



Thesenpapier

Öffentlichen Raum integriert denken

5 Thesen zur Transformation von
öffentlichen Räumen, Grün- und Freiflächen





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

Januar 2024

Foto Titelseite: Christiana Kunz

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 Öffentlichen Raum integriert denken
- 06 Ansätze zur Transformation von öffentlichen Räumen, Grün- und Freiflächen
- 12 Ausblick
- 13 Informationen zu den Pilotprojekten
- 14 Quellen und Verweise

Ideenentwicklung für Klimaanpassung in Nürnberg.
Quelle:
urbanLab





Öffentlichen Raum integriert denken

In den letzten Jahren haben sich die Anforderungen an öffentliche Räume aufgrund der spürbaren Folgen des Klimawandels und sich wandelnder Arbeits-, Wohn-, Freizeit-, Mobilitäts- und Konsumverhalten grundlegend verändert. Die COVID-19-Pandemie hat diese Entwicklungen nochmals verstärkt und insbesondere die Bedeutung öffentlicher Grün- und Freiflächen für die Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten bestätigt. Die vorübergehende Schließung von Kultur-, Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen zwang die Menschen dazu, ihre Alltags- und Freizeitaktivitäten anzupassen und sich öffentliche frei zugängliche Flächen zu erschließen. Dies führte zu einer verstärkten Nutzung von Parks, Plätzen und Gehwegen sowie auch von bislang untergenutzten Räumen, wie z. B. Straßenecken oder Flussufern. Die verstärkte Nutzung der öffentlichen Räume unterstreicht nicht nur die gesellschaftliche Bedeutung dieser Flächen in Krisenzeiten, sondern zeigt die Notwendigkeit und die Potenziale ihrer langfristigen Umgestaltung hin zu mehr Flächengerechtigkeit, Multifunktionalität und Aneignungsfähigkeit.

Integrierte Entwicklungsstrategien für öffentliche Räume in lebenswerten Städten

Zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden sind ein effizienter Umgang mit den vorhandenen Flächenressourcen und die Reduzierung von Belastungen für Umwelt und Klima zentral. Integrierte Entwicklungsstrategien und innovative Projekte im öffentlichen Raum mit seinem komplexen Nutzungsspektrum sind ein wichtiger Ansatzpunkt, um diesen Ansprüchen vor Ort gerecht zu werden (Nationale Stadtentwicklungspolitik, 2022). Grundlegend für die nachhaltige Transformation ist das Verständnis des öffentlichen Raumes als Schnittstelle zwischen Mobilitätsräumen (alle Ver-

kehrsformen), Sozialräumen (Austausch, Begegnung und Freizeitgestaltung) sowie Freiräumen mit wichtigen ökologischen und klimatischen Funktionen (Biodiversität, Regenwassermanagement, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Hitzeschutz). Ein solches integriertes Verständnis wird als Grundlage für strategische Planungen sowie für die Festlegung und Umsetzung von Nachhaltigkeits- und Hitzeminderungszielen in Städten und Gemeinden gefordert¹. Es bildet sich aber noch nicht ausreichend in den geltenden Verordnungen, Rahmenbedingungen und kommunalen Handlungsstrategien für die Gestaltung des öffentlichen Raums und insbesondere der Straßen ab².

Verkehrswende nimmt Schlüsselrolle ein

Bei der Aushandlung von Nutzungsansprüchen und Flächenbedarfen im öffentlichen Raum, kommt der Verkehrswende eine Schlüsselrolle zu. Denn Straßen und Verkehrsräume stellen eine erhebliche Flächenressource in unseren Städten dar und ihre Neuaufteilung kann einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität leisten. Zudem ist der Verkehrssektor ein maßgeblicher Treiber des Klimawandels, dessen Treibhausgasemissionen bisher nicht erfolgreich

1 vgl. Agora Verkehrswende 2021, Umweltbundesamt 2021, Wuppertal Institut 2020.

