



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Foto: Agora Köln / Robert Metz

Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung

Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Dank

Der vorliegende Leitfaden baut auf den [Aktionsleitfaden Stadtexperiment](#) der Region Hannover auf. Wir danken der Region Hannover sowie der Identitätsstiftung GmbH für das Bereitstellen und die Möglichkeit zur Weiterverwendung der Inhalte.

Leitfaden Stadtexperimente

Aktionen und Verkehrsversuche für die Mobilität der Zukunft

Von der Idee bis zur Umsetzung

Mit Best-Practice-Beispielen, Anleitungen und

Checklisten für die Praxis in Politik und Verwaltung

[Straßenraum × Idee^{Mut}] + Zukunftsnetz = Stadtexperiment

DAS ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW: MOBILITÄT FÜR MENSCHEN

**Eine Zukunft, in der wir alle uns jederzeit nachhaltig
und klimaneutral fortbewegen – das ist unsere Vision für NRW.
Zeit für Alternativen zur autozentrierten Mobilität.
Zeit für bessere Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität.**

Was wir für unsere Mitgliedskommunen tun

Wir beraten und begleiten Sie auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung – mit zwei Schwerpunkten:

- 1. Kommunales Mobilitätsmanagement: Wir machen Sie fit für den Change-Prozess**
Mobilität ganzheitlich betrachten und dauerhaft in der gesamten Verwaltung verankern: Das ist die Basis einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung. Wir helfen Ihnen dabei, diesen Change-Prozess in Ihrer Verwaltung erfolgreich anzustoßen und umzusetzen – vom ersten Konzept bis zur erfolgreichen Umsetzung.
- 2. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements: Wir bringen Ihre Kommune in die Zukunft**
Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher gestalten: Wir entwickeln gemeinsam mit Ihnen Maßnahmen und Angebote einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, die speziell auf Ihre Zielgruppen und Ihren Standort ausgerichtet sind – von Mobilstationen bis zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Machen wir uns gemeinsam auf den Weg in die Zukunft!

Inhalt

Vorwort	9
1 Einleitung	10
2 Rechtlicher Rahmen	16
3 Praxisbeispiele: Verkehrsversuche	20
4 Praxisbeispiele: Temporäre Aktionen	32
5 Praxisleitfaden	42
Projektskizze	44
Zusammenarbeit	46
Planung	48
Beteiligung	50
Kommunikation	52
Widerstände	54
Umsetzung	56
Evaluation	58
Weiterführende Literatur	60
Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW	62

Impressum

Erarbeitung

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Autor*innen

Ayk Wagner

Katja Naefe

Dr. Inga Molenda

Marius Reißner

Sven Brückner

Wiebke Weltring

Gestaltung

Identitätsstiftung GmbH

<https://identitaetsstiftung.de/>

Auftraggeber

Geschäftsstelle

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Glockengasse 37-39, 50667 Köln

Tel.: 0221 / 2 08 08-747

Redaktion

Katja Naefe

Marius Reißner

Stella Maria Schwietering

Wiebke Weltring

Für das

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit freundlicher Unterstützung des

Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Redaktionsschluss

20.05.2021

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk sowie Teile desselben sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig.

Vorwort



Theo Jansen
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Leiter der Landesgeschäftsstelle
c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Sehr geehrte Leser*innen,

das wegweisende Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz hat noch einmal deutlich gemacht: Die Mobilitätswende ist notwendiger denn je. Aber sie bedeutet Veränderung. Damit diese Veränderung akzeptiert wird, muss sie positiv besetzt sein. Genau da setzen „Stadtexperimente“ an: Eine Plattform, die Vorteile der Mobilitätswende für das Alltagsleben der Menschen sichtbar werden lässt.

Diese Vorteile gehen weit über den Klimaschutz hinaus. Nachhaltige und vernetzte Mobilität in Kommunen sorgt für mehr Gesundheit und Lebensqualität, mehr Platz für Begegnung und Kommunikation, sichere Wege für Kinder, weniger Lärm und bessere Luft.

Die positive Erlebbarkeit der Mobilitätsveränderungen ist ein enorm wichtiger Faktor für das Kommunale Mobilitätsmanagement. Mit „Stadtexperimenten“ können Kommunen Aktionen planen, die genau diese Erlebbarkeit und den Dialog ermöglichen. Bürger*innen fühlen sich mitgenommen und können an langfristigen Planungen mitwirken. Gleichzeitig gibt die zeitliche Befristung allen die Sicherheit, dass das Altgewohnte nicht direkt abgeschafft ist. Gerne stellen wir Ihnen dazu auch unsere „Stadt-Terrassen“ zur Verfügung – Leihmöbel, mit denen Sie flexibel und temporär den Straßenraum umgestalten können. Das schafft neue Perspektiven und eine Basis für den Dialog in der Kommune.

Wir wünschen eine anregende Lektüre und viel Erfolg beim Initiieren und Umsetzen der Stadtexperimente. Gerne stehen Ihnen unsere Mitarbeiter*innen der Koordinierungsstellen für die Beratung vor Ort zur Verfügung.

Theo Jansen

EIN EXPERIMENT KANN NICHT SCHEITERN

Die Mobilität ist im Umbruch und stellt uns vor zahlreiche gesellschaftliche Fragen. Die Zukunft der Mobilität ist multimodal, postfossil, digital und entfernungsarm. Zukünftig werden die Kommunen Vorreiter sein, die in nah-räumliche Strukturen investieren, die vernetzte und effiziente Mobilitätsangebote entwickeln und bewerben. Es bedarf eines kommunalen Planens und Handelns, das alle Verkehrsträger – von Bus und Bahn über attraktive Fahrrad- und Fußwege und Carsharing bis zu Fahrgemeinschaften – als Teile eines ganzheitlichen Systems betrachtet werden und der Bedeutungsgewinn dieser Verkehrsmittel gefördert wird. Darin liegt eine große Chance für mehr Lebensqualität.



Stadtexperimente sind Testräume für die Mobilitätswende. Durch ihren Experimentiercharakter ermöglichen sie, ergebnisoffen in der Wirklichkeit neue Lösungen auszuprobieren und schrittweise weiter zu entwickeln. Sie sind als Kooperation zwischen Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu sehen und eröffnen den diskursiven Verhandlungsraum über Raumverteilung und -gestaltung.

Der politische Beschluss einer kommunalen Mobilitätswende und die Verständigung auf eine entsprechende Strategie sind zwar bedeutende Schritte, aber sie ziehen viele Maßnahmen nach sich, die eine Umkehr vom bislang Erlebten bedeuten. Deshalb kommt es bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen trotz der politischen Legitimation in Bezug auf das große Ganze oft zu Problemen. Hier können Stadtexperimente auf Zeit, die noch nichts in Stein meißeln, weiterhelfen:

Stadtexperimente nehmen die Angst vor Veränderungen und machen Neues erfahrbar. Sie verdeutlichen die positiven Effekte die Mobilitätswende und fördern zu Tage, was wegen der Dominanz des Autoverkehrs nicht beziehungsweise nicht mehr möglich ist, z. B. die Nutzung des Straßenraums als Bewegungsraum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, als Aufenthalts-, Begegnungs- und Spielraum insbesondere für Kinder.

Befürchtungen kann man nicht ersetzen. Aber entkräften. Anwohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen fühlen sich mitgenommen und können an langfristigen Planungen mitwirken. Gleichzeitig gibt die zeitliche Befristung allen die Sicherheit, dass das Altgewohnte nicht direkt abgeschafft ist. Experimente können somit die Akzeptanz für das Ganze und die daraus folgenden einzelnen Maßnahmen erhöhen und beziehen Bürger*innen vor Ort in den Umgestaltungsprozess mit ein.



Foto: Identitätsstiftung GmbH

Sie planen als Kommune ein Stadtexperiment?

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet seine Mitgliedskommunen auf dem Weg zum erfolgreichen Stadtexperiment. So können Sie davon profitieren:

- Wir geben Ihnen Impulse und Ideen zur Umsetzung.
- Wir vermitteln Praxiserfahrung aus unserem Netzwerk.
- Wir gestalten gemeinsam mit Ihnen einen fachbereichsübergreifenden Workshop.
- Wir unterstützen Sie bei der Umsetzung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.
- Wir fördern die Umsetzung des Stadtexperiments mit unseren Kommunikationsbausteinen.
- Wir verleihen Stadt-Terrassen zur temporären Umgestaltung des Straßenraumes.

Sprechen Sie uns an! <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/praxisunterstuetzung/stadt-terrassen>

Experimente können daher auch nicht scheitern, sondern geben den Mobilitätsmanager*innen der Kommunen wichtige Erfahrungen über die bestmögliche Umsetzung und die Wirkungsweise verschiedenster Maßnahmen. Verwaltung und Politik geben Sie Aufschlüsse über die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger*innen an den öffentlichen Raum.

