



# Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums

Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis

Für Mensch & Umwelt

Umwelt   
Bundesamt

# Impressum

## Herausgeber:

Umweltbundesamt  
Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land  
Postfach 14 06  
06813 Dessau-Roßlau  
Tel: +49 340-2103-0  
bürgerservice@uba.de  
Internet: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

 /umweltbundesamt

 /umweltbundesamt

## Autorinnen und Autoren:

Michael Hardinghaus, Rita Cyganski, Christian Wolf,  
Benjamin Heldt | Deutsches Zentrum für Luft- und Raum-  
fahrt e.V. (DLR), Institut für Verkehrsforschung, Berlin  
Friederike Pfeifer | IKEM – Institut für Klimaschutz,  
Energie und Mobilität

## Redaktion:

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land  
Alena Berta, Miriam Dross, Petra Röthke-Habeck

## Satz und Layout:

Atelier Hauer + Dörfler GmbH, Berlin

## Druck:

B&K Offsetdruck GmbH, Ottersweier  
gedruckt auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier

## Publikationen als pdf:

[www.umweltbundesamt.de/publikationen](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen)

## Bildquellen:

Titel, S. 13: Stanislavskyi/shutterstock.com; S. 8, 23:  
Ajuntament Barcelona 2020; S. 12: Stadt Pontevedra; S. 14:  
Terje Elvsaas; S. 17: Alex Czeh 2020; S. 18, 40: Pfeifer  
2022; S. 19, 39: DLR 2022; S. 21, 25, 47: DLR 2021; S. 24,  
26, 33, 44, 45: Ajuntament Barcelona 2021; S. 28: Stadt  
München/Esch; S. 29: Spiroview Inc/shutterstock.com;  
S. 32: Karl Heinz Schäfer (TH Köln); S. 38: Illustrationen/  
Elemente: GoodStudio/shutterstock.com

Stand: Januar 2023

ISSN 2363-8311

ISSN 2363-832X





Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung  
liegt bei den Autorinnen und Autoren




# **Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums**

Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis


# Zusammenfassung



*Die vorliegende Broschüre fasst die Praxiserfahrungen von Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen zugunsten der aktiven Mobilität und der Lebensqualität in Städten zusammen. Hierzu wurden erfolgreiche Projekte aus Deutschland und Europa anhand einer umfassenden Evaluationsmatrix untersucht. Die Ergebnisse wurden im Forschungsprojekt des Umweltbundesamtes „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (kurz: MUV) erzeugt.*



*Viele erfolgreiche Projekte zeigen wiederkehrende Erfolgsfaktoren. Diese Erfahrungen können dazu genutzt werden, zukünftige Projekte zielgerichtet zu unterstützen. Aus ihnen lassen sich neun Thesen zu den Eigenschaften gelungener Projekte ableiten, die verschiedene Aspekte im Planungs- und Umsetzungsprozess adressieren.*



# 1

## **VISION ZAHLT SICH AUS: „THINK BIG“**

Mit einer mutigen Idee zur Stadt, in der wir zukünftig leben möchten, sind die Schritte dorthin einfacher.

# 2

## **TEMPORÄR UND SCHRITT FÜR SCHRITT ZUM ERFOLG**

Vorläufige und temporäre Maßnahmen, die evaluiert und angepasst werden können, sind oft günstiger, schneller und können die Menschen von Veränderungen überzeugen.

# 3

## **ZEITFENSTER NUTZEN, BAUMASSNAHMEN KOORDINIEREN**

Besondere Situationen wie die die Corona-Pandemie sind Möglichkeitsfenster. Sie können genutzt werden, um übliche Widerstände zu hinterfragen. Die Berücksichtigung von Vorlaufzeiten, Jahreszeiten und Aktivitäten in der Umgebung trägt entscheidend zum Erfolg bei.

# 4

## **PARTIZIPATION – BETEILIGUNG HILFT**

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ist essenziell. Besonders mit Hilfe innovativer Beteiligungsformate und -methoden kann vom Wissen und den Ideen der lokal Betroffenen profitiert werden.

# 5

## **DIE LOKALE ÖKONOMIE MIT GUTEN ARGUMENTEN ÜBERZEUGEN**

Mit guter Kommunikation kann den oft vorkommenden Bedenken von Gewerbetreibenden begegnet werden. Häufig sind sie diejenigen, die am stärksten profitieren.

# 6

## **RECHTLICHE MÖGLICHKEITEN NUTZEN**

Ist der politische Wille vorhanden, können in vielen Fällen im Rahmen des geltenden Rechts und unter Nutzung von Ermessensspielräumen Lösungen gefunden werden.

# 7

## **EVALUATION IST MARKETING**

Eine Evaluation liefert Argumente für den eigenen Erfolg und für zukünftige Projekte. Es ist wichtig, Daten zu erheben und Entscheidungen darauf zu stützen.

# 8

## **POSITIVE BEWERTUNG DURCH REALISIERUNG UND ERLEBEN SICHERN**

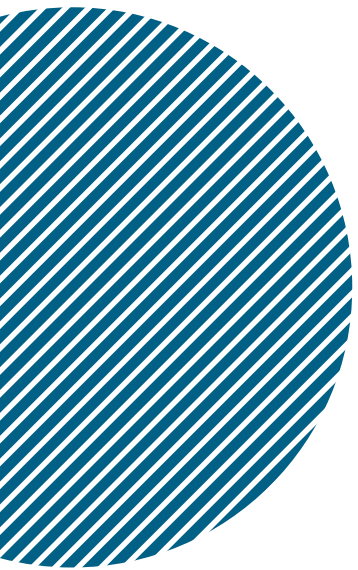
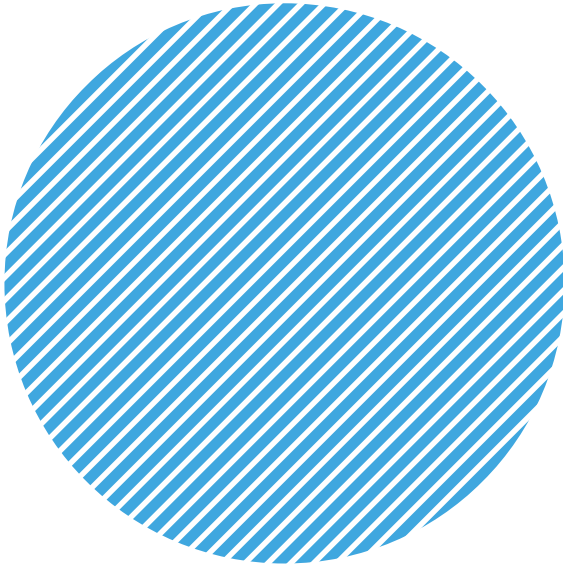
Fast immer steigt die Zufriedenheit der Beteiligten, nachdem die Maßnahmen umgesetzt worden sind und positive Effekte erlebbar werden.

# 9

## **HERAUSFORDERUNGEN NICHT VERSCHWEIGEN**

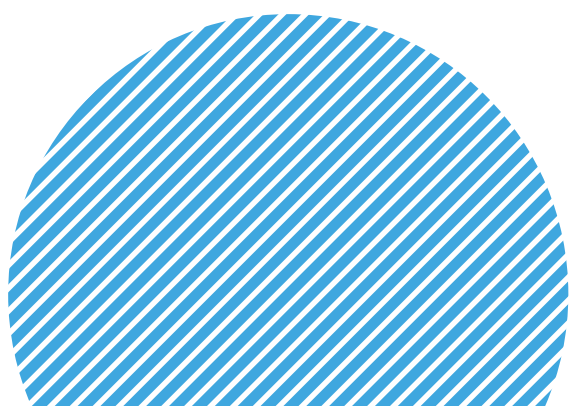
Konflikte und negative Auswirkungen für einzelne Betroffene oder Nutzungen können vorkommen. Kommunikation, Partizipation und Evaluationen sind bei der Lösungsfindung hilfreich.





# Inhalt

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>9</b>
<b>Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums – neun Thesen</b> .....	<b>10</b>
<b>1</b> Vision zahlt sich aus: „Think big“ .....	11
<b>2</b> Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg .....	15
<b>3</b> Zeitfenster nutzen, Baumaßnahmen koordinieren .....	20
<b>4</b> Partizipation – Beteiligung hilft .....	22
<b>5</b> Die lokale Ökonomie mit guten Argumenten überzeugen .....	27
<b>6</b> Rechtliche Möglichkeiten nutzen .....	34
<b>7</b> Evaluation ist Marketing .....	42
<b>8</b> Positive Bewertung durch Realisierung und Erleben sichern .....	44
<b>9</b> Herausforderungen nicht verschweigen .....	46
<b>Fazit</b> .....	<b>50</b>







# Einleitung

Städte sind der wichtigste Lebensraum der Gegenwart und der Zukunft. Jahrzehnte autoorientierter Stadt- und Verkehrsplanung haben vielerorts die Bedingungen für den motorisierten Verkehr optimiert, haben aber starke Belastungen durch den Verkehr zur Folge. Dabei leidet die lokale Bevölkerung unter Lärm- und Luftschadstoffemissionen, Unfällen sowie einer hohen Flächeninanspruchnahme. Besonders in dichten urbanen Räumen sind Flächen knapp, und der Verkehr wirkt sich negativ auf die Lebensqualität in den verbleibenden öffentlichen Räumen aus. Gleichzeitig zeigen die globalen Auswirkungen der Klimakrise immer stärker, dass ein Umsteuern und die Umsetzung der Verkehrswende vor Ort Voraussetzung für die Sicherung der Zukunft sind.

Die umwelt- und menschenfreundliche Stadt von morgen zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Diese kann durch eine Verlagerung hin zu aktiven Modi wie Zufußgehen und Radfahren verbessert werden. Aktive Mobilität fördert das individuelle Wohlbefinden und hilft, viele Krankheiten zu vermeiden. Mehr Fuß- und Radverkehr kommt auch der lokalen Wirtschaft zugute. Außerdem schonen Zufußgehen und Radfahren die Umwelt, sind günstiger als Autofahren und stehen nahezu allen Bevölkerungsgruppen offen. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die diese Punkte adressiert, stellen sich folgende Fragen:

- ▶ Welche gelungenen Ansätze zur Stärkung der aktiven Mobilität und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität gibt es bereits?
- ▶ Welche Erfolgsfaktoren für entsprechende Projekte lassen sich anhand der bisherigen Erfahrungen identifizieren?

Verschiedene nationale und internationale Kommunen haben bereits eine Vielzahl an etablierten, aber auch innovativen Maßnahmen umgesetzt. Einige dieser besonders gelungenen Beispiele für die Neuverteilungen und Umwidmungen von Verkehrsflächen wurden im Forschungsvorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ detailliert untersucht.

Im Rahmen dieses Forschungsprojekts wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes für jedes der acht Beispiele ein umfassender Steckbrief erarbeitet. Die ausgewählten Beispiele können dabei helfen, geeignete Handlungsansätze für die kommunale Ebene zu entwickeln. Hierfür stellen die Steckbriefe Informationen zur Ausgangssituation und zur Zielsetzung der getroffenen Maßnahmen, zum Umsetzungsprozess sowie zu den Wirkungen bereit.<sup>1</sup>

Der ausführliche Endbericht des Vorhabens<sup>2</sup> beinhaltet neben den Fallbeispielen weitere Exkurse zu den Themenfeldern Quartiersgaragen, Wirkungen auf die lokale Ökonomie und Methoden der Stakeholderpartizipation.<sup>3</sup> Anhand von Machbarkeitsstudien für drei deutsche Modellstädte werden zudem konkrete Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Bei den meisten Fallbeispielen zeigen sich wiederkehrende Erfolgsfaktoren, die bei zukünftigen Projekten berücksichtigt werden sollten. Ziel der vorliegenden Broschüre ist es, diese als Handreichung für kommunale Akteurinnen und Akteure zu synthetisieren. Nachfolgend werden diese Erkenntnisse in neun zentralen Thesen vorgestellt und Handlungsempfehlungen für Kommunen im kleinen wie größeren Maßstab abgeleitet.

<sup>1</sup> Siehe Quellen: Umweltbundesamt, 2022a bis Umweltbundesamt, 2022i oder <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

<sup>2</sup> Voraussichtliche Erscheinung Ende 2022 unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

<sup>3</sup> Umweltbundesamt, 2022j

# Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums – neun Thesen

*Wie können Projekte zur Umwidmung und Neuverteilung öffentlicher Räume gelingen? Was lässt sich aus erfolgreichen nationalen und internationalen Beispielen lernen?*

*Aus Erfahrungen mit der Planung und Umsetzung erfolgreicher Straßenraumumgestaltungen stechen Kernaspekte hervor, die maßgeblich zum Erfolg beigetragen haben. Sie lassen sich zu neun Thesen zusammenfassen.*

# 1 VISION ZAHLT SICH AUS: „THINK BIG“

Städte waren und sind Orte, in denen sich Visionen entwickeln und ausgetauscht werden. Die heutigen Herausforderungen, vor denen Städte und die Gesellschaft stehen, verlangen nach Visionen für lebenswerte, nachhaltige und vielfältige Städte.

Es lohnt sich, eine Vision zu haben, groß und langfristig zu denken. Die Abkehr von der vorherrschenden Auffassung, der private Pkw verkörpere Fortschritt, ist eine Herausforderung. Nach wie vor wird dem Pkw in vielen Städten überdurchschnittlich viel Raum eingeräumt. Dies führt dazu, dass der Mensch für soziale Interaktionen zu wenig Platz findet und häufig statt auf sicheren Radwegen nur auf Straßen Fahrrad fahren kann, die vor allem Pkw zur Verfügung stehen. Diese Herausforderungen zeigen die dringende Notwendigkeit einer visionären und nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung, die die Menschen im Fokus hat.

**Jede zivilisatorische Errungenschaft war irgendwann eine utopische Fantasie.**

*Rutger Bregmann (Checchin, 2017: S.1)*

Nicht zuletzt braucht es aber auch Verantwortliche, die den Mut haben, die Visionen lebenswerter Städte umzusetzen. Eindrucksvoll zeigt dies das Beispiel der spanischen Stadt Pontevedra. Inspiriert von den Arbeiten von Colin Buchanan „Traffic in Towns“ (1963) und Donald Appleyard „Livable Streets“ (1981) zu Aufenthaltsqualität und lebenswerten Straßen,

## Zielsetzungen der Vision für ein lebenswertes Pontevedra<sup>a, b</sup>

- ▶ Oberste Priorität für Fußverkehr und Sicherheit für zu Fuß Gehende
- ▶ Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Abhängigkeit vom MIV
- ▶ Ausschluss des MIV aus der Altstadt und später aus der gesamten Innenstadt
- ▶ Verringerung von Emissionen, Lärm und Luftverschmutzung
- ▶ Ausdehnung von Grünflächen
- ▶ Förderung der Autonomie und Selbstversorgung von Kindern, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- ▶ Förderung von gesunden Verhaltensweisen und des sozialen Zusammenhalts

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022h

<sup>b</sup> Beltrán, 2019; Concello de Pontevedra, 2015; Deputación Pontevedra, 2017; Pontevedra Website, o.D



Die autoarme Zone in der Innenstadt von Pontevedra lädt zum Schlendern und Verweilen ein

entwickelte Miguel Anxo Fernández Lores seine Vision der „Fußgängerisierung“ Pontevedras, um 1999 damit die Bürgermeisterwahl zu gewinnen. Seitdem wurde Miguel Anxo Fernandez Lores dreimal wiedergewählt.<sup>4</sup>

Heute ist die Innenstadt Pontevedras ein ruhiger Ort mit stark eingeschränktem Zugang für Autos. Dafür wurden vielfältige öffentliche Räume für die Anwohnenden geschaffen. Schulkinder nutzen den Straßenraum als erweiterten Pausenhof, neue Grünflächen und Bäume sowie Stadtmobiliar sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Die lokale Ökonomie floriert. Anfängliche Vorbehalte innerhalb der Bevölkerung und in der Politik nahmen nach und nach ab. Viel Überzeugungsarbeit beim Umsetzen der Vision, aber auch die erlebbar bessere Lebensqualität waren hierfür Schlüsselfaktoren.

In Pontevedra handelten die Stadtverantwortlichen ohne Unterstützung von regionalen oder staatlichen Institutionen. Präzedenzfälle anderer Städte fehlten. Mit der Umsetzung nimmt die Stadt seit 1999 eine Vorreiterrolle ein.<sup>5</sup>

Die Idee der Superblocks existierte in Barcelona

**Viel zu lange haben wir Städte geplant, als wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Städte doch Menschen glücklich machen.**

*Jan Gehl (Büchse 2021: S.26)*

schon seit Jahrzehnten und wurde in der Stadtverwaltung seit Anfang der 2000er Jahre diskutiert.<sup>6</sup> Je nach Interessenlage der verschiedenen regierenden Parteien herrschte zeitweise Unterstützung oder Ablehnung für eine Umsetzung des Superblock-Konzepts vor. Dass die jeweiligen regierenden Parteien lange nicht handelten, lag zum einen an der dominanten Rolle des Autos in Barcelona. Zum anderen wurde die Bedeutung der Superblocks und ihre Auswirkungen auf die Luftqualität, die Gesundheit der Bevölkerung und

<sup>4</sup> Burgen, 2018; New York City Design Award, 2015; Deputación Pontevedra, 2017

<sup>5</sup> Burgen, 2018

<sup>6</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022f



Ein umgestalteter Kreuzungsbereich in Barcelona im April 2019

die Anpassungsmöglichkeiten an die globale Erwärmung lange nicht erkannt. Doch in den vergangenen zehn Jahren wurde der Fokus der Stadtverwaltung immer stärker auf eine nachhaltige Stadtentwicklung gelegt und die Vision wird umgesetzt.

Lokale Medien berichteten zu Beginn vor allem über Probleme bei der Umsetzung der Superblocks und die Vorbehalte der sich formierenden lokalen Gegnerinnen und Gegner des Konzeptes. So befürchteten beispielsweise der in Poblenou, einem Stadtteil von Barcelona, ansässige Einzelhandel und die Gastronomie Umsatzeinbußen. In der internationalen Presse hingegen wurde über den innovativen Charakter des Konzeptes berichtet sowie die Übertragbarkeit auf Städte wie New York diskutiert. Dies steigerte mit der Zeit auch auf die Akzeptanz bei der lokalen Bevölkerung (vergleiche 8. Positive Bewertung durch Realisierung und Erleben sichern).

Barcelona ist somit ein hervorragendes Beispiel dafür, dass Ausdauer und Mut, die notwendigen Änderungen im Sinne einer Vision anzugehen, belohnt werden. Mittlerweile ist das Superblock-Konzept in Barcelona politischer Konsens. Auch in der Bevölkerung genießt das Konzept durch Partizipationsmöglichkeiten und viel Überzeugungsarbeit in Form von Evaluationen und wissenschaftlicher Studien Rückhalt, insbesondere da die positiven Wirkungen erlebbar sind. Den Sorgen der Bevölkerung vor einer drohenden Gentrifizierung werden dabei durch die stadtweite Umsetzung des Konzeptes sowie die Prüfung weiterer Schutzkonzepte Rechnung getragen (vergleiche 4. Partizipation – Beteiligung hilft und 7. Evaluation ist Marketing).





