

# Transformation öffentlicher urbaner Räume als Prozess

Fallstudien von Verkehrsversuchen  
aus der Planungspraxis



Diplomarbeit | Paul Achatz



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

# Transformation öffentlicher urbaner Räume als Prozess

Fallstudien von Verkehrsversuchen  
aus der Planungspraxis

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Technische  
Universität Wien  
Department für Raumplanung  
Vienna University of Technology  
Department of Spatial Planning

## DIPLOMARBEIT

# TRANSFORMATION ÖFFENTLICHER URBANER RÄUME ALS PROZESS

## Fallstudien von Verkehrsversuchen aus der Planungspraxis

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

**Martin Berger, Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing.**  
**und Linda Dörrzapf, Projektass. Dipl.-Ing.**

E280-5 | IVS  
Forschungsbereich Verkehrssystemplanung | Institut für Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

**Paul Achatz**  
**01326537**

### Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen sind als solche kenntlich gemacht. Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt. Die digitale und die ausgedruckte Version sind ident.

## Kurzfassung

Im Rahmen dieser Diplomarbeit wird das Thema Verkehrsversuche als Instrument und Planungsansatz in der Stadt- und Verkehrsplanungspraxis behandelt. Hierbei werden qualitative, induktive Fallstudien von vier verschiedenen Beispielprojekten im mitteleuropäischen Kontext durchgeführt. Deren Ergebnisse und Ableitungen werden im und nach dem empirischen Teil zur Anregung für zukünftige Projekte dargelegt. Der inhaltliche Fokus liegt auf der Untersuchung von (Detail-) Werkzeugen, Strukturen, dem Prozess und AkteurInnen. Ziel ist es bisherige Erfahrungen zu sammeln, zu reflektieren und Handlungsempfehlungen abzuleiten. Die Hauptfrage, die es zu beantworten gilt, ist, welche Potenziale der Verkehrsversuch in zukunftsorientierten Planungen zur Umgestaltung öffentlicher Räume in urbanen Gebieten hat?

Die räumliche Ebene ist der öffentliche (Straßen-) Raum und deren aktuellen Herausforderungen und Planungsansätze. Der weitere theoretische Fokus der Arbeit liegt auf den Bestandteilen und der Ausgestaltung von (Detail-) Planungsprozessen und alternativen, kreativen Herangehensweisen zur Umgestaltung, Aneignung und Planung von öffentlichen Räumen, aber auch deren formellen, juristischen Umsetzungsentsprechungen. Zentraler methodischer Bestandteil ist das leitfadengestützte, narrative ExpertInnen-Interview, da anhand dessen der Prozess von temporärer Aneignung und Intervention zu einer perspektivischen Verstetigung und permanenten Umsetzung nachempfunden und analysiert werden kann. Die Fallstudien wurden anhand eines Untersuchungsrasters, unter Einsatz der qualitativen Inhaltsanalyse und MAXQDA, untersucht. Außerdem kamen zur visuellen Aufbereitung der Prozessanalyse AkteurInnendarstellungen und Prozessgrafiken zum Einsatz.

Wesentliche Erkenntnisse aus der Bearbeitung sind, dass kreative Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume schwierig abzugrenzen sind, es aber auch bereits einige formalisierte Ansätze gibt. Der Verkehrsversuch als Instrument ist hierbei auf der formelleren Seite einzuordnen. Die räumliche Planung kann auch in einer zunehmend komplexeren Zukunft Antworten geben, wenn sie es vermag flexibler und offener zu agieren. Der Verkehrsversuch kann hierbei unter dem Eindruck der gewonnenen Ergebnisse und Handlungsempfehlungen aus den unterschiedlichen Fallstudien einen wesentlichen Beitrag in diese Richtung leisten. Doch wie beschrieben sollten zukünftig gewisse Voraussetzungen, wie eine rechtliche Absicherung der Versuchsanordnung, und der Einsatz von Werkzeugen, wie ein breiter Methodenmix in der Partizipation und Evaluierung, gegeben sein.