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



Unterwegs auf dem WANDELPfad in Homberg (Efze)
Quelle:
Katrin Hitziggrad

reduziert wurden³. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, den CO₂-Ausstoß und andere Luftschadstoffemissionen durch den Übergang zu einer postfossilen und stadtverträglichen Mobilität zu reduzieren. Dies erfordert die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs, die Umgestaltung von Verkehrsflächen, die Anpassung öffentlicher Räume an den Klimawandel für mehr Schutz vor Hitze sowie die Förderung von Biodiversität. Planerinnen und Planer, Politik sowie zivilgesellschaftliche und private Akteure spielen eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrswende, deren Ziele und Anforderungen zunehmend zu Schwerpunkten in räumlichen Planungsprojekten werden und umfassende Wechselwirkungen mit anderen Handlungsfeldern im öffentlichen Raum sowie mit sozialen und wirtschaftlichen Fragen haben.

Erkenntnisgewinn durch Pilotprojekte

Im Sommer 2020 lancierte die Nationale Stadtentwicklungspolitik den Projektaufruf „Post-Corona-Stadt: Ideen und Konzepte für die resiliente Stadtentwicklung“. Über 200 deutsche Kommunen und Initiativen reichten Projektideen ein, davon wurden 17 Pilotprojekte ausgewählt, die eine Zuwendung

des Bundes für einen Zeitraum von 2-3 Jahren erhielten.

Zahlreiche Projekte zielten darauf ab, öffentliche Räume in ihren Städten im Hinblick auf Verkehrsberuhigung, die Förderung nachhaltiger Mobilität, die Schaffung von neuen Begegnungsräumen und die Anpassung an den Klimawandel zu verbessern. Sie befassten sich z.B. mit dem Wandel von Nutzungsansprüchen auf bestehenden Grün- und Freiflächen und waren dabei mit der Aushandlung von Nutzungskonflikten und Flächenkonkurrenzen konfrontiert.

Dieses Papier verfolgt das Ziel, die in den Pilotprojekten entstandenen Ansätze und Erfahrungen in fünf Thesen zur Transformation von öffentlichen Räumen, Grün- und Freiflächen als Grundlage für weitere Diskussionen aufzubereiten⁴. Die zugrunde liegenden Informationen und Erkenntnisse aus den Pilotprojekten basieren auf Analysen der Projektberichte, vor-Ort-Bereisungen, persönlichen Gesprächen sowie einem Side-Event zum Thema „Testfeld Straße“ auf dem 15. Bundeskongress der Nationalen Stadtentwicklungspolitik 2022 in Berlin.

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 entsprechend den Zielen der Bundesregierung 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 der Bundesregierung erlaubt, wird der Verkehr bis 2030 ausstoßen (vgl. SRL 2020).

⁴ Weitere Informationen zum Projektaufruf, den Expertisen, Thesenpapieren sowie Steckbriefe aller Projekte sind auf der [Internetseite der Nationalen Stadtentwicklungspolitik](#) verfügbar (20.12.2023)



Ansätze zur Transformation von öffentlichen Räumen, Grün- und Freiflächen

Aus der inhaltlichen Begleitung der Pilotprojekte lassen sich die folgenden fünf Thesen zur Transformation von öffentlichen Räumen, Grün- und Freiflächen ableiten. Sie referenzieren einzelne, exemplarische Erfahrungen aus den Pilotprojekten. Dabei geht nicht um eine vollständige Darstellung aller infrage kommenden Projektbeiträge, sondern um eine Verdichtung besonders prägnanter Beispiele.