Die verkehrsberuhigte und neu begrünte Øvre Slottsgate (links) und der Fridtjof Nansens plass in Oslo, der nun für Aktivitäten genutzt werden kann (rechts)

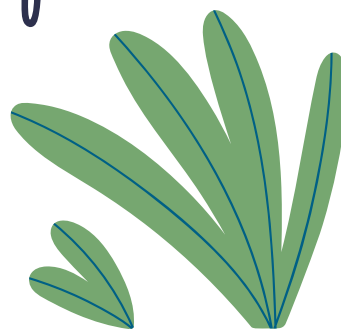
Auch Oslo ist ein herausragendes Beispiel für eine Stadt mit einer klaren Vision für eine autoarme und lebenswerte Innenstadt.<sup>7</sup> Die Stadt verfolgt ein ambitioniertes Ziel: Der Pkw-Verkehr im Stadtzentrum soll verringert und die Qualität des öffentlichen Raums durch die Umwidmung und Umgestaltung von Straßenflächen gesteigert werden. Der Ansatz Oslos sah vor, mit den Maßnahmen den (physischen) Rahmen vorzugeben, innerhalb dessen die Bevölkerung und lokale Unternehmen selbst ein aktives und lebendiges Stadtleben gestalten können.<sup>8</sup> Parallel zu den ersten Umgestaltungsmaßnahmen lief das Forschungsprojekt BYTRANS, in dem aussichtsreiche Wege einer nachhaltigen Transformation identifiziert wurden (vergleiche 7. Evaluation ist Marketing). Heute ist die Innenstadt Oslos ein im norwegischen Vergleich überdurchschnittlich stabiles Wirtschaftszentrum, das zudem viel Platz für soziale Interaktionen, aktive Fortbewegung und Veranstaltungen bietet.<sup>9</sup> Gleichzeitig sorgte der Gewinn des European Green Capital Award für internationale Aufmerksamkeit.

### Fazit

Selten lassen sich Gesamtkonzepte in kurzer Zeit direkt umsetzen, doch mutige Ideen zahlen sich langfristig aus. Die schrittweise Umsetzung und Evaluation im Rahmen einer gesamten Strategie bieten die Möglichkeit, diese Vision einer lebenswerten Stadt fortwährend anzupassen und Schritt für Schritt erlebbar zu machen. Dadurch können einzelne Strategien, die unterschiedliche Bereiche des öffentlichen Raumes und ihrer Gestaltung betreffen, besser aufeinander abgestimmt und vorangebracht werden.



7 Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022g  
 8 Pacific Roots Magazine, 2019  
 9 Oslo Kommune, 2020



# 2 TEMPORÄR UND SCHRITT FÜR SCHRITT ZUM ERFOLG

In jüngerer Vergangenheit werden Umgestaltungsmaßnahmen zunehmend zunächst temporär umgesetzt. Dies können provisorische Umgestaltungen des Straßenraums mit Um- und Einbauten sein oder Interventionen im öffentlichen Raum, die für eine befristete Dauer angeordnet oder durchgeführt werden. Diese Vorgehensweise bietet gegenüber einer permanenten, in der Regel baulich komplexeren Realisierung, mehrere Vorteile.

Das abgestufte oder temporäre Vorgehen bietet die Möglichkeit, zunächst Erfahrungen zu sammeln, Maßnahmen erlebbar zu machen, Pläne anzupassen und in auftretenden Problembereichen nachzubessern, bevor eine permanente Lösung umgesetzt wird. Somit können auch außerhalb der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der Bauleitplanung vorgesehen ist, Anmerkungen von Stakeholdern sowie aus der Bevölkerung aufgegriffen werden. Wird auf erkannte und durch Betroffene vorgebrachte Kritikpunkte eingegangen, fördert ein temporäres Vorgehen die Akzeptanz. Temporäre Maßnahmen, Reallabore oder Verkehrsversuche bieten demnach für Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich in den laufenden Planungsprozess einzubringen, zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits Veränderungen sichtbar und erlebbar sind. Dieses Vorgehen aus Verknüpfung von Partizipation und vorläufigen Maßnahmen stellt gewissermaßen eine partizipative Begleitung provisorischer Maßnahmen dar. Damit kann einem verbreiteten Dilemma der Planungspraxis begegnet werden: Die Auswirkungen der Partizipation durch

Man kann radikale Ideen für eine ganz andere Gesellschaft vorschlagen und dabei gleichzeitig sehr pragmatisch vorgehen. Dazu gehört, dass man sich Schritt für Schritt in eine bestimmte Richtung bewegt, viele Experimente macht, die auswertet – und falls etwas nicht funktioniert, natürlich auch seine Meinung ändert.

*Rutger Bregman (Checchin, 2017: S.1)*

mögliche Anpassung der Pläne ist zu einem frühen Zeitpunkt am größten – wenn wichtige Entscheidungen noch nicht getroffen sind. Gleichzeitig fällt es den Betroffenen zu diesem Zeitpunkt zumeist schwer, bereits eine Vorstellung von den Plänen zu entwickeln. Erfahrungsgemäß wird das Engagement der Bürgerinnen und Bürger oftmals dann größer, wenn wichtige Entscheidungen bereits getroffen sind. Eine parallele Beteiligung und Umsetzung verspricht mehr aktive Einbindung der Bevölkerung und in der Folge eine höhere Zufriedenheit wenn die temporären Maßnahmen entsprechend der Erfahrungen angepasst werden (vergleiche 8. Positive Bewertung durch Realisierung und Erleben sichern).



Entgegen gängiger Verwaltungslogik müssen die Vorhaben explizit nicht bis zum Ende durchgeplant sein. Dies steht jedoch im Widerspruch zum generell risikoaversen Handeln öffentlicher Verwaltung.<sup>10</sup> Zudem kann der andauernde Prozess des temporären Probierens und Veränderns durch Teile der Bevölkerung negativ wahrgenommen werden. Dabei werden nicht verstetigte temporäre Einrichtungen teilweise als Verschwendung kritisiert. Hier lohnt es sich, die Kosten- und Zeitaufwände einer vorgeschalteten Planung und Partizipation zu kommunizieren und den Bürgerinnen und Bürgern generell ein besseres Verständnis von den Ausgaben der öffentlichen Hand für verschiedene Belange zu geben.

Zudem sollte klar kommuniziert werden, dass der Vorteil des temporären Vorgehens gerade die Kosteneffizienz ist und eine nachträgliche Änderung von auf Dauer angelegten baulichen Veränderungen so vermieden werden kann.

In mehreren betrachteten Fallbeispielen wurde temporär bzw. abgestuft vorgegangen. Das schrittweise Vorgehen bei der Sendlinger Straße in München und

bei der Pop-Up-Radinfrastruktur in Berlin wird durch die Verantwortlichen in beiden Städten positiv bewertet und soll nach Aussage der Verwaltung zukünftig verstärkt angewendet werden. In beiden Fällen war die Umsetzung allerdings bereits länger geplant und wurde dann zunächst provisorisch und später permanent verwirklicht.

Auch in Barcelona wurden die Superblocks zunächst temporär und provisorisch umgestaltet. Ebenso hat sich dort gezeigt, dass reversible Lösungen nützlich sein können, um eine dauerhafte Implementierung der einzelnen Superblocks schneller voranzutreiben und ihre Akzeptanz zu erhöhen. Solche Lösungen umfassen temporäre Sperrungen von Straßen für den Durchgangsverkehr, das Aufstellen von Straßenbegrünung bspw. Pflanzenkübeln und weiterem Stadtmobiliar. Dadurch können Anwohnende und Geschäftstreibende erste Eindrücke des neuverteilten Straßenraums bekommen, diese nutzen und durch die gegebenen Partizipationsmöglichkeiten Änderungen vorschlagen.<sup>11</sup>

### Die Sendlinger Straße in München: Schritt für Schritt zur Fußgängerzone<sup>a</sup>

- ▶ Die Sendlinger Straße in München ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Einrichtung einer Fußgängerzone die Aufenthaltsqualität fördern kann, zur Nutzung als Einkaufs- und Flaniermeile anregt und gleichzeitig eine positive Wirkung auf den ansässigen Einzelhandel entfaltet. Schlüsselfaktor war hierbei eine schrittweise Umsetzung.
- ▶ Nach der erfolgreichen Umgestaltung des nördlichen Teils der Sendlinger Straße im Jahr 2013 wurde die Maßnahme 2016 auf den südlichen Teil ausgeweitet. Hierzu startete die Umwidmung der südlichen Sendlinger Straße im Juli 2016 zunächst als zeitlich begrenzter, einjähriger Verkehrsversuch.
- ▶ Im Zuge dessen hat die Stadt weitreichende Partizipationsmöglichkeiten und eine umfassende Evaluation der Maßnahmenwirkung in Auftrag gegeben bzw. durchgeführt. Durch die Einbeziehung verschiedener Stakeholder in den Umsetzungsprozess wurden die Interessen dieser Gruppen aufgenommen und berücksichtigt.
- ▶ Die erfolgreiche Evaluation des Verkehrsversuchs führte 2017 zur dauerhaften Umwandlung in eine Fußgängerzone und zu Umbaumaßnahmen in den Jahren 2019 bis 2020, durch die die Barrierefreiheit verbessert, neue Baumstandorte angelegt und neues Stadtmobiliar installiert wurden.

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022c

<sup>10</sup> Gonser et al., 2019

<sup>11</sup> Zimmermann & Zimmermann, 2020; Honey-Rosés, 2019; Scudellari et al., 2020





Pop-up-Radinfrastruktur am Waterloo-Ufer in Berlin im Jahr 2020

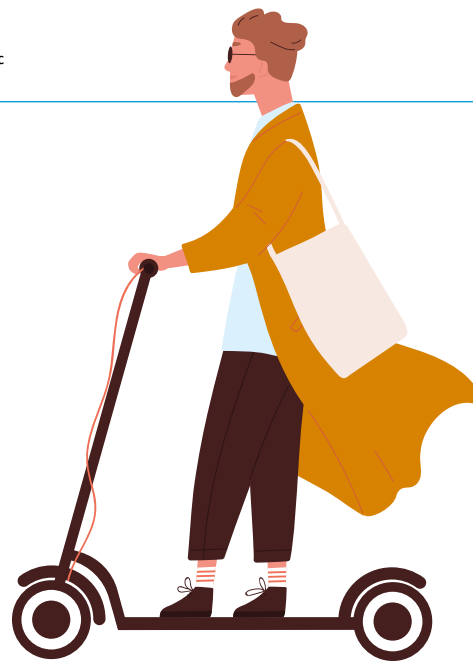
### Vorgehensweise in Berlin zur Errichtung der Pop-Up-Radwege<sup>a, b</sup>

- ▶ In Berlin wurden während der Corona-Pandemie Fahrrads Spuren auf vormaligen Kfz-Spuren eingerichtet.
- ▶ Die Umsetzung erfolgt in den drei Schritten temporäre Anordnung – Evaluation – dauerhafte bauliche Umsetzung.
- ▶ Hinsichtlich der Verfahrensdauer kann das Vorgehen auch als Regelverfahren für andere Verkehrsprojekte in Betracht gezogen werden.
- ▶ Die temporären Anordnungen und deren Evaluation ermöglichen es, Planungsabläufe für die spätere bauliche Umsetzung auf Nachbesserungsbedarfe zu fokussieren und somit erheblich zu verkürzen. Im Ergebnis können Planungskosten gespart werden.
- ▶ Die Veröffentlichung eines Handbuchs zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen sowie entsprechender Regelpläne erleichtern eine Nachahmung in weiteren Kommunen.<sup>c</sup>

a Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022e

b Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2020

c Mobycon, 2020; Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2020c





Kinder nutzen die temporären Spielstraßen in Berlin

Dem Münchner Konzept der „Sommerstraßen“ – temporäre Spielstraßen sowie temporäre verkehrsberuhigte Bereiche – liegt ein Stadtratsbeschluss zu „saisonalen Stadträumen“ zugrunde. Die Bevölkerung kann infrage kommende Straßen bei der Stadtverwaltung einreichen. Nach der Bewerbungsphase wählen die Bezirksausschüsse Straßen aus. Für die

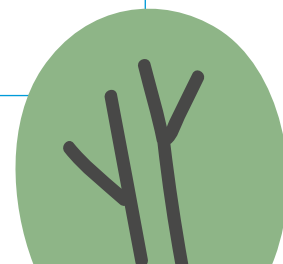
ausgewählten Straßen übernimmt die Stadtverwaltung die Organisation, Verkehrsordnung und Ausstattung der Bereiche mit stadteigenem Mobiliar. Die StVO-Beschilderung erfolgt je nach örtlicher Lage als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325), als Spielstraße (Zeichen 250 mit Zusatzzeichen 1010-10) oder als Fußgängerbereich (Zeichen 242).

### Parklets in Berlin und Stuttgart: mit klaren Regeln zur schnellen Umsetzung

- ▶ In Stuttgart werden seit 2016 Parklets im öffentlichen Straßenraum auf Parkständen aufgestellt. Hierfür gibt es Regeln und Abläufe, die die Verwaltung aufgestellt und abgestimmt hat. Wer einen Antrag auf ein Parklet stellt, muss die Verantwortung für Aufbau und Pflege übernehmen.<sup>a</sup> Das Aufstellen des Parklets wird als straßenrechtliche Sondernutzung eingestuft, aber keine Sondernutzungsgebühren erhoben. Im Gegenzug darf das Parklet nicht kommerziell oder ausschließlich durch den Antragstellenden privat genutzt werden, sondern muss einen erkennbaren Mehrwert für die Nachbarschaft haben.
- ▶ Eine durch die Straßenbaubehörde erteilte straßenrechtliche Erlaubnis ermöglicht es, auch in Berlin Parklets auf Straßenparkplätzen zu errichten. Mit ihrem Aufbau im Rahmen eines Pilotprojektes soll getestet werden, welche Bauformen sich eignen und wie sie sich in den Straßenraum einfügen. Bei der Standortwahl gibt es gewisse Einschränkungen. So dürfen die Parklets zum Beispiel nur auf Straßenabschnitten mit Tempo 30, innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs, einer Fahrradstraße oder Fahrradzone aufgestellt werden. Berlin stellt zudem eine finanzielle Förderung von bis zu 3.500 Euro Materialkosten zur Verfügung. Dass mit dem Berliner Senat die Landesregierung so klar für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum eintritt, macht sich bemerkbar. Im Stadtbild sind die Parklets zunehmend sichtbar und verbreitet.<sup>b</sup>

<sup>a</sup> Parklets für Stuttgart, 2017

<sup>b</sup> Mehr Informationen unter: <https://www.berlin.de/parklets/haeufige-frage>





Der gemeinsame Aufbau eines Parklets auf einem vormaligen Pkw-Parkstand bringt Anwohnende zusammen

## Fazit

Dort, wo temporäre und provisorische Maßnahmen ergriffen wurden, wird dies durch die Initiatoren überwiegend positiv bewertet. Daher streben die Verantwortlichen an, das temporäre Vorgehen zukünftig verstärkt umzusetzen. In vielen Beispielen wurde die temporäre in eine permanente Flächenumverteilung verstetigt. Die Skepsis von Betroffenen scheint im Vorfeld geringer, wenn zunächst zeitlich begrenzte statt permanente Maßnahmen geplant werden. Da beim temporären Vorgehen die Evaluation und Partizipation parallel zum konkreten Erleben der Veränderung möglich sind, steigen Beteiligungsmöglichkeiten und Anpassungsmöglichkeiten. In der Folge nimmt sowohl die Qualität der dauerhaften Maßnahmen als auch die Zufriedenheit der Beteiligten zu. In der Kommunikation kann die Stadtentwicklung verwaltungsintern sowie gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern noch stärker als stetiger Lernprozess vermittelt werden.<sup>12</sup> Damit geht in der Regel eine größere Toleranz für das Ausprobieren verschiedener Lösungen einher.



12 Kommune Oslo 2019, S.45

# 3 ZEITFENSTER NUTZEN, BAUMASSNAHMEN KOORDINIEREN

Der richtige Zeitpunkt von Umgestaltungsmaßnahmen ist ebenfalls wichtig für die Realisierbarkeit, die Akzeptanz und das Funktionieren neuer Ideen der Raumnutzung. Dabei geht es einerseits um das Nutzen von Möglichkeitsfenstern, wie das Beispiel der Pop-Up-Radinfrastruktur in Berlin während der Corona-Pandemie zeigt. Andererseits bestehen diverse Abhängigkeiten und insbesondere bei nicht temporär geplanten Maßnahmen ein längerer Planungs-, Genehmigung- und Beauftragungsvorlauf. Eine Umnutzung von Flächen für Aufenthalte und für die aktive Mobilität muss zeitlich und räumlich mit geplanten Baumaßnahmen oder Stadtentwicklungsvorhaben im Umfeld koordiniert werden, zum Beispiel mit Bauarbeiten im Leitungsnetz. Führen z. B. Baustellen in angrenzenden Straßen dazu, dass Kfz-Verkehr in Straßen mit

geplanten Umnutzungen ausweichen, können stärkere Widerstände gegen eine Flächenumnutzung auftreten. Auch die Evaluation einer – temporären, provisorischen oder dauerhaften – Umnutzung sollte zeitlich möglichst ohne Einflüsse durch andere Baumaßnahmen oder Stadtentwicklungsvorhaben in angrenzenden Straßen oder Quartieren erfolgen.

Baumaßnahmen können auch eine Möglichkeit für die Erprobung geänderter Verkehrsführungen im Straßennetz oder Umnutzungen eröffnen. Werden Leitungsarbeiten vorgenommen, die Unterbrechungen oder Umleitungen des Kfz-Verkehrs zur Folge haben, kann untersucht werden, ob diese temporär geänderten Verkehrsführungen auch dauerhaft eine sinnvolle Lösung sein können.

## Möglichkeitsfenster nutzen: das Beispiel Berlin<sup>a</sup>

- ▶ Ein Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes ist die Förderung der aktiven Mobilität durch die Erhöhung der Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle. Hierzu soll ein Netz aus geschützten Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden. Teils sind die geschützten Radverkehrsanlagen bereits fertig geplant, teils wurden sie auch bereits vor der Pandemie umgesetzt, wie bspw. der geschützte Radfahrstreifen an der Hasenheide.
- ▶ Durch die Corona-Pandemie stieg der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, der ÖPNV hingegen wurde deutlich weniger als vor der Pandemie genutzt.
- ▶ Hier bot sich ein Möglichkeitsfenster für eine schnelle Umsetzung der Pop-Up-Radwege an bereits geplanten Routen. So wurde die temporäre Einrichtung beschlossen und in der Folge schrittweise verstetigt. So konnte der Radverkehr in Berlin in kürzester Zeit deutlich gestärkt werden.

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022e



Die positive Evaluation der temporären Radinfrastruktur in Berlin (links) führte zur Verstetigung in permanenten geschützten Radfahrstreifen (rechts)

Auch zu welcher Jahreszeit öffentliche Räume umgestaltet werden, hat Einfluss auf die Annahme durch Passantinnen und Passanten. Eine Straßenraum-möblierung oder die Einrichtung einer Außengastro-nomie werden vor allem in der warmen Jahreszeit für Aufenthalte genutzt. Die Umnutzung von Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten des Aufenthalts ist gerade in dieser Jahreszeit direkt als Belebung erfahrbar. Dies zeigen unter anderem die vielen positiven Reaktionen auf das Freiluft-Experiment auf der Unteren Königs-straße in Kassel, das zeitlich in den Frühherbst 2021 fiel. Umgenutzte Flächen, die witterungsbedingt nicht angenommen werden, können demgegenüber schnell zu Frust bei Anliegerinnen und Anliegern führen und auch in einem frühzeitigen Abbruch der Versuche resultieren. Eine Anpassung der Planungen an Jahreszeiten und Nut-zungsphasen ist somit auch wäh-rend des gesamten Prozesses ein ausschlaggebender Erfolgsfaktor.

