

Der Beitrag temporärer Straßenexperimente zur kollaborativen Planung lebenswerter urbaner Quartiersstraßen

Steven März, Lynn Verheyen, Sina Diersch

(Dr. Steven März, Wuppertal Institute, Döppersberg 19, 42103 Wuppertal, steven.maerz@wupperinst.org)
(Lynn Verheyen, Wuppertal Institute, Döppersberg 19, 42103 Wuppertal, lynn.verheyen@wupperinst.org)
(Sina Diersch, Wuppertal Institute, Döppersberg 19, 42103 Wuppertal, sina.diersch@wupperinst.org)

1 ABSTRACT

Öffentliche Straßenräume erfüllen vielfältige Funktionen: Sie sind Orte der Kommunikation/Interaktion, des Konsums, des Aufenthalts und nicht zuletzt unserer Mobilität. Ein Blick auf die derzeitigen städtebaulichen und verkehrlichen Realitäten/ Verhältnisse (Flächenkonsum und rechtliche Vorrangstellung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)), lässt jedoch Zweifel an der Funktionsvielfalt und nicht zuletzt am Schlüsselbegriff des „Öffentlichen“ sowie an einer damit einhergehenden am Gemeinwohl und Lebensqualität orientierten Stadt- und Verkehrsplanung aufkommen.

Vor diesem Hintergrund beschreibt der Artikel einen dreistufigen kollaborativen Beteiligungs- und Planungsprozess mit der Zivilgesellschaft, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik für den Umbau einer Quartiersstraße in Dortmund (Deutschland). Ziel des Prozesses war es, die Zieldimensionen Verkehrswende, Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz (Blau-Grüne-Infrastrukturen) integriert zu betrachten, um eine gleichermaßen ambitionierte wie gesellschaftlich tragfähige Planung zu entwickeln. Der Artikel beschreibt hierbei nicht nur die empirischen Arbeiten und Befunde, sondern stellt vor allem dar, wie die Rückmeldungen aus dem Beteiligungs- und Planungsprozess in die Planungsentwürfe integriert wurden.

Ausgehend von dem Fallbeispiel diskutieren die Autorinnen und Autoren die Relevanz von temporären Straßenexperimenten für einen dauerhaften Umbau zu lebenswerten Straßen und Städten.

Keywords: Kollaboration, Straßenexperiment, Lebenswert, Beteiligung, Straßenumbau

2 HINTERGRUND

Städte in Deutschland – aber auch in fast allen Industrieländern - sind in den letzten Jahrzehnten stark vom Leitbild der „autogerechten“ Stadt geprägt worden. Um den ökologischen, sozialen und ökonomischen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht zu werden, gilt es den urbanen Raum zu transformieren. Daher fordern die Vereinten Nationen, dass Städte „inclusive, safe, resilient and sustainable“ (SDG 11) sind bzw. dahingehend entwickelt werden. Ebenso plädiert die Neue Leipzig-Charta für eine gemeinwohlorientierte, integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung. Die Klimakrise mit den bereits heute erkennbaren Klimafolgeschäden für urbane Räume verdeutlicht zudem die Notwendigkeit für ein rasches und radikales Umsteuern. Daher haben die Vereinten Nationen auch die 2020er Jahre zur „Dekade der Umsetzung“ ausgerufen.¹

Dem Straßenraum kommt im Kontext dieser urbanen Transformationsprozesse eine besondere Bedeutung zu, da dieser Raum durch Stadtverwaltungen direkt adressiert werden kann. Er spiegelt heute vielfach ein ausgedientes stadt- und verkehrsplanerisches Leitbild wider, nachdem der Verkehr, d.h. der MIV, möglichst ungestört von einem zu einem anderen Ort fließen kann. Versteht man ihn jedoch nicht allein als Verkehrs-, sondern als öffentlichen Raum, besitzt er das Potenzial multifunktionale Flächenansprüche zu erfüllen. Dadurch können sich Städte an die Folgen von Starkniederschlagsereignissen und Hitzeperioden anpassen, aktive Mobilität und damit auch Gesundheitsschutz befähigen, Nachbarschaften durch Teilhabe und Interaktion zu stützen oder auch um lokale Ökonomien fördern zu können.