Die Mobilitätswende erfordert einen grundlegenden Wandel in der Herangehensweise an die kommunale Mobilitätsplanung. Deutlich entschlossener und besser koordinierte Maßnahmen sind erforderlich. Stadtexperimente unterstützen diesen kommunalen Change-Prozess in der Praxis, denn die Experimente bewegen sich im Spannungsfeld von Stadt- und Verkehrsplanung und werden befruchtet von guten Ideen der Quartiersarbeit, dem Stadtmarketing oder aus dem Klimaschutz. Stadtexperimente brauchen die Zustimmung der Ordnungsämter beziehungsweise Straßenverkehrsbehörden sowie die Rückendeckung der Verwaltungsspitze und der politischen Vertreter*innen

Um das Stadtexperiment zu einem Erfolgsmodell zu machen, sind abgestimmtes Handeln und gute Kommunikation der Schlüssel. Besonders die Kommunikation mit den verschiedenen Stakeholdern sowie der Stadtgesellschaft vor und während des Stadtexperiments muss von Anfang an im Prozess mitgedacht werden. Die strategische Kommunikation ist damit ein zentraler Baustein dieses Leitfadens. Mit einer konsequenten Strategie können sich Verwaltungen auf die Bedarfe und Widerstände vor Ort vorbereiten, Partizipation ermöglichen und ein nachhaltiges Verständnis für die Mobilitätswende erzeugen.

Der strategische Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements bildet den Schlüssel zum Erfolg. Denn die Instrumente einer integrierten Verkehrsplanung mit dem Ziel der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kommen nur dann erfolgreich zur Anwendung, wenn die Mobilitätswende politisch eindeutig gewollt ist, von einer handlungsstarken Kommunalverwaltung umgesetzt und von der Zivilgesellschaft mitgetragen wird. Der zukunftsweisende Ansatz des Kommunalen Mobilitätsmanagement verbindet diese Elemente. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät die Kommunen auf diesem Weg.



Das Handbuch „Kommunales Mobilitätsmanagement“ gibt konkrete Empfehlungen, wie die Mobilitätswende durch das Kommunale Mobilitätsmanagement erfolgreich als Change-Management-Prozess etabliert werden kann. Abrufbar unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads> oder bestellbar in Ihrer Koordinierungsstelle.

STADTEXPERIMENTE ZEICHNEN SICH DADURCH AUS, DASS SIE

- einen Beitrag für eine nachhaltige und sichere Mobilitätsentwicklung leisten
- klare Ziele für mehr Lebensqualität in der Kommune verfolgen
- Veränderung erlebbar machen
- temporär und ergebnisoffen geplant werden
- von interdisziplinären Teams in der Verwaltung umgesetzt werden
- Planungsrouitinen in der Verwaltung verändern
- eine ausreichende Arbeitszeitressource und klare Zuständigkeiten in der Verwaltung erfordern
- Kommunikation und Beteiligung der Zivilgesellschaft als zentralen Baustein mitdenken
- Konzepte in der Praxis testen und iterativ weiterentwickeln
- einen gesellschaftlichen Lern- und Austauschprozess anstoßen

IMMER EINEN GEWINN DARSTELLEN.

Stadtexperimente lassen sich grob in zwei Kategorien unterteilen: Temporäre Aktionen und Verkehrsversuche.

[Temporäre Aktionen](#) zeichnen sich insbesondere durch einen limitierten räumlichen und zeitlichen Umfang aus. Hierzu zählen beispielsweise autofreie Tage, der „Parking Day“ und „Spielstraßen auf Zeit“. Diese meist durch Bürger*innen, Vereine, Verbände oder andere Nichtregierungsorganisationen initiierten Vorhaben dauern einige Stunden bis maximal wenige Tage. Eine Ausnahme davon stellen die sogenannten „Parklets“ dar, die räumlich auf jeweils einen Parkstand beschränkt sind, jedoch für einen längeren Zeitraum bestehen bleiben.

Dagegen dienen [Verkehrsversuche](#) gemäß der Straßenverkehrsordnung der Erforschung der Auswirkungen und des Nutzens verkehrsregelnder Maßnahmen. Dies impliziert, dass ein ausreichend langer Versuchszeitraum gewählt wird, um die Folgen der Maßnahme entsprechend zu untersuchen. Üblicherweise sind Verkehrsversuche daher für die Dauer von mehreren Wochen oder Monaten ausgelegt und können vollständige Straßenzüge oder Quartiere umschließen.

Im Folgenden werden zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen für Stadtexperimente zusammengefasst und anschließend aktuelle Praxisbeispiele vorgestellt. Dabei wird jeweils zwischen temporären Aktionen und Verkehrsversuchen unterschieden.

2 RECHTLICHER RAHMEN



Der rechtliche Rahmen: Die Erprobungsklausel in §45 StVO

Die rechtliche Grundlage ist, neben dem unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen Umfang, ein wesentliches Unterscheidungskriterium zwischen Verkehrsversuchen und temporären Aktionen. Letztere werden meist entweder als öffentliche Versammlung angemeldet oder es wird eine Sondernutzung auf öffentlichem Verkehrsgrund bei der zuständigen Ordnungsbehörde beantragt. Der Anmelder führt die Aktion in Abstimmung mit der Ordnungsbehörde selbstständig aus.

Bei Verkehrsversuchen ist dagegen die zuständige Straßenverkehrsbehörde für Planung und Durchführung zuständig.¹ Es handelt sich also um eine hoheitliche Aufgabe, die sich am rechtlichen Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) orientieren muss. Ausschlaggebend ist die sogenannte „Experimentierklausel“ beziehungsweise „Erprobungsklausel“ in §45 StVO:

„¹Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. ²Das gleiche Recht haben sie [...] 6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ (§45 Absatz 1 StVO).

¹ Eine enge Zusammenarbeit aus Verwaltung und Zivilgesellschaft ist ebenfalls möglich, wie der Verkehrsversuch „Flaniermeile Friedrichstraße“ in Berlin-Mitte zeigt. Die Durchführung obliegt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, angestoßen und begleitet wird das Vorhaben durch den Verein Changing Cities.

2 RECHTLICHER RAHMEN

Die Novellierung der StVO vom 28.04.2020 hat die Umsetzung von Stadtexperimenten weiter vereinfacht, da nun nicht mehr, wie bisher, der Nachweis und die Begründung einer besonderen, örtlichen Gefahrenlage erbracht werden müssen. Verkehrsversuche sind von dieser Regelung nun explizit ausgenommen:

„[...] ³Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. ⁴Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von [...] 7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz [...]“ (§45 Absatz 9 StVO).

In diesem Kontext ist jedoch § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO zu beachten, wonach Verkehrszeichen (und Markierungen) nur dort anzuordnen sind, „wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist“. Hier kann beispielsweise eine Gefahrenlage beziehungsweise eine nicht optimale Verkehrssituation angeführt werden und mit Verkehrsstärken und Unfallauswertungen hinterlegt werden. Grundsätzlich ist jeder Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Rahmenbedingungen zu betrachten und von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die die Beantragung der Zustimmung zu einem Verkehrsversuch in Erwägung zieht, zu analysieren und zu begründen.

Positive Erkenntnisse aus Verkehrsversuchen können zur Fortschreibung beziehungsweise Versteigerung der Maßnahme herangezogen werden. Dies erfordert eine Evaluation der Verkehrsversuche hinsichtlich der angestrebten Zielsetzung und der durch die Maßnahme ausgelösten verkehrlichen Auswirkungen im Umfeld des Versuchsraums.

Eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) zur weitergehenden Öffnung des Straßenverkehrsrechts für zeitlich und räumlich begrenzte Experimente außerhalb des Rahmens der StVO ist bisher nicht erfolgt. So ist beispielsweise die Erprobung eines allgemeinen Tempolimits innerhalb geschlossener Ortschaften (z. B. Tempo 30) oder die testweise Einführung neuer Verkehrszeichen noch nicht möglich.² Stadtexperimente müssen sich daher an den vorhandenen Instrumentarien der StVO orientieren.

² Eine Änderung des StVG zur Ermöglichung solcher weitergehender Stadtexperimente befindet sich in der politischen Diskussion und rechtlichen Prüfung (Stand Februar 2021).

Es sei außerdem darauf hingewiesen, dass sich oben genannte Regelungen lediglich auf die Durchführung von Verkehrsversuchen beziehen. Soll eine Maßnahme anschließend verstetigt oder sofort dauerhaft implementiert werden, ist die geschilderte Anwendung von §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO irrelevant.

Abseits der „Erprobungsklausel“ können temporäre Vorhaben auch auf Grundlage von § 45 Abs. 1b Alt. 2 StVO Zur „Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ angeordnet werden. Dies eignet sich beispielsweise für die temporäre Befreiung von städtebaulich wertvollen Bereichen vom Autoverkehr. Hierzu muss allerdings bereits ein städtebauliches Verkehrskonzept vorliegen. Auch hier darf die verkehrsrechtliche Regelung nur mit dem Instrumentarium der StVO erfolgen. Ein Beispiel für die Anwendung dieses Passus sind die Münchener „[Sommerstraßen](#)“³.

³ Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München (2020): Beschlussvorlage „Saisonale Straßenräume“, S.8. <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/6332323.pdf>



PRAXISBEISPIELE: VERKEHRSVERSUCHE

Die folgenden Beispiele sollen einen kurzen Einblick in bereits durchgeführte Verkehrsversuche geben. Insbesondere in größeren Städten ist eine zunehmende Anwendung dieses Instruments festzustellen. Viele deutsche Städte haben bereits Verkehrsversuche durchgeführt oder Planungen dazu begonnen.