## Fazit

Insgesamt sind sowohl räumliche wie auch zeitliche Abhängigkeiten komplex. Deshalb kann es sinnvoll sein, die dauerhafte Umsetzung einer Straßenraum-gestaltung zeitlich zu verlegen, zum Beispiel in die beginnende wärmere Jahreszeit. Zudem ist eine Koordination mit anderen Vorhaben in der Umge-bung oft hilfreich bzw. bietet zusätzliche Möglich-keiten. Gelegentlich bieten sich durch externe Ereignisse Möglichkeitsfenster, die im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung genutzt werden können.



# 4

## PARTIZIPATION – BETEILIGUNG HILFT

Eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung ist ein Erfolgskriterium für die Umsetzung von Umgestaltungs- und Umwidmungsmaßnahmen. Eine umfangreiche Bürgerbeteiligung in der Planungsphase ist in der Regel mit einem erheblichen zeitlichen und personellen Aufwand verbunden. Partizipationsformate können aber dazu genutzt werden, Bedenken frühzeitig wahrzunehmen und ihnen mit Fakten aus Evaluationen zu begegnen, einen Interessenausgleich zu suchen oder die geplanten Veränderungen besser zu begründen. Auch können Erkenntnisse, die in verschiedenen Partizipationsverfahren gesammelt werden, dazu dienen, bei einer testweisen Umsetzung der Maßnahmen kurzfristig auf erkannte Verbesserungspotentiale zu reagieren und Anpassungen vorzunehmen. Besonders transparent gemacht werden sollte von Beginn an, dass die Umgestaltungen eine gerechte Straßenraumumverteilung im Sinne der Verkehrswende bezwecken. Dass dies in der Regel mit der Reduktion von Parkständen einher geht ist nicht aufzulösen. Partizipation kann dabei helfen, einen Interessenausgleich zu erzielen und Alternativen abzuwiegen.

In München konnten Anwohnende, Gewerbetreibende sowie Passantinnen und Passanten ihre Interessen und Ansichten zur dauerhaften Umsetzung der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße während des Verkehrsversuchs einbringen. Die Evaluation und die in diesem Rahmen geäußerte Kritik waren Grundlage für die Entscheidung, die Fußgängerzone in der Sendlinger Straße dauerhaft umzusetzen.<sup>13, 14</sup> Dabei

**Wir brauchen Sie als Teilnehmer\*innen, als Mitmacher\*innen, um diese Ideen für die Zukunft der Stadt zu generieren. Herzlichen Dank und ich hoffe, dass es Ihnen Freude macht.**

*Elisabeth Merk  
(Plantreffen München, 2022: Min. 00:42)*

konnte eine zielgruppenorientierte Umgestaltung sichergestellt werden, bei der verschiedenen Perspektiven wahrgenommen und bei den Planungen berücksichtigt wurden.

Das „piloting & testing“-Verfahren (vergleiche 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg), welches durch Rückmeldungen von Betroffenen ergänzt wurde, trug zur Akzeptanz bei. Ergänzend wurden regelmäßige Befragungen durchgeführt, um den Erfolg der Umgestaltung in der Bevölkerung und unter den Betroffenen zu messen.<sup>15</sup> Dabei werden die im Rahmen der Partizipation geschaffenen Kommunikationskanäle zwischen Bevölkerung und Verwaltung in Oslo auch weiterhin offengehalten, da die Stadt selbst die Stadtentwicklung als stetigen Prozess ansieht. Mittels jährlicher Evaluationen wie Erhebungen zum

<sup>13</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022c

<sup>14</sup> Krass, 2018; Vick, 2015; Stadt München, 2018

<sup>15</sup> Elvsaa, 2020; Pacific Roots Magazine, 201

## Das „Car-free Livability“-Programm: Oslos visionärer Ansatz für eine autoarme, lebenswerte Innenstadt<sup>a, b</sup>

- ▶ Grundlage des „Car-free Livability“-Programms bildete der „City-Life-Survey“. In ihm wurde die Bevölkerung unter anderem zur Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Raums befragt.
- ▶ Die Stadtverwaltung schuf vor allem die notwendigen Rahmenbedingungen, um der Bevölkerung selbst die Gestaltungsmöglichkeiten für ein lebendiges und vielseitiges städtisches Leben zu geben. Zentraler Bestandteil des Programms war daher die Einbindung der Stadtbevölkerung, ansässiger Gewerbetreibender, NGOs und Unternehmen an den Umgestaltungsmaßnahmen, u. a. durch Raum für eigene Initiativen und Befragungen.
- ▶ Mit dem „Car-free Livability“-Programm wurden zwischen 2017 und 2019 stufenweise 760 öffentliche Straßenparkstände im Maßnahmensgebiet entfernt. Diese und weitere Flächen wurden durch temporäre und permanente Maßnahmen umgestaltet. Durch die Installation von Stadtmöbiliar, die Einrichtung von Spielflächen und weiteren Orten wurde die Aufenthaltsqualität gesteigert.
- ▶ Um Durchgangsverkehr zu vermeiden wurden Verkehrsführungen verändert, Einbahnstraßen ausgewiesen und manche Straßen für den privaten Pkw-Verkehr gesperrt. Im Gegenzug wurden Fußgängerzonen erweitert, das Fußwegenetz erweitert und neue Radwege und Radabstellplätze gebaut.

a Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022g  
b Oslo Kommune, 2019; Oslo Kommune, 2020

Verkehrsverhalten, Bevölkerungsbefragungen und Medienanalysen, wird der Erfolg der Maßnahmen und ein etwaiger Bedarf für Nachbesserung festgestellt.<sup>16</sup>

Auch die Implementierung der Superblocks in Barcelona wird unter Beteiligung der Bevölkerung durchgeführt. In jedem Viertel, in dem ein Superblock umgesetzt werden soll, soll der partizipative Ansatz die gemeinsame Verantwortung aller Beteiligten stärken.

Die Stadt beabsichtigt, alle Interessengruppen von der Bestandsaufnahme bis zur Umsetzung der Maßnahmen zu beteiligen. Dazu werden in jedem betroffenen Bezirk Steuerungsgruppen eingerichtet. Diese fungieren als Bindeglied zwischen der Verwaltung, Anwohnenden und weiteren Stakeholdern. Zudem werden durch diese Gruppen die Ergebnisse der Partizipationsworkshops und der in den einzelnen Phasen umgesetzten Maßnahmen validiert. Hierzu kommt es zu mehreren Treffen zwischen Anwohnenden, Stadträten, Organisationen sowie weiteren Akteurinnen und Akteuren auf verschiedenen Projektebenen unter



Begrünte Parklets: Gewonnener Aufenthaltsraum in Barcelona

Beachtung der jeweiligen Gegebenheiten, bspw. Bevölkerungsdichte oder lokaler Wirtschaftskraft.<sup>17</sup> Zudem wird ein dauerhaftes Online-Beteiligungsformat genutzt.<sup>18</sup> Die Möglichkeiten der Partizipation in den geschaffenen Gremien und die gewonnene Akzeptanz

<sup>16</sup> Oslo Kommune, 20202; Pacific Roots Magazine, 2019

<sup>17</sup> JOANNEUM RESEARCH – LIFE: Centre for Climate, Energy & Society, 2018; Lopez et al., 2020

<sup>18</sup> Unter: <https://www.decidim.barcelona/> abrufbar



Einfallsreiche Begehungen ermöglichen es Beteiligten, sich in Sichtweisen anderer Mobilitätsgruppen zu versetzen und ihre Umgebung neu wahrzunehmen (Beispielbild: Barcelona)

der Anwohnenden Barcelonas durch die stetige Evaluierung einzelner Superblocks (inkl. Nachbesserungen) können als vorbildlich bezeichnet werden.

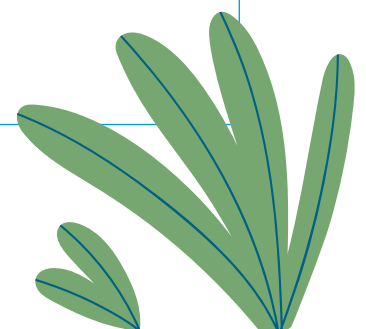
Die Umsetzung der Superblocks in den Vierteln Poblenou (2019) und Gracia (2003) traf auf eine lokale Opposition. Die „Plataforma d’Afectats per la Superilla de Poble Nou“ (Plattform für betroffene Personen des Superblocks Poble Nou) wandte sich gegen die Umsetzung. Kritisiert wurden Planungen für die Verlegung

von Bushaltestellen und die als unzureichend wahrgenommene Bürgerbeteiligung. Hinzu kam die Befürchtung der Anwohnenden, dass sich der Verkehr in äußeren und umliegenden Straßen des Superblocks deutlich verstärken würde. In Gracia waren zu Beginn der Umsetzung 150 Informations- und Diskussionsveranstaltungen nötig um die von Bewohnerinnen und Bewohnern vorgebrachten Vorbehalte auszuräumen. Am Ende dieses Prozesses kam es zur Annahme des ursprünglichen Plans für den Superblock in Gracia.

### Barcelonas visionäres Superblock-Konzept auf einen Blick<sup>a, b</sup>

- ▶ Ziel des Superblock-Konzeptes ist die Stärkung der aktiven Mobilität und des öffentlichen Raums in seiner Funktion als Freizeit-, Begegnungs- und Erholungsraum. Dafür werden vier bis neun benachbarte Häuserblöcke als ein Superblock neu organisiert.
- ▶ Poller, Blumenkästen und Ähnliches werden genutzt, um die Straßen eines Superblocks für den Durchgangsverkehr zu schließen und so und eine verkehrsberuhigte Zone zu bilden.
- ▶ Anwohnende, öffentliche Verkehrsmittel, Einsatzfahrzeuge, evtl. Lieferverkehr und Fahrräder können dürfen mit bis zu 10 km/h in den Superblock hineinfahren.
- ▶ Der Fußverkehr hat Vorrang und profitiert von mehr Platz, Sicherheit und gesteigerter Aufenthaltsqualität durch die Abwesenheit des motorisierten Verkehrs.
- ▶ Der zuvor durch Pkw in Anspruch genommene öffentliche Straßenraum kann zu Flächen für den Fuß- und Radverkehr, zu Spiel-, Aufenthalts- oder Grünflächen umgestaltet werden.
- ▶ Die Stadt Barcelona sieht umfassende Beteiligungsmöglichkeiten für die lokale Bevölkerung bei der Neu- und Umgestaltung der Superblocks vor.

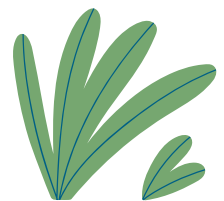
<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022f  
<sup>b</sup> Ajuntament Barcelona, 2016







Reallabore, wie hier im Projekt EXPERI, bieten die Gelegenheit, sich aktiv in die Umgestaltung einzubringen und ihre Wirkung experimentell zu erfahren



Insbesondere die Reduzierung der Verkehrsflächen des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfordert bei der Umsetzung einen hohen Kommunikationsaufwand. Die damit verbundenen Veränderungen des alltäglichen Mobilitätsverhaltens können als einschneidend empfunden werden und es bedarf der Überzeugungsarbeit, damit Menschen sie akzeptieren. Die Beispiele zeigen aber, dass die Beteiligung zu einer besseren Akzeptanz beiträgt und die umgesetzten Maßnahmen aufgrund der erlebbaren positiven Auswirkungen nun weitgehend akzeptiert werden.

Die Beispiele beschreiben Ansätze zur breiten Öffentlichkeitsbeteiligung sowie kleinere Formate bei kleinräumigeren Umwandlungs- und Umgestaltungsmaßnahmen. Neben den in Deutschland teilweise rechtlich festgeschriebenen Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung etablierten sich in den letzten Jahren ebenfalls neue und innovative Formate und neue technologische Möglichkeiten. Dabei werden auch Konzepte erprobt, die es den Beteiligten ermöglichen, eine Art Vorversion des Zielzustandes zu erleben.

Beispielhaft sind hierfür Realexperimente wie das EXPERI-Forschungsvorhaben in Berlin.<sup>19</sup> Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurde in Berlin-Charlottenburg eine Kreuzung zu einem temporären Stadtplatz umgewandelt sowie die Umgestaltung einer Straße in eine Fußgängerzone in Berlin-Kreuzberg begleitet. Ziel des übergeordneten Projektes ist die experimentelle Untersuchung der Frage, wie die Aufenthaltsqualität erhöht, öffentliche Räume für die Anwohnenden geschaffen und eine gesundheitsfördernde Fortbewegung ermöglicht werden können. Anwohnende der Nachbarschaft können dabei in starkem Maße ihre Ideen und Gestaltungswünsche einbringen und umsetzen. Hierfür werden verschiedene partizipative Formate und Aktivitäten zur konkreten Gestaltung eingesetzt.



<sup>19</sup> Für weitere Informationen siehe: <https://www.experi-forschung.de/>



In Schulveranstaltungen entwickeln Kinder kreative Ideen zur Gestaltung ehemaliger Verkehrsflächen (Beispielbild: Barcelona)

Realexperimente bzw. Reallabore werden seit einigen Jahren genutzt. Dabei werden Umgestaltungs- und Umwidmungsmaßnahmen durch Akteure aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Verwaltung gemeinsam entwickelt und evaluiert. Reallabore bringen somit vielfältigste Akteure zusammen, die gemeinsam an Lösungen für gesellschaftliche Fragen arbeiten. Verschiedene Standpunkte und Denkmuster können so zielgerichtet in die Gestaltungsprozesse einfließen. Auch die Vermittlung von Informationen und die Akzeptanz von Anwohnenden kann Inhalt der Reallabore sein. Der Austausch der unterschiedlichen Ansichten wird dabei als Chance verstanden, voneinander zu lernen und sich gegenseitig zu ergänzen. Die Akteurinnen und Akteure bewegen sich hierbei auf Augenhöhe.

## Fazit

Stadtentwicklung und die Umsetzung von Visionen sind Prozesse, in denen alle Beteiligten voneinander lernen können. Partizipationsformate ermöglichen eine Stadtplanung, die die Anwohnenden einbezieht und nicht an diesen vorbeigeht. Anwohnende haben eigene Ideen sowie Wissen und Kenntnisse über Nutzungsmuster vor Ort, die hilfreich für den Planungsprozess sein können. Partizipationsmöglichkeiten helfen, dieses Potenzial zu nutzen, die Identifikation mit den Projekten zu erhöhen und ihre Akzeptanz zu verbessern. Damit können vielfältige Bedürfnisse berücksichtigt werden und in die weitere Gestaltung öffentlicher Räume einfließen. Sie geben den Menschen so die Möglichkeit, öffentliche Räume mitzugestalten. Eine umfassende Partizipation der Bevölkerung kann auch nach dem Ende der Baumaßnahmen von Umgestaltungs- und Umwidmungsprojekten als offener Prozess fortgeführt werden.



## 5

DIE LOKALE ÖKONOMIE  
MIT GUTEN ARGUMENTEN  
ÜBERZEUGEN

Wenn eine Kommune Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Straßenraums ankündigt, sorgt sich die lokale Wirtschaft häufig um die Entwicklungen ihrer Umsätze.<sup>20</sup> Die Sorge beruht zumeist auf der Annahme, dass wegfallende Parkplätze eine schlechtere Erreichbarkeit mit dem Pkw bedeuten und Kundinnen und Kunden fernbleiben. In manchen Fällen kann es im Handel tatsächlich zu Verlusten lokaler Unternehmen kommen. Überwiegend führen Umwandlungsmaßnahmen aber für den Handel zu neutralen oder positiven Entwicklungen in den neu gestalteten Bereichen. Allerdings ist der Forschungs- und Datenbedarf diesbezüglich nach wie vor groß.



Je höher die Zufriedenheit von Kundinnen und Kunden sowie von Gewerbetreibenden ist, desto besser ist dies für die lokale Wirtschaft. 85 % der Vertreterinnen und Vertreter von Business Improvement Districts (BID) in London hielten beispielsweise eine gute Umgebung für den Fuß- und Radverkehr sowie den Aufenthalt für wichtig in Bezug auf die Performance ihrer Betriebe.<sup>21</sup> Entsprechende Verkehrsversuche werden dabei häufig auch durch Gewerbetreibende positiv bewertet und sogar mit Imageverbesserungen assoziiert.<sup>22</sup>

### Evaluationen der Umgestaltung der Sendlinger Straße<sup>a, b</sup>

- ▶ Zwischen 2016 und 2017 fand ein Verkehrsversuch zur Umgestaltung der Straße in eine Fußgängerzone statt. Dieser wurde durch zwei Planungsbüros im Auftrag der Landeshauptstadt München umfangreich begleitet und evaluiert.
- ▶ Die Evaluation umfasste einen breiten Methodenmix – die Informationen zur Bewertung der Effekte auf das lokale Gewerbe beruhten dabei auf Befragungen der Gewerbetreibenden und von Passantinnen und Passanten sowie auf Verkehrszählungen.
- ▶ Als Indikatoren wurden u. a. die Entwicklung von Umsatz, Kundenfrequenz, Zugänglichkeit und Zufriedenheit erhoben.

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022c  
<sup>b</sup> Förster et al., 2017

<sup>20</sup> Der Tagesspiegel, 2022; Hamburger Abendblatt, 2022; Abendzeitung München, 2020

<sup>21</sup> Aldred & Sharkey, 2018

<sup>22</sup> Förster et al., 2017; CIMA Beratung & Management, 2019



Die Sendlinger Straße als Fußgängerzone: Barrierefrei und begrünt

Bei der Konzeption von Partizipationsprozessen ist es wichtig, neben Bürgerinnen und Bürgern auch Gewerbetreibende einzubeziehen (vergleiche 4. Partizipation – Beteiligung hilft). Deren Befürchtungen und Bedürfnisse können dadurch frühzeitig angehört und adressiert werden. Die Diskussionen in verschiedenen Städten haben gezeigt, dass insbesondere lokale bzw. regionale Beispiele funktionierender Umgestaltungsmaßnahmen Gewerbetreibende überzeugen können. Die Durchführung von Umgestaltungsmaßnahmen als zunächst temporäre Maßnahmen hat eine größere Chance, Sensibilität und Akzeptanz auch in der lokalen Wirtschaft zu fördern. Werden diese evaluiert, können Daten und Fakten gewonnen werden, die als Argumentationshilfe für Entscheiderinnen und Entscheider dienen. Gleichzeitig werden Vor- und Nachteile solcher Maßnahmen, insbesondere für die betroffenen Unternehmen, transparent aufgezeigt.

Wie sich die Umgestaltung des Straßenraums auf die lokale Wirtschaft, d.h. Einzelhandel und weitere Gewerbe auswirkt, ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Die meisten wissenschaftlichen Studien in diesem Bereich untersuchen den Einzelhandel. Neben Ausgaben und Umsatz existieren eine Vielzahl weiterer Indikatoren zur Bemessung der Auswirkungen einer Straßenraumumgestaltung auf die lokale Ökonomie. Nachfragetrends vor Ort können durch Indikatoren wie Kunden- und Passantenfrequenzen,

Gewerbemieten, die Entwicklung des Leerstands, der Anzahl der Unternehmen und von Neugründungen erfasst werden. Auch Erhebungen zur Wahrnehmung und Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden sowie Gewerbetreibenden betreffen weitere Aspekte, die sich auf den Betriebserfolg auswirken können.