## Abstract

This diploma thesis deals with the topic of traffic experiments as an instrument and planning approach in urban and traffic planning practice. Qualitative, inductive case studies of four different example projects in the Central European context are carried out. Their results and derivations will be presented in and after the empirical part to inspire future projects. The content focus is on the investigation of tools, structures, the process and actors. The aim is to collect and reflect on previous experiences and to derive recommendations for planning practice. The main question to be answered is, what potential does the transport experiment have in future-oriented planning for the redesign of public spaces in urban areas?

The spatial level is the public (street) space and its current challenges and planning approaches. The further theoretical focus of the work is on the components and the design of planning processes and alternative, creative approaches to the redesign, appropriation and planning of public spaces, but also their formal, legal implementation equivalents. The central methodological component are guideline-based, narrative expert interviews, as these allow to analyse and recreate the process of temporary appropriation and the perspective of permanent implementation of interventions. The case studies were analysed on the basis of a research grid using qualitative content analysis and MAXQDA. In addition, the process analysis was visually presented by means of actor analysis and process graphics.

The main findings of the study are that creative practices for the transformation of public spaces are difficult to delineate, but that some formalised approaches already exist. The traffic experiment as an instrument can be classified on the more formal side. Spatial planning will be able to provide answers in an increasingly complex future, if it is able to act more flexibly and openly. The traffic experiment can make a significant contribution in this direction under the impression of the results and recommendations for practice gained from the various case studies. However, as described, certain preconditions should be met therefore, such as a legal framework for the trial arrangement, and the use of an innovative toolbox, such as a broad mix of methods in participation and evaluation.

## Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Personen und WegbegleiterInnen bedanken, die mich bei der Verfassung dieser Arbeit, aber auch während meines gesamten Studiums unterstützt, gefordert, inspiriert und begleitet haben.

Besonders bedanken möchte ich mich für die wissenschaftliche Begleitung und Betreuung durch Martin Berger und Linda Dörrzapf vom Forschungsbereich Verkehrssystemplanung der TU Wien. Durch die Mitarbeit am Projekt „Tactical Mobilism – Interventionen für eine neue Mobilitätskultur“ parallel zu dieser Diplomarbeit konnte ich viel der gewonnenen Expertise direkt übersetzen und in die Bearbeitung einbringen.

Weitere Inputs zu Theorie und Methodik kamen von Christoph Kirchberger (aspermobil LAB | Forschungsbereich Verkehrssystemplanung), Anita Rappauer und Michael Stadler-Vida (querraum. kultur- und sozialforschung) und Aggelos Soteropoulos und Andrea Stickler (Forschungsprojekt ULTIMOB und AVENUE21). Bei gegenseitigen Fragen und Feedback zu Inhalt, Layout und Gestaltung war auf Felix Becker allseits Verlass.

Für die anhaltende Begeisterung zur Auseinandersetzung mit dem Phänomen öffentlicher Raum und dem Urbanem durch die vielen tollen Projekten der letzten Jahre, von welchen ich Teil sein konnte und durfte, möchte ich mich weiters bei den Mitgliedern des „Kollektiv Raumstation“ Wien und Galaxie weit bedanken!

Ein großes Dankeschön gebührt auch meinen Eltern, die mich immer unterstützt haben, und auch meiner Freundin Elisa, die mich immer wieder motiviert und aufgebaut hat während der lang andauernden Ausarbeitung dieser Arbeit.

Da wesentliche inhaltliche Teile der Fallstudien auf einer Reihe von ExpertInneninterviews beruhen möchte ich mich hiermit besonders bei allen TeilnehmerInnen aus Brüssel, Maribor, München und Hamburg bedanken, dass sie sich für die acht sehr interessanten und informativen Interviews Zeit genommen haben. Ohne diese Gespräche wäre diese Arbeit nicht, das sie jetzt ist. Ich hoffe, ich konnte den einzelnen Projekten mit meinen Beschreibungen und Ableitungen gerecht werden.