Auch wenn diese Ansprüche an den öffentlichen Raum heute immer stärker in der Planungspraxis berücksichtigt werden, bestehen dennoch hohe Barrieren und Beharrungskraften, die grundlegende strukturelle Veränderungen behindern. Wie kann es gelingen, diese Barrieren abzubauen, so dass sich die Alltagsroutinen der Stadtgesellschaft verändern und sie sich gleichzeitig mitgenommen und nicht überfordert fühlt? Temporäre Straßenexperimente (tactical urbanism, street experiments, street reclaiming) können hierfür ein wichtiger Baustein sein. Sie stellen einen schnellen, kostengünstigen und umsetzungsorientierten Ansatz dar, um für städtebauliche und/oder verkehrliche Problemlagen im Straßenraum zu sensibilisieren und zukunftsgerichtete Lösungen zu erproben. Das Experimentieren erlaubt eine frühzeitige Partizipation der

¹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/decade-of-action/>

Stadtbevölkerung, um mögliche Fehlplanungen bzw. Konfliktlinien zu identifizieren und auf diese kommunikativ wie planerisch einzugehen. Um den Mehrwert von Straßenexperimenten zu heben, gilt es jedoch diese intelligent in Beteiligungs- und Planungsprozesse zu integrieren.

3 TEMPORÄRE STRABENEXPERIMENTE ALS PLANUNGSINSTRUMENTE

Der Umbau von Stadtstraßen erfordert in Deutschland häufig eine formelle Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung im Rahmen eines sogenannten Planfeststellungsverfahrens. Da dieses jedoch meist erst recht spät im Planungsprozess ansetzt, setzen Kommunen häufig in frühen Planungsphasen auf informelle Beteiligungsformate, um frühzeitig die Planungen zu erläutern und rückzukoppeln, Konflikte zu identifizieren und ggf. Planungen dahingehend anzupassen.

In den letzten Jahren haben sich, international (z.B. Superblocks/Barcelona, Piazze Aperte/Mailand, Grätzloasen/Wien) aber auch in Deutschland (z.B. Ottensen Macht Platz/Hamburg, Friedrichstraße/Berlin, Piazza Zenetti/München), temporäre Straßenexperimente als weiteres Element einer Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung im Planungsprozess zunehmend etabliert. Straßenexperimente sind allerdings keineswegs ein neues Phänomen: Bekannte Beispiele sind die Ciclovía, die 1974 in Bogotá, Kolumbien, ins Leben gerufen wurden und der mittlerweile international etablierte PARK(ing) Day, der erstmals 2005 in San Francisco, USA stattfand. Diese Straßenexperimente der ersten Stunde zielten vor allem auf eine Sensibilisierung der Bürgerinnen- und Bürgerschaft für die negativen Auswirkungen einer autogerechten Stadtentwicklung ab. Der konkrete Straßenumbau, d.h. die dauerhafte Umverteilung des öffentlichen Straßenraums, stand jedoch nicht im Mittelpunkt des Interesses.

Im Zuge der in den letzten Jahren immer deutlicher werdenden Klimakrise und vor allem durch die Covid-19-Pandemie, haben Straßenexperimente als kurzfristig realisierbare Straßenraumumnutzung als Zwischenschritt hin zu einem dauerhaften Umbau bzw. zur Erprobung der Wirksamkeit eines dauerhaften Umbaus an Bedeutung gewonnen. Heutige radikale Stadtumbaupläne wie in Paris, Mailand oder Barcelona sind das Resultat eines Zusammenspiels aus Notwendigkeiten (Klimakrise, Covid-19) und politischem Mut. Die positiven Erfahrungen aus Straßenexperimenten (z.B. Pop-up-Bikelanes) können in diesem Kontext wichtige Impulsgeber sein. Bertolini (2020) definiert Straßenexperimente als "intentional, temporary change of the street use, regulation and/or form, aimed at exploring systemic change in urban mobility, away from 'streets for traffic', and towards 'streets for people'".