In diesem Leitfaden haben wir bewusst nicht nur reine Best-Practice-Beispiele aufgenommen, sondern mit dem Beispiel [Seelze](#) auch einen Verkehrsversuch gezeigt, der nicht zu dem erhofften Ergebnis geführt hat. Dies entspricht jedoch dem experimentellen Charakter dieses Instruments: Verkehrsversuche sollen nicht nur Akzeptanz für Maßnahmen nachhaltiger Verkehrsplanung schaffen und Neues ausprobieren, sondern durch Einbeziehung aller lokalen Akteur*innen ermitteln, wie die vorab formulierten Ziele bestmöglich zu erreichen sind. Dies schließt auch mit ein, dass die Maßnahmen nicht oder nur mit Änderungen verstetigt werden. Vertiefende Informationen zu den einzelnen Verkehrsversuchen finden Sie in den jeweiligen Infoboxen am Ende der Abschnitte.

Hamburg-Ottensen: Einrichtung einer temporären Fußgängerzone

Der Verkehrsversuch

Im Zeitraum vom 1. September 2019 bis 3. Februar 2020 wurden im Rahmen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“ insgesamt **800 m Straßenlänge in einem zentralen gelegenen Quartier zu einer temporären Fußgängerzone** umgewidmet. Einem Konsortium aus fünf Büros hat das für das Projekt zuständige Bezirksamt Altona bei Planung und Durchführung unterstützt. Mit der Evaluation wurde die Technische Universität Hamburg beauftragt.

Vor Beginn prägten einspurige Einbahnstraßen und beidseitiges Parken den beengten Straßenraum. Es kam zu häufigen Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen in dem gemischt genutzten urbanen Quartier. Um während des Verkehrsversuchs die Anlieferung des anässigen Einzelhandels zu ermöglichen, wurde die Zufahrt für den Lieferverkehr von 23 bis 11 Uhr ermöglicht. Weiterhin wurden Ausnahmegenehmigungen zum Befahren mit Kfz für Anwohner*innen mit privaten Stellplätzen erteilt und das Radfahren in der temporären Fußgängerzone durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ zugelassen.

Die Wirkung

Die Projekt-Evaluation von „Ottensen macht Platz“ zeigte, dass knapp 70 Prozent der Anwohner*innen das Projekt positiv beziehungsweise sehr positiv bewerteten. Es wurden klare Verbesserungen der Wohnqualität, Qualität des öffentlichen Raums sowie der Verkehrssicherheit wahrgenommen. Die Bewertung des Versuchs durch die Gewerbetreibenden fiel deutlich heterogener aus, jedoch sprach sich auch in dieser Gruppe eine Mehrheit für eine Verstetigung mit leichten Anpassungen aus. Die überwiegend positiven Erkenntnisse führten dazu, dass die Bezirksversammlung Altona im Februar 2020 die dauerhafte Umgestaltung des Untersuchungsgebiets zu einem autoarmen Quartier beschloss.

Weitere Informationen:

- Difu (2020): Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen. Erfahrungsbericht zu „Ottensen macht Platz“, S. 16ff.
<https://difu.de/publikationen/2020/buergerinnen-und-buerger-an-der-verkehrswende-beteiligen>
- Hamburg (2020): Ottensen macht Platz.
<https://ottensenmachtplatz.de/>

Tipps

Die Beteiligten empfehlen für die Durchführung:

- Projektvorlauf von mindestens zwölf Monaten
- Durchführungszeitraum von mindestens drei Monaten bis zu einem Jahr
- ausreichend personelle Ressourcen auch als Ansprechpartner*innen vor Ort
- eine belastbare Projektevaluation
- proaktive Presse- und Medienarbeit

Die Erfahrungen aus „Ottensen macht Platz“ zeigen, dass ein intensiver und konstruktiver Dialog mit allen Beteiligten von höchster Bedeutung für Stadtexperimente ist. Gleichzeitig bedarf es allerdings des Mutes der Verantwortlichen, um Extremmeinungen aushalten zu können. Das Vorhaben „Ottensen macht Platz“ wurde mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2020 ausgezeichnet.

WAS SIE HIER LERNEN KÖNNEN:

Hamburg zeigt, wie man sich auf Widerstände vorbereitet und ein Stadtexperiment evaluieren kann.

- Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sind entscheidend für die Akzeptanz.
- Planen Sie ausreichende Personalressourcen ein.
- Dieser Verkehrsversuch zeigt Ihnen Methoden der Beteiligung und die Bedeutung der Evaluation.

München: Fußgängerzone Sendlinger Straße

Der Verkehrsversuch

Am 13. Juli 2016 startete in der Münchener Innenstadt der Verkehrsversuch „Fußgängerzone Sendlinger Straße“, der den Abschnitt von der Herzog-Wilhelm-Straße am Sendlinger Tor bis zur Hackenstraße als Fußgängerzone auswies. Die **ingerichtete Fußgängerzone** sollte ein Jahr lang getestet und dabei evaluiert werden. Ziel des Verkehrsversuchs war es, Auswirkungen auf die Lebensqualität durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in diesem zentralstädtischen Straßenraum zu untersuchen. Gleichzeitig sollte die Einrichtung einer Fußgängerzone die Attraktivität der Sendlinger Straße als Einzelhandelsstandort, eine städtebauliche Aufwertung und die Stärkung des Fußverkehrs bewirken.

Um weiterhin die Belieferung der ansässigen Gewerbetreibenden zu ermöglichen, wurden feste Lieferzeitfenster angeordnet. Auch der Radverkehr wurde nur in den Morgen- und Abendstunden im Versuchsraum zugelassen. Anwohner*innen mit Pkw-Stellplätzen auf privatem Grund konnten Sondergenehmigungen zur Einfahrt in die Fußgängerzone beantragen.

Weitere Informationen:

→ Landeshauptstadt München (2017): Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordination, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit; Evaluationsbericht, München 2017

<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4656516.pdf>

Die Wirkung

Bei der Evaluation des Verkehrsversuchs kam ein breiter Methodenmix zum Einsatz. Neben Befragungen der relevanten Akteur*innen (Anwohnende, Passant*innen, Gewerbetreibende) wurden Erhebungen des ruhenden und fließenden Verkehrs im und um das Untersuchungsgebiet durchgeführt, Ortsbegehungen angeboten und die Erkenntnisse einer intensivierten Verkehrsüberwachung einbezogen. Die Evaluation zeigte in allen Gruppen überwiegend positive Resonanz. Insbesondere die durch den Verkehrsversuch angestrebten Ziele hinsichtlich der Stärkung des Fußverkehrs und eine damit einhergehende Erhöhung der Passant*innenfrequenz konnten erreicht werden. Auch aus verkehrlicher Sicht konnten keine gravierenden Folgen für die umliegenden Straßen festgestellt werden. Im Oktober 2017 entschied der Münchener Stadtrat eine Verstetigung der Einrichtung einer Fußgängerzone in der Sendlinger Straße.

WAS SIE HIER LERNEN KÖNNEN:

München zeigt, dass wir klare Ziele für mehr Lebensqualität in der Kommune verfolgen sollten.

- Die Festlegung auf ein klares Ziel hat das Fazit erleichtert. Gewünscht waren die städtebauliche Aufwertung, die Stärkung des Fußverkehrs und mehr Passant*innen.
- Setzen Sie als Verwaltung Prioritäten und stehen Sie dazu: Fußverkehr und Lebensqualität – statt Parken und Anlieferverkehr.
- Das Evaluationskonzept in HH-Ottensen orientierte sich am Verkehrsversuch Sendlinger Straße: Nutzen Sie vorhandenes Wissen und wenden Sie erfolgreiches Vorgehen wieder an.

München: Fußgängerzone Sommerstraßen

Der Verkehrsversuch

Die Stadt München verfolgt mit dem Konzept der „Sommerstraßen“ den Ansatz, [temporär Stadträume durch Verkehrsberuhigung neu zu nutzen](#), um mehr Aufenthaltsqualität erlebbar zu machen. Die „Sommerstraßen“, auch als „Pop-up-Fußgängerzonen“ bezeichnet, sollen insbesondere Fußgänger*innen zugutekommen. Ziel ist es, Bewegungs- und Aufenthaltsräume im Wohnumfeld zu schaffen, durch temporäre Planungsansätze einen neuen Blick auf die Flächenressource Parkraum zu nehmen sowie die Stadt für die Herausforderungen des Klimawandels zu wappnen.¹ Die punktuellen Nutzungsveränderungen sollen in der Bevölkerung einen Veränderungsprozess in der Wahrnehmung öffentlicher Räume anstoßen und dauerhafte Umgestaltungsmaßnahmen vorbereiten.

¹ München verweist hier explizit auf das Wiener Programm [„Coole Straßen“](#).

Weitere Informationen:

- München (2020): Sommerstraßen in München
<https://www.muenchen.de/rathaus/Serviceangebote/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsprojekte/sommerstrassen.html>
- München (2020): München mitmachen!
<https://muenchen-mitmachen.de/sommerstrassen>
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München (2020): Beschlussvorlage „Saisonale Straßenräume“, S.8.
<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/6068532.pdf>

Die Wirkung

Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt im Sommer 2019 konnte die Stadt München den Ansatz 2020 deutlich ausweiten und an insgesamt 13 Standorten im Stadtgebiet Umgestaltungsmaßnahmen umsetzen. Dabei handelte es sich entweder um verkehrsberuhigte Bereiche oder um temporäre Spielstraßen, das heißt Vollsperrungen für alle Fahrzeuge. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden die „Sommerstraßen“ im Jahr 2020 ohne Veranstaltungsprogramm oder Stadtmobiliar zur Schaffung von Treffpunkten und Sitzgelegenheiten ([vgl. Praxisbeispiel Parking Day / Parklets](#)) weitergeführt. Dies ist jedoch für die Fortführung des Programms im Jahr 2021 wieder vorgesehen.

