltungen reduzieren.

Durchführung von Straßenexperimenten

Straßenexperimente werden inzwischen in vielen Kommunen als Instrument genutzt, um für eine andere Aufteilung des Straßenraums zu sensibilisieren oder konkrete Planungsideen zu erproben. Straßenexperimente sind jedoch kein Allheilmittel und sollten stets als ein Baustein eines Planungs-/Umbauprozesses verstanden werden und nicht für sich stehen. Straßenexperimente sind mit z. T. erheblichem Aufwand verbunden. Es gilt daher, ihren Nutzen gegenüber den Kosten abzuwägen und kritisch den Mehrwert, auch gegenüber anderen Instrumenten (Befragungen, Simulationen), zu bewerten. Als Beteiligungsformat angelegt, ist es wichtig deutlich zu machen, welche Erkenntnisse gewonnen werden sollen und wie diese in den weiteren Planungsprozess einfließen sollen. Je nach Zielsetzung können Straßenexperimente zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Planungs-/Umbauprozess eingesetzt werden.

Bauliche Umsetzung

Keins unserer Projekte hat es bislang in die bauliche Umsetzung gebracht. Daher fällt es an dieser Stelle schwer, hier konkrete Prüffragen zu formulieren. Wichtig erscheint uns an dieser Stelle jedoch zu erwähnen, dass auch die bauliche Umsetzung Teil des Gesamtprozesses ist und kommunikativ begleitet werden muss. In dieser Phase entstehen z. T. erhebliche Einschränkungen für die Anwohnenden. Gleichzeitig wird konkret vor Ort sichtbar, wie sich der Straßenraum verändert. All dies kann zu Unmut, Irritation etc. führen. Die Anwohnenden sollten damit nicht allein gelassen werden. Dieser Aufwand hierfür sollte nicht unterschätzt und von Anfang an eingeplant werden.

Evaluation und Reflexion

Die Evaluation und Reflexion des eigenen Projekts sollte von Anfang an mitgedacht werden. Sie können bereits während des Projekts erfolgen, um Daten, Fakten etc. zu erhalten und so Vorurteile zu entkräften oder gegenzusteuern. Sie sollten auf jeden Fall zu Projektende erfolgen – schließlich geht es bei solchen Pilotprojekten nie nur

um das eine Projekt. Es geht vielmehr darum, aus dem Piloten für andere/weitere Projekte zu lernen. Wissenschaftlich wird meist zwischen einer Wirkungsevaluation (Was hat das Projekt messbar gebracht?) und einer Prozessevaluation (Was lief gut/schlecht? Was haben wir gelernt?) unterschieden. Häufig hilft hier ein Blick von außen.

6 Literaturverzeichnis

- Abt, J., Blecken, L., Bock, S., Diringer, J., & Fahrenkrug, K. (Eds.) (2022). Von Beteiligung zur Koproduktion: Wege der Zusammenarbeit von Kommune und Bürgerschaft für eine zukunftsfähige kommunale Entwicklung. Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-36181-5>
- Agora Verkehrswende (2022). Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf
- Arnstein, S.R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. In: AIP Journal. July 1996. 216–224.
- Bastin, J. F., Clark, E., Elliott, T., Hart, S., Van Den Hoogen, J., Hordijk, I., ... & Crowther, T. W. (2019). Understanding climate change from a global analysis of city analogues. PloS one, 14(7), e0217592.
- Bauer, M., Dickhaut, W., Knoop, L., Richter, M., Voß, T., Becker, C., Flamm, L., Hübner, S., Schmidt, M., Eschenbach, A., Nofz, I., Neidhart, N., Pallasch, M., Sieker, H., Sommer, H., Eckart, J., Fesser, J., Stöckner, M., Zwernemann, P., Büter, B., Caase, J., von Tils, R., Barjenbruch, M., Geisler, D., Kluge, B., Hirschfeld, J., Jean-Louis, G., Karzai, T. (2022). BlueGreenStreets Toolbox – Teil A & B. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere. HafenCity Universität Hamburg. <https://repos.hcu-hamburg.de/handle/hcu/638>
- Beushauser, G. (2021). Alle Parkplätze weg? Radikalkur für Straße im Kreuzviertel sorgt für Aufregung. Ruhr Nachrichten. <https://www.ruhrnachrichten.de/dortmund-innenstadt/alle-parkplaetze-weg-radikalkur-fuer-strasse-im-kreuzviertel-sorgt-fuer-aufregung-w1660963-2000292394/>
- Bundeszentrale für politische Bildung (2018). <https://www.bpb.de/themen/stadt-land/stadt-und-gesellschaft/216883/stadt-im-klimawandel/>
- Deutscher Wetterdienst (o.J.). Stadtklima – die städtische Wärmeinsel. https://www.dwd.de/DE/forschung/klima_umwelt/klimawirk/stadt/pl/projekt_waermeinseln/projekt_waermeinseln_node.html
- energiezukunft (2021). Paris forciert die grüne Verkehrswende. <https://www.energiezukunft.eu/mobilitaet/paris-forciert-die-gruene-verkehrswende/>
- FGSV (2022). Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>
- Fischedick, M., Haake, H., Arnold, K., Götz, T., Hennes, L., Kaselofsky, J., Koska, T., Leipprand, A., Samadi, S., Schüwer, D., Speck, M., Suerkemper, F., Thomas, S., Venjakob, J., von Geibler, J., Wilts, H. (2021). Transformative Innovationen (Zukunftsimpuls Nr. 18). Wuppertal Institut.
- Gemeinde Groningen & Felixx Landschaftsarchitekten & Planer (2021). New Space for Living Design Guideline – Quality of Public Space. <https://gemeente.groningen.nl/sites/groningen/files/2022-03/New-Space-For-Living---Quality-Of-Public-Space.pdf>