Die Vorteile von Straßenexperimenten für Stadtverwaltungen liegen dabei auf der Hand. Durch die vorübergehende Veränderung des Straßenbildes ermöglichen sie Stadt- und Verkehrsplanerinnen sowie Stadt- und Verkehrsplanern, aktuellen räumlichen wie auch sozialen Anforderungen gerecht zu werden. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, Lösungsansätze für langfristige Herausforderungen wie Luftverschmutzung, Lärm, Verkehrsunfälle und Staus zu testen. Straßenexperimente "aim to provide a glimpse of a drastically different future scenario, wherein streets are for mixed uses including socializing, playing, and exercising – that is, 'for people' (Gehl, 2010) - rather than for traffic" (Van Hoose et al., 2022). Sie sind dabei deutlicher schneller und zu deutlich niedrigeren Kosten als ein dauerhafter Umbau zu realisieren und eignen sich als Beteiligungsformat, um a) ortsspezifisches Wissen frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden, b) mögliche Konflikte zu antizipieren und aufzulösen, um so die Planungen sowie die Akzeptanz dafür zu verbessern.

Damit Straßenexperimente all diese Funktionen erfüllen können, gilt es jedoch, sie intelligent in den Planungsprozess einzubinden. Das nachfolgende Beispiel zeigt hierfür einen möglichen Weg auf.

4 METHODISCHE VORGEHENSWEISE

Der dargestellte Beteiligungs- und Planungsprozess war angeleitet von dem normativ-konzeptionellen Leitbild einer ‚lebenswerten Straße‘. Als solches werden Straßenräume bezeichnet, bei denen die Zieldimensionen Verkehrswende, Klimaresilienz durch blau-grüne Infrastrukturen und Aufenthaltsqualität integriert betrachtet werden, sodass Straßen für Menschen und nicht für Autos entstehen (März et al., 2020). Dieses Leitbild wurde auf die Dortmunder Quartiersstraße „Neuer Graben“ angewendet. Das betrachtete 560m lange und circa 16m breite Teilstück befindet sich im Dortmunder Kreuzviertel und umfasst bereits heute Elemente einer lebenswerten Straße. Es existiert ein alter Baumbestand, die Straße ist insgesamt aufgrund zahlreicher Cafés, Restaurants und Einzelhandelsgeschäften belebt und die Bewohnerinnen und Bewohner sind vielfach zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Allerdings ist das Straßenbild insgesamt stark

vom ruhenden Verkehr geprägt. Im Straßenraum parken, zu relevanten Anteilen nicht StVO-konform, bis zu 220 Pkw. Anlass für die Auswahl waren anstehende grundhafte Kanalsanierungsarbeiten (März et al., 2022).

Im Rahmen des LesSON-Projekts hat ein Forscherinnen- und Forscherteam ein Straßenexperiment in einen rund eineinhalb Jahre andauernden Planungsprozess integriert, bei dem sowohl die Stadtverwaltung, die Kommunalpolitik als auch die Zivilgesellschaft mehrfach bei der Ideenentwicklung für einen zukunftsfähigen Straßenumbau aktiv eingebunden wurden. Das Ziel war die Entwicklung einer gleichermaßen ambitionierten wie gesellschaftlich tragfähigen, d.h. mehrheitsfähigen Planung für den Neuen Graben. Der kollaborative Planungsprozess gliederte sich insgesamt in die drei Phasen Bestands- & Bedarfsanalyse, Zukunftsbilder und temporäres Straßenexperiment und kennzeichnet sich durch ein iteratives Vorgehen. In jeder Phase wurde zunächst die Stadtverwaltung, anschließend die Kommunalpolitik und im Anschluss die Zivilgesellschaft eingebunden, um die jeweiligen Planungsschritte auf eine breite Basis zu stellen (vgl. Abbildung 1).

