



Praxiswissen

„Testfeld Straße“

Neue Chancen für den öffentlichen Raum



Impressum

Inhaltliche Bearbeitung

Anna Bernegg und Fritz Lammert,
Forward Planung und Forschung GmbH

Auftragnehmer

Urban Catalyst GmbH, Berlin in Kooperation mit
Forward Planung und Forschung GmbH, Berlin

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Referat RS 2 „Stadtentwicklung“
Dr. Katharina Hackenberg - katharina.hackenberg@bbr.bund.de
Dr. Andrea Jonas - andrea.jonas@bbr.bund.de

Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen
Referat S I 1 – Grundsatzangelegenheiten Stadtentwicklung, Baukultur,
Forschung und Koordinierung
Heiko Glockmann - Heiko.Glockmann@bmwsb.bund.de
Martin Ehret - Martin.Ehret@bmwsb.bund.de

Stand

Dezember 2023

Foto Titelseite: Moritz Bernouilly

Dieses Dokument wurde veröffentlicht im Rahmen des Projektauftrags „Post-Corona-Stadt:“ Ideen und Konzepte für die resiliente Stadtentwicklung“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Die Ausführungen spiegeln die Meinung der Autorinnen und Autoren und nicht unbedingt offizielle Positionen des BMWSB oder BBSR wider.



Inhalt

- 04 Ausgangslage
- 06 Nutzungen, Rahmenbedingungen und Instrumente im Wandel
- 08 Einblicke in die Pilotprojekte des Post-Corona-Stadt-Projektauftrages

- | | |
|---|--|
| 08 „Pop-Up Straßenplatz“
Hamburg-Rothenburgsort | 13 „Neue Nähen -
Superblocks Leipzig“ |
| 11 „Post-Corona-Innenstadt“
Frankfurt am Main Teilpro-
jekt Mainkai | 15 „Pop-Up-Innenstadt“
Ludwigsburg |

18 Pilotprojekte im Testfeld Straße umsetzen

- | | |
|--|---|
| 19 Handlungsgrundlagen für
die Steuerung schaffen | 21 Mit Experimenten ler-
nend vorangehen |
| 19 Einigung auf verbindliche
Ziele und starke Visionen | 22 Intermediäre Koope-
rationen nutzen |
| 20 Rechtliche Spielräume
kennen (das A & O) | 23 Wirkungsmessung
als Unterstützung
für den Wandel im
Straßenraum |
| 20 Politischer Wille, klare
Aufträge und Zuständig-
keiten | |



„Grüne Parade“ im Superblock
Leipzig, Quelle: Christoph Mueller

- 24 Ausblick
- 25 Informationen zu den Pilotprojekten
- 26 Quellen und Verweise



Ausgangslage

In den letzten Jahren haben neue Nutzungsanforderungen, technologische Entwicklungen und neue Mobilitätsbedürfnisse zu einem veränderten Verständnis von Straße und öffentlichem Raum geführt. Verschiedene Trends in Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr sowie die Notwendigkeit für mehr Klimaschutz und Klimaanpassung nehmen auf die Gestaltung unseres räumlichen Umfeldes Einfluss und erfordern verstärkt ein integriertes Handeln. Dabei beeinflusst Mobilität zentral die Lebensqualität und ist zugleich ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor. Für eine zukunftsgerichtete Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums als Gemeingut müssen veränderte Mobilitätsbedürfnisse, eine effiziente Flächennutzung und eine gerechte Aufteilung des Verkehrsraumes intensiver in den Blick genommen werden.

Während der COVID-19-Pandemie hat sich erneut gezeigt, wie wichtig öffentliche Räume für die Lebensqualität, insbesondere in dicht bebauten städtischen Gebieten, sind. Einrichtungen für Kultur, Gastronomie und Freizeit mussten vielerorts schließen, was die Notwendigkeit zur Anpassung vieler Alltags- und Freizeitaktivitäten der Stadtbewohnerinnen und -bewohner mit sich brachte. Um tägliche Wege zurückzulegen und soziale Kontakte zu pflegen, wurde auf alternative Orte und Fortbewegungsmittel ausgewichen. Dies führte zu einer höheren Nutzung, Nachfrage und Aneignung von öffentlich zugänglichen Flächen, in Parks, auf Gehwegen, oder bislang untergenutzten Optionsflächen an Straßenecken und Flussufern. Die Einrichtung temporärer Radwege und Spielstraßen war dabei ein direkter Beitrag zur veränderten Mobilität. Diese intensive Nutzung bestätigt nicht nur die gesellschaftliche Bedeutung öffentlicher Räume in Krisenzeiten, sondern zeigt die Notwendigkeit des, bereits vor der COVID-19-Pandemie erkannten, Wandels ihrer Nutzbarkeit hin zu mehr Flächengerechtigkeit, Multicodierung und Aneignungsfähigkeit.

Mit der Krisenerfahrung der COVID-19-Pandemie hat sich auch die Perspektive auf die Klimakrise verändert. Im März 2023 hat die Europäische Investitionsbank (EIB) zum dritten Mal eine Umfrage zum Klimawandel durchgeführt¹. Diese bestätigt, dass die COVID-19-Pandemie die Bürgerinnen und Bürger in ihrer Wahrnehmung des Klima-Notstands stark beeinflusst hat. Die große Mehrheit hält den Klimawandel und seine Folgen für die größte Herausforderung der Menschheit in diesem Jahrhundert und 72 Prozent gehen davon aus, dass er sich auf ihren Alltag auswirkt. Diese Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung, die Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels in der Gesellschaft haben. Die Verkehrswende ist ein zentraler Faktor, wenn den Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung entsprochen und ein wirkungsvoller Beitrag zur Erreichung des 1,5 Grad Ziels bis 2030 geleistet werden soll². Denn gerade der Verkehrssektor als maßgeblicher Treiber des Klimawandels verzeichnet mit seinen Emissionen bisher keine erfolgreiche Minderung³. Als eine wesentliche Aufgabe wird daher die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes sowie weiterer Luftschadstoff- und Lärmemissionen durch einen Wandel hin zur postfossilen und stadtverträglichen Mobilität gesehen (durch Stärkung des ÖPNVs sowie des Rad- und Fußverkehrs). Gleichzeitig gilt es (Verkehrs-)flächen umzunutzen bzw. für mehr Abkühlung und Biodiversität zu entsiegeln. Vor diesem

1 <https://www.eib.org/attachments/survey/eib-4th-climate-survey-germany.docx>

2 Vor dem Hintergrund der Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens von 2015 ist die Umsetzung der Verkehrswende ein zentraler Faktor, um dem Klimawandel entgegenzuwirken, dass 1,5 Grad Ziel bis 2030 einzuhalten und eine Hitzeminderung in Städten zu ermöglichen (vgl. Umweltbundesamt 2023).

3 In den vergangenen 30 Jahren ist es in Deutschland nicht gelungen, die Emissionen im Verkehrssektor von ca. 160 Millionen Tonnen (CO₂-Äquivalent) im Jahr zu reduzieren (vgl. Agora Verkehrswende 2021). Obwohl die spezifischen Emissionen (je Fzg/KM) durch verbesserte Abgastechnik reduziert werden, steigt der Schadstoffaustausch weiter an. 217 Mio. Tonnen mehr als nach den Klimazielen erlaubt, wird der Verkehr bis 2030 ausstoßen (vgl. SRL 2020).



Testpiele auf dem „Billhorner Platz“ in Hamburg, Quelle: Lukas Engelhardt

Hintergrund gehört eine stärkere Flächengerechtigkeit unter den Verkehrsteilnehmenden mit der Neuaufteilung insbesondere des Straßenraums⁴ zwischen Fuß-, Rad- und Automobilverkehr zu den besonders relevanten Stellschrauben und wird von zahlreichen Expertinnen und Experten gefordert (vgl. Agora Verkehrswende 2021, Umweltbundesamt 2021, Wuppertal Institut 2020), so auch vom Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung in seiner Sitzung vom 24. Juli 2023.

Der notwendige Paradigmenwechsel, von der autogerechten Stadt als Ausdruck des städtebaulichen Leitbildes der Wiederaufbauzeit nach 1945, hin zu einer nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege, die die Verbesserung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner mit Zielen der Klimaresilienz in Einklang bringt, wird aktuell in zahlreichen Projekten angestoßen.

Pilotprojekte im „Testfeld-Straße“

Einige Pilotprojekte des Post-Corona-Stadt-Aufrufs der Nationalen Stadtentwicklungspolitik verfolgen das Ziel, eine neue Flächenaufteilung im öffentlichen Raum an der Schnittstelle zum Straßenraum zu initiieren. Flächen, die bislang durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Form von Verkehrs- und Parkplatzflächen dominiert waren und somit kaum als Frei- und Grünräume genutzt werden konnten, werden für

neue Nutzungen aktiviert. Zahlreiche Akteure, darunter zivilgesellschaftliche Initiativen sowie Kommunalverwaltungen, stoßen Projekte an, die den Straßenraum zum Testfeld für vielfältige Ansätze einer Umgestaltung, Umnutzung und Neuverteilung erklären und neue Mobilitäts- und Nutzungsangebote bieten. Diese Aktionen haben einen breiten positiven Zuspruch erfahren, aber die Akteure mussten auch feststellen, dass die Transformation des Straßenraumes mit großen formellen und informellen Hürden verbunden ist⁵.

Im Praxiswissen „Testfeld Straße – Neue Chancen für den öffentlichen Raum“ werden innovative Ansätze aus vier Pilotprojekten aufgezeigt, die durch kurzfristige Aktionen und langfristige Planungen innerstädtische und quartiersbezogene öffentliche Räume an der Schnittstelle zum Straßenraum kooperativ umgestalten. Lokale Rahmenbedingungen, spezifische Erfahrungen und Lösungsansätze sowie die Aushandlung von Nutzungskonflikten bei der Umgestaltung und Neuverteilung der (Straßen-)Flächen zu Gunsten neuer Aufenthaltsqualitäten werden beispielhaft für die angestrebte Transformation des öffentlichen Raumes dargestellt.

⁴ Diese Erkenntnis ist keinesfalls neu. Zahlreiche Städte arbeiten mit Strategien zur Umwandlung ihrer öffentlichen Räume. Beispielhaft können Konzepte der Städte Bern (Handbuch Öffentlicher Raum, 2016), Karlsruhe (Platz für Mehr, 2022) Mailand (Piazze Aperte, a public space program, 2022), Wien (Fachkonzept Öffentlicher Raum, 2019) oder Zürich (Vision Mobilität und Stadträume, 2021) genannt werden.

⁵ Zu nennen sind hier in erster Linie Straßenverkehrsrecht (Bundesebene), Straßen- und Wegerecht der Länder sowie das Bauplanungsrecht. Das Straßenverkehrsrecht ist im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt.



Nutzungen, Rahmenbedingungen und Instrumente im Wandel

Die Umsetzung der Verkehrswende gehört derzeit zu einem der bestimmenden gesellschaftlichen Themen im öffentlichen (Fach-)Diskurs. Angesichts der im Schwerpunkt immer noch auf den fließenden Verkehr ausgerichteten Gesetzgebungen und damit einhergehenden planerischen und auch kulturell verfestigten Routinen, stellt dies eine schwierig zu lösende kulturelle, städtebauliche und verkehrsplanerische Aufgabe des Wandels dar. Die genannten Transformationsbedarfe machen deutlich, dass die gesetzlichen Regelungen nicht mehr den aktuellen Stand der Entwicklung, Diskussion und Praxis widerspiegeln. Teilweise stehen sie bereits auf dem Prüfstand (StVG/StVO). So wurde zum Zeitpunkt dieser Publikation die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Bundeskabinett beschlossen, durch den Bundesrat Ende November 2023 aber zunächst wieder gestoppt⁶. Somit steht auch die dringliche Weiterentwicklung der StVO zur Konkretisierung der Ziele des StVG noch aus. Dem gegenüber steigt die Dringlichkeit zur CO₂-Einsparung, Schadstoffreduzierung und Hitzeminderung und die damit verbundene Umsetzung der Verkehrswende angesichts der Verpflichtung zur bundesweiten Klimaneutralität 2045. Um einen breiten Konsens für die Notwendigkeit des Wandels und Akzeptanz für Veränderungen zu erzeugen, gilt es, Politikerinnen und Politiker, Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter sowie Anwohnende, Gewerbetreibende, Touristinnen und Touristen etc. zu informieren, zu überzeugen und sie als (neue) Akteure für den Transformationsprozess zu gewinnen.