Zum Schluss meiner Danksagung möchte ich alle LeserInnen ermutigen: Auf weitere, mutige und visionäre Verkehrsversuche in Zukunft und mehr Platz für uns Menschen im öffentlichen Raum!

## Gendern | Geschlechtergerechte Schreibweise

Beim Verfassen dieser Diplomarbeit wurde auf die Verwendung geschlechtergerechter Sprache Wert gelegt und die Schreibweise des „Binnen-I“ verwendet. Diese wird in der gesamten Arbeit durchgängig angewendet.

Diese Schreibweise wird auch im Alltag am häufigsten eingesetzt. Sie unterstützt die Geschlechtersymmetrie, da die weibliche Form nicht einfach angehängt wird. (vgl. Wirtschaftsuniversität Wien, 2017, S. 9) Die Gleichstellung von Frau und Mann wird vom Autor in allen Lebensbereichen uneingeschränkt begrüßt und unterstützt. Dies soll sich folglich auch in der Sprache dieser Arbeit abbilden.

## Abkürzungsverzeichnis

ÖV: öffentlicher Verkehr

MIV: motorisierter Individualverkehr

KFZ: Kraftfahrzeug

Bzw.: beziehungsweise

DIY: Do-it-yourself

DIWO: Do-it-with-others

StVo: Straßenverkehrsordnung

VCD: Verkehrsclub Deutschland e.V.

Vll.: vielleicht

Vgl.: vergleiche

## Begriffe und Glossar

Straße: befestigter Verkehrsweg gewöhnlich bestehend aus Fahrbahn und zwei Gehsteigen für Fahrzeuge und (besonders in Städten, Ortschaften) FußgängerInnen (Bibliographisches Institut GmbH, 2020f)

Transformation: Unter einer Transformation wird ein grundlegender Wandel verstanden. In gesellschaftlicher Perspektive werden mit dem Begriff sprunghafte Veränderungen in der politischen, wirtschaftlichen oder technologischen Entwicklung beschrieben. (Deutsches Institut für Urbanistik, 2017)

Mobilitätswende/Verkehrswende: grundlegende Umstellung des (öffentlichen) Verkehrs besonders mit ökologischen Zielvorstellungen (Bibliographisches Institut GmbH, 2020g)

Akteur: Handelnder, an einem bestimmten Geschehen Beteiligter; handelnde Person (Bibliographisches Institut GmbH, 2020a)

Aspekt: Blickwinkel, Blickrichtung, Betrachtungsweise, Blick-, Gesichtspunkt (Bibliographisches Institut GmbH, 2020b)

Praktik: bestimmte Art der Ausübung, Handhabung; Verfahrensweise (Bibliographisches Institut GmbH, 2020e)

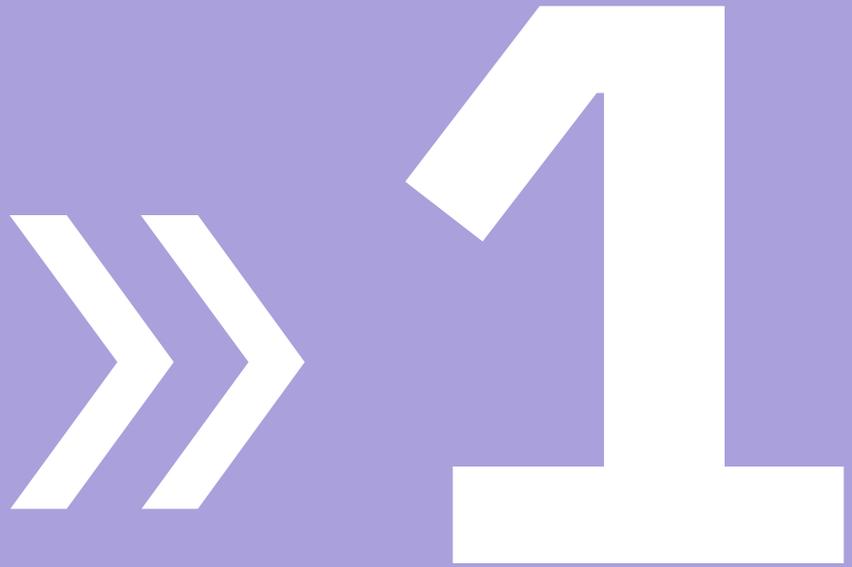
Logik: Lehre, Wissenschaft von der Struktur, den Formen und Gesetzen des Denkens; Lehre vom folgerichtigen Denken, vom Schließen aufgrund gegebener Aussagen; Denklehre (Bibliographisches Institut GmbH, 2020c)