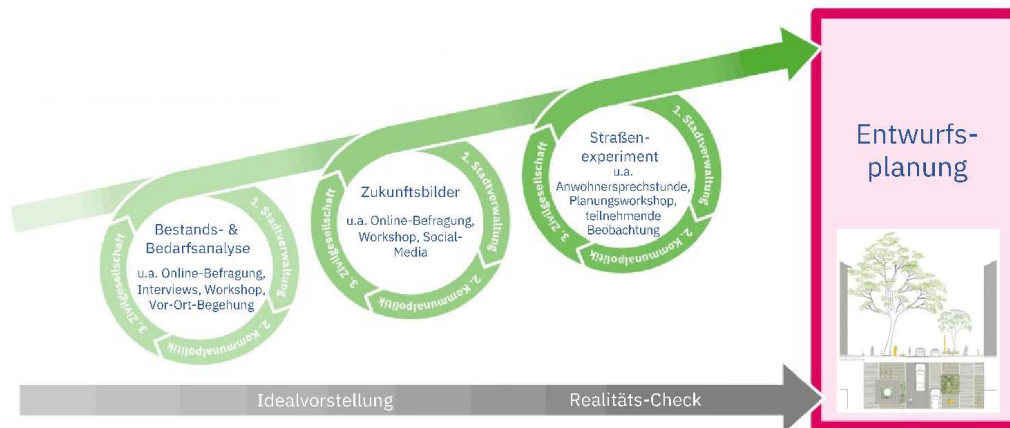


Abbildung 1 Schematischer Ablauf des Beteiligungs- und Planungsprozesses

Nachfolgend werden die verschiedenen Phasen mit Blick auf deren Einfluss auf den Planungsprozess kurz dargestellt.²

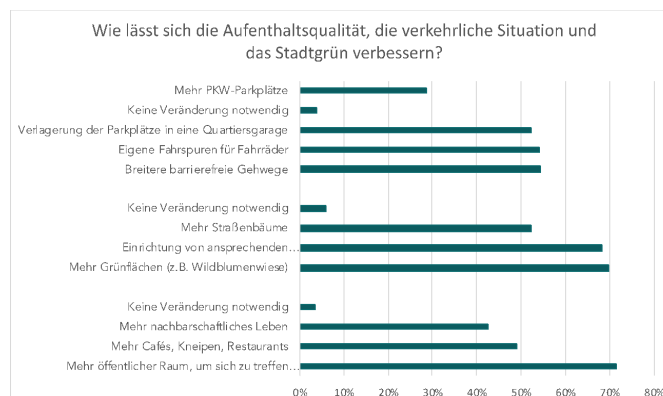


Abbildung 2 Zentrales Feedback für eine Zukunftsvision des Straßenraums

5 ERGEBNISSE

5.1 Bestands- und Bedarfsanalyse

In der Bestands- und Bedarfsanalysen erfolgten verschiedene Analysen mittels klassischer Methoden der empirischen Sozialforschung und Verkehrsplanung (u.a. Interviews, Online-Befragungen, Vor-Ort-Begehung, Parkraumzählung). Die mittels Geo-Targeting durchgeführte Online-Befragung (n=709) unterstrich den hohen Parkdruck, die Unzufriedenheit damit und den Wunsch nach einer Qualifizierung des öffentlichen Straßenraums durch Stadtgrün und attraktive Verweilorte (im Grünen) (vgl. Abbildung 2). Das Ergebnis bestätigt andere Studien (z.B. Zoderer et al., 2021), nach denen die hohe Wirksamkeit grüner Infrastrukturelemente (insb. bei Erhöhung des Grünanteils) hinsichtlich ihrer Ökosystemdienstleistungen wie

² Der Fokus liegt im Rahmen dieses Papers auf der zivilgesellschaftlichen Beteiligung und nicht auf den Arbeiten mit der Stadtverwaltung bzw. der Kommunalpolitik.

u.a. die Regulierung des Mikroklimas oder eine verbesserte Biodiversität sowie der positiven Eigenschaften für das menschliche Wohlergehen als erstrebenswert angesehen werden.