Stadt- und Raumplanerinnen und -planer, aber auch zivilgesellschaftliche Akteure und Bürgerinitiativen haben viele alltägliche Erfahrungen mit den Zielen und Erfordernissen einer nachhaltigen Verkehrswende. Zunehmend werden diese zu Schwerpunkten in Projekten der räumlichen Planung und

weisen umfassende Wechselbeziehungen zu anderen Handlungsfeldern und Rechtsgebieten im öffentlichen Raum (z.B. Flächenverfügbarkeit, Nutzungsvielfalt, Begrünungs- und Entsiegelungsstrategien) sowie zu sozialen und wirtschaftlichen Fragen auf. Die (temporäre) Sperrung einer Straße für den MIV, der (Aus-)Bau von Radwegen oder die Umwidmung von Parkplatzflächen für andere Nutzungen geht mit einer Vielzahl rechtlicher Anforderungen und Bedingungen einher und kann, wie am aktuellen Beispiel der Berliner Friedrichstraße⁷ zu sehen, schnell zum Rechtsstreit und Unmut auf allen Seiten führen.

Mit dem Aufruf zur Verkehrswende steigt bei planenden wie nutzenden Akteuren die Erwartungshaltung an die Geschwindigkeit, mit der Maßnahmen umgesetzt werden. Dass diese Erwartungen in der Realität bisher kaum erfüllbar waren, zeigt sich in zahlreichen Beispielen (z.B. aus der Berliner Bergmann- und Friedrichstraße, s.o.). Daraus kann abgeleitet werden, dass die Problematik vornehmlich in der „Umsetzung“ liegt (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung 07/2022). Politik und Verwaltung stehen entsprechend vor der großen Herausforderung, bestehende Spielräume im vorhandenen rechtlichen Rahmen als Zusammenspiel von Bundes-, Landes- und kommunalen Zuständigkeiten zu nutzen und eine ausreichende Akzeptanz zur Durchsetzung der angestrebten Maßnahmen zu erzeugen. Dass diese Spielräume in Form von ermöglichenden Verkehrsregelungen bisher noch eingeschränkt sind und auf ihre Weiterentwicklung hin geprüft werden müssen, verdeutlicht der Blick in die Gesetze. Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) sind bisher insbesondere darauf ausgelegt, dass der Verkehr „fließen“ kann, womit insbesondere der Kfz- und Lkw-Verkehr gemeint sind. Zielebe-

6 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvg-reform-2197452>

7 Die Sperrung eines Teilabschnittes der Friedrichstraße für den MIV und dessen Umwandlung in eine „Flaniermeile“ ist zum Politikum geworden. (vgl. Schmidt 2022:54f.)



Aktionstag am
Mainkai
Quelle: Moritz
Bernouilly

nen wie Klima- und Umweltschutz, Gesundheit oder eine nachhaltige und lebenswerte Stadtentwicklung spielten bisher hier kaum eine Rolle – anders als im Bauplanungsrecht. Änderungen an diesem Rechtsrahmen liegen in der Kompetenz des Bundes (bzw. des Landes im Falle des Straßen- und Wegerechts⁸), wodurch die Gestaltungsspielräume der Kommunen eingeschränkt sind. Offen ist zum jetzigen Zeitpunkt, wie die Anpassung so erfolgen kann, dass neben gesetzlichem Verkehrsfluss und -sicherheit die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung gleichberechtigt berücksichtigt werden können. Denn diese Klärung ist notwendig, um die Entscheidungsspielräume vor Ort wirklich zu ermöglichen und die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität und lebenswerter Städte voranzubringen. Dass es dennoch Spielräume innerhalb des geltenden Rechtsrahmens gibt, zeigt die Betrachtung der Pilotprojekte (s. Praxisbeispiele ab S. 8).

Um Prozesse zu beschleunigen und die Klimaziele zu erreichen, ist das kooperative Arbeiten auf mehreren Ebenen und zwischen sektoralen Zuständigkeiten wichtig. Neben langfristigen Strategien und guten rechtlichen Rahmenbedingungen spielen Impulse und zeitlich begrenzte Projekte eine besondere Rolle, bei denen das Ausprobieren und Evaluieren von innova-

tiven Ansätzen zum Aufzeigen von Potenzialen der Umgestaltung im Mittelpunkt stehen. Temporäre Experimente und Pilotprojekte werden umgesetzt, um daraus Erkenntnisse für die langfristige Planung und Legitimierung zu gewinnen. Durch diesen Ansatz werden Mehrwerte, die z.B. durch neue Aufenthaltsangebote entstehen, für die Bevölkerung schnell und gut sichtbar und können als Referenz für die langfristige Veränderung dienen.

Grundlegend für eine nachhaltige Transformation ist das einheitliche Verständnis des öffentlichen Raumes als Schnittstelle von Verkehr (und zwar allen Verkehrsformen), Freizeitgestaltung und ökologisch/klimatischen Bedürfnissen. Dieses wird in allen strategischen, integrierten Planungen sowie entsprechend der Nachhaltigkeits- und Hitzeminderungsziele in Städten und Gemeinden gefordert. Es bildet sich aber noch nicht ausreichend in den geltenden Verordnungen, Rahmenbedingungen und kommunalen Zuständigkeiten für die Gestaltung des öffentlichen Raums ab.

8 Nach dem Straßenrecht werden Straßen dem Gemeingebrauch gewidmet, die Straßenbaulast variiert allerdings nach Kategorie und obliegt so entweder dem Bund, den Ländern oder Städten und Gemeinden. Die Novellierung des StVG, in der die genannten Aspekte (Klima- und Umweltschutz, Gesundheit, nachhaltige Stadtentwicklung) berücksichtigt sind erfolgte im August 2023 durch den Bund, scheiterte jedoch drei Monate später im Bundesrat.



Einblicke in Pilotprojekte des Post-Corona-Stadt-Projektauftrages

Von den 17 geförderten Pilotprojekten werden im Folgenden (Teil-)Projekte aus Hamburg, Frankfurt am Main, Leipzig und Ludwigsburg vorgestellt. In allen vier Projekten wird eine Umnutzung und Umgestaltung von Verkehrsflächen zu Gunsten einer höheren Aufenthalts- und Nutzungsqualität initiiert und angestrebt, die Ausgangsbedingungen dafür sind jedoch unterschiedlich. Teilweise waren strategische Planungsgrundlagen und politische Beschlüsse (Frankfurt) vorhanden, teilweise lag die Initiative bei der Stadtgesellschaft (Leipzig) und erforderte zunächst den Aufbau von Kooperationsstrukturen mit Verwaltung und Politik. Die Pilotprojekte wurden für drei Jahre gefördert, um Grundlagen zu erarbeiten, innovative Maßnahmen umzusetzen und integrierte Projektstrukturen aufzubauen.

„Pop-up Straßenplatz“ Hamburg-Rothenburgsort

Projektansatz und Ziele

Die COVID-19-Pandemie hat deutlich gemacht, dass Stadt- und Straßenräume, besonders innerhalb von Quartieren, wichtige soziale Funktionen als Begegnungs- und Aufenthaltsorte erfüllen. Das Projekt „Pop-up Straßenplatz“ in Hamburg-Rothenburgsort arbeitet deshalb daran, die Verkehrskreuzung am „Billhorner Platz“⁹ in einen zukunftsfähigen Stadtraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu verwandeln. Ziel des Projektes ist es, Plätze zu definieren, Aufenthaltsqualitäten und Nutzungen im öffentlichen Raum auch auf bislang ungenutzten Splitter- und Arrondierungsflächen zu stärken sowie Formen der nachhaltigen Mobilität, beispielsweise durch den Rückbau von Nebenflächen und -straßen, zugunsten sozialer Begegnungsräume und aktiver Mobilitätsformen zu fördern.

Rahmenbedingungen und Akteure

Die konkrete Situation im Stadtteil Rothenburgsort – die Kreuzung Billhorner Mühlenweg / Billhorner Röhrendamm – ist baulich geprägt vom Leitbild der autogerechten Stadt und stark

vom motorisierten Individualverkehr frequentiert. In direkter Umgebung zu den angrenzenden Bundesstraßen 4 und 75 dominieren großmaßstäbliche Verkehrsanlagen den Charakter des Gebiets. Fußgängerinnen und Fußgänger sind oft gezwungen, Unterführungen zu nutzen oder große Umwege zu gehen. Die Verkehrsräume der Kreuzung befinden sich weitgehend in bezirklicher Verwaltungszuständigkeit. Städtebaulich wird die Kreuzung durch Wohngebäude aus der Nachkriegszeit in größtenteils offener Bauweise gefasst, ergänzende Nutzungen wie Imbisse sind in pavillonartigen Bauten untergebracht.

An der als „Billhorner Platz“ benannten Kreuzung befinden sich beidseitig des Billhorner Mühlenwegs zwei Verkehrsinseln (Mittelstreifen), die als reine Stellplatzfläche (westlich) und Grünfläche - mit einem aktuell als kultureller Treffpunkt umgebauten Toilettenhäuschen (östlich) - genutzt werden. Laut Rahmenplan „Stadteingang Elbbrücken“ (Freie und Hansestadt Hamburg 2021) soll langfristig die Umgestaltung der Verkehrskreuzung zu einem Straßenraum mit Stadtplatz, verbindendem Grünzug und einer geringeren Dominanz der Verkehrsfunktionen erfolgen. Die sozioökonomischen Hintergründe im Stadtteil erfordern besondere Herangehensweisen für die Kommunikations- und Partizipationsformate (z.B. Mehrsprachigkeit, niedrighschwellige Angebote für planungsferne Gruppen, Angebote speziell für Jugendliche und Kinder, für Geflüchtete) im Projekt sowie für die Planungen des dauerhaften Umbaus der öffentlichen Räume (einschließlich des Verkehrsraumes).

⁹ Die Benennung der Kreuzung als „Billhorner Platz“ wurde durch das Projekt eingeführt und ist keine offizielle Bezeichnung. Die Namensgebung soll dazu beitragen, die Kreuzung als Stadtraum mit Qualitäten jenseits der Verkehrsfunktion umzudeuten.



Testspiele auf dem „Billhorner Platz“,
Quelle: Lukas Engelhardt

Initiiert wurde das Vorhaben von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg (Projektträger). Seit Sommer 2022 sind externe Dienstleister mit der Umsetzung und Durchführung des Projektes beauftragt.

Erfolge und Hemmnisse

Das Projekt verfolgt einen kollaborativ-forschenden Ansatz und möchte durch Austesten neuer Nutzungs- und Gestaltungsansätze herausfinden, wie die Kreuzung besser und sicherer gestaltet werden kann. In einem ersten Schritt wurde der namenlose Bereich informell in „Billhorner Platz“ umbenannt. Als Aktivierungsformat wurden fünftägige „Testspiele“ veranstaltet, in deren Rahmen bzw. als deren Folge zahlreiche urbane Interventionen wie Hochsitze, ein Wandbild und eine „Stadtmatratze“¹⁰ realisiert wurden. Als Anlaufstelle für Anwohnende entstand ein temporärer Kiosk und diverse thematische Exkursionen im Stadtteil wurden durchgeführt¹¹. Weitere Ideen für neue Nutzungen und gestalterische Elemente am „Billhorner Platz“ wurden von Juli bis September 2023 unter dem Titel „plan. los“ getestet. Mit dieser breiten Palette von Aktionen wurden die Sperrung von Parkplätzen und die Bespielung unterschiedlicher

Flächen in Kreuzungsnähe als erste Schritte in der Transformation einer stark verkehrsbelasteten Kreuzung zum zukünftigen Stadtplatz durchgeführt. Mit den gewonnenen Erkenntnissen soll schrittweise eine bleibende Struktur etabliert werden.