Potential: Gesamtheit aller vorhandenen, verfügbaren Mittel, Möglichkeiten, Fähigkeiten, Energien (Bibliographisches Institut GmbH, 2020d)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1. Problemstellung und Zielerwartung.....	2
1.2. Forschungsgegenstand Verkehrsversuch .....	4
1.3. Forschungsfragen.....	6
1.4. Forschungsablauf, methodischer Rahmen und Raumverständnis .....	7
1.4.1. Forschungsablauf .....	7
1.4.2. Literatur- und Dokumentenrecherche .....	8
1.4.3. Fallstudien.....	9
1.4.4. Raumverständnis.....	9
<b>2. Öffentlicher Raum - Theorie und Praxis</b> .....	<b>13</b>
2.1. Von Funktionstrennung zu lebenswerten Städten.....	14
2.2. Spezifische Herausforderungen und Handlungsfelder .....	16
2.3. Logiken kreativer Raumpraktiken .....	20
2.3.1. Aneignung von Freiräumen, Aktivismus und das Recht auf Stadt .....	20
2.3.2. Bottom-up, Top-down, Steuerung und Governance.....	21
2.3.3. Interventionen und Öffentlicher Raum.....	22
2.4. Kreative Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume.....	23
2.4.1. Tactical Urbanism .....	23
2.4.2. Guerilla Urbanism, Urban Hacking und Urban Hackathon .....	24
2.4.3. DIY-Urbanism und Creative Licensing .....	24
2.4.4. Placemaking.....	25
2.5. Formalisierte Ansätze zur Transformation öffentlicher Räume.....	26
2.5.1. Rechtlicher Hintergrund Verkehrsversuch.....	26
2.5.2. Rechtlicher Rahmen der Verkehrsberuhigung in Österreich .....	27
2.6. Zwischenfazit.....	29
<b>3. Prozesse in der Stadt- und Mobilitätsplanung</b> .....	<b>33</b>
3.1. Wandel im Planungsverständnis.....	34
3.2. Flexibilität und Experimente in der Planung.....	36
3.3. Zentrale Aspekte und Elemente von Planungsprozessen .....	37
3.3.1. Definition komplexer, planerischer Problemstellungen.....	37
3.3.2. Organisatorischer Aspekt .....	38
3.3.3. Prozessualer Aspekt .....	39
3.3.4. Personeller Aspekt .....	40
3.3.5. Planungskultureller Aspekt.....	42