Fünf Thesen

1. Menschen brauchen Platz: Straßenraum umwidmen fördert Lebensqualität in Städten
2. Dem Klimawandel begegnen: Den öffentlichen Raum für Klimaschutz und -anpassung nutzen
3. Der öffentliche Raum kann mehr: Multicodierte und ganzheitliche Ansätze sind gefragt
4. Potenziale erkennen: Versteckte Flächenressourcen erschließen
5. Das Neue soll überzeugen: Gute Gestaltung unterstützt den Wandel



Umgestaltung der Hildegardstraße in Leipzig,
Quelle:
Anna Bernegg

These 1: Menschen brauchen Platz: Straßenraum umwidmen fördert Lebensqualität in Städten

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist bis heute stark an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) orientiert. Die problematischen Auswirkungen dieser Ausrichtung werden allerdings zunehmend erkannt. Die steigende Anzahl von Wegen, die insbesondere mit dem Auto bewältigt werden, steht im Widerspruch zu begrenztem städtischem Raum und führt zu Konflikten und Platzmangel sowohl in Bezug auf den fließenden als auch auf den ruhenden Verkehr. Die Frage, wie viel öffentlicher Raum verschiedenen Mobilitätsformen und -nutzungen zugestanden wird, wird derzeit in der Stadtpolitik zunehmend neu verhandelt. Die Neuaufteilung des Straßenraums, um mehr Platz für Aufenthaltsmöglichkeiten und alternative Verkehrsmittel zu schaffen, hat das Potenzial, die Lebensqualität in städtischen Gebieten zu steigern. Dies erfordert eine Abkehr von der PkW-dominierten Nutzung öffentlicher Räume und ihre Neuaufteilung und -gestaltung für vielfältige Zwecke wie Radfahren, zu Fuß gehen, öffentlichen Nahverkehr, neue Grün- und Aufenthaltsflächen sowie auch weiterhin den

PkV-Verkehr⁵. Durch diesen Ansatz lassen sich positive Veränderungen wie kürzere Wege, die Reduzierung von Lärm, die Verbesserung der Luftqualität und die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität erzielen.

Eindrucksvolle Beispiele hierfür bieten die temporäre Umgestaltung des Mainkais in Frankfurt am Main und der Leipziger Hildegardstraße, in der zuvor Autos den Raum dominierten. Es entstanden neue Aufenthaltsflächen mit schattenspendenden Elementen sowie neuen Spiel- und Sportangeboten. Die Umgestaltung des Straßenraums erfolgte unter ganzheitlicher Berücksichtigung von Aspekten der Flächenengerechtigkeit, die nicht nur verkehrliche, sondern auch klimatische und soziale Gesichtspunkte integrierten.

⁵ Mit Begründung der Sicherung des fließenden Verkehrs sind Eingriffe in den öffentlichen Straßenraum mit erheblichem Aufwand verbunden (siehe dazu auch: [Praxiswissen „Testfeld Straße“](#)). Eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), die u.a. Kommunen mehr Spielräume einräumen sollte, wurde im November 2023 im Bundesrat angehalten.

These 2: Dem Klimawandel begegnen: Den öffentlichen Raum für Klimaschutz und -anpassung nutzen

Insbesondere in dicht bebauten Stadtgebieten führen Folgen von Extremwetterereignissen, Hitzestress, Lärm und Luftverschmutzung zunehmend zu infrastrukturellen Schäden und gesundheitlichen Belastungen. Auch die Lebensräume für Pflanzen- und Tiere werden beeinträchtigt. Der Fokus auf die Entwicklung des urbanen Grüns, das negative Auswirkungen des Klimawandels abschwächen kann, wird häufig auf Parks und öffentliche Plätze beschränkt (vgl. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, 2020). Dabei kann die Neugestaltung von Straßenräumen und versiegelten Flächen ebenfalls einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Schaffung von mehr Platz für umweltfreundliche Verkehrsmittel bewirkt eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes⁶, gepflanzte Bäume binden Abgase und vermindern die Hitzebelastung, entsiegelte Flächen dienen der Versickerung und Abkühlung.