5.2 Zukunftsbilder

Aus den abstrakten Anregungen der Anwohnerinnen- und Anwohnerschaft wurden zwei Zukunftsbilder abgeleitet in eine Vorplanung übersetzt und visuell aufbereitet (Abbildung 3). Im Wesentlichen unterscheiden sich die „Fahrradstraße“ (minus 75% ruhender Verkehr) und der „Shared-Space“ (minus 100%) im Ambitionsniveau bzgl. der Reduktion des ruhenden Verkehrs und der damit verbundenen Umwidmung der freiwerdenden Verkehrsfläche. Im Rahmen der zweiten digitalen Anwohnerinnen- und Anwohnerbefragung konnten die Varianten bewertet und diskutiert werden. Beide Zukunftsbilder wurden mehrheitlich deutlich besser bewertet als der aktuelle Status quo. Während der Status Quo auf einer 10-stufigen Likert-Skala eine mittlere Bewertung von 3,93 erhielt, wurden die Zukunftsbilder mit 6,67 (Fahrradstraße) bzw. 6,17 (Shared Space) bewertet.³ Allerdings variierte die Beurteilung zwischen den untersuchten Subgruppen teils signifikant. Sowohl die Zustimmung von Personen, die einen privaten Pkw im Haushalt besitzen, sowie von Personen, die diesen ebenfalls häufig nutzen, fällt in Bezug auf beide Zukunftsbilder signifikant geringer aus.⁴



Abbildung 3 Status-Quo (oben links), Zukunftsbilder „Shared-Space“ (unten links) / „Fahrradstraße“ (unten rechts) und eine Vorzugsvariante (oben rechts) für den Neuen Graben (Bildrechte: MUST Städtebau GmbH)

5.3 Temporäres Straßenexperiment

Ausgehend von den überaus positiven Rückmeldungen der bisherigen Beteiligungsformate, erfolgte im August 2021 (31.07 bis 14.08) ein Straßenexperiment in Anlehnung an das „Shared Space“-Zukunftsbild. Zwar blieb die Fahrbahn im gesamten Zeitraum regulär nutzbar, auf den Flächen des ruhenden Verkehrs (ca. 40 Pkw-Stellplätze) wurde jedoch mittels verschiedener atmosphärischer und grüner Elemente (u.a. Rollrasen, Pflanzkübel, Liegestühle, Sitzbänke etc.) ein lebenswerter Raum geschaffen. Begleitet wurde das Straßenexperiment durch vielseitige Partizipationsformate, um sowohl analog wie digital in den direkten Dialog (Anwohnersprechstunden, Planungsworkshops, Online-Workshop) zu treten, als auch anonymes Feedback (Fragebogen, Briefkasten) einzuholen.

Die positiven Bewertungen aus vorangegangenen Beteiligungsformaten trafen während des Straßenexperiments auf z.T. konträre Alltagsrealitäten. Zwar fiel die Bewertung insgesamt überwiegend positiv aus. Die Wahrnehmung divergierte jedoch entlang der drei Faktoren 1) Alter, 2) Pkw-Besitz und 3) direkte Anwohnerschaft. Aufgrund der Konkretheit des räumlichen Experiments konnten frühzeitig nicht-intendierte Nebeneffekte identifiziert werden wie bspw. eine hohe Lärmentwicklung oder vermehrte

³ n = 1.545

⁴ Eine detaillierte Beschreibung der Umfrageergebnisse erfolgt bei März et al. (2022).

Verschmutzung durch die intensive Nutzung des Experimentierraums. Ebenso wurde der komplette Wegfall der Pkw-Stellplätze, trotz Ausweichstellplätzen, die Ausweitung der Außengastronomie oder die Spielmöglichkeiten entlang der Straße kritisch gesehen.