Die verkehrliche Anordnung der „Sommerstraßen“ erfolgt auf Grundlage von § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO ([vgl. Abschnitt „Der rechtliche Rahmen“](#)).

WAS SIE HIER LERNEN KÖNNEN:

München zeigt, wie punktuelle Nutzungsänderungen die Wahrnehmung der Bürger*innen verändern und für die Mobilitätswende begeistern können.

- Wir alle brauchen ein neues Verständnis von Stadt und öffentlichem Raum: Ein Verkehrsversuch kann die Grundlage für weitere Maßnahmen schaffen, die Sie umsetzen.
- Erhöhen Sie die Lebensqualität durch Maßnahmen, die den Parkraum neu bespielen und zeigen auf diese Weise den Gewinn, den die Anwohnenden durch die Mobilitätswende haben.

Wien: Fußgänger- und Begegnungszonen Mariahilfer Straße

Der Verkehrsversuch

Die Mariahilfer Straße, eine der bedeutendsten **Einkaufsstraßen Wiens**, wurde im Jahr 2013 in bestimmten Abschnitten **testweise verkehrsberuhigt**. Der Autoverkehr durfte nur eingeschränkt und die Fahrradfahrer*innen in Schrittgeschwindigkeit fahren, auch der Taxiverkehr wurde eingeschränkt. Zudem wurden „Kiss & Ride“-Zonen eingerichtet. Denn das Parken war grundsätzlich nicht erlaubt.

Der Versuchsphase gingen intensive Beteiligungsformate mit Anwohner*innen und Einzelhändler*innen voraus, in denen die Wünsche und Anforderungen aller beteiligter Akteur*innen erfasst wurden. Nach etwa einem Jahr Testphase sprach sich die Mehrheit der Bürger*innen für die Beibehaltung der Verkehrsberuhigung aus, wenige Monate später erfolgte der Spatenstich des Umbaus, der 2015 fertiggestellt und evaluiert wurde. Die Evaluation zeigte nochmals deutlich gestiegene Zustimmungswerte zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Im heutigen Ausbauzustand schließen sich an eine zentrale Fußgängerzone zwei Begegnungszonen.

Die Wirkung

Eine Befragung von Nutzer*innen ergab Folgendes:

- für 75 % ist Einkaufen das Hauptmotiv des Besuchs
- weitere Besuchsmotive: flanieren, Gastronomie nutzen, bummeln
- konstante Besuchsfrequenz
- 78 % Aufenthaltsqualität nach Umbau sehr gut oder ziemlich gut
- 57 % sehen Mariahilfer Straße als Teil der lokalen Identität

Weitere Informationen:

- Stadtentwicklung Wien (2014): Bericht zum Beteiligungsprozess Mariahilfer Straße.
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008401.pdf>
- SORA Institut (2015): Evaluierung der Verkehrsberuhigung und des Umbaus der Inneren Mariahilfer Straße – zentrale Ergebnisse.
https://www.sora.at/fileadmin/downloads/projekte/2015_Evaluierung_Mariahilfer_Strasse_Summary.pdf
- Wirtschaftskammer Wien (2019): Bericht des Standortanwalts.
https://www.wko.at/site/standortanwalt-wien/1_CityProjekte_SiS_17102019_web.pdf

Der Standortanwalt der Wirtschaftskammer Wien bescheinigt der Umgestaltung der Mariahilfer Straße und weiteren vergleichbaren Maßnahmen in Wien durchweg positive volkswirtschaftliche Effekte. Grundlage dafür sind unter anderem eine gesteigerte Frequenz von Passant*innen, die stärkere Abschöpfung touristischer Kaufkraftpotenziale, geringere Leerstandsquoten beziehungsweise intensivere Auslastung von Verkaufsflächen sowie Neuansiedlungen von Betrieben. Die zunächst temporären und anschließend verstetigten Umgestaltungsmaßnahmen konnten so nicht nur verkehrs- und stadtplanerische Ziele erfüllen, sondern kamen auch der lokalen Wirtschaft zugute.

WAS SIE HIER LERNEN KÖNNEN:

Wien zeigt, dass Zeit entscheidend ist, um Akzeptanz zu schaffen und dass der Einzelhandel von Fußverkehrszonen und Verkehrsberuhigung profitiert.

- Die Zustimmung der Bürger*innen lag ein Jahr nach der Verkehrsberuhigung deutlich höher.
- Bedenken Sie: Insbesondere an Shared Space/Begegnungszonen müssen sich Menschen langsam gewöhnen. Die Akzeptanz wuchs innerhalb von 12 Monaten um 25 Prozentpunkte.

Seelze: Projekt für Verkehrssicherheit und Lebensqualität in der Innenstadt

Der Verkehrsversuch

In der niedersächsischen Mittelstadt Seelze mit 34.000 Einwohnenden sollte im Oktober 2019 für die Dauer von drei Wochen ein [verkehrsberuhigter Bereich in innenstädtischer Lage](#) für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Der Verkehrsversuch wurde im Verlauf so modifiziert, dass Kfz-Verkehr in eine Fahrtrichtung zugelassen wurde. Ausgeführt wurde das Projekt von der Stadtverwaltung Seelze in Zusammenarbeit mit dem Mobilnetzwerk Hannover.

Ziel des Vorhabens war die Schaffung einer Experimentierfläche für die Umgestaltung und Umnutzung des öffentlichen Raums. Die für den Durchgangsverkehr gesperrte Straßenfläche wurde durch verschiedene Aktionen wie Streetart-Workshops, Flohmärkte, Konzerte sowie durch die Verlegung des Wochenmarktes in dieses Gebiet zu einem Treff- und Aufenthaltspunkt umgenutzt.

Die Wirkung

Das Vorhaben wurde durch vorbereitende Bürger*innenbeteiligung in Form von Workshops begleitet und mittels Haushaltsbefragung vor, während und nach der Durchführung evaluiert. Der Verkehrsversuch rief kontroverse Reaktionen hervor. Viele Anwohnende nahmen die temporäre Umgestaltung positiv wahr. Eine vollständige Sperrung für den Kfz-Verkehr traf jedoch insbesondere beim ansässigen Einzelhandel auf starke Kritik, sodass die Stadtverwaltung als Kompromiss eine Einbahnstraße einrichtete. Die Sperrung beziehungsweise Einrichtung einer Einbahnstraße wurde im Anschluss an den Verkehrsversuch nicht verstetigt. Allerdings wird wöchentlich eine temporäre Straßensperrung für den lokalen Wochenmarkt eingerichtet.

Weitere Informationen:

- Mobilnetzwerk Hannover (2019): Stadtexperiment Seelze.
<https://mobilnetzwerk.de/projects/v/post-stadtexperiment-in-seelze>
- Region Hannover (2020): Aktionsleitfaden Stadtexperiment.
https://mobilnetzwerk.de/assets/files/Mobilnetzwerk_Aktionsleitfaden_Stadtexperiment.pdf



WAS SIE HIER LERNEN KÖNNEN:

Seelze zeigt, dass aus jedem Experiment Erkenntnisse abgeleitet werden können.

- Experiment heißt: Kann auch anders laufen als gedacht.
- Eine kurzfristige Umsetzung ohne Einbezug aller Akteur*innen ist schwierig.
- Das Projektvideo als Medium hat gute Wirkung erzielt.
- Dokumentieren Sie auch Probleme, um einen realistischen Einblick zu geben und die Kontroversen zu zeigen.
- Die Rückendeckung in Politik und Verwaltung muss gesichert sein, zum Beispiel durch einen Ratsbeschluss.
- Eine Kombination ist empfehlenswert: Integrieren Sie Aktionen in Verkehrsversuche durch Elemente der Straßenraumgestaltung und Beteiligung von Bürger*innen.



PRAXISBEISPIELE: TEMPORÄRE AKTIONEN

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten Praxisbeispielen lassen sich der Kategorie der „temporären Aktionen“ zuordnen. Es werden Aktionstage als vorbereitende Schritte zu einem Verkehrsversuch vorgestellt. Diese kurzen Interventionen sollen auf das Thema Mobilitätswende aufmerksam machen und längeren Experimenten den Weg ebnen, indem sie neue Arten der Raumnutzung erlebbar machen und Aufenthaltsqualität an Stellen schaffen, an denen ansonsten der motorisierte Individualverkehr prägend ist. Mit temporären Aktionen soll mehr Akzeptanz geschaffen und ein Umdenken angeregt werden.

4 PRAXISBEISPIELE: TEMPORÄRE AKTIONEN

Münster: Next Verspoel

Die Aktion

Das Reallabor „Next Verspoel“ wurde vom Bund Deutscher Architekten Münsterland (BDA) initiiert und von Studierenden der MSA | Münster School of Architecture vom 30. September bis 13. Oktober 2020 gemeinsam mit der Stadt Münster umgesetzt. Die Studierenden entwickelten in einem einwöchigen Workshop Lösungen für neue Nutzungsmöglichkeiten des Straßenraums. Die Umsetzung der Ideen erfolgte direkt im Anschluss. Im Vordergrund stand die Gestaltung der temporär für Durchgangsverkehr gesperrten und vom ruhenden Verkehr befreiten Straße durch Straßenbemalung, Sitzgelegenheiten, Spielgeräte für Kinder, eine Bar als Anwohnerntreff sowie eine Bühne.