Das Projekt zeigt auf mehreren Ebenen, wie komplex die Veränderung von autogerechten Stadt- und Straßenräumen ist und wo die Veränderung an Grenzen stößt. Schon sehr schnell zeichnete sich ab, dass eine Verkehrsberuhigung des Billhorner Röhrendamms nicht wie angedacht umsetzbar sein würde – zu wichtig ist die Verkehrsachse gerade auch für den öffentlichen Busverkehr. Der Wunsch nach einer (temporären) Neuverteilung des Straßenraums und nach mehr Aufenthaltsqualität muss die Anforderungen von Busverbindungen berücksichtigen, da essenzielle Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs Vorrang vor dem Vorhaben des Pilotprojektes haben¹².

Bereits die Vorbereitung von Eingriffen in den Straßenraum erforderte enorme Abstimmungsbedarfe mit zuständigen Fachverwaltungen und offenbarte weitere Zielkonflikte zwischen dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und der Notwendigkeit des Erhaltens von Parkplätzen¹³. Ergebnis war, dass die temporäre Nutzung von acht Parkplätzen für einen Zeitraum

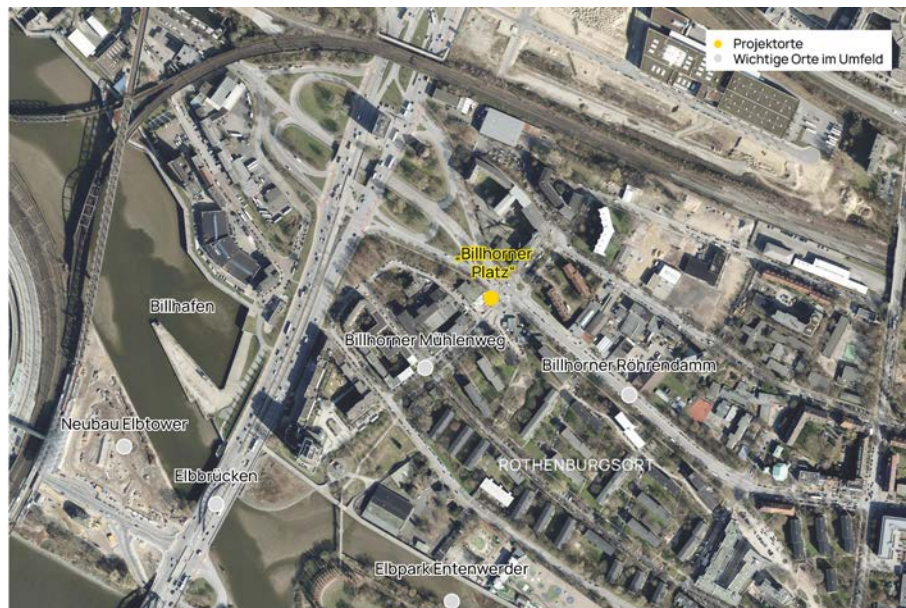
10 Die Stadtmatratze war eine Intervention bei den 1. Testspielen. Mit aufgebläsen Bällen und einer Platte wurde ein Ort zum Sitzen geschaffen

11 Im Magazin Billhorner Platz #1 und im Faltposter Billhorner Platz #2 sind die Schritte und Ergebnisse von Projektseite zusammengefasst: <https://billhornerplatz.de/>

12 Der Billhorner Röhrendamm ist eine von nur vier zentralen Zugängen zum Stadtteil. Die Busverbindung ist von zentraler Bedeutung und stellt die einzige schnelle Anbindung Richtung Hauptbahnhof dar – ÖPNV-Alternativen gibt es kaum.

13 Diese Notwendigkeit wurde insbesondere aus dem Hamburger Wegegesetz (HWG) hergeleitet.

von fünf Monaten für die Anlaufstelle nicht wie beantragt verlängert werden konnte und die kleine bauliche Struktur wieder abgebaut werden musste. Die Belange des ruhenden Verkehrs wurden hier prioritär gegenüber dem experimentellen Projekt behandelt. Die dauerhafte Einrichtung der Anlaufstelle wurde im Frühjahr 2023 durch einen Wohnwagen auf einer an die Kreuzung grenzenden Wiese an der östlichen Seite des Röhrendamms wieder ermöglicht¹⁴. Auf die Feststellung, dass die Flächen des Straßenraumes „belegt“ sind, reagierte das Pilotprojekt flexibel und hat sich im Verlauf immer stärker auf die Nebenflächen konzentriert.



Projektgebiet "Pop-up Straßenplatz"
Hamburg Rothenburgsort,
Quelle: Eigene Darstellung auf
Grundlage von OpenStreetMap

Erfolge

- Die erfolgreiche Sensibilisierung und Aktivierung der lokalen Bevölkerung durch Kommunikation in verschiedenen Sprachen, Dialog bei Essen und Trinken.
- Die große Sichtbarkeit des Projektes durch kreative und niederschwellige, aktivierende Formate wie urbane Interventionen, Spaziergänge und eine mobile Anlaufstelle.
- Die Einführung eines „Grünen Tisches“, um gemeinsam mit verschiedenen Akteuren aus dem Stadtteil konträre Fragen zu klären.
- Eine Situationsanalyse sowie deren Ergebnisdarstellung in einem Magazin und einem Faltposter „Lessons Learned“ #1 und #2 als ansprechende Kommunikationsinstrumente.
- Die Umsetzung als ko-kreatives, auf Beteiligung ausgelegtes 1:1 Experiment mit der partizipatorischen Definition und Gestaltung eines „Stadtplatzes in Planung“.
- Die Prüfung der Straßenkonfiguration des Billhorner Mühlenwegs für die temporäre und dauerhafte Schließung einer Fahrbahn für den MIV.
- Trotz großer Veränderungen, die im Stadtteil anstehen, wird gemeinsam die Sicherung und Aneignung der Platzflächen rund um die Kreuzung angestrebt.
- Der starke Einbezug von Jugendlichen in die Stadtplanung über die gemeinsame Entwicklung eines Motivs für ein Wandbild (s. Lessons Learned #2), wodurch eine Aneignung

und Identifikation mit dem „Billhorner Platz“ gefördert werden konnte.

Hemmnisse

- Koordinierungsbedarfe an den Schnittstellen der Fachverwaltungen zur Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Zielvorstellungen zwischen Senat und Bezirk sowie zwischen den Fachabteilungen, u.a. Amt für Sondernutzungen Bezirk Hamburg-Mitte, Stadtentwicklung, Mobilität.
- Zielkonflikte in der Vereinbarkeit mit der Baustellenplanung, dem ÖPNV und entsprechende Ablehnung einer temporären Vollsperrung der Straßenkreuzung.
- Der Wert des Parkraums für den Gemeingebrauch (Wegfall von Parkplätzen) ist nicht mit der Verlängerung der Laufzeit der Anlaufstelle vereinbar.
- Die langwierige Vorbereitung sorgt für einen sehr kurzen Umsetzungszeitraum. Damit wird es innerhalb des Projektzeitraums erschwert, den laufenden Prozess zu evaluieren, Schlüsse für die Verstetigung zu ziehen oder diese in Teilen schon umzusetzen.

¹⁴ Die Wiese befindet sich im Eigentum der öffentlichen Wohnungsbaugesellschaft SAGA Gwg, die einer Nutzung zustimmte.

„Post-Corona-Innenstadt“ Frankfurt am Main - Teilprojekt Mainkai

Projektansatz und Ziel

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Frankfurter Mainkais werden von der Frankfurter Verwaltung und Politik bereits seit der Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030+ (ISTEK) 2019 verfolgt. Mit der „Post-Corona-Stadt“ Förderung wurde es 2021 ermöglicht, die gewünschte Umwidmung des Mainkais über die Zeit der Sommerferien als kuratiertes Stadtraumexperiment zu testen. Die ursprünglich drei- bis vierspurige Straße wurde in einem kooperativen Ansatz, unter Federführung des Mobilitätsdezernats und zusammen mit dem Stadtplanungsamt, dem Deutschen Architekturmuseum (DAM), der akteursübergreifenden Initiative Making Frankfurt und einer Vielzahl weiterer Akteure, mit Hilfe unterschiedlicher Aktionen in einen belebten Stadtraum verwandelt. Um eine nachhaltige und dauerhafte Umgestaltung des nördlichen Mainufers zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke zu ermöglichen, ist nicht nur der Nachweis zu führen, dass die geplante Umwidmung stadtverträglich ist, sondern müssen auch entsprechende politische Mehrheiten gefunden werden. Erst dann kann das für eine dauerhafte Sperrung erforderliche Entwidmungsverfahren eingeleitet und die Neugestaltung vorbereitet werden.

Rahmenbedingungen und Akteure

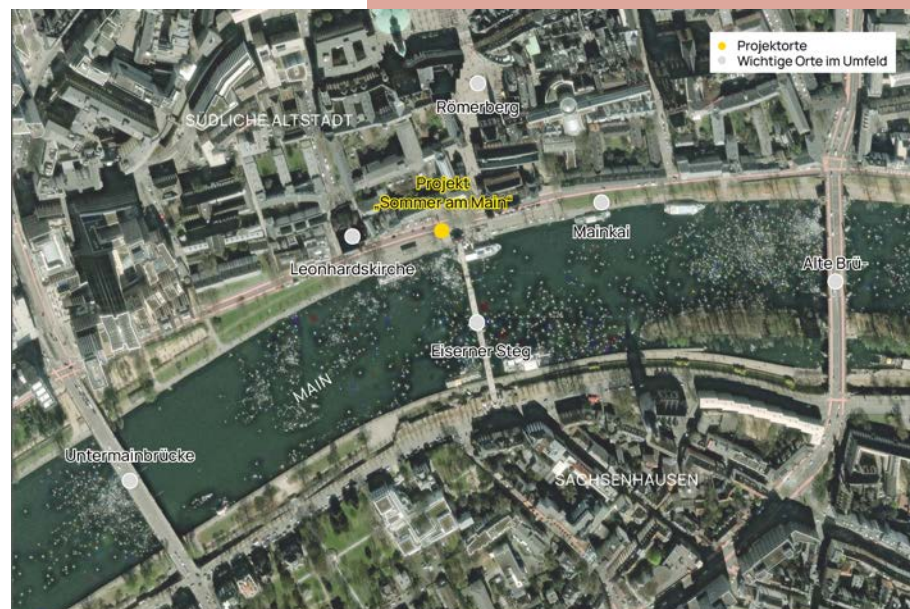
Die Frankfurter Innenstadt wurde im ISTEK als Schwerpunktraum der Stadtentwicklung definiert. Im kompakten Innenstadtbereich innerhalb der historischen Wallanlagen bündeln sich exemplarisch vielfältige Herausforderungen und Transformationsthemen. Das macht die Innenstadt zum idealen Experimentierfeld. Zusammen mit vielfältigen Partnerinnen und Partnern werden die Leitfunktionen

der Innenstadt hinterfragt sowie übertragbare Lösungsansätze für Klimawandel, Mobilitätswende und resiliente Zukunftsgestaltung gesucht und ausprobiert. Neben Fragen nach alternativen Nutzungsmöglichkeiten für Gewerbeimmobilien geht es um eine erhebliche Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten im öffentlichen Raum, sowie um autofreie Bereiche und Verkehrsberuhigungen, mehr Grün, mehr Beschattung und Brunnen sowie Außengastronomie und Kulturangebote.