Bei der Untersuchung der Effekte, die Umgestaltungs- und Umverteilungsmaßnahmen von Straßenverkehrsflächen mit sich bringen, sind zeitliche und räumliche Vergleichsdaten entscheidend.<sup>23</sup> Im besten Fall werden vor und nach der Umsetzung der Maßnahmen Daten für die Auswertung in Studien erhoben.<sup>24</sup> Bei temporären Maßnahmen können Daten laufend erhoben werden, um akuten Handlungsbedarf direkt adressieren zu können. Zur Ergänzung können räumliche Vergleiche mit anderen Stadtgebieten oder Städten herangezogen werden (s. Kasten).<sup>25</sup> Die Vergleichsräume sollten dabei hinsichtlich des Städtebaus, der Verkehrsinfrastruktur und der Flächennutzung betrachtet werden. Die räumlich vergleichende Betrachtung ist auch für die Abgrenzung der Maßnahmeneffekte von allgemeinen ökonomischen Effekten notwendig. Dies erhöht die Aussagekraft der Ergebnisse, insbesondere, wenn zeitliche und räumliche Vergleiche verknüpft werden.



23 Lawlor & Tasker, 2018

24 New York City Department of Transportation (NYCDOT), 2013

25 Carmona et al., 2018



Auf der Columbus Avenue in New York wurden ein geschützter Radfahrstreifen und zusätzliche Flächen für die Gastronomie geschaffen

## Erfassung der Umsatzentwicklung in Umwandlungs- und Vergleichsgebieten in New York<sup>a</sup>

Die Stadt New York hat in der zweiten Hälfte der 2000er Jahre viele verschiedene Straßenumwandlungsprojekte durchgeführt. Maßnahmen umfassten zum Beispiel Straßenverengungen, die Einrichtung von Fahrradstreifen und Bussonderfahrstreifen sowie die Verbreiterung und Begrünung von Gehwegen. Um Hinweise auf die Wirkungen dieser Maßnahmen auf den lokalen Einzelhandel zu erzielen, wurden verschiedene Datenquellen genutzt (z. B. Steuerdaten) und deren langfristige Entwicklung im direkten Umfeld sowie für Vergleichsgebiete untersucht:

- ▶ 1. Maßnahmensgebiet
- ▶ 2. Straßenzüge in unmittelbarer Nähe zum Maßnahmensgebiet
- ▶ 3. umgebendes Quartier bzw. Stadtteil

<sup>a</sup> New York City Department of Transportation (NYCDOT), 2013

Mehrere Studien zeigen, dass entgegen der Annahme vieler Gewerbetreibender die Umsätze von Geschäften und Unternehmen nicht zurückgehen. Dies liegt erstens daran, dass Gewerbetreibende häufig den Anteil der Autofahrenden überschätzen und den Anteil der zu Fuß Gehenden unterschätzen.<sup>26</sup> Dies ergibt sich auch für Deutschland aus einer Untersuchung in Berlin<sup>27</sup>. Zweitens geben die Nutzenden des Umweltverbundes pro Einkauf zwar weniger aus, sie besuchen Einkaufszonen und Geschäfte aber häufiger.<sup>28</sup>

Insbesondere die zu Fuß Gehenden geben pro Monat insgesamt mehr aus, als Kundinnen und Kunden, die mit dem Pkw anreisen.<sup>29</sup>

Durch Umwandlungs- und Umgestaltungsmaßnahmen erhöht sich häufig die Aufenthaltsqualität und damit die Bedingungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende. In vielen Fällen erhöht sich die Passantenfrequenz um 30 % oder mehr, was einen positiven Effekt auf die Kundenzahlen hat.<sup>30</sup> Zudem halten sich

<sup>26</sup> O'Connor et al., 2011

<sup>27</sup> Schneidmesser & Betzien, 2021

<sup>28</sup> Transport for London (TfL), 2018

<sup>29</sup> Tolley, 2011; Lawlor & Tasker, 2018; Transport for London (TfL), 2016; Clifton et al., 2012

<sup>30</sup> Lawlor & Tasker, 2018

viele Menschen auch länger in den untersuchten Gebieten auf, und frequentieren unter Umständen mehr Geschäfte als zuvor. Mehr Flächen für Außengastronomie führen dabei natürlich besonders zur Zunahme von Gastronomiebetrieben bzw. deren Umsätzen.<sup>31</sup>

In einer Untersuchung anhand von 22 Fallbeispielen in vielen Städten unterschiedlicher Größe in Deutschland und Großbritannien verzeichneten mehr Händler, Gastronomen und Hotels in neuen Fußgängerzonen Umsatzzuwächse als in Gebieten ohne Fußgängerzonen.<sup>32</sup> In einigen Fällen führten Umgestaltungen aber auch zu leichten

Umsatzrückgängen. Die Gründe dafür können vielfältig sein und müssen nicht allein mit der Fußgängerzone zusammenhängen. Der Anteil an Beispielen mit positiven Effekten überwiegt deutlich. Steigerungen lagen dabei typischerweise im Bereich zwischen 10 und 25 %.<sup>33</sup> Die im Zuge dieses Projektes untersuchten konkreten Studien zeigen Umsatzveränderungen zwischen -5 % und 102 %.

Die Anzahl der Betriebe kann sich in beide Richtungen verändern. Anders als vom lokalen Einzelhandel immer wieder befürchtet, bleibt die Betriebszahl jedoch zumeist gleich.<sup>34</sup> Häufig wird

### Passanten- und Kundenfrequenzen nach Umgestaltungsmaßnahmen im Überblick

- ▶ **Verkehrsberuhigung Innenstadt (Oslo):**  
+14 % Fußgängerinnen und Fußgänger gegenüber 2017<sup>a</sup>
- ▶ **Umgestaltungsmaßnahmen im Rahmen des Healthy-Streets-Programms (London):**  
über +90 % Straßenaktivitäten im Vergleich zu Straßen ohne Verbesserungen<sup>b</sup>
- ▶ **Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit (Stoke-on-Trent):**  
+30 % Kundenfrequenz<sup>c</sup>

a City of Oslo, 2020  
b Carmona et al., 2018  
c Lawlor et al., 2018



### Umsatzentwicklungen nach Umgestaltungsmaßnahmen im Überblick

- ▶ **Verkehrsberuhigung Sendlinger Str. (München):**  
bei 78 % der befragten Händlerinnen und Händler ist der Umsatz gleichgeblieben oder hat sich verbessert<sup>a</sup>
- ▶ **Straßenumgestaltung Severinstr. (Köln):**  
Im Vergleich zwischen 2008 und 2018 ging der Umsatz im Stadtteil um 5 % zurück; die Anzahl der Betriebe blieb entgegen dem Bundestrend gleich.<sup>b</sup>
- ▶ **Parklets mit Fahrradbügeln (London):**  
+20 % Umsatz für anliegende Geschäfte<sup>c</sup>
- ▶ **„Protected Bicycle Lane“ (New York):**  
+49 % Umsatz im Maßnahmengbiet, bei +3 % Umsatz im Stadtteil<sup>d</sup>
- ▶ **Verkehrsberuhigung (New York):**  
+102 % Umsatz im 3. Jahr nach der Umsetzung, bei +18 % Umsatz im Stadtteil<sup>e</sup>

a Förster et al., 2017  
b CIMA, 2019  
c Lawlor et al., 2018  
d NYCDOT, 2012  
e NYCDOT, 2013



31 CIMA Beratung & Management, 2019  
32 Whitehead et al., 2006  
33 Lawlor & Tasker, 2018; Hass-Klau, 1993; Whitehead et al., 2006  
34 CIMA Beratung & Management, 2019; LK Argus, 2017

sogar argumentiert, dass Verbesserungen des Straßenumfelds, zum Beispiel durch Stadtmöbel oder die Umgestaltung von Fußgängerwegen, die Neugründung von Betrieben bewirken können.<sup>35</sup> Nach

Umwandlungsmaßnahmen wurde außerdem festgestellt, dass der Leerstand abnahm bzw. nicht oder weniger zunahm als in umliegenden Gebieten.<sup>36</sup>

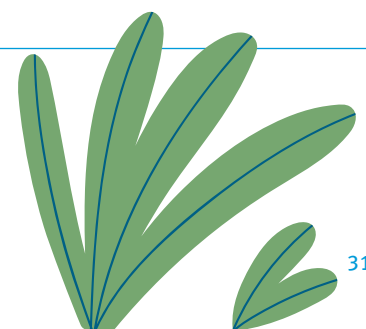
### Umgestaltung der Sendlinger Straße: Auswirkungen auf das lokale Gewerbe<sup>a</sup>

- ▶ Der vom Stadtrat beauftragte Verkehrsversuch „Fußgängerzone Sendlinger Straße“ wurde zwischen 2016 und 2017 im Auftrag der Landeshauptstadt München umfangreich begleitet und evaluiert.
- ▶ Die Zählungen ergaben, dass insbesondere an den betrachteten Samstagen mehr zu Fuß Gehende die Straße frequentierten als vor dem Versuch (wobei dies laut Studie auf den „ersten schönen Frühlingstag“ zurückzuführen sein kann), aber auch unterhalb der Woche konnten Steigerungen von 2-7% beobachtet werden. Dabei berichteten 57% der Gewerbetreibenden eine gleichbleibende Kundenfrequenz, 22% eine Abnahme und 21% eine Zunahme.
- ▶ Dies wirkte sich auch auf die Umsätze aus: 78% der Unternehmenden gaben an, dass ihr Umsatz gleichgeblieben sei oder sich verbessert habe. Für einige Gewerbetreibende hat sich der Umsatz dennoch im betrachteten Zeitraum verschlechtert.
- ▶ Kritisch angemerkt wurde die schlechtere Zugänglichkeit für den Lieferverkehr. Mehr als 50% gaben an, dass sich die Erreichbarkeit für den Lieferverkehr verschlechtert hat. Begründet wird dies mit Problemen bei der Einhaltung der Liefer-Zeitfenster und mit weiten Wegen. Dies führte dazu, dass einzelne Waren verspätet oder in Einzelfällen gar nicht geliefert werden konnten.
- ▶ Mehr Kundinnen und Kunden, Anwohnende sowie Gewerbemitarbeitende kamen nach den Umgestaltungsmaßnahmen mit dem Umweltverbund in die Fußgängerzone. Die Passantinnen und Passanten nahmen eine deutlich gesteigerte Aufenthaltsqualität wahr.
- ▶ Die allgemeine Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden und der Mitarbeitenden verbesserte sich. So schätzten die Unternehmerinnen und Unternehmer insbesondere das Image und die Straße selbst besser ein als vorher. Die Zufriedenheit ihrer Kundinnen und Kunden nahmen die meisten Gewerbetreibenden ebenfalls tendenziell als erhöht wahr.
- ▶ Das Beispiel zeigt, dass Gewerbetreibende trotz möglicher negativer Erwartungen, tatsächlich auftretenden Problemen und Herausforderungen die Effekte einer solchen Maßnahme nach ihrer Umsetzung letztlich insgesamt überwiegend positiv bewerten. 63% der Befragten gaben dies an, während 22% die Effekte als des Verkehrsversuchs als negativ einschätzten. Auch Gutachterinnen und Gutachter beurteilen das Ergebnis anhand von drei der vier untersuchten Indikatoren positiv. Lediglich die Zugänglichkeit, Zufahrt, Anlieferung im Alltag sind problematisch, während die Entwicklung von Umsatz- und Kundenfrequenz sowie die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Kooperationspartner als positiv eingeschätzt werden. Somit ist die Sendlinger Straße ein gutes Beispiel für die wirtschaftsfördernde Wirkung von Umgestaltungsmaßnahmen.

<sup>a</sup> Förster et al., 2017

<sup>35</sup> Lawlor & Tasker, 2018

<sup>36</sup> Lawlor & Tasker, 2018; Carmona et al., 2018; New York City Department of Transportation (NYCDOT), 2012



## Gemeinsam den Geschäftsstandort stärken – die Umgestaltung der Severinstraße in Köln<sup>a</sup>

- ▶ Die Umgestaltung der Severinstraße wurde sowohl von Gewerbetreibenden, Interessensverbänden und der Stadt Köln initiiert. Zielsetzung war vor allem die Steigerung der ökonomischen Vitalität, der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit in der stark vom Pkw-Verkehr dominierten Geschäftsstraße.
- ▶ Durch den Rückbau der Fahrbahn und die Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich konnte die Severinstraße in ihrer Funktion als Quartiersgeschäftsstraße gestärkt werden. Die Straße ist gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und bildet heute eine wichtige Verkehrsachse für den Radverkehr zwischen südlichen Stadtgebieten und der Kölner Innenstadt.
- ▶ Für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Besucherinnen und Besucher besteht die Möglichkeit, ihren privaten Pkw in einer nahegelegenen Quartiersgarage zu parken. Dennoch wird die Parkplatzsituation von einigen Besucherinnen und Besuchern eher negativ bewertet. Verkehrsbehinderungen durch den Lieferverkehr konnten aber durch teilweise entfernbarer Poller und Kurzzeitparkmöglichkeiten deutlich reduziert werden.
- ▶ Verglichen mit der Kölner Innenstadt sind die Zahlen der Einzelhandelsbetriebe im Severinsviertel stabil. Das Viertel verzeichnete über die Jahre eine zunehmende Anzahl von Gastronomiebetrieben und wurde zu einem nachgefragten Gastronomiestandort. Besucherinnen und Besucher nennen das Angebot des Einzelhandels und besonders die Gastronomie als Grund für einen Besuch des Severinsviertels.

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022b



Weniger Pkw und mehr Platz für zu Fuß Gehende machen die Severinstraße in Köln nach der Umgestaltung zu einer attraktiveren Geschäftsstraße







Interviews (links) und Informationsveranstaltungen (rechts) mit Vertretenden Personen der lok. Ökonomie führen in Barcelona zum Erfolg

Umgestaltungen, die die Aufenthaltsqualität erhöhen, gehen häufig mit steigenden Mieten einher, sowohl für Ladenlokale, als auch für Büroimmobilien.<sup>37</sup> Dies deutet auf eine höhere Nachfrage und damit eine positive Entwicklung des Gebietes hin, wird häufig aber auch mit Gentrifizierung in Verbindung

gebracht. Eine Studie in London zeigt, dass die Wohnungsmieten durch Verbesserungsmaßnahmen jährlich um 0,25 % stiegen.<sup>38</sup> Insgesamt ist der Zusammenhang zwischen Umwandlungsmaßnahmen und Wohnungspreisen allerdings noch unzureichend erforscht.<sup>39</sup>

## Fazit

Geplante Umgestaltungsprojekte stoßen initial nicht selten auf Widerstand seitens des lokalen Handels und der Gastronomie. Dieser reicht von Beschwerden bis hin zur Gründung von Gewerbetreibenden-Initiativen und Klagen wie im Fall der Berliner Friedrichstraße.<sup>40</sup> Trotz der Befürchtungen im Vorfeld zeigt sich jedoch, dass entsprechende Maßnahmen tatsächlich überwiegend positive Wirkungen auf Handel und Gastronomie entfalten. Dies gilt insbesondere für die Kundenfrequenz und den Umsatz. Es gibt jedoch kritische Punkte, die bei vielen Projekten auftreten und frühzeitig mitbedacht werden sollten. Hierzu zählen vor allem der Lieferverkehr und die Versorgung der Geschäfte. Für einen reibungslosen Ablauf sollten hierfür gemeinsam vor Ort Lösungen erarbeitet und in das Gesamtkonzept eingebettet werden.

Bei den positiven Effekten sollte nicht unterschätzt werden, dass auch die Mitarbeitenden lokaler Betriebe von der erhöhten Attraktivität der Umgebung profitieren, weil sie eine verbesserte Aufenthaltsqualität vorfinden. Weiterhin werden durch die Umsetzung der Maßnahmen selbst neue Arbeitsplätze geschaffen. Schließlich sind die Verbesserungen von Atmosphäre und Zufriedenheit in dem Maßnahmengebiet, die sich auch auf die lokale Wirtschaft auswirken, ebenfalls von hohem Wert, können aber nicht direkt quantifiziert werden.<sup>41</sup>

<sup>37</sup> Lawlor & Tasker, 2018; Carmona et al., 2018

<sup>38</sup> Carmona et al., 2018

<sup>39</sup> Lawlor & Tasker, 2018

<sup>40</sup> <https://www.tagesspiegel.de/berlin/sofort-wieder-freigeben-handler-klagen-gegen-sperrung-der-friedrichstrasse-8684461.html>

<sup>41</sup> Für weitere Informationen: siehe Umweltbundesamt, 2022i



# 6

## RECHTLICHE MÖGLICHKEITEN NUTZEN

Den rechtlichen Rahmen für Umgestaltungsmaßnahmen zugunsten aktiver Mobilität bilden in Deutschland vor allem das Straßenverkehrsrecht, das Straßen- und Wegerecht der Länder und das Baurecht.<sup>42</sup> Besonders das Straßenverkehrsrecht – Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) – bleibt dabei trotz langjähriger Reformforderungen<sup>43</sup> kompliziert und vorrangig sicherheits- und ordnungsorientiert. Die StVO und die sie präzisierenden Ausführungsvorschriften in der VWV-StVO stellen in erster Linie auf die Sicherheit ab und sind stark am Autoverkehr ausgerichtet. Damit wirken sie gegenüber Veränderungen an vielen Stellen restriktiv. So sind übergeordnete Ziele wie Klima- und Umweltschutz, der Schutz der Gesundheit und die Förderung der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung bislang im Straßenverkehrsrecht nicht verankert.<sup>42</sup> Auch das Straßenrecht erscheint reformbedürftig. Während das Städtebaurecht bereits eine Ausrichtung an den Zielen der Nachhaltigkeit, sowie der Verkehrsvermeidung und -verringering enthält (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB), orientiert sich das Straßenrecht vorrangig daran, dem Verkehr – vor allem dem motorisierten Verkehr – genügend Flächen zur Verfügung zu stellen.<sup>44</sup> Die Korrektur dieser Defizite in Bundes- und Landesgesetzen würde Spielräume eröffnen, damit Städte und Gemeinden die Verkehrswende vor Ort voranbringen, den öffentlichen Raum für alle attraktiver gestalten und mehr Lebensqualität schaffen können.<sup>44</sup>

In Bewegung ist der Rechtsrahmen bereits: Kürzliche Anpassungen der StVO, welche unter anderem Verkehrsversuche und die Einrichtung von Fahrradzonen erleichtern (§ 45 StVO), sind hierfür ein Beispiel.<sup>45</sup> Und auch die untersuchten Good Practices zeigen: Es gibt im geltenden Rechtsrahmen bereits Raum, um kreative Ideen umzusetzen. Zu beachten sind dabei die unterschiedlichen Voraussetzungen, Anwendungs- und Wirkungsspielräume und Zuständigkeiten der Instrumente aus dem Städtebaurecht, dem Straßenrecht und dem Straßenverkehrsrecht.

Stark vereinfacht bietet das Städtebaurecht für Kommunen den größten Spielraum, auch großflächige Umgestaltungen im Rahmen ihrer Planungshoheit vorzubereiten – allerdings sind hierfür auch lange und dialogintensive Verfahren notwendig. Straßenrechtliche Verfügungen wie die Einziehung von Parkflächen sind auf Grundlage und unter den Voraussetzungen des jeweiligen Landesstraßenrechts möglich – in wessen Zuständigkeit die Straßenbaulast und damit auch die Hoheit über Widmung und Einziehung liegt, variiert dabei je nach Straßenkategorie. Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden sind zuständig für zahlreiche Anordnungen der StVO, mit denen z. B. Fußgängerbereiche gekennzeichnet und Parkverbote für Autos erwirkt werden können – die Gemeinde hat hier jedoch nur eingeschränkte Mitspracherechte, und die Anordnungen haben meist eine eher punktuelle Reichweite.