Nachfolgend würden wir Dich bitten, einige Aussagen aus Deiner Sicht zu bewerten. (n=78)

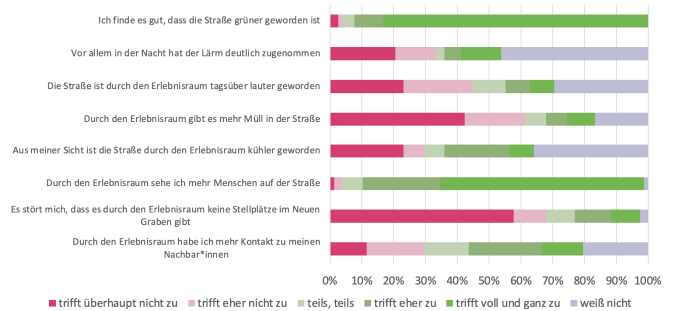


Abbildung 4 Impression des temporären Straßenexperiment (links) und Bewertung (rechts) (Bildrechte:T.Weyland)

5.4 Anpassungen der Planungsentwürfe im Rahmen des kollaborativen Beteiligungsprozesses

5.4.1 Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

Der MIV, aber vor allem der ruhende Verkehr dominiert heute das Straßenbild des Neuen Grabens, obwohl bereits heute rund ein Viertel der Haushalte im Quartier kein eigenes Auto besitzen. Insgesamt parken in den Abendstunden bis zu 220 Pkw im Straßenraum, obwohl nur rund 140 legale Parkplätze existieren. Die Zukunftsbilder skizzierten daher eine Straßennutzung, in der der MIV nur noch Gast ist. Die Bilder sollten bewusst provozieren, um eine Debatte anzustoßen und so den Möglichkeitsraum zu verschieben. Ausgehend von dem Straßenexperiment wurde schließlich eine Kompromiss gefunden, bei dem rund 50 % der legalen Stellplätze umgewidmet werden. Da das heute weitgehend geduldete Falschparken durch planerische Eingriffe (z.B. Poller, Beete) nicht mehr möglich sein wird, reduzieren sich die heutigen Stellplatzflächen um bis zu 75 %. Die verbleibenden Parkplätze werden baulich so gestaltet, dass eine spätere Nutzungsumwidmung mit geringem Aufwand und Kosten verbunden ist.

5.4.2 Umweltverbund

Der Fußverkehr spielt bereits heute eine wichtige Rolle. Die Beteiligungsphasen haben seine Rolle weiter gestärkt, in dem in den Entwurfsplanungen die Gehwege barrierefrei und 2,50m breit geplant werden. Zudem werden Nutzungskonflikte mit der Außengastronomie und auf dem Gehweg parkenden Autos vermieden. Das Fahrrad ist ebenfalls bereits heute ein wichtiges Verkehrsmittel, allerdings existiert keine adäquate Infrastruktur. Lediglich 9 % der Haushalte im Viertel besitzen kein eigenes Rad. Ausgehend von den Rückmeldung aus der Bestandsanalyse wurde das Rad in den Zukunftsbildern zum wichtigsten Verkehrsmittel, zu Lasten des MIV. Das Straßenexperiment verdeutlichte jedoch, dass solch eine radikale Veränderung der Verkehrsmittelpriorisierung, den gesellschaftlichen Rückhalt deutlich negativ beeinflussen würde, zumal im direkten Umfeld des Neuen Grabens ein Radschnellweg in Planung ist. Es wurde sich daher gegen ein Shared-Space, Fahrradstraße oder Fahrradzone entschieden. Vielmehr wurde die Straße in eine mind. 4m breite Einbahnstraße, die für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben ist, in der Entwurfsplanung umgewandelt. Zudem wurden Radabstellanlagen für 300 Räder geschaffen. Die Straße wird nicht durch den ÖPNV bedient, allerdings sieht die Entwurfsplanung Car- und Bikesharing Stellplätze vor.