Eine zentrale Bedeutung für die Verbindung von Innenstadt und Fluss nimmt der Stadtraum am Main ein. Die Promenaden entlang der begrünten Flussufer zwischen Ost- und Westhafen erfreuen sich heute größter Beliebtheit bei Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern und auch die Verbindung zwischen den Mainufeln „Hibbdebach und Dribbdebach“ wurde durch den Bau des Holbeinstegs 1990, als zweite Fußgängerbrücke neben dem Eisernen Steg, verbessert. Die Nutzungsintensität hat seitdem stetig zugenommen und so zeichnen die aktuellen Konfliktlinien zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ein Bild, das eine Neuverhandlung des zur Verfügung stehenden öffentlichen Stadtraums erfordert.

Erfolge und Hemmnisse

Teilprojektgebiet Mainkai, Frankfurt am Main, Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap





Temporäre Sperrung während des Stadtraumexperiments „Sommer am Main 2022“, Quelle: Cornelius Pfannkuch

Mit der Nutzung des Mainkais zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke für besondere Veranstaltungen, nicht zuletzt im Rahmen der probeweisen Öffnung 2019/20 (nach §45 Abs. 1b Nr. 5 i.V.m. Abs. 3 StVO), konnten Erfahrungen und Gestaltungsideen gesammelt werden, die eine dauerhafte Neugestaltung dieses Straßenabschnitts nahelegen. Im Sommer 2022 wurde das Stadtraumexperiment „Sommer am Main“ als mehrwöchige Veranstaltung genehmigt, die eine städtebauliche Neuordnung mit vielfältigen Nutzungen und Angeboten simulierte und so die Potenziale für eine Neugestaltung des Straßen- und Stadtraums experimentell und im Austausch mit vielen Akteuren erprobte¹⁵. Im Sommer 2023 fand die temporäre Intervention erneut statt. Hierfür besteht bis zur dauerhaften Umgestaltung ein politischer Auftrag.

Parallel werden weitere inhaltliche und organisatorische Vorbereitungen erarbeitet. 2023 fand ein internationales Expertenpanel zur strategischen und inhaltlichen Ausrichtung der Innenstadt statt. Im nächsten Schritt gilt es, die politischen Beschlüsse für die weitere Bearbeitung wie beispielsweise zur Durchführung eines Teilentwidmungsverfahrens zu fassen und einen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb zur dauerhaften Umwidmung durchzuführen. Eine Umgestaltung des Mainkais ist bereits im übergeordneten Stadtentwicklungskonzept (ISTEK) Frankfurt 2030+ angelegt und wurde später im Koalitionsvertrag von 2021 - 2026 festgeschrieben. Mit planerischer Weitsicht und politischer Rückendeckung konnte im Rahmen der Förderung durch die Nationale Stadtentwicklungspolitik ein strategisch wichtiges Infrastrukturprojekt initiiert und aufgegleist werden, an das weitere Projekte anknüpfen, die nun im Stadtraum ineinandergreifen¹⁶.

15 Eine neuerliche Anordnung der verkehrlichen Einschränkung auf Grundlage des gleichen Paragraphen konnte aufgrund fehlender politischer Unterstützung in 2022 und 2023 nicht erfolgen. Ausweichend erfolgte die Durchführung als angemeldete Veranstaltung über den Sportkreis der Stadt.

16 Neben der Förderung durch die Nationale Stadtentwicklungspolitik werden Projekte in der Frankfurter Innenstadt auch durch das Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ (ZIZ) gefördert.

Erfolge

- Die Maßnahme und das Ziel sind durch die Festschreibung im übergeordneten strategischen Konzept (ISTEK) sowie im Koalitionsvertrag verankert und sind so strategisch vorbereitet.
- Ein starker politischer Rückhalt und eine gute Vernetzung sind vorhanden: Fördermittel werden auf alle Koalitionsparteien verteilt. Somit werden die politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger unmittelbar in die Verantwortung genommen und müssen für die Umsetzung ihrer politischen Ziele über die jeweils zugeordneten Dezerenate sorgen.
- Die strategisch vorbereitete Fördermittelakquise sorgt dafür, dass verschiedene Projekte ineinandergreifen und dadurch eine größere Wirkungskraft entfaltet wird.
- Das Umwidmungsverfahren ist in einen größeren Kontext eingebettet (Umgestaltung der Innenstadt).

Hemmnisse

- Aktuell findet die temporäre Umwidmung des Straßenraums nur in den Sommermonaten statt. Das langfristige Ziel der dauerhaften Umgestaltung ist noch nicht erreicht.
- Das Teilentwidmungsverfahren muss noch vorbereitet werden. Um einer Klage vorzubeugen, ist eine hohe Rechtssicherheit unerlässlich.
- Aufgrund von Planungsabläufen und der Größe der Fläche wird voraussichtlich eine Zwischennutzung über 5-10 Jahre erforderlich sein, bis eine dauerhafte Umgestaltung abgeschlossen ist.



Vorgeschlagene Maßnahmen und Auswahl relevanter Akteure innerhalb des Projekts „Neue Nähen – SUPER-BLOCKS Leipzig“, Quelle: Anna Morawek (SUPER-BLOCKS Leipzig e. V.)

„Neue Nähen - Superblocks Leipzig“

Projektansatz und Ziel

Nach dem Vorbild der Superblocks¹⁷ in Barcelona setzt sich der zivilgesellschaftliche Verein „Superblocks Leipzig e.V.“ dafür ein, die Aufenthaltsqualitäten und Nutzungen im öffentlichen Raum eines gründerzeitlichen Stadtquartiers zu stärken. Langfristig soll der öffentliche Raum in ein fußgängerfreundliches grün-blaues Netz mit Fahrrad- und Spielstraßen verwandelt werden, in denen sich die Nachbarschaft trifft und austauscht. Der Durchgangsverkehr im Quartier soll gesenkt werden, um den öffentlichen Raum neu zu verteilen und zu bespielen, z.B. durch Sitzgelegenheiten, Sport- und Spielplätze, Grünflächen oder Fußgängerzonen und Fahrradstraßen. Dabei sind auch Maßnahmen zur Verbindung angrenzender Grünräume sowie zur Entsiegelung von Flächen und zur verbesserten Anpassung an den Klimawandel geplant.

17 Ein Superblock ist ein Wohngebiet ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Durch Maßnahmen wie Durchfahrtsperren, Einbahnstraßen oder Tempolimits wird verhindert, dass Autofahrerinnen und Autofahrer das Quartier als Abkürzung nutzen. Stattdessen wird der reine Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen geleitet, dadurch werden zu Fuß gehen und Rad fahren innerhalb des Quartiers sicherer und angenehmer. Menschen können weiterhin mit dem Auto in das Gebiet hineinfahren und alle Gebäude im Superblock sind weiterhin für Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr etc. erreichbar (vgl. difu 2022).

Rahmenbedingungen und Akteure

Das Projektgebiet umfasst ein dicht besiedeltes und sozial gemischtes Quartier im Leipziger Osten. Die zentral querende Eisenbahnstraße ist eine stark frequentierte, gründerzeitlich geprägte Magistrale mit mittig geführter Tramlinie, die das Quartier an den Leipziger Hauptbahnhof anbindet. In den Erdgeschosszonen befinden sich zahlreiche Geschäfte, Gewerbe sowie gastronomische Angebote. Der Straßenquerschnitt ist sehr eng, so dass vielfach Nutzungs- und Flächenkonflikte zwischen Radweg, Gehweg und den Außenbereichen von Gastronomie und Geschäften bestehen. Insbesondere Kreuzungssituationen werden als Gefahrenschwerpunkt für Kinder beschrieben. Auch die Straßenräume innerhalb des Quartiers sind durch schmale Gehwege und straßenseitig geführte Parkplätze geprägt. Es gibt wenig Aufweitungen des Straßenraums und kaum Grünflächen, sodass die Reduktion von Flächen für den MIV sowie die verbesserte fußläufige Anbindung an den nördlich geplanten Parkbogen Ost (East Park) eine deutliche Steigerung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten bewirken kann.

Die Bevölkerung im Stadtteil ist multikulturell geprägt und in den vergangenen Jahren stark gewachsen, der Stadtteil weist zudem die geringste Anzahl zugelassener Pkw pro Einwohner in Leipzig auf¹⁸. Diese sozioökonomischen Hintergründe erfordern eine besondere Herangehensweise mit einem hohen An-

18 In 2022 gab es laut Stadt Leipzig (unter Berufung auf das Kraftfahrt Bundesamt) 318 zugelassene Privat-Pkw auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner im Stadtbezirk Leipzig-Ost.



Diagonalsperre zwischen Hildegard- und Ludwigstraße und Sitzelemente in der Hildegardstraße.
Foto: Anna Bernegg

teil aufsuchender und niedrighschwelliger Kommunikations- und Partizipationsformate im Projekt. Mit „Superblocks Leipzig e.V.“ hat sich eine Kooperationsstruktur gegründet, die als Basis für die ko-produktive Zusammenarbeit zwischen Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft dient. Der kooperative Ansatz zielt darauf ab, die soziale Resilienz und die Lebensqualität der Quartiersbevölkerung durch Information, Austausch und Beteiligung zu verbessern. Parallel erfolgt die strategische Einbindung von Politik und Entscheidungsgremien.

Erfolge und Hemmnisse

Das Pilotprojekt hat die Verkehrswende in Leipzig mit einem konkreten Umsetzungsziel auf die politische Agenda gebracht und damit Pionierarbeit vor Ort geleistet. Die Europäische Mobilitätswoche im September 2022 wurde genutzt, um ein Mitmachforum vor Ort durchzuführen, bei dem Experten und Expertinnen und Initiativen aus anderen deutschen Städten berichteten. Ein weiteres wichtiges Instrument war ein Projektbeirat, der seit März 2022 einen regelmäßigen Austausch zwischen Verwaltung, Politik und Projektmitarbeitenden ermöglicht. Gemeinsam wurden Vorgehensweisen und Lösungsansätze entwickelt, wie das Projektziel konkret erreicht und langfristig umgesetzt werden kann.

Aufgrund des Fehlens einer quartiersbezogenen, verkehrsplanerischen Konzeption (wie im Rahmenplan zur Mobilitätsstrategie erwähnt) als kommunale Handlungsgrundlage, konnten im ersten Jahr ausschließlich zeitlich begrenzte Maßnahmen (max. 10 Stunden) durchgeführt werden, die unter Bezug auf das Versammlungsrecht angemeldet wurden. Die Versammlungsbehörde als Teil des Ordnungsamts äußerte

sich jedoch nach circa fünf Anmeldungen kritisch, da Straßensperrungen, die mit Hilfe einer angemeldeten Versammlung erreicht werden, nicht dem eigentlichen Zweck des Versammlungsrechts entsprechen. Voraussetzung für den Projektfortschritt und die Umsetzung langfristiger Maßnahmen (Diagonalsperren) war somit eine Anordnung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Verkehrsversuch für ein Jahr) als Unterstützung einer „geordneten städtebaulichen Entwicklung“ auf der Grundlage von §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO. Im Rahmen des Haushaltsentwurfs 2023/24 wurden die Forderungen des Projekts durch das Instrument des Bürgereinwands immer wieder bekräftigt. Die erforderliche verkehrsplanerische Konzeption wurde dann aus Eigenmitteln der Stadt Leipzig im März 2023 öffentlich ausgeschrieben, um als Grundlage für die weitere Projektarbeit und die Umsetzung langfristiger Maßnahmen zu dienen. Enormen Aufwind und politischen Rückhalt erfuhr das Projekt durch die Ausrichtung der Velo-City 2023, in deren Rahmen die Umsetzung der temporären Interventionen in der Ludwig- und Hildegardstraße politisch beschlossen und mit kollektivem Engagement innerhalb von zwei Wochen möglich war. Der nächste große Meilenstein ist die Vorlage der verkehrsplanerischen Konzeption und dessen Beschluss durch den Stadtrat. Bereits im November 2022 wurde im Stadtrat „Superblocks“ als Maßnahme zur CO₂-Reduktion im Leipziger Osten beschlossen.