Münster Marketing übernahm die koordinierende Funktion in der Stadtverwaltung. Der Projektraum Verspoel grenzt an die zentrale Einkaufs- und Geschäftsstraße in der Münsteraner Innenstadt und beheimatet inhaber*innengeführte Geschäfte und Gaststätten. Das Teilstück ist ausgewiesen als Einbahnstraße in der Tempo-30-Zone mit sehr schmalen Gehwegen und weist einen hohen Anteil an einseitigen, kostenpflichtigen Kurzzeit-Parkplätzen sowie viel Radverkehr auf.

Während der Projektlaufzeit wurde ein Beschwerdekasten in der Straße platziert, weder hier noch im Nachgang erreichten die Beteiligten Beschwerden über fehlende Stellplätze seitens der Anwohner. Vielmehr verfassten sie ein Dankschreiben an die Stadtverwaltung und beschrieben, wie das Reallabor den nachbarschaftlichen Zusammenhalt fördere. Die Geschäftstreibenden betonten, dass die Aufmerksamkeit für ihre Geschäfte durch den Wegfall der Stellplätze direkt vor den Ladenlokalen stark gestiegen ist. Die Stadt Münster wird auch perspektivisch weitere Stadtexperimente umsetzen und Änderungen im Stadtraum auf ihre Alltagstauglichkeit prüfen. Am Verspoel werden die Überlegungen konkreter, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und den Fußgänger*innen mehr Platz im Seitenraum zu geben, um die Sichtbarkeit der Ladenlokale weiter zu steigern und die Funktion als Verbindungstraße zur Fußgängerzone attraktiver zu gestalten.

Weitere Informationen:

→ Bund Deutscher Architekten Münster-Münsterland (2019): Nachbericht NEXT VERSPOEL.
<http://www.bda-muenster.de/2019/10/nachbericht-next-verspoel/>

Europäische Mobilitätswoche

Die Aktion

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) ist eine [Kampagne der Europäischen Kommission zum Thema nachhaltige Mobilität](#), an der Kommunen aus ganz Europa teilnehmen können. Sie findet jedes Jahr vom 16. bis 22. September statt. Innerhalb dieser Woche sollen kreative Ideen Werbung machen für nachhaltige Mobilität in Kommunen. Der Fokus liegt auf öffentlichkeitswirksamen, kurzzeitigen Aktionen mit einem besonderen Augenmerk auf der Einbindung der Bürger und Bürgerinnen. Durch innovative Ideen soll so ein Anstoß für eine Transformation hin zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr gegeben werden.

Weitere Informationen:

- Umweltbundesamt (2020): Europäische Mobilitätswoche.
<https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Was wir bieten.
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/vernetzung/emw>

Spielstraßen auf Zeit

Die Aktion

Spielstraßen auf Zeit oder **temporäre Spielstraßen** sind ein einfaches Instrument, um die Straße wieder für eine kurze Zeit in einen **Aufenthalts- und Begegnungsort** umzuwandeln. Die Straße wird für einen begrenzten Zeitraum (einen Tag, einige Stunden) für den Kfz-Verkehr gesperrt und steht der Nachbarschaft zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung.

Temporäre Spielstraßen werden von den Anwohnenden initiiert und organisiert und fördern die gute Nachbarschaft. Im Mittelpunkt steht dann das Spielen auf der Straße – ob mit Ball, Straßenkreide, Seilen, Rollern oder Fahrrädern. Erlaubt ist, was den Kindern einfällt. Für den Austausch der Nachbarschaft helfen Sitzmöglichkeiten, Kaffee und Kuchen.

Anlieferungen, Zufahrt für Gehbehinderte et cetera müssen weiterhin möglich sein. Dafür zu sorgen, ist Aufgaben der verantwortlichen Anwohnenden. Ob der ruhende Verkehr umgeparkt werden muss, wird abhängig von den örtlichen Gegebenheiten entschieden. Da temporäre Spielstraßen keinen Umbau erfordern, entstehen fast keine Kosten. Temporäre Spielstraßen sind sehr flexibel und jederzeit reversibel – und damit einfach auszuprobieren.

Weitere Informationen:

- Dortmund (2021): Temporäre Spielstraßen.
<https://www.zukunft-mobilitaet.net/171670/urbane-mobilitaet/leitfaden-temporaere-spielstrasse-nachbarschaftsstrasse-strassentraum/>
- VCD (2020): Eroberere deine Stadt zurück.
<https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/die-temporaere-spielstrasse/>
- Berlin (2020): Umsetzung von Spielstraßen.
<http://www.spielstrassen.de/>
- MBWSV NRW (2015). Spielstraßen auf Zeit:
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/83>

Parking Day und Parklet

Die Aktion

Durchschnittlich steht ein Auto 23 Stunden am Tag im Straßenraum. Wie sich das [Straßenbild mit weniger ruhendem Verkehr](#) verändern würde, macht der Aktionstag Parking Day (am dritten Freitag im September) sichtbar. Mit Spaß und Kreativität zeigen, wie öffentlicher Raum aussehen könnte, wenn er mehr auf Menschen und weniger auf Autos ausgerichtet wäre: Einen Tag lang werden Kfz-Stellplätze anders genutzt als sonst. Temporär umgestaltete Parklücken laden zum Verweilen und Unterhalten ein. Durch Rollrasen, Liegestühle, Sonnenschirme, Blumenkästen oder ähnliches werden Ruhe-, Spiel- oder Bewegungsräume im öffentlichen Raum geschaffen und so die Potentiale des städtischen Straßenraums neu gedacht und sichtbar gemacht.

Bei Parklets werden die Parkplätze nicht nur für einen Aktionstag umgestaltet, sondern die Veränderungen bleiben über mehrere Wochen oder auch Monate bestehen. Privatpersonen, Vereine, Firmen und so weiter, können Patenschaften übernehmen. Sie gestalten im Rahmen der Verkehrssicherheitsvorschriften federführend den Parkplatz um und sind während des Projektzeitraum verantwortlich für das kleine Stück öffentlichen Raum.

Weitere Informationen:

- Beispiel Parking Day
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/119>
- Beispiel Parking Day
[https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden Stressen fuer Menschen 2016.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Stressen_fuer_Menschen_2016.pdf)
- Beispiel aus Bottrop
<https://www.wir-lieben-bottrop.de/tag/park-statt-parken/>
- Beispiel aus Wien
<https://www.graetzloase.at/>
- Beispiel aus Stuttgart
<http://www.parklet-stuttgart.de/news/>

4 PRAXISBEISPIELE: TEMPORÄRE AKTIONEN

Köln: Tag des guten Lebens

Die Aktion

Der „Tag des guten Lebens“ ist ein seit 2013 jährlich stattfindender autofreier Sonntag in wechselnden Kölner Stadtvierteln.

Organisiert und durchgeführt wird die Aktion von AGORA Köln, einem Bündnis aus Zivilgesellschaft, Kultur und lokaler Wirtschaft. Die Kölner Stadtverwaltung unterstützt durch die Erteilung der entsprechenden Genehmigungen für die Straßensperrungen und den Verzicht auf mögliche Sondernutzungsgebühren, greift ansonsten allerdings nicht aktiv in den Planungsprozess ein.

Die Organisator*innen beziehen gezielt die lokalen Akteur*innen wie Anwohnende, Vereine und Institutionen in die Planung und Durchführung des Tages ein. Der „Tag des guten Lebens“ hat einen nicht-kommerziellen Charakter, deshalb sind gewerbliche Schaustellende nicht involviert. Jährlich nehmen etwa 100.000 Menschen an dem Aktionstag teil, der die Themen Nachhaltigkeit und Verkehrswende einer breiten Öffentlichkeit näherbringen möchte.

Weitere Informationen:

→ Köln (2020): Tag des guten Lebens.
<https://www.tagdesgutenlebens.koeln/>



Foto: Agora Köln / Robert Metz

WAS SIE HIER LERNEN KÖNNEN:

Temporäre Aktion zeigen, dass auch kleine, kurzzeitige Impulse ein Umdenken anstoßen können.

- Temporäre Aktionen, z. B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, eignen sich vor allem zur Öffentlichkeitsarbeit und Aktivierung der Bürger*innen, sowie zur Vernetzung von Akteur*innen vor Ort. Sie können ein erster Ansatzpunkt und Testlauf für anschließende weitergehende Experimente sein.

EXKURS: POP-UP-RADWEGE

Pop-up-Radwege sind die Radverkehrs-Infrastrukturentdeckung des Jahres 2020. Ausgelöst durch das Corona-Virus, das die Mobilität in den Städten verändert und das Gehen und Radfahren neu belebt hat, sind Maßnahmen gesucht, die der Herausforderung des zunehmenden Radverkehrs schnell gerecht werden. Denn die Maße der vorhandenen Fahrradinfrastruktur sind häufig zu gering, um den 1,5 Meter Mindestabstand einhalten zu können und ein sicheres und bequemes Radfahren zu ermöglichen. Pop-up-Radwege als temporäre Infrastrukturmaßnahme bieten den Kommunen die Möglichkeit den Radfahrenden, schnell und einfach mehr Platz zu bieten. Das hat den Vorteil, dass rasch verschiedene Lösungsansätze ausprobiert und angepasst werden können.