3.3.6. Transformatorischer Aspekt.....	43
3.4. Zwischenfazit.....	45
<b>4. Fallstudien von Verkehrsversuchen.....</b>	<b>47</b>
4.1. Methodik der Fallstudien .....	49
4.1.1. Erhebungsmethoden .....	49
4.1.2. Analysemethoden.....	51
4.2. Konzeption der Fallstudien.....	55
4.2.1. Auswahl Fälle.....	55
4.2.2. Auswahl Auskunftspersonen .....	56
4.2.3. Untersuchungsraaster der Fallstudien .....	56
4.3. Durchführung der Fallstudien von Verkehrsversuchen .....	58
4.3.1. Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel).....	60
4.3.2. Koroška cesta (Maribor).....	74
4.3.3. Sendlinger Straße (München) .....	86
4.3.4. Ottensen macht Platz (Hamburg) .....	98
4.4. Ergebnisse der Fallstudien .....	112
4.4.1. Infos und Steckbrief .....	114
4.4.2. Werkzeuge .....	115
4.4.3. Struktur .....	116
4.4.4. Prozess .....	117
4.4.5. Erkenntnisse .....	118
4.5. Handlungsempfehlungen für zukünftige Verkehrsversuche.....	119
4.5.1. Werkzeuge .....	120
4.5.2. Struktur.....	122
4.5.3. Prozess .....	124
<b>5. Fazit und Ausblick .....</b>	<b>127</b>
5.1. Fazit .....	128
5.2. Ausblick.....	131
<b>6. Verzeichnisse und Anhänge .....</b>	<b>135</b>
6.1. Literaturverzeichnis.....	136
6.2. Abbildungsverzeichnis.....	150
6.3. Tabellenverzeichnis.....	151
6.4. Interviewverzeichnis.....	152
6.5. Anhänge .....	153



# 1. Einleitung

- » **Problemstellung und Zielerwartung**
- » **Forschungsgegenstand Verkehrsversuch**
- » **Forschungsfragen**
- » **Forschungsablauf, methodischer Rahmen und Raumverständnis**

*»If you can change the street, you can change your world.«*

*Janette Sadik-Khan in Chafin (2017)*

## 1.1. Problemstellung und Zielerwartung

Stadt ist global gesehen in Zeiten steigender Urbanisierungsraten kein „Auslaufmodell“ mehr, sondern aktuelles Aushandlungsfeld verschiedenster Ansätze, Bewegungen und Themen rund um Urbanität an sich. Der öffentliche Raum als Aushandlungsort steht hier im Mittelpunkt. (Saiko, 2013, S. 26) Einerseits beherrschte das private Auto die Entwicklung des letzten „**Jahrhundert des Automobils**“ enorm (Gilroy, 2000) – die absolute Anzahl an PKWs nimmt weiterhin zu –, andererseits arbeiten viele Städte an Visionen mit Fokus auf deren Zentren autofrei zu werden (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, S. 257) oder wie in Barcelona mit dem Konzept der Superblocks Wohngebiete von Durchgangsverkehr zu befreien (Aichinger, Frehn, Pöpsel, & Röthke-Habeck, 2020, S. 26). Immer mehr teilkollektive Interessensgruppen treten an die Stelle der klassischen InitiatorInnen oder sogar UmsetzerInnen. Sie nehmen also die Veränderung selbst in die Hand, „**machen selbst Stadt**“ und erheben den Anspruch darauf diese aktiv (mit) zu gestalten (Lange, Saiko, & Prasenc, 2013, S. 3).

Diese „neuen Stadtmenschen“ verlangen nach heterogenen, zukunftsweisenden Gestaltungen öffentlicher Räume und leiten ihre Ansprüche aus verschiedensten disruptiven Phänomenen unserer heutigen Zeit, wie Klimawandel, Energiekrise, Strukturwandel und Mobilitätswende, ab (Lange, 2013, S. 16). Dem entgegenstehend hat der Einsatz direkt partizipativer Prozesse und Methoden einen gefühlt immer noch geringen Stellenwert in der städtischen Verkehrsplanung. Für einen starken Umweltverbund, zusammengesetzt aus öffentlichem Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr, sind attraktive, qualitativ gestaltete öffentliche Räume eine enorm wichtige Voraussetzung, denn jede Fahrt mit Bus oder Bahn beginnt und endet in der Regel mit einem Fußweg oder einer mit dem Rad zurückgelegten Strecke (Brög, 2015). Auch der Verkehrsverbund Deutschland ist von diesem Umstand überzeugt und unterstreicht die Relevanz qualitativer Gestaltung öffentlicher Räume für Gehen, Rad fahren, Aufenthalt und Verweilen zur weiteren Attraktivierung des Umstieges auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., 2016).