Erfolge

- Eine Sensibilisierung und Akzeptanzsteigerung für die Maßnahmen konnte im Quartier durch temporäre Aktionen erhöht werden.
- Die rechtlichen Spielräume wurden genutzt, waren aber nur

begrenzt für die Erreichung der Ziele zur Verkehrsberuhigung geeignet (z.B. Umsetzung temporärer Aktionen durch Anmeldung als Demonstrationen/ Kundgebungen unter freiem Himmel).

- Ein iteratives Vorgehen, unter steter Ausnutzung der rechtlichen Rahmenbedingungen, bereite erfolgreich die Umsetzung langfristiger Maßnahmen vor.

Hemmnisse

- Der begrenzte Handlungsspielraum aufgrund der Ausrichtung rechtlicher Vorgaben (Versammlungsrecht gedacht für Demonstrationen, nicht für Pop-up-Maßnahmen) erschwert die Umsetzung der Maßnahmen.
- Die fehlende Handlungsgrundlage für die kommunale Verwaltung in der mittelfristigen Genehmigung für die Umgestaltung des Verkehrsraumes stellt eine zusätzliche Hürde dar. So besteht die Notwendigkeit für die Ausschreibung einer verkehrsplanerischen Konzeption auf Quartiersebene für eine "geordnete städtebauliche Entwicklung", da eine langfristige Maßnahmen angestrebt wird, die über den Zeitraum des Verkehrsversuchs / der Experimentierklausel von 1,5 Jahren hinausgeht.
- Die Aktivierung und Beteiligung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden vor Ort zur Neuaufteilung des Straßenraums und Akzeptanz der verkehrsberuhigenden Maßnahmen muss weiter fortgeführt und ausgebaut werden, um bestehende Kritik v.a. hinsichtlich langfristig fehlender Liefer- und Haltezonen sowie Parkplätzen für Anwohnende aufzulösen.

“Pop-Up Innenstadt” Ludwigsburg

Projektansatz und Ziel

Ziel des Projektes ist es, durch Pop-up-Maßnahmen verschiedene öffentliche Räume in der Ludwigsburger Innenstadt temporär umzugestalten, um so Ideen zur Verbesserung der Klimaanpassung, der Mobilität sowie der Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums zu testen.

Rahmenbedingungen und Akteure

Die Ludwigsburger Innenstadt soll auch in Zukunft ein lebendiges und vielfältiges Stadtzentrum sein und unterschiedliche städtische Funktionen vereinen. Die Nutzungen umfassen schon heute einen breiten Mix aus Einzelhandel, Kultureinrichtungen, Arbeiten und Wohnen. Gleichzeitig wird die Innenstadt stark durch den MIV frequentiert, der einen großen Teil des öffentlichen Raums beansprucht (Verkehrs- und Parkflächen). Um anderen Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr mehr Fläche einzuräumen sowie Anpassungen der Flächengestaltung an den Klimawandel vorzunehmen und die generelle Aufenthaltsqualität im Zentrum zu erhöhen, führt das Projekt an räumlich zusammenhängenden Orten im Innenstadtbereich Pop-up-Maßnahmen durch.

Projekträger ist die Stadtverwaltung Ludwigsburg (Stadtteilbeauftragte STEP), welche die Gesamtkoordination aller temporären Projekte übernimmt und eine Schnittstellenfunktion zwischen Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft einnimmt. In den konkreten Pop-up-Maßnahmen sind verschiedene Akteure der Stadtgesellschaft involviert und bespielen die Flächen auf unterschiedliche Weise.

Erfolge und Hemmnisse

Zielvorstellungen, die Innenstadt zu beleben, sind in übergeordneten Konzepten festgeschrieben.¹⁹ Mit dem Projektauftrag verfolgt die Stadtverwaltung einen proaktiven "Planning by doing" Ansatz. Für die Umsetzung von Pop-up-Maßnahmen wurden die benötigten Vorbereitungen im Planungsvorlauf auf das nötige Minimum reduziert, um schnell handlungsfähig zu werden. Dies bedeutete für den Umsetzungsprozess, dass Planerinnen und Planer fast täglich vor Ort waren und situative Anpassungen vornehmen mussten - entsprechend stark wurden Ressourcen in der Verwaltung gebunden. Die Maßnahmen auf dem Karlsplatz („Karlsgarten“²⁰), einem Kirchenvorplatz mit vormals öffentlichen Stellplätzen und dem Arsenalplatz („Pop-up Mini-Stadtpark“²¹), dem zentralen innerstädtischen Parkplatz,

19 Stadtentwicklungskonzept Ludwigsburg mit Handlungsfeld zur lebendigen Innenstadt, Stadtteilentwicklung Innenstadt (STEP), Zentrale Innenstadtentwicklung Ludwigsburg (ZIEL) 2017.

20 Das Teilprojekt wurde rechtlich durch eine Verkehrsrechtliche Anordnung (VRA) nach §45 Abs.1 Nr. 6 StVO, also „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ gesichert und mit dieser Begründung die Benutzung bestimmter Straßen für den Kfz-Verkehr eingeschränkt.

21 Als verkehrsrechtliche Anordnung (VRA) auf der rechtlichen Grundlage von §45 Abs. 1, 3, 9 StVO.

wurden mit großem Erfolg durchgeführt, was sich in der starken Nutzungsfrequenz der Flächen sowie an der dauerhaften Verstetigung der temporären Maßnahmen zeigt. Intermediäre Partnerschaften, wie am Karlsplatz, wo sich die Gemeinde der Friedenskirche um die Pflege der Beete kümmert, spielen dabei eine wichtige Rolle. Über einen "Call for Ideas" wurde darüber hinaus die Zivilgesellschaft zum Mitmachen aufgefordert. Hier hat sich gezeigt, dass klassische

Kommunikationsmittel (z.B. Flyer, Poster) nicht ausreichen, sondern kreative niederschwellige Formate mit einer direkten Ansprache nötig sind, um erfolgreich zum Mitmachen anzuregen. So konnten durch eine intensive Bewerbung vor Ort, mit einem Beteiligungsmobil oder „Kaffeekränzchen“ mit Beratungs- und Informationsangebot, Bürgerinnen und Bürger erreicht werden.

Auch die temporäre Sperrung der Wilhelmstraße (Aktionstag Spiel- und Bewegungsstraße, rechtlich nach §45 angeordnet²² und als Veranstaltung genehmigt), wurde im ersten Durchlauf (2022) intensiv und von unterschiedlichen Zielgruppen angenommen. Die nächste tiefgreifende Bespielung der Wilhelmstraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs für den Fußverkehr scheiterte 2023 dann aber überraschend im Gemeinderat, der dort trotz sorgfältiger und langfristiger Vorbereitung nicht gewünscht und durch einen Gegenantrag zur Nicht-Durchführung abwendet wurde. Bis dahin standen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft den Pop-up-Maßnahmen aufgeschlossen gegenüber. Daran zeigt sich auch, dass längerfristige Eingriffe in den Verkehrsraum politische Grundsatzdebatten auslösen können, in denen unterschiedliche Zielvorstellungen formuliert und abgewogen werden.

Erfolge

- Ein maßnahmenübergreifender, iterativer Ansatz des "Planning by doing" - setzt auf schnelles Umsetzen, Testen, flexibles Anpassen und Nachjustieren sowie Feedback der



Nutzenden. Das Lernen von Misserfolgen fließt in die Anpassung der Maßnahmen ein.

- Die positiven Beispiele schaffen Akzeptanz für die Verstetigung – s. Stadtratsbeschluss zur Umgestaltung Arsenalplatz von Dezember 2022. Hierbei war die temporäre Erprobung hilfreich hinsichtlich der Beseitigung von politischen und öffentlichen Bedenken bezüglich der langfristigen Planung und half so der Implementation der langfristigen städtebaulichen Maßnahme.
- Die temporäre Erprobung von Ideen und die Vision einer resilienten Stadt trägt dazu bei, die Planung vor Ort zu spezifizieren, Akzeptanz zu schaffen und Feedback zu bekommen. Sie geben Eindruck davon, wie Mobilitätsräume nachhaltig gestaltet werden können.
- Innenstadtakteure und interessierte Bürgerinnen und Bürger konnten im Rahmen des Projektes frühzeitig an der Planung der Maßnahmen mitwirken bis hin zur Evaluation und der Frage „Wie geht es nun weiter?“
- Förderung des Engagements und Dialogs in Ludwigsburg zwischen Stadtverwaltung, Bürgerschaft und Politik.
- Mit fortlaufender Projektdauer wurde das eigene Handeln und Auslegen von Gesetzen verwaltungsintern reflektiert und immer wieder hinterfragt. Dadurch sind Akzeptanz und Spielräume innerhalb des Verwaltungshandelns, insbesondere im Rahmen der Verkehrsbehörde gestärkt worden.

²² Konkret wurde die Intervention unter Bezug auf §45 StVO Abs. 1, Nr. 6 beantragt. Sie wurde als eine Erprobung geplanter verkehrsregelnder Maßnahme zum Schutz und Attraktivierung des Fußverkehrs angewendet.



Pop-Up-Nutzungen auf der Wilhelmstraße, Quelle: Stadt Ludwigsburg

Hemmnisse

- Hohe Anforderungen an Eingriffe in den Straßenraum erschweren die Umsetzung in begrenzten Projektzeiträumen (rechtlich und in der Abstimmung).
- Die politische Unterstützung ist zentral für den Erfolg der Maßnahmen - ohne diese ist die Realisierung unmöglich (siehe gescheiterter Verkehrsversuch Wilhelmstraße).
- Die aktive Beteiligung der Zivilgesellschaft - z.B. an Pflege und Unterhalt der Flächen) ist nicht selbstverständlich. Vielmehr sind dafür starke Kommunikation und Kooperationspartner (z.B. Friedenskirche) wichtig. Gleichzeitig hat die Erfahrung gezeigt, dass die Aktivierung und Übertragung von „Kümmererfunktion“ für einzelne Flächen an die Stadtgesellschaft aufwendig ist und die Stadtverwaltung dauerhaft mitwirken muss.
- Die qualitative Gestaltung temporärer Maßnahmen spielt eine wichtige Rolle für Akzeptanz, gleichzeitig damit verbundene kostenintensive Planung für „temporäre“ Maßnahme



Pilotprojekte im Testfeld Straße umsetzen

Die inhaltliche Begleitung der Pilotprojekte zeigt, dass die Neuordnung von Straßenräumen im Sinne der Verkehrswende mit behördlichen Hürden und viel intensiverem (verkehrs-)planerischem Aufwand verbunden ist, als ursprünglich gedacht. In den vier Pilotprojekten wurden die verkehrs- und genehmigungsrechtlichen Anforderungen unterschätzt und sowohl zivilgesellschaftliche Initiativen (Leipzig) als auch Verwaltungen (Hamburg und Ludwigsburg) hatten ungeahnte Hürden zu nehmen. Zu berücksichtigen waren vielfältige Anforderungen (z.B. Flächenkonkurrenzen, Regelungen für Anlieferungen, Umgang mit ruhendem Verkehr, Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr), die frühzeitig erkannt und situationspezifisch ausgehandelt werden mussten.