Welche Rechtsgrundlage gibt es für die Einrichtung von Pop-up-Radwegen?

Die Anordnung von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen erfolgt stets gemäß § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung. In Absatz 9 dieser Vorschrift wird auch festgelegt, dass Radfahrstreifen ohne das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage angeordnet werden können. Die Notwendigkeit für die Anordnung von Radfahrstreifen entsteht durch das kurzfristig neu sortierte Verkehrsaufkommen.

Praxisbeispiele:

- Berlin:
<https://www.infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/>
- Hamburg:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/hamburg-eroeffnet-erste-pop-bikelane>
- Düsseldorf:
<https://www.duesseldorf.de/medienportal/pressediens-einzelansicht/pld/erster-pop-up-radweg-in-duesseldorf-eroeffnet.html>
- Krefeld:
https://www.wz.de/nrw/krefeld-pop-up-radweg-wird-ende-der-woche-abgebaut_aid-53128573

Elf Schritte in zehn Tagen

1. Erstellung Projektliste der zu bearbeitenden Straßen(züge) und Kreuzungen
2. Entwurf eines Maßnahmenblattes für jedes Projekt
3. Anhörung der formal an der Maßnahme zu beteiligenden Behörden
4. Anordnung der Maßnahme durch die zuständige Behörde
5. Notwendige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Ankündigungsbeschilderung
6. Beschilderung und Markierung inkl. Fotodokumentation
7. Vorlage des finalisierten Verkehrszeichenplanes (durch Fotodokumentation) bei der zuständigen Behörde
8. Finalisierung der getroffenen Anordnung durch die zuständigen Behörden
9. Evaluation der Maßnahme durch die zuständigen Behörden
10. Gegebenenfalls Festlegung von Nachbesserungsmaßnahmen
11. Fertigstellung der Maßnahme

Weitere Informationen:

→ Mobycon (2020): Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen.
https://mobycon.eu/wp-content/uploads/2020/04/6796_Kreuzberg_Handbuch-V4.pdf

→ VCD (2020): Straße zurück erobern.
<https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/pop-up-bike-lanes/>



PRAXISLEITFADEN

Jedes Stadtexperiment ist anders. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Ihnen mit diesem Praxisleitfaden eine Unterstützung, mit der Sie konkret in die Umsetzung von Stadtexperimenten starten können. Auf den folgenden Seiten geben wir Ihnen Schritt für Schritt Hilfestellungen bei der Umsetzung von temporären Projekten entstanden.

Projektskizze

Am Anfang steht die Frage: Wo setzt das Stadtexperiment an? Es braucht eine Diskussionsgrundlage, was die Zielsetzung, der Versuchsraum und vor allem das Neuartige des Stadtexperiments sein soll. Zahlreiche Maßnahmen und Situationen können Ausgangspunkt für ein Stadtexperiment sein.

Mögliche Stadtexperimente sind:

- Einführung/Ausweitung eines verkehrsberuhigten Bereichs beziehungsweise einer Fußgängerzone
- Umnutzung von Parkflächen und Umgestaltung des Straßenraums zum Beispiel auf zentralen Plätzen
- Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Temporäre Sperrungen von (Wohn-)Straßen

Die Aufgabe ist es, die Projektidee für das Stadtexperiment zu definieren und zu konkretisieren und das Neue des Projekts für die Bürger*innen beziehungsweise Stadtverwaltung zu umfassen.

LEITFRAGEN PROJEKTSKIZZE

1. Ist die Zielsetzung des Stadtexperiments umrissen? Gibt es eine für die Kommune übergeordnete Zielrichtung, an die sich orientiert werden kann? (durch ein Mobilitätskonzept oder ähnliches.)
2. Ist der Raum/Ort des Stadtexperiments definiert?
3. Was ist das Neue an der Idee?
4. Ist das Stadtexperiment übertragbar auf andere Stadtteile oder Problemstellungen?
5. Hat das Stadtexperiment das Potenzial, grundlegende Veränderungen in der Verkehrs- und Stadtplanung für die Bürger*innen erlebbar zu machen?
6. Werden durch das Stadtexperiment auch die internen Planungsrouitinen hinterfragt?
7. Ist die Idee überzeugend und trifft auf Zustimmungen bei den Entscheidungsträger*innen?

Zusammenarbeit

Ein Stadtexperiment ist zeitaufwendig und bedarf der Mitarbeit verschiedener Fachbereiche. Dazu braucht es ein gemeinsames Verständnis der Ziele und Möglichkeiten des Stadtexperiments und es muss von der Verwaltungsspitze gewollt und mitgetragen werden – Stichwort: Chefsache Mobilität. Denn die Umsetzung verlangt eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit.

Die Aufgabe ist es, diese Grundlage in der Verwaltung zu schaffen: Es braucht die Zustimmung der zentralen Entscheidungsträger*innen zu der Projektskizze und die Ressourcen zur fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit für die Umsetzung eines Stadtexperiments.

Mit einem Stadtexperiment lassen sich Planungsparadigmen verändern, indem Konzepte nicht lange auf dem Papier erarbeitet und ins Detail für eine Dauerlösung geplant werden, sondern umsetzungsorientiert im realen Raum mit befristeten Zeitrahmen gehandelt wird. Durch ein iteratives Forschungsdesign nähert sich das Stadtexperiment schrittweise, durch Ausprobieren und Diskutieren, einer möglichen dauerhaften Lösung an.

Die Argumente für ein Stadtexperiment sind:

- Veränderung wird erlebbar und kann so erprobt und besser diskutiert werden.
- Es werden keine Tatsachen geschaffen, das Experiment liefert aber wertvolle Erkenntnisse für die weitere Planung.
- Der Aufwand ist verhältnismäßig gering.
- Die Stadtgesellschaft wird aktiviert und eine konstruktive Diskussion angeregt.
- Die Stadtverwaltung geht aktiv auf Bedarfe und Interessen der Bürger*innen ein.
- Es wirkt nach innen und nach außen: Auch die internen Planungsrountinen in der Verwaltung werden im Stadtexperiment hinterfragt.

LEITFRAGEN ZUSAMMENARBEIT

1. Haben zentrale Entscheidungsträger*innen ihre Unterstützung, zum Beispiel in Form eines Beschlusses, bekundet?
2. Gibt es in der Verwaltung die Bereitschaft für ein Stadtexperiment?
3. Unterstützen auch andere Fachbereiche das Vorhaben?
4. Welche Fachbereiche müssen im Planungsteam vertreten sein?
Welche Personen sind im Planungsteam?
5. Herrscht Klarheit und Gemeinsamkeit darüber, was die Absicht und Chancen eines Stadtexperiments sind?
6. Wie sollten die politischen Gremien in den Umsetzungsprozess eingebunden werden?
7. Haben Sie bereits Unterstützung von extern (zum Beispiel durch Zukunftsnetz Mobilität NRW)?

Planung

Ein Stadtexperiment darf nicht mit einer üblichen Baumaßnahme im Stadtraum gleichgesetzt werden. Beim Stadtexperiment geht es immer darum, sowohl nach innen die bestehenden Planungsroutrinen als auch nach außen im Stadtbild unkonventionelle Veränderungen herbeizuführen. Daher ist für die Planung eines Stadtexperiments grundlegend, dass eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt wird.

Neben den allgemeingültigen Voraussetzungen für ein gelungenes Projektmanagement sollte dazu im Team klar sein, was das Ziel des Stadtexperiments ist und wie es ggf. danach weitergehen kann. Die Planung kann dabei an einigen Stellen bewusst offen gehalten werden, um auf Reaktionen aus der Zivilgesellschaft einzugehen.

Die Aufgabe ist es, in einer fachbereichsübergreifenden Arbeitsgruppe die Projektskizze zu einem leistbaren Projektplan zu entwickeln.

LEITFRAGEN PLANUNG

1. Was ist das Ziel des Stadtexperiments?
2. Wo wird es stattfinden?
3. Sind die internen und externen Zielvorstellungen kongruent?
4. Was sind die zentralen Bestandteile des Stadtexperiments?
5. Wann wird es stattfinden?
6. Sind die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen vorhanden?
7. Welche Arbeitsweise hat das Planungsteam?
8. Wann trifft sich das Planungsteam?
9. Wer übernimmt welche Rolle und Aufgabe?
10. Wer ist die zentrale Ansprechperson, bzw. wer übernimmt die Leitung?
11. Müssen die politischen Gremien den Planungen zustimmen?
Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?
12. Wie sieht der Projektplan aus?
13. Wie sieht das Rahmenprogramm aus? Wird es Veranstaltungen geben?
14. Was sind die zentralen Meilensteine?
15. Welche Genehmigungen müssen eingeholt werden?
16. Wie wird der Planungsverlauf kontrolliert?
17. Wie wird das Stadtexperiment dokumentiert?
18. Wie wird das Stadtexperiment evaluiert?
19. Wie geht es nach dem Stadtexperiment mit der Thematik weiter?