Jüngste Ereignisse, wie die Corona-Epidemie, machen in diesem Zusammenhang noch deutlicher, wie wichtig das Thema Platz (-verteilung) im öffentlichen Raum ist und wie ungleich dieser zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen verteilt ist. Temporäre Maßnahmen, die in Zuge der Pandemie umgesetzt wurden und werden, reichen von der Öffnung von Straßen in dichtbebauten Vierteln Wiens, über die Möglichkeit auf Verordnung von Fußgängerzonen auf Bundesebene bis zu der Einrichtung von „Protected Bike Lanes“ für RadfahrerInnen (vgl. Bliss, 2020; Dambeck & Stotz, 2020). Doch genau bei dieser Neuaufteilung und langfristigen Umgestaltung des öffentlichen Raums in Bestandsquartieren stellt sich PlanerInnen oft die menschliche Verlustaversion und Ängste vor Veränderungen in die Quere (Wirnsberger, 2020).

An der Schnittstelle zwischen Mobilität und öffentlichem Raum treffen hoheitliche Planungskompetenzen auf gemeinschaftliche, gesellschaftliche Bewegungen und individuelle Raumanprüche auf Verlustängste. Zur Zielerreichung gibt es verschiedenste Möglichkeiten, Prozesse und Umsetzungsprojekte. Hierzu zählen höhere Investitionen in Rad- und FußgängerInneninfrastruktur allgemein, die Förderung des ÖV's, die Reduktion von Oberflächenstellplätzen oder eine nicht-prozesshafte und konfliktäre Umgestaltung.

Kreative temporäre, aber auch permanente Praktiken zur gerechten Gestaltung öffentlicher Räume gewinnen hier immer mehr an Bedeutung und Anwendung. Ebendiese Prozesse innerhalb von Projekten und deren schrittweise, kontinuierliche und schlussendlich permanente Transformation liegen im Fokus dieser Forschungsarbeit über Verkehrsversuche. Dieser Rahmen ist als Übersetzung und Formalisierung all dieser Bedarfe, Ansprüche und Interessen in ein prozesshaftes, partizipatives Planungsinstrument zu sehen. Problem und Motivation bisher war, dass rein temporäre Projekte im öffentlichen Raum zwar öffentlichkeitswirksam dargestellt haben, was für eine gewisse Zeit möglich wäre, aber nicht über Möglichkeiten des permanenten, transformativen Moments im Detail geforscht haben.

Ziel ist daher dies mit einer Fallstudienforschung des Verkehrsversuches als Instrument zu ändern. Interessant ist nicht die kurze Intervention, sondern das langfristige Potenzial solcher Verkehrsversuche für einen permanenten, systemischen Wandel in Richtung einer wirklichen Mobilitätswende zu erforschen. Auch in Zusammenhang mit dem Todsclagargument von Kosten und Nutzen temporärer Maßnahmen im Gegensatz zu einem direkten Umbau könnte der Verkehrsversuch Antworten und Perspektiven geben, da er in gewisser Weise genau in der Mitte steht und eine instrumentelle Brücke bilden könnte. Denn Sinn und Zweck ist es eben durch diese Vorgehensweise langfristig Vorurteile abzubauen, Verständnis zu schaffen für solche Maßnahmen und Umbauten, aber auch schlussendlich den Straßenraum partizipativ in Rahmen eines breiten Prozesses umzugestalten

Der inhaltliche Fokus der Arbeit liegt hierbei auf der Untersuchung von (Detail-) Planungsprozessen von Verkehrsversuchs-Fallstudien aus der Planungspraxis. Hierzu ist das Ziel der Arbeit bisherige Erfahrungen mit dem Instrument Verkehrsversuch von ExpertInnen und Beteiligten aus erster Hand zu sammeln, reflektieren und weiterzudenken. Die entwickelten Überlegungen und das gewonnene Wissen zur Transformation von Verkehrsräumen in qualitativ hochwertige, öffentliche Räume soll gesammelt, verbreitet und als zukünftige Idee für die Integration von Interventionen in den Planungsprozess Eingang finden. Der Fokus der untersuchten Projekte liegt speziell auf dem Einsatz in urbanen, städtischen Gebieten, deren Straßenräume derzeit vom MIV dominiert werden.