Um mehrheitsfähige Lösungen zu erarbeiten, sind kooperative Ansätze durch Sensibilisierung, Information und Einbindung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden von zentraler Bedeutung, die in den Pilotprojekten durch den Einsatz verschiedener formeller und informeller Partizipations- und Kommunikationsinstrumente erfolgte. Erste Erkenntnis ist, dass für die Umsetzung von temporären Maßnahmen im Straßenraum erhebliche Kapazitäten und gute Kooperationsstrukturen Voraussetzung sind, um zwischen

den unterschiedlichen Instanzen zu vermitteln und letztendlich erfolgreich zu sein. Um Möglichkeitsräume des Wandels zu erkennen, zu nutzen und vorhandene Instrumente der Stadt- und Verkehrsplanung konsequent einzusetzen, spielen der politische Wille sowie Steuerungsmöglichkeiten der kommunalen Verwaltung in allen Pilotprojekten eine entscheidende Rolle.

Im Ergebnis zeichnet sich das Zusammenspiel aus guter Kommunikation und Rechtssicherheit als besonders relevant ab. Einerseits gilt es, die übergeordnete Notwendigkeit der Verkehrswende anschaulich zu vermitteln und eine möglichst hohe Akzeptanz für die spezifische Lösung vor Ort zu erreichen. Andererseits führen Eingriffe in den Straßenraum schnell zu einer hoch emotional geführten Debatte, verlangen das Zusammendenken von gesetzlichen Vorgaben unterschiedlicher Fachbereiche und können durch den Einspruch einzelner Personen gekippt werden (Bsp. Friedrichstraße/Berlin). Umso bedeutender ist ihre rechtssichere Umsetzung, die eine genaue Kenntnis und integrierte Anwendung der geltenden Gesetze, Normen, Vorschriften und Regularien bedingt und verlangt.

Aus den spezifischen Erfahrungen der vier untersuchten Pilotprojekte lassen sich die folgend ausgeführten Lösungsansätze und Handlungsfelder ableiten:

Widmung gemäß Straßen- und Wegerecht, Teileinziehung

Die Widmung ist eine Allgemeinverfügung (Verwaltungsakt), durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer „öffentlichen Straße“ erhalten. Gleiches gilt für öffentliche Grünflächen. Eine Widmung bestimmt den konkreten Rahmen der Nutzung (bei allen Straßen bezieht sich diese auf den öffentlichen Straßenverkehr und sie fallen in den Geltungsbereich der StVO). Sonstige Nutzungen sind Sondernutzungen und bedürfen der vorherigen Genehmigung.

Teileinziehung: Mit dem Verfahren der Teileinziehung kann die Widmung einer Straße (nachträglich) auf bestimmte Nutzungen begrenzt werden, beispielsweise für die Einrichtung einer Fußgängerzone¹.

¹ Quelle: https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/62_katasteramt/pdf/widmungen.pdf

Handlungsgrundlagen für die Steuerung schaffen

Strategische Planungen helfen, langfristige Entwicklungsziele im Rahmen eines partizipativen Prozesses zu definieren und kurzfristige Umsetzungsschritte einzuleiten. Die erkannten Entwicklungspotenziale und Handlungsbedarfe werden in konkrete Maßnahmen und Projekte übertragen. Dabei werden auch die Notwendigkeit vertiefender Fachkonzepte und planerischer Grundlagen (z.B. Hitzeminderung) aufgezeigt und potenzielle Zielkonflikte frühzeitig erkannt. So wird im Sinne der Verkehrswende deutlich, dass die Arbeit der Straßenverkehrsbehörde viel stärker mit den Inhalten und Anforderungen der restlichen Fachverwaltungen synchronisiert und projektbezogen aufgestellt werden muss, da eine integrale Entwicklung von Straßenraum und öffentlichem Raum sonst kaum umsetzbar ist.

Die Pilotprojekte in Frankfurt am Main und Ludwigsburg zeigen, dass das Vorliegen von integrierten strategischen Entwicklungskonzepten (INSEKs) mit definierten Fokusräumen (Innenstadt) und einer Schwerpunktsetzung auf Mobilitätsthemen eine zentrale Handlungsgrundlage für die Verwaltungen ist. Auch in Hamburg werden wichtige strategische Richtungen im Masterplan Magistralen festgelegt. In Leipzig musste das Fehlen eines Mobilitätskonzepts auf Quartiersebene im Rahmen des Pilotprojektvorhabens erkannt, ausgeschrieben und erarbeitet

werden, um die Erstellung der verkehrsplanerischen Konzeption im Kontext der geordneten städtebaulichen Entwicklung nach StVO zu gewährleisten und schließlich die Umsetzung temporärer Interventionen zu ermöglichen.

Einigung auf verbindliche Ziele und starke Visionen

Es wird deutlich, dass zur Gestaltung und Beschleunigung von Transformationsprozessen nicht erst neue Instrumente, Prozesse oder Gremien entwickelt werden müssen, sondern erforderliche Lösungen durch die Kombination von bekannten Instrumenten erzielt werden können²³. Oftmals mangelt es auch nicht an fachlichen Entwürfen und Konzepten, sondern an ihrer konzeptionellen Zusammenführung und einer fachübergreifenden, transdisziplinären Abstimmung der konkret umzusetzenden Maßnahmen. Eine starke Vision hilft, um nicht ins „Klein, Klein“ zu verfallen und das übergeordnete Ziel der Verkehrswende aus dem Auge zu verlieren. Die Vision einer lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt kann nicht nur im politischen Diskurs aufgegriffen werden, sondern sie muss so kommuniziert werden, dass auch Bürgerinnen und Bürgern der Ansatz einer nachhaltigen Stadtentwicklung nähergebracht wird.

In Leipzig wird der bereits eingeführte Begriff der „Super-

blocks“ aus Barcelona genutzt, um die Vision eines verkehrsberuhigten Wohnquartiers mit mehr Grün, weniger Verkehr und mehr Lebensqualität zu vermitteln. Auch Frankfurt am Main hat die Bedeutung einer starken Vision erkannt, die nötig ist, um den kulturellen Wandel in der Mobilitätswende zu vermitteln und will eine konkrete Vision und ein Nutzungskonzept für den Mainkai erarbeiten. Dazu soll ein Narrativ der Transformation vermittelt werden, das

23 Vgl. dazu auch Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2022

Verkehrsversuch

„Verkehrsversuch“ (auch „Experimentierklausel“) gemäß temporäre Sperrung als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme auf Grundlage §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6, 2 Vor. Straßenverkehrsordnung (StVO): Der Verkehrsversuch gilt zur Erprobung geplanter verkehrsregelnder Maßnahmen zum Schutz und zur Attraktivierung des Fußverkehrs und ist ein Kerninstrument, um Bestrebungen zur Mobilitätswende umzusetzen. Danach kann die zuständige Be-

hörde die Nutzung von Straßen verbieten, beschränken oder den Verkehr umleiten, um geplante verkehrssichernde oder verkehrsregelnde Maßnahmen zu erproben. Seit einer Gesetzesänderung für Verkehrsversuche (2020) muss keine erhöhte straßenverkehrsrechtliche Gefahrenlage mehr nachgewiesen und begründet werden (§45 Abs. 9 Satz 4 Nr.7 StVO). Erforderlich ist jedoch, dass die Gemeinde ein konkretes Ziel des Verkehrsversuchs formuliert. Die Dauer des Verkehrsversuchs ist auf 1 - 1,5 Jahre begrenzt¹.

1 vgl. auch Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2021

positive Botschaften enthält und die entstehenden Mehrwerte in den Vordergrund rückt. In Hamburg wird zu diesem Zweck die einfache, aber klare Setzung der neuen Bezeichnung der Kreuzung als „Billhorner Platz“ genutzt, um die übergeordnete Vision eines Ortes mit Aufenthaltsqualität und urbaner Atmosphäre zu vermitteln.

Rechtliche Spielräume kennen (das A & O)

Die rechtlichen Grundlagen zur Umsetzung experimenteller Eingriffe in den Straßenraum sind durch das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrsordnung (StVO) und das Straßenrecht (auf Bundes- und Landesebene) klar geregelt. Sie sind als Instrumentarium unumgänglich – und dennoch begrenzt. Trotz kontinuierlicher Forderungen nach Ergänzungen um die Belange des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung²⁴ sind die rechtlich geltenden Rahmenbedingungen vorrangig auf Verkehrssicherheit und die Bedarfe eines stets fließenden MIV und straßengebundenen ÖV (Bus) ausgerichtet. Exemplarisch zeigt sich dies an der Priorisierung des Gemeinbedarfs auf Parkplätzen gegenüber den Bedarfen nach mehr Aufenthaltsqualität im Projekt „Pop-up Straßenplatz“ in Hamburg.

Die Anwendungsspielräume und Zuständigkeiten der rechtlichen Instrumente sind für den Einzelfall entscheidend. So sind etwa die Straßenverkehrsbehörden zuständig für Anordnungen nach StVO. Straßenrechtliche Verfügungen sind abhängig vom Landesrecht und schließlich von der Kategorie der Straße (z.B. Bundesstraße, Landesstraße) und entsprechend eingeschränkt sind oftmals die kommunalen Handlungsspielräume. In Leipzig war beispielsweise die Ausweisung von Tempo 30-Zonen auf der das Pilotquartier erschließenden und als Bundesstraße gewidmeten Eisenbahnstraße nur über den ordnungsrechtlichen Gesundheitsschutz (Lärmschutz) sowie durch Luftmessungen gemäß Luftreinhalteplan möglich, um die kommunale Handlungsgrundlage für die Eingriffe/Maßnahmen nachzuweisen.

.....
²⁴ Konkrete Vorschläge sind ebenso von verschiedenen Seiten entwickelt worden (Vgl. Agora Verkehrswende 2022, Umweltbundesamt 2021). Nachdem die StVO bereits 2020 überarbeitet und dabei u.a. die Durchführung von Verkehrsversuchen und die Einrichtung von Fahrradzonen erleichtert wurden, wird sie aktuell (Redaktionsschluss November 2023) wieder überarbeitet und soll Themen der Klimaanpassung und des Klimaschutzes stärker berücksichtigen.

Die Pilotprojekte zeigen, welche Spielräume der bestehende Rechtsrahmen bietet, und bedienen sich gesetzlicher Gestaltungsmöglichkeiten, um Maßnahmen umzusetzen und langfristige Neuordnungen vorzubereiten. In Leipzig und Frankfurt am Main konnten zahlreiche temporäre Aktionen im Straßenraum zunächst als „Versammlungen“ nach Versammlungsgesetz angemeldet werden. Darüber hinaus ist das Instrument des Verkehrsversuches (§45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO) in allen Pilotprojekten von Bedeutung. Im Rahmen dieser sogenannten „Experimentierklausel“ kann die temporäre Sperrung von Straßen für den Kfz-Verkehr (Mainkai in Frankfurt, Wilhelmstraße in Ludwigsburg) sowie die Einrichtung von Diagonalsperren und die Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich (Leipzig) für einen Zeitraum von 1,5 Jahren erfolgen. In Frankfurt am Main läuft parallel zu den temporären Interventionen (nach §45 Abs. 1 StVO) ein (i.d.R. langjähriges) „Teilentwidmungsverfahren zum Wohle der Allgemeinheit, mit weiterhin bestehender Verkehrsfunktion“. Die temporäre Aktivierung soll so lange angewendet werden, bis der Prozess zur dauerhaften Umgestaltung des Straßenraums als Ort für Freizeit und Erholung steht.