Mit der Umgestaltung des Arsenalplatzes in der Ludwigsburger Innenstadt wurde eine Teilfläche eines Parkplatzes temporär als öffentlicher Raum nutzbar gemacht. Aus einer Sandfläche, einer kleinen Holzterrasse und einer Rollrasenfläche entstand ein Pop-Up-Micro-Stadtpark. 40 Bäume in Containern sorgten für Schatten und Stühle boten einen Anlass zum entspannten Aufenthalt⁷. Die Stadt zeigte damit, wie Klimaschutz, Klimaanpassung und Stadtentwicklung Hand in Hand gehen können. Eine umfassende Gestaltung des gesamten Parkplatzes hin zu einem öffentlichen Stadtplatz konnte so erfolgreich vorbereitet und die innerstädtische Fläche langfristig für den Klimaschutz und die Öffentlichkeit gesichert werden. Mit dem Projekt Parkmeilen erhält die Stadt München langfristig unbebaute Räume und hat deren Bedeutung für den Klimaschutz unterstrichen. Als lange Grünzüge verbinden die Parkmeilen die großen inner-

städtischen Parkanlagen mit den Landschaftsräumen am Stadtrand, vernetzen Münchner Stadtteile, fördern Biodiversität und tragen zur Regulierung des Stadtklimas bei.⁸ Dass die Bedeutung öffentlicher Räume für die Verbesserung des Stadtklimas in Zukunft noch präsenter werden muss, macht das Pilotprojekt in Nürnberg zum Thema, in dessen Rahmen die „Klimakrise 2035“ als immersives Szenario öffentlichkeitswirksam entwickelt, vorgetragen und diskutiert wird. Hier hat sich gezeigt, dass zahlreiche Träger öffentlicher Belange bisher nur wenig auf die Anforderungen des Klimawandels vorbereitet sind, obwohl sie zentral davon betroffen sein werden und dies sogar schon heute als zentrale Handlungserfordernis bewerten.

Wanderung durch eine
Parkmeile in München,
Quelle:
Studio | Stadt | Region/LHM



⁶ Nach Steuteville (2021) können durch das Zurücklegen der Alltagswege zu Fuß bis zu 4 Tonnen CO₂ eingespart werden.

⁷ Zugriff: <https://meinlb.de/pop-up/arsenalplatz/> [abgerufen am 18.12.2023]

⁸ Vertiefende Informationen zu allen im Projektauftrag geförderten Projekten finden Sie auf der Seite der [Nationalen Stadtentwicklungspolitik](#) [abgerufen am 20.12.2023].



„Critical Mass“ in
Stuttgart,
Quelle:
Christine von Raven

These 3: Der öffentliche Raum kann mehr: Multicodierte und ganzheitliche Ansätze sind gefragt

Der bislang oftmals monofunktional genutzte öffentliche Raum hat vor allem während der COVID-19-Pandemie neue und verschiedene Nutzungen erfahren, die den Wandel zu einer multicodierten Nutzung begünstigen. Zahlreiche Pilotprojekte haben vor diesem Hintergrund Ansätze verfolgt, die den öffentlichen Raum ganzheitlich in den Blick nehmen und für vielfältige Nutzungen durch unterschiedliche Gruppen und zu unterschiedlichen Tageszeiten qualifizieren. Für den Stadtpark in Neuruppin wurden neben seiner Erholungsfunktion im Projekt „DEIN PARK“ neue Angebote im Bildungs-, Freizeit- und Sportbereich entwickelt. Dabei wurde die vor der Pandemie wenig genutzte, denkmalgeschützte Parkanlage um zeitgemäße Nutzungsangebote erweitert, so dass neue Nutzergruppen, wie z.B. Schülerinnen und Schüler im Rahmen eines grünen Klassenzimmers oder ein Waldkindergarten, angezogen wurden. Dass öffentliche Räume „mehr können“ zeigt auch das Projekt auf der Neckarinsel, eine vom Ufer aus zugängliche Mittelmole