Mögliche InteressentInnen an dieser Arbeit und Forschung könnten Stellen sein, die aus den gewonnenen Erkenntnissen bezüglich Verkehrsversuchen, deren Prozessen und der Verstetigung kreativer Intervention im Öffentlichen Raum für zukünftige Konzeptionen solcher Räume lernen wollen. Seien dies Planungsverantwortliche von öffentlicher oder privater Seite, Kommunen und Städte, oder auch zivilgesellschaftliche Initiativen, die einen Rahmen und Perspektive benötigen. Außerdem ist die Überlegung die Erkenntnisse an verantwortlichen EntscheidungsträgerInnen aus Politik und Verwaltung zu richten und heranzutragen, um die Diskussion dahingehend anzuregen, dass sich diese Stellen in Bezug auf Neuplanungen mehr zutrauen und kreativer mit vorhandenen Ideen, Initiativen, Räumen und Ressourcen umgehen lernen.

## 1.2. Forschungsgegenstand Verkehrsversuch

Diese Arbeit fokussiert sich auf transformative Prozesse im öffentlichen Raum und deren Neuformatierung im Zuge der Durchführung des Instruments des Verkehrsversuches. Doch was versteht man unter diesem Begriff und warum diese Fokussierung? Aufgrund der schier unüberblickbaren Bandbreite an Projektbeispielen und theoretischen Ansätzen kreativer Interventionen im öffentlichen Raum und deren theoretischen Ausprägungen (vgl. Kapitel 2.4), sowie der Untersuchung von experimentellen Planungsansätzen (vgl. Kapitel 3.1) erfolgte die Entscheidung für den Verkehrsversuch unter Anwendung des allgemeinen Auswahlprinzips von Flyvberg (2006, S. 230). Der Fokus der Analyse liegt auf dem abgrenzbaren Ansatz des Verkehrsversuches als primären Untersuchungsgegenstand.

Unter Verkehrsversuchen sind im Allgemeinen temporäre Experimente im Straßenraum, die durchgeführt werden, um Umsetzungsgrad, Zeit, Kosten und andere Faktoren von Veränderungen in der Verkehrsorganisation testen zu können zu verstehen. Dabei geht es darum Planungs- und Umgestaltungsvorhaben vor deren finalen Realisierung temporär zu realisieren und gewisse Eingriffe zu testen (Pogačar & Šenk, 2018, S. 174). Ein erster seiner Art, wobei der Begriff „Verkehrsversuch“ noch nicht verwendet wurde, war die modellhafte Einführung einer Tempo-30 Zone in der deutschen Gemeinde Buxtehude in den 80er Jahren unter der Verwendung von Blumenkübeln als räumlich begrenzende Elemente (Koska et al., 2020, S. 27; 54; Reiss, 2013).

Ursächlich für dessen Entstehung als planerischen Prozesszwischenschritt und Rahmen könnten folgende Gründe, laut Aichinger und Frehn (2017), herangezogen werden:

- **Mangel an Vorstellungskraft über die zukünftige Ausgestaltung und Auswirkungen der Maßnahmen in der Öffentlichkeit und**
- **Fehlender Entscheidungswille von und Bewertungsgrundlage für EntscheidungsträgerInnen aus der Politik und Verwaltung**