Politischer Wille, klare Aufträge und Zuständigkeiten

Die Verkehrswende stellt das eingübte Verständnis von öffentlichem Raum und Straßenraum in Frage. Damit verschwimmen sektorale Grenzen und Zuständigkeiten und auch Nutzungen sollen möglichst vielfältig und auf gleicher Fläche möglich sein (Multicodierung). Um den damit verbundenen Paradigmenwechsel und das „mutige“ Hinwegsetzen über eingübte, formelle Strukturen zu fördern, braucht es einen klaren Auftrag aus der Politik und die Einbeziehung aller relevanten Fachverwaltungen. Dazu sind fortlaufende, abteilungs- und zernatsübergreifende Abstimmungsprozesse nötig, die eine große Herausforderung mit zusätzlichem Kommunikations- und Koordinationsaufwand darstellen können. Grundsätzlich gilt: Eine frühzeitige, kontinuierliche Abstimmung zwischen den relevanten Ämtern und deren Einbezug in Konzeptentwicklungen erspart langwierige, nachträgliche Abstimmungen. Somit kann sich die Selbstwirksamkeit im Verwaltungshandeln erhöhen und durch den fachlichen Austausch entstehen neue Ergebnisse im Sinne eines „planning by doing“, wie das Beispiel aus Ludwigsburg zeigt. Dort hat sich die Bedeutung des politischen

Anordnung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen und geordnete städtebauliche Entwicklung gem. §45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO

Behörden können verkehrsberuhigende Anordnungen treffen, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu unterstützen. „Hierfür ist Voraussetzung, dass ein städtebauliches Konzept der Kommune vorhanden ist, das sich auf Verkehrsaspekte bezieht. Es genügt nicht, dass eine Kommune Überlegungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in einem bestimmten Bereich oder zur Attraktivität eines Stand-

ortes anstellt. Gefordert ist eine konkrete verkehrsmäßige Planung, welche die Neuordnung von Verkehrsströmen und dabei die Betrachtung von Verlagerungseffekten umfasst, also prüft, welche bestimmten Straßenzüge entlastet und welche demgegenüber in für Anwohnerinnen zumutbarer Weise belastet werden sollen“ (Schmid, T.I. 2022:55).

Für längerfristige Eingriffe in den Straßenraum (Dauer 1-1,5 Jahre) ist das Vorhandensein eines städtebaulichen Konzepts Voraussetzung, das sich auf Verkehrsaspekte bezieht und eine strategische Handlungsgrundlage für die Kommune bietet.

Willens aber auch am Konflikt über die Pop-up-Maßnahme an der Wilhelmstraße gezeigt. Trotz einer fachlich integrierten und rechtssicheren Ausarbeitung der Maßnahme führten die plötzlich geäußerten Bedenken in Teilen der Politik dazu, sie vorerst nicht dem Stadtrat zum Beschluss vorzulegen. Im Hamburger Pilotprojekt hat sich bereits in der Vorbereitung gezeigt, dass Eingriffe in den Straßenraum enorme Abstimmungsbedarfe mit zuständigen Fachverwaltungen erfordern und vielfältige Zielkonflikte auszuhandeln sind. Innerhalb der Verwaltungsebene wurde daher eine kooperative Projektstruktur eingerichtet, die auch den Austausch zwischen Senat und Bezirk erleichtern soll. Die Umgestaltung des Frankfurter Mainkais wurde bereits im übergeordneten Stadtentwicklungskonzept angelegt und später im Koalitionsvertrag von 2021 - 2026 festgeschrieben. Die Verwaltung handelt hier also mit klarem politischem Auftrag. Auch in Leipzig stellt der Beschluss des Stadtrats über die verkehrsplanerische Konzeption zur Verkehrsberuhigung des Quartiers das Hauptziel des Pilotprojektes dar und ist Voraussetzung für die Verstetigung der Aktivitäten.

Mit Experimenten lernend vorangehen

Zielorientiert, schrittweise und kooperativ: Eine lernende Planungskultur als „Planning-by-Doing“ wird in allen Pilotprojekten angewendet. Dies ermöglicht es, relativ kostengünstige und temporäre Maßnahmen umzusetzen, die dann schrittweise zu den vorab definierten und langfristigen Zielen hinführen sol-

len. Damit folgen die Pilotprojekte einem Ansatz aus dem agilen Change-Management, mit dem schnell und flexibel auf veränderte Anforderungen reagiert werden kann. Neue Lösungsansätze werden aus den (veränderten) Anforderungen der Nutzenden heraus entwickelt und ihre Wirkung mit Experimenten und Prototypen geprüft. Die temporäre Erprobung und das Aufzeigen von Ideen und Visionen hilft den Pilotprojekten dabei, Planungsideen kommunikativ in die Öffentlichkeit zu tra-

gen und ihren Nutzen, ihre Wirkung sowie ihre Machbarkeit zu prüfen. Experimentelle Instrumente, mit denen die bestehende (Straßen- und Nutzungs-) Ordnung durch zeitlich begrenzte Maßnahmen verändert wird, sind dabei zentral. So können alternative Gestaltungsvarianten des Straßenraums sichtbar und die Steigerung der Aufenthaltsqualitäten atmosphärisch vermittelt werden. Erfolgreiche temporäre Interventionen und Experimente können so die Wegbereiter für nachhaltige Veränderungen sein oder auch aufzeigen, wie planerische Ideen ggfs. korrigiert oder anders gestaltet werden sollten.

Eine ermöglichende Grundhaltung aller Beteiligten ist zentral, um den lernenden Planungsansatz und das schrittweise Vorgehen zuzulassen und schnellere Entscheidungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu erwirken. Oftmals sind die temporären Maßnahmen in parallele Prozesse und Umsetzungen mit einem phasenweisen Gesamtverfahren eingebettet. Während aber große Entwicklungsprojekte jahrelang vorbereitet werden müssen, können temporäre Interventionen und Pop-up-Maßnahmen situativ angepasst und im Prozess weiterentwickelt werden. Rückschläge bzw. der Abschluss einer temporären Intervention gelten nicht als Scheitern, sondern sind als zentraler Bestandteil des „Lernens“ anerkannt. Dieser Ansatz wird bei zukünftigen Projekten zunehmend relevant, da Agilität und Flexibilität wichtige Kennzeichen einer resilienten und anpassungsfähigen Stadtentwicklung sind.

Im Frankfurter Pilotprojekt wird die gesamte Innenstadt als Experimentierraum verstanden, in dem verschiedene Maßnahmen beispielhaft erprobt werden. Dabei werden viele kleine Schritte und temporäre Aktivitäten als Initial für langfristige Entwicklungen angestrebt. Experimentieren und neue

Aktivitäten zur temporären Umnutzung der Wilhelmstraße. Quelle: Stadt Ludwigsburg



Wege gehen ist zentraler Bestandteil aller Aktivitäten. Auch die in Leipzig eingerichtete Diagonalsperre ist ein erster Baustein des Superblocks, nach dem Vorbild Barcelonas und Bestandteil einer größeren verkehrsplanerischen und städtebaulichen Konzeption auf Quartiersebene. Der Verkehrsversuch ist zunächst nur auf ein Jahr angelegt, wird laufend evaluiert, bei Bedarf angepasst und soll bei Umsetzung des Konzeptes verstetigt werden. Im Pilotprojekt in Hamburg konnte – nach der Erkenntnis, dass der Röhrendamm nicht verkehrsberuhigt werden kann – mit der experimentellen Bepflanzung unterschiedlicher Flächen im Umkreis der Kreuzung im Dialog mit Nachbarinnen und Nachbarn der Grünraum am Billhorner Mühlenweg als potenzieller Stadtplatz herausgearbeitet werden. Die Fläche ist planrechtlich als Grünraum definiert, wird jedoch bislang als „Restfläche“ wahrgenommen. Im Rahmen der Testspiele wurde deutlich, dass diese Fläche mit der angrenzenden Verkehrsinsel zusammengedacht werden kann, so dass – nach Stilllegung eines Fahrstreifens des Mühlendamms – plötzlich doch ein größerer Freiraum mit vielfältigen Aufenthaltsqualitäten im Gebiet realisiert werden kann. Das schrittweise, experimentelle Herantasten an unterschiedliche Raumkonfigurationen hat zu dieser neuen Lösung beigetragen. Das Ludwigsburger Projekt hat die Pop-up-Methode in verschiedenen Teilräumen der Innenstadt konsequent angewendet und dabei konkrete Gestaltungsansätze getestet, mit der Öffentlichkeit vor Ort diskutiert und evaluiert. Die Interventionen konnten helfen, die Realisierung bestehender Planungen voranzutreiben (Arsenalplatz). Sie wurden zudem genutzt, um die Zivilgesellschaft aktiv zu mobilisieren (Karlsgarten, Call for Ideas) oder um konkrete Chancen und Bedarfe der Innenstadtentwicklung greifbar zu machen und die Akzeptanz zu testen (Rathausplatz, Franck-Areal, Wilhelmstraße).

Intermediäre Kooperationen nutzen

In der Erfahrung der Pilotprojekte hat sich gezeigt, dass es „Kümmerinnen / Kümmerer und Mittlerinnen / Mittler“ – also Intermediäre – braucht, um eine bleibende Veränderung zu erwirken. Sie vermitteln mutig und beharrlich zwischen den unterschiedlichen Instanzen zivilgesellschaftlichen Engagements, ökonomischer Gewinnerzielungsinteressen und kommunalen Verwaltungshandelns. Aufgabe von Politik und Verwaltung ist es, gute und im Sinne der stadtpolitischen Ziele hilfreiche Ideen für die Umsetzung zu legitimieren, ausreichend Ressourcen hierfür zur Verfügung zu stellen und so die konkrete Umsetzung vorzubereiten. Dazu gehört auch das Ermöglichen von Partizipationsprozessen zwischen allen Ebenen, mit privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren. Dadurch werden nicht nur gemeinsam erarbeitete Ergebnisse erzielt, es kann auch eine Entlastung für die Verwaltung bedeuten, die vor vielfältigen fachlichen Herausforderungen bei gleichzeitigem Fachkräftemangel steht.

Innerhalb des Frankfurter Pilotprojekts entsteht eine „Agentur des städtischen Wandels“, die als Ort des Austauschs sowie als Koordinierungs- und Anlaufstelle gleichermaßen funktioniert. In den Räumlichkeiten eines ehemaligen Fachhandels für Autbedarf können sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der verschiedenen Ämter treffen, ohne dass die Amtsstruktur im Mittelpunkt steht. Eine zentrale Erkenntnis ist, dass zur Stärkung der Resilienz einfachere Strukturen und kurze, schnelle Entscheidungswege notwendig sind. Daher wird auf ein klein-

teiliges Akteursnetzwerk zur Umsetzung von Maßnahmen gesetzt, statt eine zentrale Agentur für die Projektkoordination zu beauftragen. Als neuer Akteur ist der Verein „Making Frankfurt“ zentral, um als „Schnellboot“ eine große Sichtbarkeit der Aktivitäten zu erzeugen. Der Verein „Superblocks-Leipzig e.V.“ ist nicht nur Initiator und treibende Kraft im Pilotprojekt, sondern auch Partner bei der Maßnahmenumsetzung, da die Verwaltung nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügt. Während das Aufstellen von Schildern und Pollern durch die Verkehrsbehörde als Standardaufgabe erfolgt, werden alle anderen Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (Straße als sozialer Ort und Kommunikationsraum, Aufenthaltsmöglichkeiten, Partizipationsangebote sowie Moderation und Kommunikationsleistungen) vom Verein übernommen, da hierfür keine öffentlichen Mittel zur Verfügung stehen. Die Umweltgruppe der Friedenskirche in der Ludwigsburger Innenstadt initiierte in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung die zunächst temporäre Begrünung des Kirchvorplatzes. Wo vorher Stellplätze für Autos den öffentlichen Raum dominierten, entstand in kurzer Zeit der Karlsgarten: Eine durch Sitzgelegenheiten, Verschattungs- und Grünelemente gestaltete Freifläche, die von verschiedenen Nutzergruppen, insbesondere aus dem Kreis der Kirchengemeinde, adaptiert wurde. Die Pflege des Karlsgartens wird von der Umweltgruppe getragen, während die Stadt die planungs- und sicherheitstechnischen Rahmenbedingungen abstimmen konnte.