mit anliegender Schleusenanlage auf dem Neckar in Stuttgart. Die Erschließung und Nutzbarmachung der brachliegenden, nicht öffentlich zugänglichen Infrastruktur-Insel im Neckar zu einem attraktiven Freizeitort schaffte, was in der Stadt bisher kaum möglich war: einen niederschweligen Zugang zum Wasser. Das Projekt zeigt beispielhaft, welche Rolle der innerstädtische Flussraum für die Landeshauptstadt übernehmen kann. Die Projekte des Post-Corona-Aufrufes bestätigen, dass eine multicodierte Nutzung öffentlicher Räume und Freiflächen oftmals praktikabler und effizienter sein kann.

These 4: Potenziale erkennen: Ver- steckte Flächenressourcen erschließen

Städte in Deutschland sind oftmals von einem Urbanisierungstrend und Bevölkerungszuwachs geprägt. Damit einhergehend gerät auch der öffentliche Raum immer stärker unter Druck (The Gap, 2022) und ist nicht zuletzt Teil der Diskussionen über mögliche Entlastungsräume (vgl. Dosch et. al., 2022). Die Suche nach bisher untergenutzten Flächenpotenzialen wird vor



Pop-Up Straßenplatz in Hamburg Rot-
tenburgsort, Quelle: Lukas Engelhardt

diesem Hintergrund immer wichtiger. Es stellt sich die Frage, wo aktivierbare Brachen und Restflächen liegen, die als bislang ungenutzte Ressourcen einen wertvollen Beitrag und Ausgleich für die Naherholung und nachbarschaftliches Zusammentreffen leisten können, gleichzeitig aber auch als Freiraum für Luft- und Lärmschutz dienen können. Einige Pilotprojekte haben gezeigt, dass Flächen, die bisher kaum beachtet oder gar nicht aktiv genutzt wurden, durchaus Potenziale für ihre Nachbarschaft oder die gesamte Stadt entfalten können.

In Mannheim wurde ein brachliegender Biergarten in zentraler Lage in die OASE, einen Kultur- Bildungs- und Freizeitort für Bewohnerinnen und Bewohner des umliegenden Quartiers verwandelt. Das Projekt „Pop-up Straßenplatz“ in Hamburg aktivierte die Raumpotenziale an einer vielbefahrenen Straßenkreuzung, in dem ein ehemaliges Toilettenhäuschen als nachbarschaftliches Kulturzentrum umfunktioniert und Aufenthaltsqualität auf öffentlichen „Restflächen“, wie Abstandsgrün zwischen Fahrstreifen oder Splitterflächen an den Straßenecken, durch temporäre Möblierung und künstlerische Interventionen geschaffen wurde. Das Neckarinselpjekt in Stuttgart hat die Mittelmole „Bad Cannstatt“ vom Infrastrukturelement der Schifffahrtsstraße in einen kooperativen Experimentier- und Pionierort verwandelt. Im hessischen Homberg (Efze) werden über den WANDELPfad gleich mehrere Orte des Wandels mit Wandelthemen (Klimawandel, Mobilitätswandel, neue Arbeitswelten, Konsumwandel) sowie Informationen zu den jeweiligen Transformationsherausforderungen und -ansätzen verbunden und somit für die Bevölkerung anschaulich gemacht.

These 5: Das Neue soll überzeugen: Gute Gestaltung unterstützt den Wandel

Die Transformation des öffentlichen Raumes geschieht in vielen Städten in iterativen Prozessen und mit oftmals zunächst experimentellen Impulsprojekten, in denen neue Gestaltungen und Atmosphären sowie veränderte Nutzungen in temporären Testphasen ausprobiert werden. Mögliche räumliche und gesellschaftliche Auswirkungen können so frühzeitig untersucht werden und es entsteht eine belastbare Argumentationsgrundlage für dauerhafte Lösungen⁹. Gleichzeitig dienen die Impulsprojekte dazu, die Akzeptanz von Maßnahmen, die oftmals kostenintensive und tiefgreifende Eingriffe in den öffentlichen Raum bedeuten, durch eine temporäre Sichtbarkeit und Erlebbarkeit zu erhöhen. Dazu gehört in vielen Projekten das Aufstellen mobiler Stadtmöbel oder Pflanzkästen, die zukünftige Nutzungen und Atmosphären simulieren. Für die Gestaltung sind Robustheit gegenüber Witterung und Vandalismus