- Grunewald, K., & Bastian, O. (2018). Ökosystemdienstleistungen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Eds.), Handwörterbuch der Stadt- und Regionalentwicklung, 1677-1683. <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/2023-01/Ökosystemdienstleistungen.pdf>
- Howlett, M., & Ramesh, M. (2015). Achilles' heels of governance: Critical capacity deficits and their role in governance failures: The Achilles heel of governance. *Regulation & Governance*, 10(4), 301–313. <https://doi.org/10.1111/rego.12091>
- ium-institut für urbane mobilität & Changing Cities e.V. (2021). Freie-Straßen-Prämie. Kein Auto lohnt sich.
- Létay, C. (2022). Demontage, Transformation, Kreation – Von davonschwebenden Autos und grünen Boulevards. *polis Magazin*. <https://polismagazin.com/2022/01/demontage-transformation-kreation-von-davonschwebenden-autos-und-gruenen-boulevards/>
- Lwasa, S., Seto, K. C., Bai, X., Blanco, H., Gurney, K. R., Kılış, Ş., Lucon, O., Murakami, J., Pan, J., Sharifi, A., & Yamagata, Y. (2023). Urban systems and other settlements. In *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the International Panel on Climate Change* (1st ed., pp. 861–952). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157926.010>
- MUST, Wuppertal Institut & Emschergenossenschaft Lippeverband (2020). Ergebnisse Anwohnerbefragung Nr.1 Neuer Graben [Präsentation]. <https://lebenswerte-strasse.de/wp-content/uploads/2021/06/Online-Befragung-1-2.pdf>
- MUST, Wuppertal Institut & Emschergenossenschaft Lippeverband (2021). Ergebnisse Anwohnerbefragung Nr. 2 Neuer Graben [Präsentation]. https://lebenswerte-strasse.de/wp-content/uploads/2021/06/Folien_Umfrage-2_20210316_FINAL.pdf
- Nanz, P., & Fritzsche, M. (2012). Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 10.
- National Association of City Transportation Officials (2013). Urban Street Design Guide. <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>
- Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R., & Bäumer, M. (2019). Mobilität in Deutschland– MiD: Zeitreihenbericht 2002– 2008– 2017. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Zeitlinienbericht_2002_2008_2017.pdf
- Ottensen macht Platz (o. J.). Flanierquartier auf Zeit. <https://ottensenmachtplatz.de/>
- Ruiz-Mallén, I. (2020). Co-production and Resilient Cities to Climate Change. In J. Nared & D. Bole (Eds.), *Participatory Research and Planning in Practice* (pp. 1–11). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28014-7_1
- Schubert, S., Eckert, K., Dross, M., Michalski, D., Preuß, T., Schröder, A. (2023). Dreifache Innenentwicklung – Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung. Ergebnisse aus dem Forschungsfeld urbaner Umweltschutz und dem Forschungsprojekt „Neues Europäisches Bauhaus weiterdenken – AdNEB“. Umweltbundesamt.
- Sierra Club (2010). Architect Jan Gehl on urban planning, human scale, and the Bicycle Revolution (K. Boelte). Sierra Club. <https://blogs.sierraclub.org/greenlife/2010/01/architect-jan-gehl-bicycle-revolution-.html>

- Sorrentino, M., Sicilia, M., & Howlett, M. (2018). Understanding co-production as a new public governance tool. *Policy and Society*, 37(3), 277–293.
<https://doi.org/10.1080/14494035.2018.1521676>
- Statista (2022). Schätzung der hitzebedingten Sterbefälle in Deutschland in den Jahren 1992 bis 2021: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1387576/umfrage/schaetzung-der-hitzebedingten-sterbefaelle-in-deutschland/>
- Tagesschau (2024, 5. Februar). Höhere SUV-Parkgebühren in Paris: Ein Vorbild für deutsche Städte? <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/paris-suv-abstimmung-102.html>
- Transport for London (2017). Guide to the Healthy Streets. Indicators Delivering the Healthy Streets Approach. <https://content.tfl.gov.uk/guide-to-the-healthy-streets-indicators.pdf>
- Umweltbundesamt (2020). Verkehrswende für ALLE: So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf
- Umweltbundesamt (2023). Consequences of the climate crisis in Germany are becoming more severe. Press releases No. 42/2023, 28.11.2023. <https://www.umweltbundesamt.de/en/press/pressinformation/consequences-of-the-climate-crisis-in-germany-are#:~:text=The%20number%20of%20summers%20with,the%20population%20in%20large%20cities>
- Umweltbundesamt (2024). Bodenversiegelung. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung>
- UNDESA – United Nations, Department of economic and social affairs, population division (2019). World urbanization prospects: The 2018 revision. United Nations.
- United Nations (2012). Our Struggle for Global Sustainability Will Be Won or Lost in Cities,’ Says Secretary-General, at New York Event. Press Release 23 April 2012. Department of Public Information, News and Media Division, New York.
<https://press.un.org/en/2012/sgsm14249.doc.htm>
- United Nations (2023). Ziele für nachhaltige Entwicklung. Sonderausgabe des Berichts. United Nations Publications, New York.
- Wetzchewald, A. S. (2023). Weniger ist Mehrwehrt – Exnovation und die urbane Verkehrswende. Handlungsempfehlungen für die aktive Gestaltung der Verkehrswende durch Exnovation (Zukunftsimpuls Nr. 26). Wuppertal Institut.