Beteiligung

Ein Stadtexperiment ist immer auch ein Beteiligungsprojekt, das den Dialog zwischen verschiedenen Akteurs- und Interessensgruppen ermöglicht - das Stadtexperiment als Dialogplattform. In welchen Formen die Beteiligung abläuft, kann sehr unterschiedlich sein und muss auf die individuelle Akteurskonstellation in der Kommune und das konkrete Experiment angepasst werden.

Zwei Aspekte sind jedoch entscheidend:

1. Alle Akteursgruppen, die direkt von dem Stadtexperiment betroffen sind, müssen im Vorfeld informiert und ihre Anliegen angehört werden. Dabei aufkommende Widerstände dürfen jedoch nicht dazu führen, dass das Stadtexperiment selbst in Frage gestellt wird. Es ist eben nur ein Experiment, das zeitlich begrenzt ausprobiert wird.
2. Im Rahmen des Stadtexperiments selbst sollten Formate eingeplant werden, die eine Beteiligung unterschiedlicher Akteursgruppen ermöglichen. Die Veränderung/Umgestaltung selbst sollte partizipativ ablaufen, die Bürger*innen und Akteur*innen selbst mitwirken und damit die Identifizierung mit dem Experiment gefördert werden.

Die Aufgabe ist es, unterschiedliche Akteursgruppen (und vor allem die direkt Betroffenen) im Vorfeld zu informieren, in das Stadtexperiment aktiv einzubinden und die Umsetzung partizipativ zu gestalten.

Zentrale Akteursgruppen:

- Anwohner*innen
- Vereine und Nachbarschaftsinitiativen
- Quartiersmanagement
- Verbände, wie zum Beispiel VCD, ADFC, BUND
- Einzelhandel und Einzelhandelszusammenschlüsse
- Gastronomie
- Immobilienbesitzer*innen
- Senior*innen
- Jugendliche und Jugendeinrichtungen
- Schulen
- Hochschulen
- Künstler*innen/Kulturszene
- Politik
- Presse

Die Einbindung der zentralen Akteursgruppen erfolgt in unterschiedlichen Phasen und Formaten – abgestimmt auf die einzelnen Akteure. Dies sollte im Vorfeld gut durchdacht werden.

LEITFRAGEN BETEILIGUNG

1. Wer ist direkt von dem Stadtexperiment betroffen?
2. Wer ist indirekt vom Stadtexperiment betroffen?
3. Gibt es weitere mögliche Unterstützer*innengruppen des Stadtexperiments?
4. Welche Akteursgruppen sollten intensiv beteiligt werden?
Welche Akteursgruppen müssen „nur“ informiert werden?
5. Wie und zu welchem Zeitpunkt findet die Information und auch Beteiligung im Vorfeld statt?
6. Welche Informationen müssen vermittelt werden, um Verständnis für die Aktion herzustellen?
7. Welche Formate ermöglichen es, dass Bürger*innen aktiv mitwirken können?
8. Wer koordiniert die Beteiligung?

Kommunikation

Kommunikation nach außen ist nicht allein als Kanal der Informationsvermittlung zu verstehen. Dialogische Kommunikation als Form der Einbindung aller Beteiligten ist ein grundlegendes, prozessgestaltendes Element. Es gibt verschiedene Ziele, die mit Kommunikation erreicht werden können. Ob es um die Vermittlung reiner Sachinformationen zum Stadtexperiment geht, einen Aufruf zur Mitarbeit in einem Arbeitskreis oder um die Bitte, Meinung durch Feedback zu äußern – jedes Ziel hat seine passenden Kanäle und Zielgruppen.

Häufig wird Kommunikation mit Pressearbeit gleichgesetzt. Selbstverständlich ist eine klassische Berichterstattung nötig, um Informationen an den zeitungslisenden Teil der Gesellschaft zu vermitteln. Aber wenn es darum geht, möglichst viele Bürger*innen zu erreichen, braucht es mehr. Einige dieser Medien sind keine reinen Informationskanäle, sondern zielen im nächsten Schritt auf Interaktion ab. In den Sozialen Medien wird durch Kommentare und Likes auf informierende Posts reagiert, Mails werden beantwortet, Gespräche und Workshops oder andere Treffen fördern den Gedankenaustausch zum zuvor vermittelten Thema. Das Ziel dabei ist, Informationen und Einblicke zu sammeln, die sich wiederum auf das Experiment auswirken.

Kommunikation und Beteiligung muss gut aufeinander abgestimmt werden und im Vorfeld geplant werden. Wer muss wann zu welcher Zeit beteiligt werden? Wer muss „nur“ informiert werden? Wer muss aktiviert werden?

In jeder Phase sollten Sie regelmäßig über die Weiterentwicklung informieren. Ein Experiment endet nicht mit der Durchführung. Ein Experiment wird geplant, durchgeführt, analysiert und zum Schluss wird ein Fazit abgeleitet. Besonders die Auswertungsphase interessiert die Öffentlichkeit und die involvierten Personen. Was hat das Experiment gebracht? Wie ist das Ergebnis? Und vor allem: Wie geht's weiter?

LEITFRAGEN KOMMUNIKATION

1. Wie sieht die Kommunikation zu welcher Projektphase aus?
2. Wann beginnt die Informationsphase?
3. Wie werden Anwohnende und Geschäftstreibende informiert?
4. Wie werden alle Bürger*innen informiert?
5. Welche Medien werden genutzt?
6. Wer koordiniert die Bespielung der Medien?
7. Wer lädt zur Eröffnung/Pressekonferenz ein?
8. Wie sieht die Eröffnung/Pressekonferenz aus?
9. Wer dokumentiert das Projekt (Film und Foto)?
10. Welche Feedbackkanäle gibt es?

Widerstände

Ein Stadtexperiment betrifft den Lebensraum der Bürger*innen und beeinflusst somit ihren Alltag. Und das kann zunächst ungewohnt und unbequem sein, da eingeübte Routinen nicht mehr funktionieren. Mit Widerständen ist also zwingend zu rechnen. Wenn nicht, ist das Stadtexperiment vermutlich falsch gewählt.

Das Experiment ist als Prozess zu verstehen, bei dem trotz gemeinsamer, beteiligter Entwicklung des Stadtexperiments eine Gewöhnungsphase essenziell wichtig und nicht zu unterschätzen ist. Widerstände und Kritik sind dabei zu erwarten und auch zu begrüßen, denn nur so kann ein demokratischer Prozess funktionieren. Es braucht das Abwägen von Pro und Contra. Und manchmal braucht es Zeit.

Die Aufgabe ist es, im Vorfeld einen klaren Standpunkt und Argumente für das Stadtexperiment zu entwickeln und im Prozess Reaktionen und Feedback anzunehmen, zu bearbeiten und zu nutzen.

Dass es sowohl positives als auch negatives Feedback gibt, ist sehr wahrscheinlich. Struktur und Haltung hilft Ihnen, mit den Kritiken umzugehen. Ein offizieller Feedbackkanal, zum Beispiel ein Mailpostfach als digitaler Meckerkasten oder eine Telefonnummer einer Ansprechperson, signalisiert ein offenes Ohr für Kritik. Dies sind Feedbackkanäle, die Sie selbst moderieren können. Das wird aber nicht immer möglich sein, denn auch in spontanen Situationen, sei es bei Besprechungen oder bei Gesprächen auf der Straße kann Ihnen Meinung entgegengebracht werden, die Sie ebenfalls dokumentieren, zusammentragen und im Planungsteam besprechen sollten. Auch wenn Kritik nicht immer auf konstruktive Weise geäußert wird, sollten Sie im Planungsteam eine Haltung entwickeln, die mit emotional aufgeladener Kritik dennoch konstruktiv umgeht.

Ausgangspunkt für die Argumentation für Ihr Stadtexperiment ist die Begründung, warum Sie sich entschlossen haben, ein temporäres Experiment zu wagen. Ein argumentatives Fundament zur Unterstützung Ihres Vorhabens finden Sie unter anderem in der Sammlung von Fakten und Beispielen aus der Praxis, die wir im Kapitel [Praxisbeispiele](#) zusammengestellt haben.

LEITFRAGEN WIDERSTAND

1. Gibt es eine Zusammenstellung der Argumente für das Stadtexperiment?
2. Wie kann auf typische und zu erwartende Gegenargumente reagiert werden?
3. Sind die Ziele und die Abläufe des Experiments transparent kommuniziert?
4. Gibt es Kontakt zu Befürwortenden, die aktiv in die Kommunikation eingebunden werden können?
5. Wer ist die Ansprechperson für Feedback?
6. Wie wird das Feedback bearbeitet, werden die Antworten transparent kommuniziert?
7. Sind die entsprechenden Kontaktstellen und Personen in der Verwaltung informiert und vorbereitet?

Umsetzung

Das Schöne an einem Stadtexperiment ist: Es kann nicht scheitern. Denn es geht nicht darum, einen größtmöglichen Erfolg zu erzielen. Die Absicht eines Stadtexperiments ist es, im Sinne des Wortes zu experimentieren und im Machen herauszufinden, wie sich Veränderung anfühlen kann, welche neuen Ideen und Möglichkeiten dabei entstehen. In der Hektik der Umsetzung, wenn die Kommunikation anläuft, die Bürger*innen Rückmeldungen geben, die letzten Handgriffe noch geplant werden müssen, kann dieser Grundgedanke leicht verloren gehen.