⁹ Berding und Kluge (2014) weisen darauf hin, dass an manchen Orten der Versuch, eine zeitgemäße Form nachhaltigen Flächengestaltung und -nutzung zu finden wichtiger sein kann, als das Schaffen beständiger Orte selbst. Zugriff: https://publications.rwth-aachen.de/record/234431/files/2014_berding_kluge.pdf [abgerufen am 20.12.2023].



Veranstaltung in der
OASE Mannheim,
Quelle: Shooresh
Fezoni

sowie die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen und gleichzeitig sollen eine ansprechende Ästhetik, Zugänglichkeit und Spaß zur Aneignung geboten sein.

Dass bei der Gestaltung auf die spezifischen Ansprüche von Zielgruppen zu achten ist, hat das Pilotprojekt „Pop-Up Innenstadt“ Ludwigsburg erfahren, als eine zu improvisiert und grob wirkende Erscheinung der Stadtmöbel und Sicherheitszäune auf Ablehnung stieß. Um die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen in der Frankfurter Innenstadt zu verbessern, hat das Pilotprojekt eine mobile Bank entworfen, die in wechselnden Anordnungen auf verschiedenen Plätzen aufgestellt wird. Die flexible und gleichzeitig robuste und hochwertige Gestaltung der Langen Bank stellt sicher, dass die Bank je nach Anlass anpassbar und in verschiedenen räumlichen Kontexten genutzt werden kann. Überall wo die Bank stand, wurde sie nach ihrem Abbau vermisst und bestätigt das Bedürfnis nach Möglichkeiten für Austausch, Verweilen und Begegnung im öffentlichen Raum. Ein weiteres erfolgreiches Beispiel, wie die richtige Gestaltung temporärer Interventionen zu spielerischer Nutzung einladen und die Perspektive auf öffentliche Räume verändern kann, ist mit den Testspielen im Rahmen des „Pop-Up Straßenplatzes“ in Hamburg gelungen, als während eines partizipativen Gestaltungsprozesses ein multifunktionaler Platz an der Straßenkreuzung auf einer ehemals ungenutzten Grünfläche entwickelt und mit Hilfe von Skulpturen aus Schaumbeton umgesetzt wurde. Der Platz bietet nun neue Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten, die jetzt vor Ort verstetigt werden sollen.



Ausblick

Die Erfahrungen der kooperativ angelegten Pilotprojekte bekräftigen die Notwendigkeit und Möglichkeiten einer umfassenden Transformation des öffentlichen Raums, insbesondere in städtischen Gebieten. Zudem belegen sie den Wert kollektiver und interdisziplinärer Lernprozesse, um langfristige Veränderung anzustoßen und umzusetzen.

Dabei spielt die Verkehrswende eine zentrale Rolle, indem sie den Fokus auf die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote und die Neugestaltung von Verkehrsflächen legt. Eine weitere Erkenntnis ist, dass die Umgestaltung des öffentlichen Raums nicht nur technische Veränderungen erfordert, sondern auch einen Wandel in den Einstellungen und Gewohnheiten der Menschen bedeutet. Die Schaffung einer gemeinsamen Vision und die politische Unterstützung auf kommunaler Ebene sind entscheidend, um die Akzeptanz und Notwendigkeit für diesen Wandel voranzutreiben. Stadträumliche Experimente, deren regelmäßige Wirkungsanalyse und der Austausch von Wissen sind zentral, um Transformationsprozesse erfolgreich umzusetzen. Dabei sollten Herausforderungen bzw. Misserfolge nicht als Hindernisse, sondern als Gelegenheiten zur Verbesserung betrachtet werden.