5.4.3 Blau-Grüne Infrastrukturen

Der Erhalt der heutigen Baumstandorte sowie der Wunsch nach zusätzlichem Stadtgrün durchzogen alle Beteiligungsphasen. Entsprechend wurde in der Entwurfsplanung der Baumbestand gesichert und insgesamt 16 neue Baumstandorte definiert. Es ist ein Wasserspiel vorgesehen.

5.4.4 Interaktionsräume/Aufenthaltsqualität

Der ursprünglich identifizierte Bedarf nach mehr öffentlichen, nicht kommerziellen Aufenthaltsräumen zum Verweilen oder auch zum Spielen wurde durch ein Wasserspiel, Sitzecken, Spielgeräte sowie eine

Ausweitung der Außengastronomie in den Zukunftsbildern umgesetzt. Das Straßenexperiment deckte jedoch nicht intendierte negative Auswirkungen (Gesprächslärm, Müll) auf. Zudem zweifelten Eltern an der Sicherheit und Notwendigkeit der Spielgeräte im Straßenraum, aufgrund der unmittelbaren Fahrbahnnähe sowie vorhandenen Spielplätzen in der Nachbarschaft. Daher enthält die Entwurfsplanung zwar noch Sitzmöglichkeiten (zur Pause beim zu Fuß gehen), aber keine größeren Sitzecken oder Spielgeräte mehr. Auch die Außengastronomie wurde nicht erweitert, sondern nur vom Gehweg weg verlagert, um Nutzungskonflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern zu vermeiden.

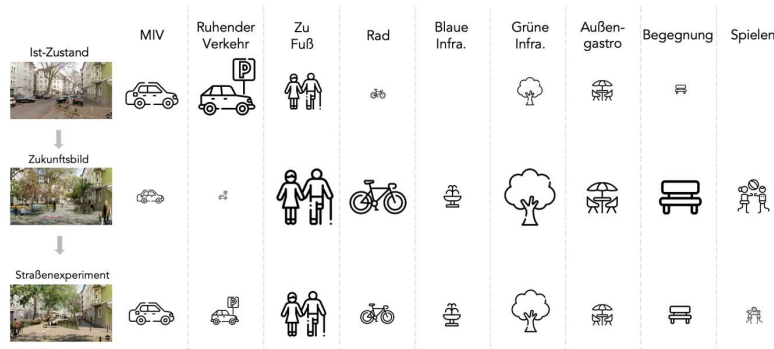


Abbildung 5 Schematische Darstellung der Veränderungen der Planungsentwürfe im Beteiligungsprozess

6 DISKUSSION

Insgesamt war das Straßenexperiment ein wichtiger Baustein im kollaborativen Beteiligungs- und Planungsprozess, da es neue Perspektiven auf die heutige wie zukünftige Straßennutzung erlaubte. Insgesamt ziehen die Autorinnen und Autoren folgende Schlussfolgerungen:

- Temporäre Straßenexperimente erlauben stärkere Diskussion auf Augenhöhe

In formellen wie informellen Beteiligungsformaten werden Planungen häufig über Lagepläne oder Schnitte dargestellt. Dies setzt jedoch ein gewisses planerisches Verständnis bei der Zivilgesellschaft (und Kommunalpolitik) voraus. Durch die Verortung von Planungen bzw. Planungselementen im Raum wird die Verständlichkeit erhöht, sodass Diskussionen stärker auf Augenhöhe erfolgen können.

- Temporäre Straßenexperimente helfen neue/zusätzliche Zielgruppen zu erreichen und fördern das Demokratieverständnis

Durch Straßenexperimente verlagern sich Diskussionen an die Transformationsorte. Dies erhöht nicht nur den Grad der Konkretheit von Diskussionen, sondern verringert auch die Einstiegshürden in die Diskussion. Menschen werden dort abgeholt, wo die Planungen später wirken. Dies schafft Transparenz und verringert den Eindruck, dass Planungen “irgendwo” am Schreibtisch entstehen. Der öffentliche (Straßen-)Raum wird dadurch öffentlich “produziert”, wodurch sich auch die Identifikation mit den Planungen erhöhen kann.