Für die Umsetzung ist es daher umso wichtiger, eine klare Einladung auszusprechen: Kommt vorbei, macht mit und lasst uns gemeinsam herausfinden, wie unsere Stadt und die Mobilität in Zukunft aussehen können! Damit dies gelingt, braucht es natürlich ein zuvor gut geplantes Projekt. Dazu bietet es sich an, gezielt zentrale Akteur*innen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft in die Aktion einzubinden, sei es im Rahmen einer Pressekonferenz oder durch eine gezielt organisierte Führung. Das Stadtexperiment bietet eine Plattform, auf der Dialog stattfinden und auch Überzeugungsarbeit für die Zukunft geleistet werden kann.

Die Aufgabe ist es, die Umsetzung möglichst partizipativ zu gestalten, Entscheider*innen einzubinden und eine positive Atmosphäre (etwa durch Angebote, Musik, Raumgestaltung) zu kreieren.

Ein gutes Stadtexperiment erzeugt Diskurs in der Stadtgesellschaft und in der Verwaltung.

Die Leitfragen zur Umsetzung geben nur Anhaltspunkte zur Durchführung des Stadtexperiments, denn jedes Experiment ist individuell aufgebaut und hat seine eigenen Umsetzungsschritte. Die lokalen Gegebenheiten müssen bei der Umsetzungsplanung berücksichtigt werden.

LEITFRAGEN UMSETZUNG

1. Wer koordiniert die infrastrukturellen Veränderungen?
2. Wer betreut den Auf- und Abbau von Stadtmobiliar oder die Einrichtung von Sperrungen?
3. Wer betreut die Aktionen vor Ort?
4. Hat die Aktion Veranstaltungscharakter und muss beispielsweise diese Anforderungen erfüllen:
 - Muss die Aktion als Veranstaltung angemeldet werden?
 - Versicherungsfragen?
 - Wer klärt die Rettungswege und -zufahrten?
 - Wie werden Lieferverkehre berücksichtigt?
 - Wie werden Krankentransporte berücksichtigt?
 - Müssen Straßensperrungen eingerichtet werden?
 - Gibt es alternative Parkmöglichkeiten?
 - Wann werden die alternativen Parkmöglichkeiten ausgewiesen?
 - Wann und wie werden die infrastrukturellen Veränderungen kommuniziert?
 - Gibt es eine Pressekonferenz?
5. Wie werden wichtige Multiplikator*innen (aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft) in die Umsetzung eingebunden?
6. Wer ist für die Kommunikation während der Projektumsetzung zuständig?

Evaluation

Das Stadtexperiment ist nur der Anfang. Wenn es das Ziel eines Stadtexperiments ist, Veränderungen nach innen wie nach außen erlebbar zu machen und Planungsroutinen zu verändern – dann gilt es in der Nachbereitung, genau diesen Reflexionsschritt zu gehen.

Die Aufgabe ist es, sowohl nach außen die Erkenntnisse und nächste Schritte zu kommunizieren als auch nach innen in der Arbeitsgruppe zu evaluieren, wie sich die Erkenntnisse für zukünftige Entscheidungs- und Planungsprozesse nutzen lassen.

LEITFRAGEN EVALUATION

1. Wie werden die Ergebnisse dauerhaft sichtbar gemacht?
2. Was folgt aus dem Stadtexperiment?
3. Wird das Stadtexperiment/die Infrastruktur verstetigt?
4. Sollte der Versuch auf andere Stadtbereiche übertragen werden?
5. Wurde die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit intern reflektiert?
6. Welche Erkenntnisse lassen sich für die Verwaltung ableiten und verstetigen?
7. Wie können die Ergebnisse für die örtliche Politik aufbereitet und genutzt werden?
8. Welche Kontakte zu Bürger*innen und Multiplikator*innen haben sich ergeben, die sich weiter nutzen lassen?
9. Welche Schlüsselpersonen können ein positives Fazit verbreiten?

Weiterführende Literatur

- BMWi (2019): Freiräume für Innovationen. Das Handbuch für Reallabore.
https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/handbuch-fuer-reallabore.pdf?__blob=publicationFile
- Burkhard Horn (2021): Expertise „Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene im Kontext von Experimentierräumen“.
<https://www.verkehrswendebuero.de/wp-content/uploads/2021/04/Handlungsempfehlungen-Umsetzung-Verkehrswende-Kommunen.pdf>
- Difu (2020): Bürgerinnen und Bürger an der Mobilitätswende beteiligen.
<https://difu.de/publikationen/2020/buergerinnen-und-buerger-an-der-verkehrswende-beteiligen>
- Heinrich-Böll-Stiftung (2019): Autodämmerung: Experimentierräume für die Verkehrswende.
<https://www.boell.de/de/2019/03/12/autodaemmerung>
- Kompetenznetz Klima Mobil (2020): Handlungsfelder Experimentierräume
https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2020/11/Steckbrief_04_HF_Experimentierraeume_11_2020.pdf
- Region Hannover (2020): Aktionsleitfaden Stadtexperimente.
https://mobilnetzwerk.de/assets/files/Mobilnetzwerk_Aktionsleitfaden_Stadtexperiment.pdf
- Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken.
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken>
- VCD (2021): Flächengerechtigkeit - Straße zurückerobern.
<https://www.vcd.org/flaechengerechtigkeit>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Kurzgesagt Parking Day
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/119>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Spielstraßen auf Zeit
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/83>

Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen
Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW
 (August 2020)



Kommunale Stellplatzsatzungen
Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW
 (November 2019)



Fußverkehrs-Checks
Leitfaden zur Durchführung
 (Januar 2018)



Leitfaden Verkehrszähler
 (2020)



Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement
Handbuch für die kommunale Praxis
 (Dezember 2016)



Handbuch Mobilstationen NRW
 (3. Auflage erscheint im Frühjahr 2021)



Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte
 (2021)



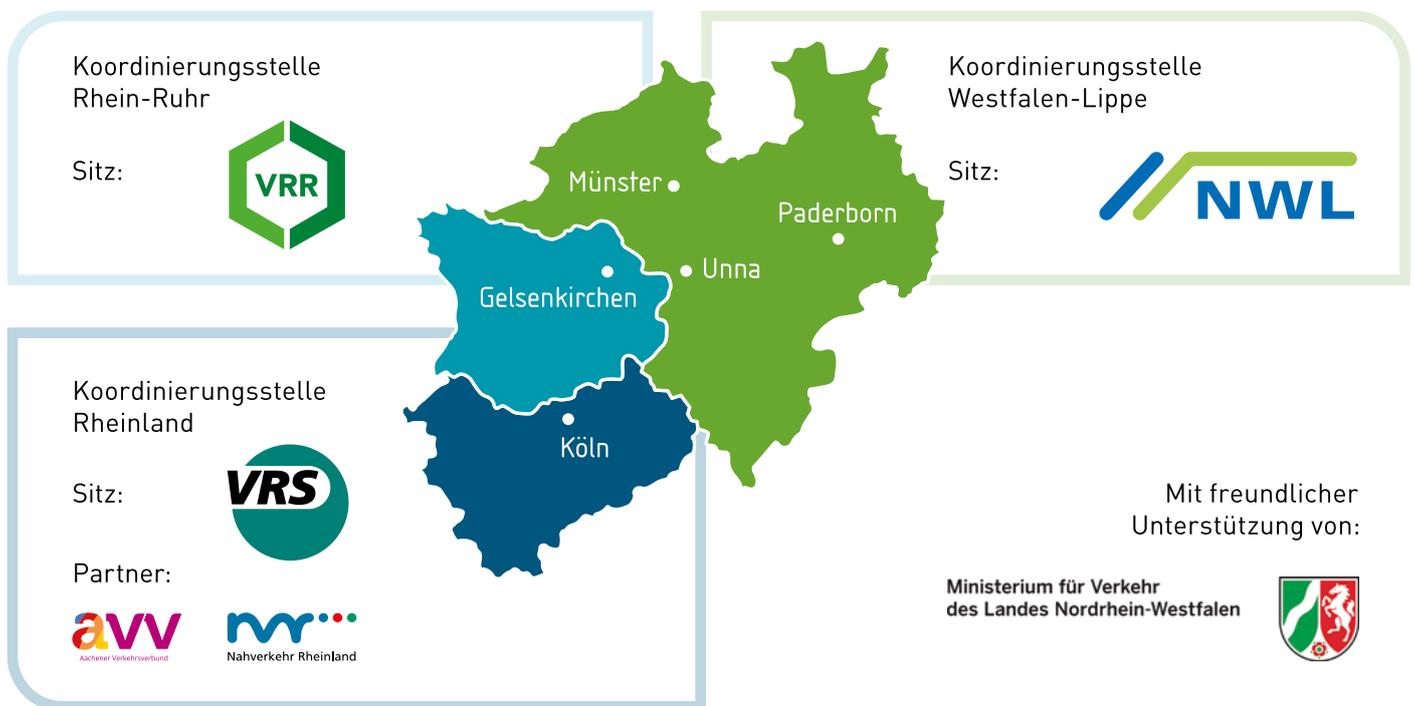
Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement
 (2021)



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Zukunftsnetz Mobilität NRW



Geschäftsstelle:

Sitz:
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39 | 50667 Köln
www.vrs.de

Weitere Informationen und Ansprechpersonen finden Sie unter:
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/praxisunterstuetzung/stadt-terrassen>