Die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten des Post-Corona-Stadt Aufrufes bestätigen, dass die Umgestaltung des öffentlichen Raums eine komplexe, aber notwendige Aufgabe ist. Sie erfordert breite gesellschaftliche Unterstützung und die Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche und Akteure, um die Lebensqualität in Städten zu verbessern, soziale Gerechtigkeit zu fördern und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten zu können.



Informationen zu den Pilotprojekten

**Hamburg: Pop-Up Straßenplatz Hamburg
Rothenburgsort**

Projektseite: <https://www.hamburg.de/bsw>

Homberg (Efze): WANDELpfad

Projektseite: <https://www.homberg-efze.eu/>

**Frankfurt am Main: Post-Corona-Innenstadt
Frankfurt**

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

Leipzig Neue Nähen: SUPERBLOCKS Leipzig

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

Ludwigsburg: Pop-Up Innenstadt

Projektseite: <https://meinlb.de/pop-up/>

Mannheim: OASE

Projektseite: <https://oase-mannheim.de/>

München: Parkmeilen

Projektseite: <https://stadt.muenchen.de/infos/parkmeilen-muenchen.html>

Neuruppin: DEIN PARK

Projektseite: <http://www.dein-park.de/>

**Nürnberg: „Was wäre wenn ...? Eine Stadt probt
ihren Untergang**

Projektseite: <https://www.urbanlab-nuernberg.de/>

Stuttgart: Neckarinsel Stuttgart

Projektseite: <https://www.neckarinsel.eu/de>

Alle 17 Projekte des Aufrufes

Post-Corona-Stadt unter:

www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de



Quellen und Verweise

- 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).
- Berding, U.; Kluge, F., 2014: Partizipative Kunst. Stadtgestaltung durch temporäre Interventionen. In: pnd online 2014. Zugriff: https://publications.rwth-aachen.de/record/234431/files/2014_berding_kluge.pdf [abgerufen am 20.12.2023].
- Dosch, F.; Einig, K.; Jakubowski, P.; Kawka, R.; Kurnol, J.; Rauch, C., 2022: Zeitenwende auch für die Raumordnung? In: Informationen zur Raumentwicklung (IzR). Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.). Heft 4/2022, S.10-25
- Stadt Ludwigsburg, o.J.: Arsenalplatz. Vom Parken zum Leben in der Stadt. Zugriff: <https://meinlb.de/pop-up/arsenalplatz/> [abgerufen am 18.12.2023].
- Steuteville, R., 2021: Ten environmental benefits of walkable places. In: Public Square, A CNU Journal. Zugriff: <https://www.cnu.org/public-square/2021/08/31/ten-environmental-benefits-walkable-places> [abgerufen am 19.12.2023].
- The Gap, 2022: Wem gehört der öffentliche Raum? – 25 Fragen zur Gegenwart. Sabine Knierbein im Interview mit Magdalena Austin. 13.07.2022. Zugriff: <https://thegap.at/25-fragen-zur-gegenwart-wem-gehoert-der-oeffentliche-raum/> [abgerufen am 20.12.2023].
- Umweltbundesamt, 2021: Damit das Recht dem Klimaschutz nicht im Weg steht - Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht. 26. Oktober.
- Vereinigung für Stadt- Regional- und Landesplanung (SRL), 2020: Verkehrswende - Konzepte - Rahmenbedingungen - Maßnahmen. PLANERIN, Nr. 4/2020.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie gGmbH, 2020: „Lebenswerte“ Straße in resilienten urbanen Quartieren. 17_Wuppertal Report, Mai 2020.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, 2020: Lebenswerte Straßen in resilienten urbanen Quartieren. Wuppertal Reports. Wuppertal.