- Temporäre Straßenexperimente sind kein Allheilmittel

Viele Städte haben in den letzten Jahren Straßenexperimente umgesetzt. Dafür braucht es finanzielle und vor allem personelle Ressourcen. Letztlich binden Experimente Ressourcen, die an anderer Stelle womöglich fehlen. Gleichzeitig wecken sie Erwartungen, z.T. auch falsche Erwartungen. Daher gilt es sich die Intention von Straßenexperimenten klar zu machen und kritisch zu reflektieren, ob das Experiment hierfür die richtige Methode ist. Dies gilt umso mehr, da Straßenexperimente Wirkungen von Planungen bzw. Umbauten immer nur andeuten können. Gerade die positiven mikroklimatischen Effekte von NBS lassen sich nur sehr eingeschränkt darstellen.

- Temporäre Straßenexperimente “nur” ein Baustein eines kollaborativen Planungsprozesses

Die Eignung und der Zeitpunkt des Einsatzes von Straßenexperimenten für Planungsprozesse hängt stets vom jeweiligen Einzelfall ab. Im Fallbeispiel hat es sich als zielführend erwiesen, das Straßenexperiment zu nutzen, um die artikulierten Bedarfe und daraus abgeleiteten Zukunftsbilder dar- und damit zur Diskussion zu stellen. Dadurch wurden die bisherigen Planungen qualifiziert. Das Experiment diente jedoch auch der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik zur Selbstvergewisserung, dass die Planungen nicht nur planerisch möglich sind, sondern auch gesellschaftliche Akzeptanz finden. Das Straßenexperiment war folglich eines

von mehreren Bausteinen, bei dem Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und Zivilgesellschaft kollaborativ die Zukunft des Straßenraums gemeinsam entwickelten.

7 FAZIT

Das Fallbeispiel des Neuen Grabens, Dortmund, hat gezeigt, dass Straßenexperimente als Teil eines Beteiligungsprozesses die Qualität von Planungsentwürfen verbessern können. Sie ermöglichen eine verbesserte Diskussionskultur mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort und bieten Gelegenheit, Planungsideen frühzeitig im Feld zu testen. Sie sind jedoch mit einem nicht zu vernachlässigen personellen, zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Ihre Nutzung sollte daher kein Selbstzweck sein, sondern immer vom Einzelfall abhängig gemacht werden. Richtig eingesetzt, können sie jedoch die gesellschaftliche Akzeptanz veränderter Planungsparadigmen und notwendiger urbaner Transformationen erhöhen, damit Straßen und Städte zukünftig wieder zu lebenswerten Orten für Menschen werden.

8 LITERATUR

- Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40:6, 734-753. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>
- März, S., Schüle, R., Koop, C., & Peter, L.-K. (2020). Lebenswerte“ Straße in resilienten urbanen Quartieren: Projektergebnisse eines Teilprojektes im Gesamtprojekt „Eckpunkte für die Umsetzung einer Landesstrategie zur Klimaanpassung aus wissenschaftlicher Sicht. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7518>
- März, S., Broesi, R., & Verheyen, L. (2022). Transformation urbaner Quartiersstraßen: Straßenraumplanung zwischen Verkehrswende, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität. *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*, Erg.-Lfg. 94
- VanHoose, K.; Rivas de Gante, A.; Bertolini, L.; Kinigadner, J.; Büttner, B. (2022). From temporary arrangements to permanent change: Assessing the transitional capacity of city street experiments. *Journal of Urban Mobility* 2 (2022) 100015. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100015>
- Zoderer, B. M., & Tasser, E. (2021). The plurality of wilderness beliefs and their mediating role in shaping attitudes towards wilderness. *Journal of Environmental Management*, 277, 111392. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2020.111392>