Wirkungsmessung als Unterstützung für den Wandel im Straßenraum

Die Bedeutung der Evaluierung und Wirkungsmessung von Städtebauförderung lässt sich bereits an der im Grundgesetz (GG Art. 104b Abs. 2) festgeschriebenen Verpflichtung hierzu in Bund-Länder-Programmen ablesen. Auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene nimmt die Bedeutung von regelmäßigen Evaluierungen noch zu, da der Wirkungsgrad der Förderung in Konkurrenz zu anderen Politikansätzen herausgearbeitet werden muss. Aber nicht nur gegenüber den fördernden Stellen besteht eine Nachweispflicht zur Beurteilung des Projekterfolgs. Insbesondere im „Testfeld Straße“ sind unter Anwendung von §45 StVO oftmals Nachweise für den Wirkungsgrad der Ansätze zu erbringen.

Entsprechend befassen sich die Pilotprojekte mit einer Reflektion der Umwandlungsprozesse und der Ableitung von Erkenntnissen aus der experimentellen Aktivierung anhand von projektbezogenen Leitfragen und Kriterien. Es wird untersucht, wie die Erkenntnisse der befristeten und situationsbedingten Maßnahmen auch langfristig geeignet sind, um den Straßenraum umzugestalten. Ein wichtiger Fokus liegt dabei auf der Frage, wie temporäre Interventionen und eine schrittweise Aktivierung die langfristige Umgestaltung vereinfachen und zu einer Akzeptanzsteigerung der Verkehrswende und Flächenneuaufteilung in der Gesellschaft führen können.

Es werden auch konkrete Unterschiede zwischen temporären und langfristigen Maßnahmen und Fragen der Verantwortung und Trägerschaft bzw. der notwendigen Zuweisung einer „Kümmererfunktion“ für kommunikative und koordinierende Aufgaben diskutiert. Das ständige Rückkoppeln im Sinne von Feed-Back-Phasen und reflektierenden Rückschauern im Projektablauf ist ein Kernbaustein in der iterativen Arbeitsweise lernender Planung. Während eine abschließende Bewertung der einzelnen Pilotprojekte noch aussteht, ist bisher mit folgenden Evaluationsansätzen gearbeitet worden:

Die temporäre Umgestaltung des Rathausplatzes in Ludwigsburg durch Verschattungselemente und Aufenthaltsorte an einem der Hitze-Hot Spots der Ludwigsburger Innenstadt wurde im ersten Sommer evaluiert und ausgewertet, sodass die gestalterischen Ansätze im folgenden Sommer besser auf die Bedarfe der Bevölkerung abgestimmt wurden – etwa durch großzügigere und flexiblere Verschattungselemente sowie ein breiteres Angebot an Verweilorten und Sitzgelegenheiten. Die Ludwigsburger Evaluationsmethoden umfassen sowohl interaktive Vor-Ort-Abfragen bzw. Feedbackmöglichkeiten sowie die Begleitung der Vorhaben durch einen Online-Dialog auf der stadteigenen Plattform und sind wichtiges Element der verschiedenen Pop-up-Maßnahmen. Im Leipziger Pilotprojekt wird mittels kontinuierlicher Partizipation und Umfragen ermittelt, wie die Maßnahmen in der Nachbarschaft wahrgenommen werden. Darüber hinaus wird das Projekt wissenschaftlich begleitet, um die „Lessons learned“ als Synthese aus dem Projekt abzuleiten.

Ausblick



Bau temporärer Stadtmöbel in
Frankfurt am Main,
Quelle: Cornelius Pfannkuch

Im öffentlichen Raum sind die zukunftsprägenden Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsentwicklung auf vielfältige Weise miteinander verzahnt. Der Einblick in die Projektergebnisse verdeutlicht, dass für eine zukunftsgerichtete Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums als Gemeingut insbesondere eine neue und damit gerechtere Aufteilung des Verkehrsraumes als Bestandteil der Verkehrswende in den Blick genommen werden muss. Die Möglichkeit, über den Projektauftrag Ansätze zur Flächenneuaufteilung und -gestaltung zu erproben, Experimente im „Testfeld Straße“ zu starten und dazu neue Kooperationen aufzubauen, stellt einen großen Mehrwert für langfristige Transformationsprozesse und einen wertvollen Beitrag zur Verkehrswende vor Ort dar. Das gebündelte Praxiswissen der hier vorgestellten Pilotprojekte der Nationalen Stadtentwicklungspolitik soll Mut machen und Akteure auch in anderen Städten und Gemeinden dazu anregen, den Straßenraum als öffentlichen Raum neu zu denken und Stadt gemeinsam zu gestalten.

Weitere (Zwischen-)Ergebnisse und Dokumentationen aus den laufenden Pilotprojekten „Post-Corona-Stadt“ finden Sie auf der Website der [Nationalen Stadtentwicklungspolitik](#).

Informationen zu den Pilotprojekten

Frankfurt am Main: Post-Corona-Innenstadt Frankfurt

Projektinfo NSP: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/frankfurt_post_corona_stadt.html;jsessionid=D91859E957259423FE4B07585C66C32D.live21302?nn=2932694

Projektseite: <https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/>

Hamburg: Pop-up Straßenplatz Hamburg Rothenburgsort

Projektinfo NSP: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/hamburg_strassenplatz.html;jsessionid=D91859E957259423FE4B07585C66C32D.live21302?nn=2932694

Projektseite: <https://billhornerplatz.de/>

Leipzig: Neue Nähen – SUPERBLOCKS Leipzig

Projektinfo NSP: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/leipzig_neue_naehe.html;jsessionid=D91859E957259423FE4B07585C66C32D.live21302?nn=2932694

Projektseite: <https://linktr.ee/superblocks.leipzig>

Ludwigsburg: Pop-Up-Innenstadt

Projektinfo NSP: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/ludwigsburg_pop-up_innenstadt.html;jsessionid=D91859E957259423FE4B07585C66C32D.live21302?nn=2932694

Projektseite: <https://www.ludwigsburg.de/start.html>

Darstellung aller Pilotprojekte des Projektauftrags “Post-Corona-Stadt” unter:

https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Projekte/Projektauftrag/Post-Corona-Stadt/post-corona-stadt_node.html

Quellen und Verweise

- Agora Verkehrswende, 2022: STVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung. Zugriff: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf [abgerufen am 15.03.2023].
- Agora Verkehrswende, 2021: Vier Jahre für die Fairkehrswende. Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025). Zugriff: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Regierungsprogramm_RPVW/65_RPVW.pdf [abgerufen am 15.03.2023].
- Commune di Milan und Agenzia Mobilita Ambiente Territorio (AMAT), 2022: Piazze Aperte. A Public Space Program for Milan. Mailand.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), 2022: Was ist eigentlich ein ... Superblock? Begriffe aus der kommunalen Szene – einfach erklärt. Glossar (Blog). Zugriff: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-ein-superblock> [abgerufen am 15.03.2023].
- Europäische Investitionsbank, 2021: Vierte Umfrage der EIB zum Klimawandel. 27. Oktober. Zugriff: <https://www.eib.org/attachments/survey/eib-4th-climate-survey-germany.docx> [abgerufen am 17.03.2023].
- Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, 2021: Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken. Zugriff: <https://www.hamburg.de/contentblob/15477680/f64eca9b-1d98c8a785d903605888a56b/data/rahmenplan-stadteingang-elbbruecken.pdf> [abgerufen am 04.04.2022].
- nextgis. „ESRI Satellite (ArcGIS/World_Imagery)“. CRS:3857, TMS. https://server.arcgisonline.com/ArcGIS/rest/services/World_Imagery/MapServer/tile/{z}/{y}/{x}, 29. Juni 2017. Zugriff: <https://qms.nextgis.com/geoservices/1300/> [abgerufen am 15.03.2023].
- Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 2023: Günstigere Mieten und bessere Aufenthaltsqualität. Staatssekretärsausschuss Nachhaltigkeit. Montag, 24. Juli 2023. Zugriff: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltige-stadtentwicklung-2203962> [abgerufen am 11.11.2023].
- Schmidt, T. I., 2022: Wem gehört die Straße. Das Ende verkehrsberuhigender Maßnahmen? Polis, Nr. 4/2022: 54–55.
- Stadt Bern, 2016: Handbuch öffentlicher Raum. Bern. Zugriff: <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren> [abgerufen am 15.03.2023].
- Stadt Frankfurt am Main. Stadtplanungsamt, 2019: Frankfurt 2030+ Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Zugriff: https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/1stek_18177.html?psid=iboj22a742sv1hf2ler1iib10 [abgerufen am 15.03.2023].
- Stadt Münster. Vermessungs- und Katasteramt, o.J.: Widmung von Straßen nach dem Straßen- und Wegegesetz. Zugriff: https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/62_katasteramt/pdf/widmungen.pdf [abgerufen am 22.11.2023].
- Stadt Karlsruhe. Stadtplanungsamt, 2022: Platz für mehr. Grün, Leben und gesunde Mobilität. Karlsruhe.
- Stadt Leipzig, 2022: Kraftfahrzeugbestand: Privat-PKW je 1 000 Einwohner. Stand 31.12. Zugriff: <https://statistik.leipzig.de/statdist/table.aspx?cat=11&rub=1> [abgerufen am 01.05.2023].
- Stadt Ludwigsburg, o.J.: Stadtteilentwicklung in der Innenstadt. Zugriff: <https://www.ludwigsburg.de/start/stadt+entwickeln/step+innenstadt.html> [abgerufen am 15.03.2023].
- Stadt Ludwigsburg, 2021: Zentrale Innenstadtentwicklung Ludwigsburg (ZIEL). Zugriff: <https://www.ludwigsburg.de/start/stadt+entwickeln/projekt+ziel+-+zentrale+innenstadt-entwicklung.html> [abgerufen am 15.03.2023].

- Stadt Ludwigsburg, 2022: Neugestaltung des Arsenalplatzes beschlossen. Mitteilung vom 16.12.2022. Zugriff: https://www.ludwigsburg.de/start/rathaus+und+service/mitteilung+14_12_22+16_52.html [abgerufen am 11.11.2023].
- Stadt Ludwigsburg, 2023: Stadtentwicklungskonzept Ludwigsburg. Übersicht der Leitsätze und strategischen Ziele. Zugriff: https://www.ludwigsburg.de/site/Ludwigsburg-Internet-2020/get/params_E-23529618/20897943/230424_R05_Stadtentwicklungskonzept_Web.pdf [abgerufen am 15.06.2023]
- Stadt Wien, 2019: Fachkonzept Öffentlicher Raum. Wien. Zugriff: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/ueberblick.html> [abgerufen am 15.03.2023].
- Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2022: Dachstrategie Stadt-raum und Mobilität 2040. Zürich.
- Umweltbundesamt, 2021: Damit das Recht dem Klimaschutz nicht im Weg steht - Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht. 26. Oktober.
- Umweltbundesamt, 2023: Klimaschutzinstrumente im Verkehr. Bausteine für einen klimagerechten Verkehr. 15. März. Zugriff: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/2023-03_kliv_uebersicht_bausteine_klimavertraeglicher_verkehr.pdf. [abgerufen am 04.06.2023].
- Vereinigung für Stadt- Regional- und Landesplanung (SRL), 2020: Verkehrswende - Konzepte - Rahmenbedingungen - Maßnahmen. PLANERIN, Nr. 4/2020.
- Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 2022: Vom Wissen zum Tun. Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene. Herausgeber: Deutscher Städtetag. Berlin, Köln.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, 2020: Lebenswerte Straßen in resilienten urbanen Quartieren. Wuppertal Reports. Wuppertal.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2021: Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung. Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Zugriff: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/RG93bmxxvYWRzL-0hhbmRidWVjaGVyLUxlaXRmYWVkbWVudGVfX182MGE2M-DE4NmI0YmE5LnBkZg==> [abgerufen am 11.11.2023].