42 Umweltbundesamt, 2021

43 Agora Verkehrswende, 2022

44 Umweltbundesamt, 2019a

45 Bundesgesetzblatt, 2020

Im Einzelnen gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Optionen, die allerdings im Einzelfall durch die Kommune vor Ort unter Zuhilfenahme von Rechtsbeistand geprüft werden sollten. Einige ausgewählte Maßnahmen aus den Good Practice-Beispielen und aus aktuellen Urteilen, die jeweils genutzten Rechtsgrundlagen und etwaige Erfolgsbedingungen auf politischer oder Verwaltungsebene werden im Folgenden eingeordnet und beschrieben.

### Städtebaurecht: Mit Zeit und kommunaler Planungshoheit Grundlagen schaffen

Das Städtebaurecht (kommunale Bauleitplanung) ist auf mittel- bis langfristige Stadtentwicklung angelegt. Es bezieht eine Vielzahl von Interessen in die Abwägungsentscheidung ein und erlaubt im Grundsatz auch großflächige Umgestaltungen. Das Baugesetzbuch, das hierfür die Grundlage bildet, verfolgt die Zielsetzung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung „unter Vermeidung und Verringerung von Verkehr“ (§ 1 Abs. 5, Abs. 6 Nr. 9 BauGB). Hilfreiche Grundlagen sind auch die Ziele, Flächenversiegelung zu begrenzen und Stadtentwicklung dem Klimawandel anzupassen (§ 1a BauGB). Mit diesem Hintergrund bieten städtebauliche Konzepte und Bauleitpläne den größten Spielraum, Umgestaltungen zur Förderung

von Fuß- und Radverkehr umzusetzen. Zum Beispiel können verschiedene Arten von Verkehrsflächen im Bebauungsplan ausgewiesen und so festgesetzt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB): Dazu zählen u. a. Fußgängerbereiche und Flächen für das Abstellen von Fahrrädern. So lassen sich bauliche Umgestaltungen gut vorbereiten. Die Erarbeitung städtebaulicher Konzepte, deren Weiterentwicklung unter Einbeziehung der Öffentlichkeit, und Überführung in rechtsverbindliche Bauleitpläne, sind allerdings zeit- und kostenintensiv. Im Beispiel Dessau-Roßlau lassen sich verkehrspolitische Ansätze, die letztlich in die 2018 abgeschlossene, weiträumige und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Innenstadt mündeten, bis 1992 zurückdatieren (vergleiche 1. Vision zahlt sich aus: „Think big“ und 4. Partizipation – Beteiligung hilft).<sup>46</sup>

### Straßen- und Wegegesetze der Länder: Widmung und (Teil-)Einziehung nutzen

Neben dem Städtebaurecht bietet auch das Straßengesetz (bzw. Straßen- und Wegegesetz) des jeweiligen Bundeslandes Gestaltungsspielräume. Durch Widmung und (Teil-) Einziehung wird bestimmt, welche Wege dem öffentlichen Verkehr dienen sollen („Gemeingebrauch“). Bei einer unbeschränkten Widmung sind zunächst alle Verkehrsarten zugelassen. Soll

#### Potsdam: Erfolgreiche Einziehung von Parkflächen für Autos<sup>a</sup>

Im Fallbeispiel Potsdam (Gartenstadt Drewitz) erfolgte 2015 eine Einziehungsverfügung der Stadt Potsdam – auf Grundlage von § 8 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) – über die im Projektgebiet gelegenen Parkflächen zur anschließenden Bewirtschaftung und geordneten Ausweisung. Die Einziehungsverfügung war Bestandteil der Umsetzung des städtebaulichen Gesamtkonzepts zur Weiterentwicklung der Gartenstadt Drewitz. Dieses war in einem Werkstattverfahren unter Bürgerbeteiligung bereits ab 2010 fortgeschrieben und als „Masterplan“ 2012 auch von der Stadtverordnetenversammlung im Beschlusswege gebilligt worden. Für das Handlungsfeld Verkehr sah das Konzept u. a. Parkraumbewirtschaftung und eine geordnete Verlagerung des ruhenden Verkehrs vor. Mit diesen Vorarbeiten auf konzeptueller Ebene konnte die Gemeinde die Verfügung zur Teileinziehung, die auf Grundlage von § 8 BbgStrG „aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls“ zulässig ist, erfolgreich begründen. Diese hielt außerdem der gerichtlichen Überprüfung in zwei von Grundstückseigentümern geführten Rechtsstreiten gegen den Wegfall der Parkmöglichkeiten stand – denn einen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen in unmittelbarer Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben, gibt es für Anlieger nicht.<sup>b</sup>

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022d  
<sup>b</sup> Landeshauptstadt Potsdam, 2015

der Verkehr nachträglich auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden – zum Beispiel auf Fuß- und Radverkehr – muss normalerweise die Widmung geändert werden. Eine solche Widmungsänderung (Teileinziehung, Umwidmung) geschieht ebenfalls auf Grundlage des Straßenrechts.

### **Straßenverkehrsrecht: Sicherheit und Ordnung – aber auch für Fuß- und Radverkehr!**

Auch ohne straßenrechtliche Änderung der Widmung lassen sich zahlreiche räumlich begrenzte Maßnahmen mit Hilfe des Straßenverkehrsrechts umsetzen: Hier sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig und können aus den in der StVO genannten Gründen Anordnungen treffen. So lässt sich ebenfalls mehr Sicherheit

und mehr Raum für Fuß- und Radverkehr schaffen. Anordnungsgrundlagen finden sich insbesondere in § 45 StVO, allerdings haben sie vergleichsweise enge und einzelfallbezogene Voraussetzungen. Zu beachten ist auch, dass immer, wenn eine Verkehrsart – zum Beispiel Autos – ganz ausgeschlossen werden soll, das Straßenverkehrsrecht nicht ausreicht – dann muss eine Widmungsänderung (Umwidmung) in straßenrechtlicher Vorgehensweise erfolgen. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn aus einer zuvor von allen genutzten Straße eine Fußgängerzone werden soll. Dagegen lassen sich zum Beispiel verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche und Tempo-30-Zonen auf Grundlage der StVO anordnen: Hier bleiben alle Verkehrsarten zugelassen, lediglich das Tempo wird für einen sicheren Mischverkehr reduziert.

### **Mannheim: Einrichtung einer Fahrradstraße – sorgfältige Vorbereitung, erfolgreicher Rechtsstreit<sup>a</sup>**

- ▶ In der Mannheimer Innenstadt ordnete die Verkehrsbehörde 2020 die Einrichtung einer Fahrradstraße an, in der der Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr zugelassen bleiben sollte. Die Anordnung war eingebettet in eine übergeordnete Planung zur Verbesserung des Radwegenetzes und ging auf einen Gemeinderatsbeschluss zurück. Rechtsgrundlage der Anordnung war § 45 Abs. 1 S. 1 i.V. m. Abs. 9 S. 1 StVO. Neben der entsprechenden Beschilderung (Fahrradstraße Beginn und Ende, Einbahnstraßenregelung mit Erlaubnis des Radverkehrs in Gegenrichtung) wurde die Errichtung von Fahrradbügeln und Pollern, sowie die Entfernung von Parkständen verfügt.
- ▶ Anwohner erhoben nach erfolglosem Widerspruch gegen die Einrichtung der Fahrradstraße Klage. Das Verwaltungsgericht wies die Klage allerdings ab und bestätigte das Vorgehen der Verkehrsbehörde. Im Zentrum der Entscheidung standen die Fragen, ob die Behörde die Fahrradstraße zulässigerweise aus Sicherheits- und Ordnungsgründen angeordnet hatte, und ob die Anordnung zwingend erforderlich gewesen war. Beide Voraussetzungen bejahte das Gericht: Ein hohes Durchgangsverkehrsaufkommen, davon ein bereits hoher Radverkehrsanteil mit steigender Tendenz, war zuvor durch mehrere Verkehrszählungen nachgewiesen worden. Weil außerdem die Fahrbahn eng und die Sichtverhältnisse wegen der Bebauung vor Ort schwierig waren, sah das Gericht die konkrete Gefahrenlage, die Anordnungen nach § 45 StVO voraussetzen, als gegeben an. Weil die bezweckte Wirkung der Anordnung – größerer Schutz für Radverkehr durch besonderes Gefährdungs- und Behinderungsverbot und Verringerung der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf 30 km/h – zudem nicht durch andere, allgemeinere Verkehrsregeln erzielt werden konnte, war sie außerdem zwingend erforderlich.
- ▶ Da die Verkehrsbehörde bereits im Verwaltungsverfahren dargestellt hatte, dass die Interessen von Autofahrern, Fußgängern und Radfahrern abgewogen werden mussten, und eine solche Abwägung vorgenommen hatte, und weil der Umfang der Belastung für der klagenden Anwohner durch die neue Situation als vergleichsweise gering eingestuft wurde, ordnete das Gericht die Anordnung außerdem als ermessensfehlerfrei und im Ergebnis rechtmäßig ein.

<sup>a</sup> VG Karlsruhe, Urteil v. 24.05.2022 – 14 K 964/21



## Berlin: Pop-Up-Radwege – umstritten, aber zulässig<sup>a, b</sup>

- ▶ Um die sogenannten Pop-Up-Radwege in Berlin (vergleiche 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg) wurde nach der Klage eines Mitglieds des Berliner Abgeordnetenhauses ein Eilrechtsstreit in zwei Instanzen geführt. Die Radwege waren während der Corona-Pandemie auf Grundlage von bereits vorhandenen Planungen beschleunigt und als temporäre Gelbmarkierungen der Fahrbahn ähnlich Baustellensicherungen an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet umgesetzt worden.
- ▶ Zunächst entschied das Verwaltungsgericht Berlin (VG) im September 2020, dass mangels ausreichender Begründung die Anordnungen aufzuheben und die temporären Fahrbahnmarkierungen zu entfernen seien. Bereits vor dem VG wurde allerdings geklärt, dass das „Pop-Up-Prinzip“ in Gestalt befristeter Anordnungen grundsätzlich zulässig ist (§ 36 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG). Auch sah es die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn – teils wurden dafür KFZ-Fahrspuren reduziert – auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts als zulässig und eine straßenrechtliche Teileinziehung als unnötig an. Kern der Prüfung war auch hier, ob die Voraussetzungen der maßgeblichen Anordnungsgrundlage § 45 Abs. 1 Satz 1 iVm Abs. 9 Satz 1 StVO erfüllt wurden. Dies wurde verneint, weil das zentrale Argument der Behörde, die Pop-Up-Radwege sollten dem Infektionsschutz dienen, „verkehrsfremd“ und damit nicht zur Begründung für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung geeignet war. Weil es außerdem an einer Darstellung der konkreten Gefahrenlage (Gefahrprognose) und der zwingenden Erforderlichkeit als Voraussetzung, eine Anordnung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung vornehmen zu dürfen, fehlte, bewertete das VG die Anordnungen als mangelhaft.
- ▶ Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) revidierte die Entscheidung im anschließenden Beschwerdeverfahren, nachdem es zuvor bereits deren Vollzug gestoppt hatte. Die ursprüngliche Klage wurde nach dem Beschluss des OVG zurückgezogen, sodass eine Entscheidung im Hauptsacheverfahren nicht mehr erfolgen wird. Maßgeblich für die anderslautende Entscheidung war die vom Land Berlin nachgereichte, detaillierte Gefahrenprognose auf der Grundlage von Verkehrsanalysen. Das Gericht stimmte mit dem Land Berlin in der Einschätzung überein, dass das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen jedenfalls in Straßenzügen mit nachgewiesener hoher Verkehrsbelastung (Belastungsstufen III oder IV nach ERA 2010, Ziff. 2.3) oder entsprechenden Unfallstatistiken (dann auch Straßen der geringeren Belastungsstufe II) geboten sein kann. Entsprechend sah es die Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 1 StVO auf Grundlage der nachgereichten Begründungen als tatbestandlich erfüllt und den behördlichen Entscheidungsspielraum (Ermessen) als zulässig ausgeübt an.

a Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022e

b VG Berlin, Beschluss v. 4.9.2020 (VG 11 L 205/20); OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss v. 6. Januar 2021 – OVG 1 S 115/20

Werden solche Anordnungen beklagt, ergibt sich für die betroffene Kommune hoher personeller und zeitlicher Aufwand.<sup>47</sup> Einem Rechtsstreit vorbeugen können einerseits temporäre – und damit korrigierbare – Lösungen sowie proaktive Beteiligungsformate (vergleiche 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg und 4. Partizipation – Beteiligung hilft): Begründete Einwände können so frühzeitig gehört und

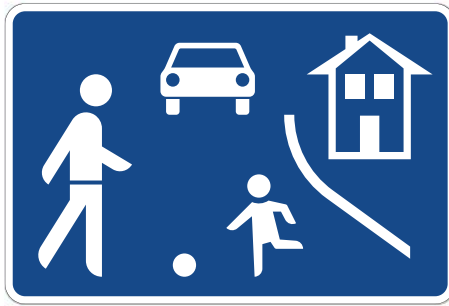
in die Maßnahmen einbezogen werden. Andererseits ist die präzise Prüfung und Begründung verkehrssregelnder Maßnahmen entsprechend der Anforderungen ihrer jeweiligen Rechtsgrundlage erforderlich – dann kann auch eine gerichtliche Entscheidung zugunsten der jeweiligen Maßnahme ausfallen und für weitere Erfolgsbeispiele sorgen.

47 Agora Verkehrswende, 2022





München, Sommerstraßen  
 Var. 1 – Spielstraße  
 Zeichen 250 mit Zusatzzeichen 1010-10



Var. 2 – verkehrsberuhigter Bereich  
 Zeichen 325.1



Berlin, temporäre Spielstraßen  
 Pankow (Bild: BA Pankow)  
 Zeichen 250 mit Zusatzzeichen 1010-10 und Zusatzzeichen zur Befristung/Tageszeit-Angabe

Varianten der Beschilderung für temporäre Spielstraßen

### München, Berlin und anderswo: (Temporäre) Spielstraßen, Sommerstraßen

- ▶ Spielstraßen öffnen den Straßenraum für spielende Kinder – aber nicht nur das: Nachbarn können sich treffen, und die Straße wird auch zu einem Aufenthaltsort. Wenn eine Spielstraße dauerhaft eingerichtet werden soll, kann das auf Grundlage der StVO als verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerbereich geschehen. Hierfür ist eine Anordnung nach § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 3 StVO erforderlich: Im verkehrsberuhigten Bereich bleibt die Widmung für den allgemeinen Verkehr bestehen, aber mit geänderten, besonderen Rücksichtnahmepflichten gegenüber dem Fußverkehr. Die Fußgängerzone erfordert zusätzlich eine straßenrechtliche beschränkte Widmung nur für den Fußverkehr. Beide Anordnungen dürfen lediglich „kennzeichnen“, was ohnehin straßenrechtlich und baulich vorbereitet ist. Das Konzept der Spielstraße geht zudem im Prinzip noch weiter – jeglicher Fahrzeugverkehr, auch Radverkehr, wird zugunsten der Sicherheit der spielenden Kinder ausgeschlossen – und das Spiel steht im Vordergrund.
- ▶ Auch bei der temporären Einrichtung bleibt die Widmung für den allgemeinen Verkehr bestehen. Doch zu bestimmten Zeiten wird der Verkehr aus einzelnen Straßenabschnitten oder ganzen Straßen vollständig ausgeschlossen.
- ▶ Auch temporäre Spielstraßen können trotz langjähriger Forderungen bisher nicht auf eine spezifische Anordnungsgrundlage in der StVO zurückgreifen. Dennoch gibt es sie – in Bremen und Frankfurt am Main bereits seit über 10, im hessischen Griesheim gar seit 20 Jahren.<sup>a</sup> Zwischenzeitlich hat sich eine regelrechte Spielstraßenbewegung von Bürger\*innen gebildet<sup>b</sup>, und bundesweit greifen bereits einige Kommunen das Anliegen auf. Dabei variiert das Vorgehen bei der Genehmigung und bei den Anordnungsgrundlagen: Teils wird § 29 Abs. 2 StVO herangezogen (Veranstaltung). Der Veranstaltungscharakter einer temporären Spielstraße ist allerdings umstritten.<sup>c</sup> In Berlin empfiehlt ein Leitfaden der Senatsverwaltung für Mobilität, Umwelt, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) die Anordnung durch ein Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art und Zulassung des Spielens auf der Fahrbahn und im Seitenraum (§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO, § 31 Abs. 1 S. 2 StVO).<sup>d</sup>

a Informationsseite des Deutschen Kinderhilfswerks: Temporäre Spielstraßen in Berlin, <https://www.dkhw.de/schwerpunkte/spiel-und-bewegung/politische-arbeit/temporaere-spielstrassen/>. Letzter Aufruf: 30.09.2022  
 b „Bündnis Temporäre Spielstraßen“ mit Kontaktadressen, Fotos möglicher Umsetzung, Leitfaden, Schulungsfilm: <http://www.spielstraesen.de/>. Letzter Aufruf: 30.09.2022  
 c VG Berlin, Beschl. v. 13. 7. 2015 – 11 L 275.15  
 d SenUMVK, 2022z



### Fahrräder auf umgewandelten Pkw-Parkständen

- ▶ Einzelne Parkstände für Autos können nach verkehrsrechtlicher Prüfung im Einzelfall umgestaltet werden, ihre flächendeckende Abschaffung bedarf Begründung und Planung sowie ggfs. einer Teilinziehung auf Basis des Straßenrechts.
- ▶ Auf der Fahrbahn wurden Fahrradabstellanlagen bislang nicht flächendeckend eingerichtet. So galt z. B. 2008 in Berlin die Maßgabe, dass (nur) „in besonderen Fällen“ bei großem Bedarf an solchen Anlagen und Mangel an geeigneten Gehwegflächen auch Kfz-Parkflächen (Park- oder Seitenstreifen) für die Aufstellung von Fahrradbügeln genutzt werden sollten.<sup>a</sup> Im Rahmen von Verkehrsversuchen und um Kfz-Parkstände zu reduzieren, wird von dieser Möglichkeit zunehmend Gebrauch gemacht.

<sup>a</sup> Leitfaden Fahrradparken in Berlin, 2008, S. 22



Zunehmend werden vormalige Pkw-Parkstände zu Fahrradabstellmöglichkeiten, in diesem Fall ausgewiesene Lastenradparkplätze in Berlin



Diagonalsperren, hier in Berlin, verringern den motorisierten Durchgangsverkehr

### Verkehrsführung für Superblocks: Einbahnstraßen und Modalfilter

- ▶ Das beschriebene Konzept der „Superblocks“ erfordert die Änderung von Verkehrsführungen für den Kfz-Verkehr.<sup>a</sup> Dies kann beispielsweise durch die Etablierung von Einbahnstraßen erreicht werden. Grundlage der Anordnung einer solchen Verkehrsumleitung durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden ist § 45 StVO, die Umsetzung erfolgt mit entsprechender Beschilderung (Z 220 „Einbahnstraße“). Durch Kombination mit Zusatzzeichen 1000-32 kann die Nutzung einer Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr zugelassen werden.
- ▶ Wird die Umleitung des Verkehrs physisch durch sogenannte Modalfilter angestrebt, ist die Ausgestaltung im Einzelfall maßgeblich: Wird die Durchfahrt auf einer zuvor dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Straße für einzelne Verkehrsmittel durch die Modalfilter vollständig verhindert und ist in der Folge ein Straßenabschnitt z. B. gar nicht mehr durch Fahrräder oder Autos befahrbar, erfordert dies eine straßenrechtliche (Teil-)Einziehung oder Widmungs-Beschränkung. Wird, beispielsweise durch eine Diagonalsperre, der Verkehr lediglich aneinander vorbeigelenkt, ist dies im Rahmen der Widmung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts möglich, sofern aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs eine Notwendigkeit für eine solche Umleitung besteht. Ist die Diagonalsperre dagegen wiederum Teil eines Konzeptes, durch das sukzessive der Durchgangsverkehr im betreffenden Bereich reduziert und perspektivisch auf einen reinen Anliegerverkehr beschränkt werden soll, sodass eine Nutzung durch den „allgemeinen Verkehr“ unterschritten wird, kann ebenfalls eine straßenrechtliche Umstufung oder Widmungsbeschränkung erforderlich sein.

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022f



## Stufenweise Entfernung aller Kfz-Parkstände, Umgestaltung der freigewordenen Parkstände

- ▶ Der flächendeckende Wegfall von Kfz-Parkflächen wie im Beispiel Oslo<sup>a</sup> (vergleichen 1. Vision zahlt sich aus: „Think big“) kann in Deutschland auf Straßen, welche grundsätzlich für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind, nicht einfach auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts angeordnet werden. Kfz-Parken („ruhender Verkehr“) wird, wie der fließende Verkehr, als Gemeingebrauch im Rahmen dieses Widmungszwecks begriffen. Die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs (§ 45 Abs. 1b Nr. 3, Z 325) beispielsweise kehrt dieses Verhältnis allerdings um: Parken ist dort nur innerhalb der entsprechend gekennzeichneten Flächen zulässig; fehlen sie, gilt allgemeines Parkverbot in diesem Bereich. Parkverbote können im Übrigen im Einzelfall aus Gründen der Sicherheit und Ordnung angeordnet werden. Ebenso kommt die Anwendung von Park-Bevorrechtigungen für Fahrzeuge von Schwerbehinderten, E-Fahrzeuge, Carsharingfahrzeuge, Lieferfahrzeuge u. a. in Betracht (z. B. § 45 Abs. 1b Nr. 2, 1g, 1h StVO). Der vollständige Wegfall von Kfz-Parkflächen kann in der Regel (nur) im Rahmen eines städtebaurechtlich vorbereiteten Konzepts erfolgen. Dies kann beispielsweise eine Widmung nur für Fuß- und Radverkehr sein.
- ▶ Die temporäre Umgestaltung freigewordener Parkstände kommt auch als Teil eines Verkehrsversuchs auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO in Frage (vergleiche 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg). Eine weitere Möglichkeit, zum Beispiel Blumenkübel oder andere Stadtmöbel zeitweise in den Straßenraum zu integrieren, sind straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigungen (§ 46 Abs. 1 Nr. 8 StVO), und auch straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse. Manche Kommunen haben bereits Prozesse in der Verwaltung entwickelt, weil bestimmte temporäre Nutzungen stark nachgefragt wurden (vergleiche 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg).

a Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022g

## Fazit

Selbst bei einem auf Fuß- und Radverkehr noch bei weitem nicht ausreichend angepassten Rechtsrahmen lässt sich entlang der genannten Beispiele festhalten: Es findet sich für zahlreiche Ansätze zur Förderung aktiver Mobilität bereits im Rahmen des geltenden Rechts in vielen Fällen ein gangbarer Weg. Weil diese Wege aber häufig Umwege um die immer noch im Straßenverkehrsrecht verankerte Logik des motorisierten Individualverkehrs und dessen Ermöglichung darstellen, sind sie von hohem Begründungsaufwand geprägt und vielfach mit hoher Rechtsunsicherheit verbunden.<sup>48</sup>

Das Straßen- und Straßenverkehrsrecht muss zukünftig als Grundlage der Transformation des Verkehrs verstanden werden und wesentliche Regelungen dafür auf der Gesetzesebene absichern.<sup>49</sup> Zentral wäre hierfür eine neue allgemeine Zweckbestimmung in § 1 StVG, welche die bisherige Ausrichtung allein an der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch weitere Gemeinwohlziele wie den Umwelt- und Klimaschutz, den Gesundheitsschutz und die nachhaltige städtebauliche Entwicklung als Ziele des Straßenverkehrsrechts benennt.<sup>49</sup> Dieser neuen Zielsetzung entsprechend müsste auch die Ermächtigungsnorm für die konkretisierende StVO (§ 6 StVG) neu formuliert werden.<sup>49</sup> Daneben bedürfte es zahlreicher weiterer Anpassungen in der StVO, dem Landesstraßenrecht und Baurecht, die insbesondere Kommunen vor Ort mehr Gestaltungsspielräume bei der Umsetzung der Verkehrswende einräumen und den Vorrang des ÖPNV sowie vereinfachte (temporäre) Nutzungen von Straßenraum auch für nicht-verkehrliche Zwecke ermöglichen.<sup>49</sup> Hierfür liegen bereits konkrete Vorschläge vor, die beim Umweltbundesamt als Kurzpapier<sup>49</sup> sowie im Rahmen des Abschlussberichts zum Projekt MONASTA<sup>50</sup> veröffentlicht sind und nachgelesen werden können.

48 Umweltbundesamt, 2019, 2021

49 Umweltbundesamt, 2021

50 Umweltbundesamt 2022k

# 7 EVALUATION IST MARKETING

Die faktenbasierte Argumentation und der Nachweis der Wirksamkeit von Umgestaltungsmaßnahmen sind maßgeblich für den Erfolg und die Akzeptanz der Projekte (vergleiche 5. Die lokale Ökonomie mit guten Argumenten überzeugen). Systematische Vorher-Nachher-Untersuchungen erlauben die Prüfung, ob die intendierten Effekte und ausgegebenen Ziele erreicht werden oder ob es Nachbesserungsbedarf gibt.<sup>51</sup> So gilt es zum Beispiel sicher zu stellen, dass es in angrenzenden Gebieten nicht zu unerwünschten Negativeffekte wie Verkehrsverlagerungen kommt.

Evaluationsergebnisse aus Projekten anderer Kommunen oder Stadtteile können dabei helfen, den Bedenken von Beteiligten bereits in der Planungsphase faktenbasiert zu begegnen.<sup>52</sup> Und gerade bei einer temporären Testphase ermöglicht eine Evaluation eine etwaige Anpassung der Maßnahmen im Falle identifizierter Verbesserungspotentiale. Besonders eine partizipative Evaluationsphase kann sich hier sehr positiv auf die Akzeptanz in der Bevölkerung auswirken (vergleiche 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg und 4. Partizipation – Beteiligung hilft).

Wichtig ist es, bereits in der Konzeptphase einen Zeitplan für die Wirkungs- und Prozessevaluation zu erstellen. Zu überprüfen ist dabei, inwieweit aussagekräftige Daten zur Beschreibung des Ausgangszustandes vorliegen oder vor der Maßnahmenumsetzung erhoben werden müssen. Denn nur mit einer validen

Datengrundlage zum Ausgangszustand kann später die Wirkung des Zielzustandes beurteilt werden.

Die Prozessevaluation begleitet alle Phasen der Maßnahmenentwicklung und -umsetzung. Sie setzt daher bereits frühzeitig in der Konzeptphase an. Sie dient wesentlich dazu, Hindernisse und Schwierigkeiten in der Planungs- und Umsetzungsphase zu minimieren und aus dem durchlaufenen Prozess für die nächsten Vorhaben zu lernen.<sup>51</sup>

Evaluationsergebnisse sind aber nicht nur Wegbereiter für weitere Maßnahmen vor Ort. Sie können darüber hinaus mit anderen Städten geteilt werden und zur Nachahmung anregen. So wird das Superblock-Modell in wissenschaftlichen Publikationen als empfehlenswerter Weg beschrieben, um die Stadt Barcelona nachhaltiger zu gestalten und lebenswerten urbanen Raum zu schaffen.<sup>53</sup> Dabei hat sich das Modell als auf andere Städte übertragbar erwiesen und wurde bereits auch in Vitoria-Gasteiz (Spanien), Vancouver (Kanada) und Quito (Ecuador) umgesetzt.<sup>54</sup> In New York (USA), Wien (Österreich), Berlin und Hannover wird die Umsetzung des Konzeptes diskutiert. Bei andauernder Evaluation und der Veröffentlichung der Ergebnisse können Städte voneinander lernen und sich gegenseitig zur Umsetzung oder Anpassung von Konzepten inspirieren. Zudem kann die so geschaffene Aufmerksamkeit auch als Werbemaßnahme für Städte dienen. So wird die Lebensqualität von Städten hervorgehoben und die

51 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die>

52 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modellvorhaben-nachhaltige-stadtmobilitaet-unter-0>

53 Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022f

54 ADFC (2020): Weniger Verkehr, mehr Grün, mehr Lebensqualität: Die Superblocks in Barcelona



## Mögliche Elemente der Evaluation von Umgestaltungsprojekten<sup>a</sup>

### Wirkungsevaluation (Vorher-/Nachher-Untersuchung):

- ▶ Befragungen der Bevölkerung (Wahrnehmung/Zufriedenheit/Akzeptanz, umfasst auch die Möglichkeit der Partizipation in der Planungsphase)
- ▶ Verkehrsauswirkungen (Zählungen nach Modi, Konfliktsituationen/Verkehrssicherheit)
- ▶ Umweltauswirkungen (Messung der Luftschadstoffe, Berechnung der Lärmbelastung, Flächenverbrauch etc.)
- ▶ Erhebung der Entwicklung der lokalen Ökonomie (Umsätze, Anzahl der Geschäfte und Betriebe)

### Prozessevaluation:

- ▶ Erhebung der Hindernisse und Treiber bei Planung und Umsetzung der Maßnahme (standardisierte Befragungen, Storytelling, Learning-History-Workshops)
- ▶ Bestimmung der Häufigkeit, Intensität, Art und Umfang der Erhebung (Prozessphasen: Konzeption, Planung, Umsetzung, Betrieb)

a <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die>

Stadt als lebenswerter Ort, in dem die Menschen sich gerne aufhalten, leben und sich frei, sicher und aktiv fortbewegen können gezeigt. Erfolgreiche Umgestaltungsmaßnahmen können und sollten somit als Wirtschafts- und Standortfaktor kommuniziert werden.

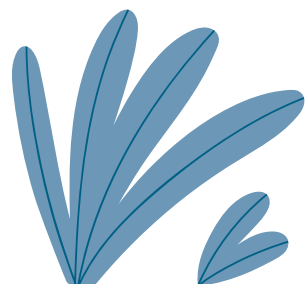
Ein Beispiel für eine gelungene Evaluation ist die in Oslo erfolgte, wo parallel zu den Umgestaltungsmaßnahmen des „Car-free Livability“-Programms das Forschungsprojekt BYTRANS (2016-2020) des Norwegischen Zentrums für Verkehrsforschung durchgeführt wurde.<sup>55</sup> Dieses zielte darauf ab, Maßnahmen zum Umbau des Verkehrssystems und deren Auswirkungen zu analysieren und aussichtsreiche Wege einer nachhaltigen Transformation von Verkehrssystemen aufzuzeigen. Bei der Umgestaltung des Stadtzentrums von Oslo wurden vielfältige Partizipationsmöglichkeiten geschaffen. So wurden bspw. Befragungen der Anwohnenden und der lokalen Betriebe durchgeführt, die in die Evaluation des „Car-free Liveability“-Programms einfließen.



## Fazit

Evaluationen bedeuten einen finanziellen und personellen Mehraufwand. Oft lohnt sich dieser Aufwand jedoch, weil die Kommune aus den Evaluationsergebnissen für eine leichtere Umsetzung anschließender Projekte viel lernen kann. Positive Ergebnisse der Wirkungsevaluation kann die Kommune selbstbewusst verbreiten, so Werbung für sich betreiben und ihr Image damit erhöhen. Aufmerksamkeit für eine Stadt kann der Gewinn international anerkannter Preise bringen. Ähnlich verhält es sich mit guten Ergebnissen in Städterankings, bspw. dem Fahrradklimatest, welche für das Stadtmarketing eingesetzt werden können. Evaluationen bieten auch die Möglichkeit, Straßenzüge bis hin zu ganzen Städten vergleichbar darzustellen, um voneinander zu lernen. Dadurch können Städte sich national und international neue Standards setzen, die den Menschen auf vielfältige Weise zu Gute kommen (vergleiche 5. Die lokale Ökonomie mit guten Argumenten überzeugen). Evaluationen sind somit allemal ihren Aufwand wert und ein wichtiges Instrument um Straßenräume erfolgreich neu zu verteilen. Auch im Fall nicht erreichter Ziele ist die Veröffentlichung von Evaluationen im Sinne der Identifizierung von Verbesserungspotenzialen hilfreich für das aktuelle sowie mögliche zukünftige Projekte.

<sup>55</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022g



# 8

## POSITIVE BEWERTUNG DURCH REALISIERUNG UND ERLEBEN SICHERN



Gerade in der Planungsphase stoßen Maßnahmen zur Umwidmung und Neuverteilung von Verkehrsflächen teilweise auf deutlichen Widerstand. Entsprechende Vorbehalte werden beispielsweise auf Bürgerversammlungen vorgebracht oder es werden Mandatsträger direkt mit Bedenken konfrontiert. Vielen Betroffenen erscheinen die Risiken größer als die Chancen. Dies steht im Zusammenhang mit den Unsicherheiten, die solche Veränderungen und Transformationen mit sich bringen können. Verbreitet ist die Sorge, dass die Erreichbarkeit sinkt und dadurch wiederum Kundenschaft ausbleibt oder Anwohnende in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Wie beschrieben kann ein temporäres Vorgehen, die aktive Beteiligung lokaler Akteurinnen und Akteure sowie eine unabhängige Evaluation dazu beitragen, dass sich die Menschen ernst genommen fühlen (vergleiche 4. Partizipation – Beteiligung hilft und 2. Temporär und Schritt für Schritt zum Erfolg). Zudem wird im Verlauf von Umgestaltungsmaßnahmen durch die Wahrnehmung der Auswirkungen zumeist klar, dass Risiken und ungewollte Nebenerscheinungen nicht in dem vorher befürchteten Ausmaß auftreten oder sogar ganz ausbleiben. Demgegenüber werden die positiven Wirkungen deutlich. Dadurch steigt die Zufriedenheit unter allen Akteuren. Dies trifft auf klassische Planungs- und Umsetzungsprozesse ebenso zu wie auf temporäre Ansätze. Nichtsdestotrotz bedingen Umverteilungsmaßnahmen Nachteile für einzelne Betroffene bzw. beabsichtigen explizit Verhaltensänderungen im Rahmen der Abkehr von autoorientierter Mobilität (vergleiche 9.



Die Beteiligung in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen stellt die bedarfsgerechte Flächengestaltung sicher

Herausforderungen nicht verschweigen). Insofern ist eine vollständige Zufriedenheit der Betroffenen in der Regel nicht zu erreichen.

Auch bei sehr gelungenen nationalen und internationalen Beispielen gab es im Vorfeld meist starke Befürchtungen. Die beschriebenen Sorgen, die Geschäftstreibende vor dem Verkehrsversuch in der Sendlinger Straße in München hatten, stellten sich vielfach als unbegründet dar.<sup>56</sup> Dies wurde erst durch den Verkehrsversuch selbst, bei dem zunächst eine temporäre Fußgängerzone eingerichtet wurde, deutlich.

Insbesondere das Beispiel in Pontevedra belegt, dass sich ein langer Atem lohnt.<sup>57</sup> Die



<sup>56</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022c  
<sup>57</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022h



Menschen genießen das gute Wetter im nun ruhigen Superblock in Poblenou, Barcelona

Ablehnung der Umgestaltung erforderte einen hohen Aufwand in der Kommunikations- und Aufklärungsarbeit, durch den sich aber die meisten ehemaligen Gegner der Pläne aktiv und konstruktiv an den Planungsprozessen und der Umsetzung beteiligten. Dennoch zeigt das Beispiel auch, dass es kaum eine 100 %-ige Zustimmung der Bevölkerung geben wird.<sup>58</sup>

Auch in Barcelona traf das Superblock-Konzept zunächst auf Skepsis.<sup>59</sup> Nach jahrelanger Überzeugungsarbeit ist das Konzept inzwischen in der Bevölkerung und in der Politik weitgehend Konsens. Die Pläne und Ideen für die Superblocks wurden zunächst in den lokalen Medien kritisch betrachtet und vor allem über die Befürchtungen der lokalen Gegnerinnen und Gegner berichtet.<sup>60</sup> In der internationalen Presse wurde das Konzept hingegen als visionäres Beispiel einer modernen Stadtentwicklung beschrieben.<sup>60</sup> Durch diese internationale Aufmerksamkeit und Überlegungen, das Konzept auf andere Städte zu übertragen, änderte sich auch die Haltung und Berichterstattung in Barcelona. Bei der Umsetzung einzelner Superblocks formierte sich zunächst eine lokale Opposition, etwa in Poblenou (2019) und Gracia (2003) (vergleiche 4. Partizipation – Beteiligung hilft). Kritisiert wurden verschiedene konkrete Fragen wie die Standorte einzelner Haltestellen und grundlegende Vorbehalte wie befürchtete Verkehrsverlagerungen in die Umgebung oder die zunächst als nicht

ausreichend empfundene Beteiligung. Nachdem umfangreiche Partizipationsmöglichkeiten in Form von Informations- und Diskussionsveranstaltungen geboten wurden, wurden die ursprünglichen Pläne weitestgehend umgesetzt. Trotz der vorherigen Bedenken werden die Superblocks in Gracia und Poblenou aufgrund der erlebbaren positiven Auswirkungen nun mehrheitlich angenommen.<sup>60</sup>

## Fazit

Aus Sorge vor Veränderungen und auf Grund von befürchteten Risiken kommt es in der Planungs- und Umsetzungsphase von Neuverteilungs- und Umwidmungsmaßnahmen oft zu deutlichem Protest durch einen Teil der Betroffenen. Viele Beispiele zeigen jedoch, dass nach der Fertigstellung, wenn positive Wirkungen eintreten, diese anerkannt werden und ein Großteil der Kritikerinnen und Kritiker den Protest einstellt. Ein besonders guter Weg, die Erkenntnisse zur steigenden Zufriedenheit zu nutzen, sind temporäre Ansätze, deren Wirkungen schnell erlebbar werden. Steigende Zufriedenheit der Betroffenen bedeutet jedoch nicht, dass eine vollständige Zufriedenheit erreicht wird. So lassen sich in der Regel nicht alle Kritiker überzeugen (vergleiche 9. Herausforderungen nicht verschweigen).

<sup>58</sup> Pontevedra Website, o.D.; UN-Habitat, 2014; Concello de Pontevedra, 2015; Smart City Dives, 2017

<sup>59</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022f

<sup>60</sup> Lopez et al., 2020

# 9

## HERAUSFORDERUNGEN NICHT VERSCHWEIGEN

Maßnahmen zur Umwidmung und Neuverteilung von Verkehrsflächen können trotz positiven Wirkungen auch negative Begleiterscheinungen haben. Dabei kann es zu einer objektiven Verschlechterung der individuellen Situation von Betroffenen kommen. Wird im Rahmen der Projekte zu stark in die Belange Betroffener eingegriffen, kann es zu berechtigten Klagen von Betroffenen und in der Folge zum Abbruch von Umgestaltungsprojekten kommen. Oft betrifft dies eingeschränkte Möglichkeiten der Belieferung bzw. des Zugangs zu Grundstücken und Gebäuden. Diese sind im Rahmen der intendierten Verbesserung der aktiven Mobilität auf Kosten des MIV und zu Lasten von Autofahrenden unausweichlich. Entsprechend müssen Lösungen gefunden und Interessen abgewogen werden.

Mit Veränderungen im öffentlichen Raum und dessen Nutzung gehen zudem andere Praktiken einher. Dabei können viele Nachteile einer autoorientierten Stadt gemindert werden. Gleichzeitig kann jede neue Nutzung neue externe Effekte mit sich bringen. Diese möglichen negativen Wechselwirkungen, wie beispielsweise weniger Verkehrs- aber mehr Freizeitlärm, sollten vorab reflektiert und verhindert bzw. bestmöglich gemindert werden.

Nicht alle Vorhaben sind so erfolgreich wie die hier vorgestellten Beispiele. Oft hängt das mit lokalen Gegebenheiten zusammen. Das Beachten der in den vorangegangenen Thesen beschriebenen Sachverhalte steigert die Akzeptanz und ein positives Gesamtergebnis. Besonders die Beteiligung der Bevölkerung

“  
Die Herausforderungen sind groß und wir müssen sie beherzt gemeinsam angehen. Ziel ist, dass Deutschland ein langfristig starker Wirtschaftsstandort bleibt. Klimaschutz ist dabei inzwischen die Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit, Innovationskraft und Wohlstand.

Robert Habeck  
(Leonord+Bauer, 2022)

„  
durch geeignete Partizipationsprozesse ist wichtig (vergleiche 4. Partizipation – Beteiligung hilft). In den betrachteten Fallbeispielen zeigen sich im Folgenden beschriebene ganz konkrete praktische Herausforderungen, die Umgestaltungen mit sich bringen können, wenn Räume nicht wie vorgesehen genutzt werden oder Probleme auftreten. Darüber hinaus können durch die Umgestaltungsmaßnahmen Prozesse wie die Gentrifizierung in einem Quartier verstärkt werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg wählte einen speziellen Ansatz und führte mit einem Business Improvement District eine private Initiative zur Stadtteilentwicklung im Neuen Wall ein. Hier wurden mehrere Straßen – etwa mit dichten Einzelhandelnutzungen – so umgestaltet, dass sie nun großzügige Gehwege, Straßenbegrünung und Lieferzonen bereitstellen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurde ein Service mit Koordination des Park- und



Pop-Up-Radfahstreifen machen das Radfahren attraktiver und sicherer, vor Falschparkern sind sie aber leider nicht gefeit

Lieferverkehrs eingeführt, mit dem auch die Belegung der Lieferzonen kontrolliert wird.<sup>61</sup>

Ebenfalls am Kottbusser Damm sind Fragen zum zweiten Rettungsweg an Gebäuden, der im Notfall eine Evakuierung durch die Feuerwehr von der Straße aus zulässt, noch nicht abschließend geklärt. Bei beparkter Ladezone kann die Entfernung zwischen

Hauswand und Leiterwagen das zulässige Maximalmaß von 12 Metern überschreiten, so dass im Brandfall ein Evakuieren der oberen Geschosse über Leitern nicht garantiert werden kann. Auch die Pop-Up-Radwege selbst mussten während der temporären Phase häufig überwacht werden, da mobile Baken und Schilder verrückt werden können.

### Falschparkproblematik: Praktische Schwierigkeiten am Kottbusser Damm in Berlin<sup>a</sup>

- ▶ Am Kottbusser Damm in Berlin wurden im Zuge der Einrichtung der Pop-Up-Radinfrastruktur auch neue Ladezonen angelegt.
- ▶ Allerdings wird an der dicht bebauten und nutzungsgemischten innerstädtischen Straße auf Grund des hohen Parkdrucks illegal in den Ladezonen geparkt. Da nach dem Umbau nur noch eine Fahrspur je Richtung für den motorisierten Verkehr vorhanden ist, ist ein Beliefern der anliegenden Geschäfte bei zugeparkten Ladezonen ohne vollständiges Blockieren des MIV-Fließverkehrs nicht möglich.
- ▶ Bisher ist es nicht geglückt einen ausreichenden Überwachungsdruck aufrechtzuerhalten. Vorschläge, die unabhängig von diesem Fallbeispiel in der Vergangenheit bereits vom Bundesverband Kleinlogistik, der Bundesanstalt für Straßenwesen oder dem ADAC vorgebracht wurden, sehen ein eigenes Verkehrszeichen „Ladezone“ als Zusatz zu einem Halteverbot vor.
- ▶ Das Problem der personalintensiven Kontrolle bleibt dennoch bestehen. Ein möglicher Ausweg wäre eine digitale Erfassung über Sensoren.

<sup>a</sup> Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022e

## Herausforderung Gentrifizierung: Umgang und Strategie in Barcelona<sup>a</sup>

- ▶ Neben den sehr praktischen Herausforderungen kann die Aufwertung des öffentlichen Straßenraums ungünstige soziale Entwicklungen fördern. In Barcelona hatte der bereits 2003 eingerichtete Superblock in Gracia zur Folge, dass immer mehr Touristen das Viertel besichtigen und die gesteigerte Attraktivität die Immobilienpreise ansteigen ließ. Daraus folgte eine beschleunigte Gentrifizierung des Gebietes, die mitunter Verdrängungen von Anwohnenden zur Folge hatte. Im Gegensatz dazu zeigte eine Studie in und um den Superblock in Poblenou, dass zwei Jahre nach Durchführung der Maßnahmen noch keine Anzeichen einer Gentrifizierung festzustellen waren.
- ▶ Der Gefahr der Gentrifizierung und möglichen partiellen Preissteigerungen in und um einzelne Superblocks soll die stadtweite Einführung der Superblocks entgegenwirken. Zudem werden in Barcelona die Erhöhung des Anteils von Wohnungen des sozialen Wohnungsbaus (1,5 %; Stand: 2020) und die Begrenzung von Mietsteigerungen als Lösungsansätze diskutiert.
- ▶ Die Einrichtung einzelner Superblocks kann auch zu Konflikten und Diskriminierungen zwischen Anwohnenden eines Superblocks und den Anwohnenden in der Nachbarschaft führen.<sup>b</sup> So ist es zum Beispiel bei der Umsetzung der Superblocks zu Konflikten zwischen Anwohnenden und Nicht-Anwohnenden (erweiterte Nachbarschaft, pendelnde Personen) gekommen. Diese Konflikte sind zum Teil zurückzuführen auf unterschiedliche Nutzungswünsche an den neu gewonnenen Straßenraum.
- ▶ Die lokale Wirtschaft befürchtete zudem Umsatzrückgänge und die Verdrängung von Anwohnenden durch eine mögliche Gentrifizierung. Anwohnende benachbarter Gebiete hatten Sorge, dass sie durch Verkehrsverlagerungen belastet werden könnten. Um das gezielt zu vermeiden, empfiehlt eine Studie zur Umsetzung des Superblocks in Poblenou, größere Gebiete zugleich zu Superblockzonen zu erklären,<sup>c</sup> unter anderem den Verkehr besser steuern zu können. Herausfordernd ist dabei eine überörtlich synchrone Zeitplanung unter Einbezug der Bevölkerung.
- ▶ Zudem muss das Superblock-Modell flexibel auf reale Kontexte angewandt werden, beispielsweise die unterschiedlichen Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung und die bereits existierende Infrastruktur wie Haltestellen des ÖPNV. Zusätzlich hat sich gezeigt, dass einfache und reversible Lösungen nützlich sein können, um eine Implementierung der einzelnen Superblocks schneller voranzutreiben und ihre Akzeptanz zu erhöhen. Solche Lösungen umfassen temporäre Sperrungen von Straßen für den Durchgangsverkehr, das Aufstellen von Straßenbegrünung bspw. in Pflanzkübeln und Stadtmobiliar. Dadurch können Anwohnende und Geschäftstreibende erste Eindrücke des neuverteilten Straßenraums bekommen, diese nutzen und durch die gegebenen Partizipationsmöglichkeiten Änderungen vorschlagen.<sup>d</sup>

a Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022f

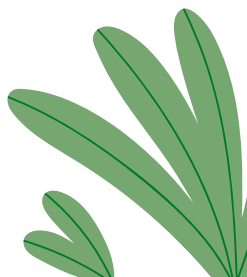
b Enorm-magazin.de, 2019; Zimmermann & Zimmermann, 2020; Honey-Rosés, 2019; Scudellari et al., 2020

c Scudellari et al., 2020

d Zimmermann & Zimmermann, 2020; Honey-Rosés, 2019; Scudellari et al., 2020

Anhand anderer Beispiele zeigt sich teilweise eine Nutzung der neu verteilten Fläche, die nicht genau der Planung bzw. der beabsichtigten neuen Nutzungsaufteilung entspricht. So funktioniert in der Sendlinger Straße in München das Verbot des Radfahrens noch nicht reibungslos. Einige Radfahrende nutzen

keine Alternativrouten. Bei Konflikten verhielten sich die zu Fuß Gehenden meist passiv und wichen den Fahrrädern aus. Ein Teil der Befragten wünschte sich daher verstärkte Kontrollen der widerrechtlich Radfahrenden, während ein anderer Teil der Befragten die Aufhebung des Radfahrverbots forderte.<sup>62</sup>





In Oslo sind in Ansätzen Rebound-Effekte zu sehen.<sup>63</sup> So deuten Umfragen darauf hin, dass nach der Entfernung der öffentlichen Straßenparkstände ansässige Unternehmen ihren Angestellten vermehrt arbeitsplatznahe Stellplätze im privaten Raum zur Verfügung stellten. Dies führte gar zu einem leichten Anstieg der Pkw-Nutzung unter Berufspendlerinnen und -pendlern.<sup>64</sup>

In vormals durch Pkw genutzten Räumen finden Aushandlungsprozesse von städtischen Problemen statt, die zuvor oft stärker im Verborgenen blieben. Dort, wo bei mehr Aufenthaltsqualität auch mehr Menschen diese Räume nutzen, kommt es oft zu Konflikten. Dabei geht es mehr um soziale Themen und das gesellschaftliche Miteinander, als um Mobilität oder die Gestaltung von Plätzen und Straßen. Gentrifizierung und Mietsteigerungen, aber auch Obdachlosigkeit, Drogenprobleme und generell fehlende Rücksichtnahme sind dabei gesellschaftliche Probleme, die nicht neu entstehen, aber deutlicher zu Tage treten können, wenn Räume nicht mehr durch (parkende) Fahrzeuge blockiert werden. An die Stelle von Straßenverkehrslärm kann dabei Freizeitlärm treten, der als ebenso oder sogar verstärkt störend empfunden werden kann.

## Fazit

Im Zuge der Umgestaltung öffentlicher Räume ändert sich auch ihre Nutzung. Neu geschaffenen Orte mit gesteigerter Attraktivität können zum Verweilen einladen und als soziale Treffpunkte dienen. Diese Belebung und Nutzung des Stadtraums durch die Stadtgesellschaft sind ausdrücklich erwünscht. Dabei werden Effekte des motorisierten Individualverkehrs wie Lärm und Luftschadstoffe reduziert. Zudem werden ineffizient genutzte Flächen für anderweitige Zwecke frei. Die Belebung und Nutzung urbaner Räume kann zu neuen Herausforderungen führen, bspw. bei erhöhtem Freizeitlärm. Diese Veränderung sowie ganz konkrete, praktische Hindernisse wie Belieferungsmöglichkeiten können für einzelne Betroffene eine Verschlechterung darstellen. Darüber hinaus könnte die intendierte Aufwertung der Räume Gentrifizierungstendenzen begünstigen und entsprechende Veränderungen der Bewohner- und Gewerbestruktur fördern. Diese möglichen Negativeffekte sollten ernst genommen und im Zuge von Partizipationsprozessen diskutiert werden. Auf diese Weise kann ein positiver Umgang mit den neuen Herausforderungen gefunden werden. Eine detaillierte Bestandsaufnahme hilft, um besondere Einzelinteressen aufzunehmen und diese in der Folge berücksichtigen zu können. Findet eine Abwägung zwischen berechtigten Einzelinteressen und den Interessen der Allgemeinheit statt, sind auch spätere Klagen unwahrscheinlicher, die das Gesamtprojekt kippen könnten. Ein gängiges Problem der Belieferung kann beispielsweise durch Zeitfenster für Lieferung in Verbindung mit Beschränkung gelöst werden. Auch hier zeigt sich die Bedeutung der Evaluation: Negativeffekte sind häufig nur bei guter Evaluation sinnvoll zu ermitteln. Gleichzeitig kann auf Basis einer effektiven Evaluation diesen Negativeffekten bereits frühzeitig begegnet werden.



63 Detaillierte Informationen zum Fallbeispiel unter: Umweltbundesamt, 2022g

64 Hagen & Tennøy, 2021; Hagen et al., 2020



# Fazit



Städten als wichtiger Lebensraum der Gegenwart kommt auch zukünftig eine stark steigende Bedeutung zu. Die Herausforderungen sind vielfältig, die Notwendigkeit zum Handeln steigt. Für den Erfolg der Verkehrswende werden in Vorreiterstädten wichtige Rahmenbedingungen geschaffen und Veränderungen erprobt. Gleichzeitig sind die Prozesse der Umwidmungs- und Neuverteilungsmaßnahmen und damit verbundene Diskussionen mit vielen direkt Betroffenen im Einzelfall zu führen, auch wenn sich Fragestellungen und Vorbehalte häufig wiederholen. Dies erfordert kleinteiliges lokales Handeln. Die Aushandlungsprozesse können schwierig sein. Umso wichtiger ist es, Vorgehensweisen aufeinander abzustimmen und von den Erfolgen, gemeisterten Herausforderungen, aber auch Sackgassen anderer zu lernen. Insgesamt zeichnet sich ein begrüßenswerter Paradigmenwechsel in der Stadt- und Verkehrsplanung ab, der die Abkehr von einer autozentrierten Planung darstellt.

Wege und Maßnahmenpakete, wie die lebenswerte Stadt von Morgen zu erreichen ist, wurden bereits beschrieben, u. a. in der UBA-Vision „Die Stadt für Morgen“.<sup>65</sup> Viele Aspekte, die eine nachhaltige Stadt und einen nachhaltigen Verkehr auszeichnen, greifen ineinander und haben vielfach Synergien.

Bei der Analyse der Fallbeispiele zeigt sich, dass wichtige Aspekte an verschiedenen Orten wiederholt auftauchen. Die formulierten neun Thesen helfen dabei, mit diesen Punkten umzugehen. Sie liefern Argumente in der Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, Gewerbetreibenden sowie weiteren Betroffenen. Auch sollen sie dabei unterstützen, von den Erfahrungen aus Vorreiterkommunen zu profitieren und entsprechende Schwerpunkte in Planungs- und Umgestaltungsprozessen zu setzen. Sie sollen Mut machen, die konkreten Herausforderungen in den Kommunen und Städten anzugehen. Sie sollen als Inspirationsquelle dienen, Erfolgsfaktoren aufzeigen,

aber auch Hinweise auf Fallstricke geben. Detaillierte Langfassungen zu den ausgewählten Beispielen sowie weiteren Praxisexkursen und erarbeiteten Machbarkeitsstudien sind in separat veröffentlichten Steckbriefen verfügbar.<sup>66</sup>

Die Beispiele zeigen, dass es an den entscheidenden Stellen Personen braucht, die Visionen entwickeln und diese vorantreiben. Das Austesten und eine schrittweise Umsetzung dieser Visionen sind hierfür ein Erfolgsfaktor. Es ist wichtig, die Stadtentwicklung noch stärker als Lernprozess zu verstehen, der fortwährend an die Gegebenheiten angepasst werden kann. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der zunehmenden Bedeutung von temporären und abgestuften Vorgehensweisen sowie im Einsatz innovativer Partizipationsprozesse.

Neben der Anpassung an lokale Gegebenheiten ist auch das Timing bei der Umsetzung von Maßnahmen entscheidend. Möglichkeitsfenster sollten genutzt werden, um die Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt zu verwirklichen. Dazu gehört auch eine umfassende und frühzeitige Beteiligung betroffener Personen und weiterer lokaler Akteure. Durch die Beteiligung ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse dieser Gruppen sichergestellt und die Möglichkeit gegeben, Städte und den öffentlichen Raum gemeinsam zu gestalten. Der teils hohe Aufwand einer umfassenden Beteiligung lohnt sich, um die Akzeptanz für die Umsetzung zu sichern. Zudem können nicht gewollte Negativeffekte, die nach der Umsetzung auftreten können, durch andauernde Beteiligungsformate frühzeitig erkannt und bei weiteren Umsetzungen bereits bedacht werden. Viele Beispiele zeigen, dass sich die anfänglichen Bedenken der Betroffenen und der lokalen Ökonomie als unbegründet erweisen, die Zufriedenheit nach der Umsetzung steigt und insbesondere die lokale Ökonomie häufig profitiert.

<sup>65</sup> Umweltbundesamt, 2017

<sup>66</sup> Siehe Quellen: Umweltbundesamt, 2022a bis Umweltbundesamt, 2022j oder <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

Von entscheidender Bedeutung für die Akzeptanz in der Bevölkerung und in der lokalen Ökonomie sind nicht nur ein behutsames Vorgehen und eine stetige Kommunikation mit den Betroffenen. Die faktenbasierte Vermittlung der positiven, aber auch der kritischen Wirkungen entsprechender Maßnahmen stellt einen weiteren Baustein für erfolgreiche Projekte der Umwidmung und Neuverteilung von Verkehrsflächen dar. Evaluationen sind die Basis für eine klare Kommunikation des Beitrages, den die Maßnahmen zu Behebung der konkreten Problemstellungen vor Ort leisten, und liefern zudem stärkere Argumente für die zielorientierte Diskussion mit den Betroffenen. Auch negative Erfahrungen helfen im Sinne einer Weiterentwicklung der Ansätze, die Herausforderungen zu adressieren und insgesamt zukünftig zu positiven Wirkungen zu kommen. Doch noch immer zeigt sich, dass die Datenlage für eine umfassende Evaluation der Wirkung der Maßnahmen oft nicht vorhanden ist. Insbesondere gut geplante Vorher-Untersuchungen und langfristige Beobachtung der Entwicklung nach

entsprechenden Umgestaltungen können wichtige Erkenntnisse liefern und sollten bereits beim Planungsprozess mitgedacht werden.

Zudem bieten sich Evaluationen nicht nur als Argumentationsgrundlage an, sondern auch als Marketinginstrument. Die Wirkung positiver Rezensionen sind als Standortvorteil nicht zu unterschätzen. Dies können Städte-Rankings, Wettbewerbe, Vorbild für Umgestaltungen in anderen Städten, oder eine Zertifizierung z. B. als fahrrad- oder fußgängerfreundliche Kommune sein. Damit können neben positiver Wirkung auf den Zuzug von Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. Gewerbetreibenden auch bessere Förderbedingungen bei Bund und Ländern einhergehen.

Die vorgestellten Beispiele und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen laden dazu ein, den vorhandenen Spielraum im Rechtsrahmen entsprechend der individuellen Voraussetzungen und Problemstellungen zu nutzen und zu gestalten.



Allerdings bedarf es weitergehender, grundlegender Rechtsanpassungen: StVG, StVO, Landesstraßenrecht und Baurecht sollten zukünftig den Kommunen vor Ort mehr Gestaltungsspielräume bei der Umsetzung der Verkehrswende einräumen und den Vorrang des ÖPNV sowie vereinfachte (temporäre) Nutzungen von Straßenraum auch für nicht-verkehrliche Zwecke ermöglichen.<sup>67</sup> Hierfür liegen bereits konkrete Vorschläge vor, die beim Umweltbundesamt als Kurzpapier<sup>67</sup> sowie im Rahmen des Abschlussberichts zum Projekt MONASTA<sup>68</sup> veröffentlicht sind. Mit ihrer Umsetzung könnte das Straßen- und Straßenverkehrsrecht zukünftig Grundlage der Transformation des Verkehrs werden und dem Klimaschutz und einer hohen Aufenthaltsqualität in Städten den Weg ebnen.

## Los geht's!

<sup>67</sup> Umweltbundesamt, 2021  
<sup>68</sup> Umweltbundesamt 2022k

## Quellenverzeichnis

- Abendzeitung München (2020): Auch Anwohner-Parkplätze in der Altstadt sollen verschwinden: Kritik von FDP und CSU. Abgerufen unter: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/auch-anwohner-parkplaetze-in-der-altstadt-sollen-verschwinden-kritik-von-fdp-und-csu-art-690102>. Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Agora Verkehrswende (2021): Kommunen für Tempo 30. Abgerufen unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/>. Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- 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. Politikpapier. Abgerufen unter: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80\\_StVO-Synopse.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf). Letzter Zugriff: 29.09.2022.
- Ajuntament Barcelona (2016): Let's fill Streets with Life. Establishing Superblocks in Barcelona. 41 Seiten.
- Aldred, R., Sharkey, M. (2018): Healthy Streets: a business view. University of Westminster for Transport for London. Abgerufen unter: <http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-a-business-view.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- Beltrán, F.N. (2019): Primero La Ciudad – la Movilidad en Pontevedra 1999-2019.
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): Pressemitteilung Nr. 63 vom 16.04.2020: Weitere temporäre Radverkehrsanlagen in Friedrichshain-Kreuzberg während der Pandemie-Krise in Umsetzung. Abgerufen unter <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.920730.php>. Letzter Zugriff 3.09.2020.
- Bezirksamt Pankow (o.D.) Temporäre Spielstraßen. Abgerufen unter: <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/aktuelles/artikel.851085.php>. Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Büchse, N. (2021): So wollen wir leben! Spätestens im Lockdown hat sich gezeigt: Die Stadt muss neu gedacht werden. In: Stern Nr. 21, 20. Mai 2021, S. 22-28.
- Bundesgesetzblatt (2020): Vierundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Teil I Nr. 19. Veröffentlicht am 20. April 2020.
- Burgen, S. (2018): ‚For me, this is paradise‘: life in the Spanish city that banned cars. Abgerufen unter: <https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/18/paradise-life-spanish-city-banned-cars-pontevedra>. Letzter Zugriff: 19.05.2021.
- Carmona, M., Gabrieli, T., Hickman, R., Laopoulou, T., Livingstone, N. (2018). Street appeal: The value of street improvements. *Progress in Planning*, 126, 1-51.
- Checchin, L. (2017): Interview Rutger Bregman: „Wir brauchen verrückte Ideen“. Erschienen in der Süddeutschen Zeitung am 15.09.2017. Abgerufen unter: <https://www.sueddeutsche.de/kultur/sz-wahlzentrale-jede-zivilisatorische-errungenschaft-war-irgendwann-eine-utopische-fantasie-1.3665949>. Letzter Zugriff: 01.07.2022
- CIMA Beratung & Management (2019): Kölner Veedelscheck Severinsviertel + Südstadt 2019, Baustein Einzelhandel + Immobilien. 26 Seiten.
- Clifton, K. J., Morrissey, S., Ritter, C. (2012): Business Cycles: Catering to the Bicycling Market. *Transportation Research News* 280, May-June 2012, 26-32.
- Concello de Pontevedra (2015): Pontevedra – Otra Movilidad, otra Ciudad. La Experiencia de transformación 1999-2015.
- De Flander, K., Hahne, U., Kegler, H., Lang, D., Lucas, R., & Schneidewind, U. (2014): Resilienz und Reallabore als Schlüsselkonzepte urbaner Transformationsforschung. *Zwölf Thesen. GAIA*, 23 (3), (S. 284-286).
- Defila, R. & Di Giulio (2018): Reallabore als Quelle für die Methodik transdisziplinären und transformativen Forschens – eine Einführung. In R. Defila & A. Di Giulio (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung* (S. 9-31). Wiesbaden: Springer VS.
- Department of Transport (2022): The Highway Code. Abgerufen unter: <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/introduction#rule2>. Letzter Zugriff: 12.05.2022.
- Deputación Pontevedra (2017): Guía Básica de Espacios Públicos y Movilidad Amable.
- Der Tagesspiegel (2022): Gesperrte Friedrichstraße in Berlin. Geschäftsleute fordern Ende der Verkehrsberuhigung – Senatorin beharrt darauf. Abgerufen unter: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/gesperrte-friedrichstrasse-in-berlin-geschaeftsleute-fordern-ende-der-verkehrsberuhigung-senatorin-beharrt-darauf/28276514.html>. Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Elvsaa, T. (2020): Best Practices: How Oslo Reached Vision Zero (And How Your City Can, Too!). Abgerufen unter: <https://usa.streetsblog.org/2020/10/16/best-practices-how-oslo-reached-vision-zero-and-how-your-city-can-too/>. Letzter Zugriff: 03.06.2021.
- Enorm-magazin.de (2019): Die Superblocks von Barcelona. Abgerufen unter: <https://enorm-magazin.de/gesellschaft/urbanisierung/superblocks-von-barcelona>. Letzter Zugriff: 06.06.2021.
- Figg, H. (2021): Oslo – Promoting Active Transport Modes. Published on Eltis – The Urban Mobility Observatory. Abgerufen unter: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/oslo-promoting-active-transport-modes>. Letzter Zugriff: 17.06.2021.
- Förster, A., Ackermann, C., Fitschen, K. (2017): Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit Evaluationsbericht. München. 160 Seiten.
- Freie und Hansestadt Hamburg (2022): Business Improvement Districts. <https://www.hamburg.de/bid/>, Letzter Zugriff: 12.5.2022
- Gonser, M., Eckart, J., Eller, C., Köglberger, K., Häußler, E., Piontek, F. (2019): Unterschiedliche Handlungslogiken in transdisziplinären und transformativen Forschungsprojekten – Welche Risikokulturen entwickeln sich daraus und wie lassen sie sich konstruktiv einbinden? In R. Defila & A. Di Giulio (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen, Band 2. Eine Methodensammlung* (S. 237-257). Wiesbaden: Springer VS.

- Hagen, O. H., Caspersen, E., Landa-Mata, I., Tennøy, A., & Ørving, T. (2020). BYTRANS: Changes in the City Centre of Oslo 2017-2019. Effects and Consequences for Commuters, City-centre Users, City-centre Attractiveness, and for Delivery Drivers (No. 4334).
- Hagen, O. H., Tennøy, A. (2021): Street-space reallocation in the Oslo city center: Adaptations, effects, and consequences. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 97, 102944.
- Hamburger Abendblatt (2022): Kaufleute wollen Bürger über Parkplätze abstimmen lassen. Abgerufen unter: <https://www.abendblatt.de/region/stormarn/ahrensburg/article234239901/Kaufleute-wollen-Buerger-ueber-Parkplaetze-abstimmen-lassen.html>. Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Hass-Klau, C. (1993): Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of evidence from Germany and the UK. Transport Policy, 1 (1), 21-31.
- Honey-Rosés (2019): Measuring Neighbourhood Change in Public Space: A Public Life Study in Poblenou, Barcelona. 12 Seiten. DOI: 10.5821/SIUU.6622.
- JOANNEUM RESEARCH – LIFE: Centre for Climate, Energy & Society (2018): Superblocks Barcelona, Spain. Smart City – Good Practice. 4 Seiten. Abgerufen unter: [https://energy-cities.eu/wp-content/uploads/2018/11/Barcelona\\_Pocacito\\_Superblocks\\_2016\\_en.pdf](https://energy-cities.eu/wp-content/uploads/2018/11/Barcelona_Pocacito_Superblocks_2016_en.pdf). Letzter Zugriff: 06.06.2021.
- Kirschning, S.; Völker, S. (2022): Freiluft-Experiment Untere Königstraße Kassel: <http://freiluft-experiment.de/>, Letzter Zugriff: 12.5.2022
- Krass, S. (2018): Stadtbaurätin Elisabeth Merk: „Man kann den Job nur in einer Stadt machen, für die man sich begeistert“ Abgerufen unter: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/elisabeth-merk-stadtbauraeatin-portraet-1.4248031-0#seite-2>. Letzter Zugriff: 27.02.2020.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsreferat (2019): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 13626, Saisonale Umnutzung von Straßenräumen, <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/5471808.pdf>. Letzter Zugriff: 30.09.2022.
- Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat (2022): Parklets 2021. Erkenntnisbericht, <https://muenchenunterwegs.de/parklets>. Letzter Zugriff: 30.09.2022.
- Landeshauptstadt Potsdam (2019): Evaluation der Verkehrskonzeption für die Gartenstadt Drewitz. Berlin: 173 Seiten.
- Landeshauptstadt Potsdam (2019a): Integriertes Entwicklungskonzept Soziale Stadt am Stern/Drewitz – Fortschreibung. Potsdam, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadterneuerung: 77 Seiten.
- Landeshauptstadt Potsdam (2015): Amtsblatt Nr. 8, 30.07.2015, Sofortige Vollziehung Einziehungsverfügung Gartenstadt Drewitz-Süd.
- Lawlor, E., Tasker, M. (2018): The Pedestrian Pound. The business case for better streets and places. Abgerufen unter: <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- Leonord+Bauer (2022): Herausforderungen der Transformation beherzt angehen. Veröffentlicht am 23.02.2022 Abgerufen unter: <https://www.lenord.de/detailansicht/herausforderungen-der-transformation-beherzt-angehen>. Letzter Zugriff: 22.07.2022
- LK Argus (2017): Begegnungszone Maaßenstraße Vorher-Nachher-Untersuchung. Modellprojekt 5 der Fußverkehrsstrategie Berlin. Bericht. Abgerufen unter: [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/begegnungszonen/begleituntersuchung\\_maassenstr\\_verkehr.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/begegnungszonen/begleituntersuchung_maassenstr_verkehr.pdf). Letzter Zugriff: 19.07.2021.
- Lopez, I, Ortega, J., Pardo, M. (2020): Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona. Atmosphere 2020, 11, 410. 16 Seiten. <https://doi.org/10.3390/atmos11040410>.
- Mobycon (2020): Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Handbuch V4.
- New York City Department of Transportation (NYCDOT) (2012): Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets. Abgerufen unter: <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/f/2012-10-measuring-the-street.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- New York City Department of Transportation (NYCDOT) (2013): The Economic Benefits of sustainable Streets. Abgerufen unter: <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- New York City Design Award (2015): 2015 Winners. Abgerufen unter: <https://awards.centerforactivedesign.org/winners/cin ty-of-pontevedra>. Letzter Zugriff: 19.05.2021.
- O’Connor, D., Nix, J., Bradshaw, S., Shield, E. (2011): Shopping Travel Behaviour in Dublin City Centre. ITRN2011, University College Cork, Cork, 31st. August – 1st. September, 2011. Abgerufen unter: <https://arrow.tudublin.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1035&context=civpostbk>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- Oslo Kommune (2019): The Car-free Livability Programme 2019. What is Car-free City Life, why are we doing this and what are we doing for you as a citizen of Oslo? Abgerufen unter: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf>. Letzter Zugriff: 03.06.2021.
- Oslo Kommune (2020): A step towards the city centre of the future. Car-free liveability 2017-2019. Abgerufen unter: [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13363369-1583742895/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/PBE%20Bilfritt%20byliv%20sluttrapport\\_engelsk.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13363369-1583742895/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/PBE%20Bilfritt%20byliv%20sluttrapport_engelsk.pdf). Letzter Zugriff: 03.06.2021.
- Pacific Roots Magazine (2019): City Focus: Car-Free Livability Program in Oslo, Interview mit Terje Elvsaa (Stadtverwaltung Oslo). Abgerufen unter: <http://pacificrootsmagazine.com/city-focus-car-free-livability-program-in-oslo/>. Letzter Zugriff: 03.06.2021.

- Parklets für Stuttgart (2017): How to Parklett – Eine Anleitung wie Du Stuttgart mit einem Parklett bereichern kannst. Abgerufen unter: [http://www.parklet-stuttgart.de/wp-content/uploads/2017/08/ParkletsFuerStuttgart\\_HowToParklet1.pdf](http://www.parklet-stuttgart.de/wp-content/uploads/2017/08/ParkletsFuerStuttgart_HowToParklet1.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022
- Plantreffen München, 2022: STEP2040: Stadtbaurätin Elisabeth Merk lädt ein zum zweiten Online-Dialog. Abgerufen unter: <https://www.youtube.com/watch?v=JHvGHSzn7gU>. Letzter Zugriff: 10.05.2022
- Pontevedra Website (o.D.): A few Results of the Transformation. Abgerufen unter: <http://ok.pontevedra.gal/en/few-results-of-the-transformation/>. Letzter Zugriff: 19.05.2021.
- Pontevedra Website (o.D. a): Before and After. Abgerufen unter: <http://ok.pontevedra.gal/en/before-and-after/>. Letzter Zugriff: 19.05.2021.
- Schneidmesser, D., & Betzien, J. (2021). Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin. Transport Findings.
- Scudellari, J., Staricco, L., Vitale Brovarone, E. (2020): Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level, Journal of Urban Design, 25:6, 675-696, DOI: 10.1080/13574809.2019.1625706.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Abgerufen unter [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/regelplae-ne\\_radverkehrsanlagen.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/regelplae-ne_radverkehrsanlagen.pdf) Letzter Zugriff 21.10.2020.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2022): Leitfaden zur Einrichtung von temporären Spielstraßen in Berlin. Abgerufen unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/>. Letzter Zugriff 30.09.2022.
- Smart City Dives (2017): Pontevedra, Spain Increases Downtown Livability by Reducing Vehicle Access. Abgerufen unter: <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/pontevedra-spain-increases-downtown-livability-reducing-vehicle-access/999306/>. Letzter Zugriff: 19.05.2021.
- SPD (2021): Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit (Koalitionsvertrag). Abgerufen unter: [https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022
- Stadt München (2008): Innenstadtkonzept: Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung. Abgerufen unter: [https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:erda2858a-fe68-4c44-b47e-85fdf250b174/inko\\_broschuere\\_2008.pdf](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:erda2858a-fe68-4c44-b47e-85fdf250b174/inko_broschuere_2008.pdf). Letzter Zugriff: 23.12.2020.
- Stadt München (2018): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 09071. Abgerufen unter: [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlag\\_gen\\_dokumente.jsp?risid=4497061](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlag_gen_dokumente.jsp?risid=4497061). Letzter Zugriff: 26.08.2020.
- Stadt München (2020): Sendlinger Straße – Die neue Fußgängerzone. Abgerufen unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Sendlinger-Strasse.html>. Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- Städte- und Gemeindebund NRW (1996): Handel und Verkehrsberuhigung. StGB NRW-Mitteilung 390/1996 vom 05.08.1996. <https://www.kommunen.nrw/informationen/mitteilungen/datenbank/detailansicht/dokument/handel-und-verkehrsberuhigung.html>, Letzter Zugriff: 12.5.2022
- Tolley, R. (2011): Good for Business: The benefits of making streets more walking and cycling friendly. Discussion Paper. Abgerufen unter: <https://www.heartfoundation.org.au/getmedia/a/1b5746a4-298f-4ae8-9a9f-d46eb4f0e5ca/Good-for-business.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- Transport for London (TfL) (2016): Town Centres 2014/2015: Final Report. Abgerufen unter: <http://content.tfl.gov.uk/town-centre-report-2014-15.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- Transport for London (TfL) (2018): Walking & Cycling: The economic benefits. Abgerufen unter: <https://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>. Letzter Zugriff: 27.05.2021.
- Umweltbundesamt (2017): Die Stadt für Morgen Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt (2019): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität (MONASTA), Zwischenergebnisse des Forschungsprojektes FKZ 3716 58 1080, Auswertung der Erhebungen in Köln. 23 Seiten. Hochschule Bochum.
- Umweltbundesamt (2019a): Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage. Abgerufen unter: <https://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/rechtliche-hemmnisse-innovationen-fuer-eine>. Letzter Zugriff: 29.09.2022.
- Umweltbundesamt (2021): Klimaschutzinstrumente im Verkehr – Damit das Recht dem Klimaschutz nicht im Weg steht. Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht, Kurzpapier, Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier\\_strassenverkehrsrecht\\_kliv\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_strassenverkehrsrecht_kliv_0.pdf). Letzter Zugriff: 29.09.2022.
- Umweltbundesamt (2022a): Fact Sheet Best-Practice MUV national: Stadt Dessau. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_dessau\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_dessau_0.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022b): Fact Sheet Best-Practice MUV national: Stadt Köln. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_koeln.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_koeln.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022c): Fact Sheet Best-Practice MUV national: Stadt München. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_muenchen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_muenchen.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.



- Umweltbundesamt (2022d): Fact Sheet Best-Practice MUV national: Stadt Potsdam. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_potsdam.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_potsdam.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022e): Fact Sheet Best-Practice MUV national: Stadt Berlin. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_berlin.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_berlin.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022f): Umgestaltungen in Barcelona – Pionier der Superblocks. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_barcelona.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_barcelona.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022g): Oslo – autoarme Innenstadt mit Fokus auf Partizipation. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_oslo.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_oslo.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022
- Umweltbundesamt (2022h): Pontevedra – lange Tradition der „Fußgängerisierung“ der Innenstadt. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_pontevedra.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_pontevedra.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022i): Umwidmung von Verkehrsflächen – Einfluss auf die lokale Ökonomie. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_oekonomie\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_oekonomie_0.pdf). Letzter Zugriff: 10.05.2022.
- Umweltbundesamt (2022j): Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen. Endbericht. Herausgeber: Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt (2022k): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität (MONASTA), Abschlussbericht. Herausgeber: Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_65-2022\\_modellvorhaben\\_nachhaltige\\_stadtmobilitaet\\_unter\\_besonderer\\_beruecksichtigung\\_der\\_aufteilung\\_des\\_strassenraums.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_65-2022_modellvorhaben_nachhaltige_stadtmobilitaet_unter_besonderer_beruecksichtigung_der_aufteilung_des_strassenraums.pdf). Letzter Zugriff: 04.10.2022.
- UN-Habitat (2014): Practice Details. Abgerufen unter: [https://mir0ror.unhabitat.org/bp/bp.list.details.aspx?bp\\_id=4711](https://mir0ror.unhabitat.org/bp/bp.list.details.aspx?bp_id=4711). Letzter Zugriff: 19.05.2021.
- Vick, K. (2015): Bürgerprotest zeigt Wirkung. Abgerufen unter: <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/altstadt-ledhel-ort43327/sendlinger-strasse-buergerprotest-zeigt-wirkung-meta-5929593.html>. Letzter Zugriff: 26.06.2020.
- Whitehead, T., Simmonds, D., Preston, J. (2006): The Effect of Urban Quality Improvements on Economic Activity. *Journal of Environmental Management* 80 (1), 1–12. Abgerufen unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301479705001180?via%3Dihub>. Letzter Zugriff: 22.11.2021.
- Zimmermann, K.; Zimmermann, L. (2020): Nachhaltigkeitseffekte durch Smart Cities am Beispiel der Superblocks in Barcelona. *Journal für Mobilität und Verkehr*. Ausgabe 5 (2020). 9 Seiten.







► **Unsere Broschüren als Download**  
Kurzlink: [bit.ly/2dowYYI](https://bit.ly/2dowYYI)

 [www.facebook.com/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)  
 [www.twitter.com/umweltbundesamt](https://www.twitter.com/umweltbundesamt)  
 [www.youtube.com/user/umweltbundesamt](https://www.youtube.com/user/umweltbundesamt)  
 [www.instagram.com/umweltbundesamt/](https://www.instagram.com/umweltbundesamt/)