Essentiell ist es auch, dass durch die bewusste Anwendung des Verkehrsversuches nachhaltig das Verkehrsverhalten betroffener AnwohnerInnen geändert werden und ein Bewusstsein geschaffen werden soll. Hier kann auch das Stufenmodell zur selbstregulierten Verhaltensänderung von Bamberg (2013) Anwendung finden, jedoch in adaptierter Form. Das Experimentieren führt zum Systematisieren und schlussendlich zu einer Entscheidung über die Belassung oder die Veränderung des Status Quo. Aus diesem Versuchen und Machen kann jedoch immens viel gelernt werden, denn es gilt in Zeiten des Klimawandels möglichst viele Personen in möglichst kurzer Zeit zu erreichen. Obwohl sich der Verkehrsversuch zwar in seiner Herkunft und Herleitung aus aktivistischen, Bottom-Up Ideen entwickelt hat, ist dieses Instrument in Deutschland mittlerweile formalisiert und rechtlich in der StVO in § 45 definiert und festgeschrieben (Deutsches Bundesamt für Justiz, 2013).

Getestet werden kann zum Beispiel die Errichtung neuer Radwege (Pogačar and Šenk 2018, 177) oder auch die temporäre Umgestaltung ganzer Straßenzüge, wie in Potsdam oder München (Aichinger & Frehn, 2017, S. 72). Gemeinsames Ziel von Verkehrsversuchen ist jedoch eine perspektivisch permanente Umgestaltung im Prozess hin zu lebenswerten öffentlichen Räumen für aktive Mobilität unter Einbeziehung möglichst vieler Beteiligter.

Folglich kann diese Art der Herangehensweise verschiedenste Ausprägungen annehmen, wie die folgende tabellarische Übersicht bereits durchgeführter Verkehrsversuche im deutschsprachigen Raum, zeigt. Neben Verkehrsversuchen in Deutschland wurden auch bereits einige Beispiele in der Schweiz umgesetzt und in den letzten Jahren nahmen Umsetzungen dieses Formats deutlich zu. Der räumliche Fokus, wie auch der Schwerpunkt der Maßnahmen, kann sehr unterschiedlich sein. Diese können zwischen Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsorganisation, oder Eingriffen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, variieren.

Eine hohe Wahrscheinlichkeit auf dauerhafte Umsetzung oder Verstetigung gibt es jedoch nicht. Viele Projekte wurden entweder nicht permanent umgesetzt oder es wurde noch nicht über deren Verstetigung entschieden. Dafür gibt es die unterschiedlichsten, individuellen Ursachen.

Land	Stadt   Region	Räumlicher Fokus	Schwerpunkt Maßnahmen	Dauer Versuchsphase	Verstetigung
Schweiz	Schwyz	Städtischer Hauptplatz	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	05.2008-11.2008	Weitere Umsetzungen offen
Schweiz	Thun	Fahrbahn Mittelzone	Visuelle Eingriffe zur Geschwindigkeitsreduktion	04.2018-07.2018	Rückbau in Ursprungszustand
Schweiz	Kreuzlingen	Boulevard	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	02.2018-02.2019	Rückbau in Ursprungszustand, mehrere Versuche
Deutschland	Greifswald	Kreuzung	Test von Abbiegerelationen für RadfahrerInnen	07.2012-08.2012	Weitere Umsetzungen offen
Deutschland	Frankfurt	Hauptstraßen	Tempo 30 nachts	04.2012-07.2015	späte Umsetzung im Jahr 2019
Deutschland	Sachsen	Autobahn	Tempo 100 testweise eingeführt	03.2018-12.2020	Tempolimit dauerhaft
Deutschland	Köln	Wohnstraßen	Neue Verkehrsführung, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	09.2016-02.2018	Änderungen, Maßnahmen umgesetzt
Deutschland	Lübeck	Platz	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	05.2020-05.2021	Weitere Umsetzungen offen
Deutschland	Tübingen	Brücke und Straße	Verbesserung von Radwegverbindungen	2019	Weitere Umsetzungen offen
Deutschland	Hamburg	Boulevard, Prachtstraße	Verkehrsversuch vor geplantem Umbau	11.2020-laufend	Umgestaltung im Jahr 2022 vorgesehen
Deutschland	Berlin	Teilabschnitt von Hauptstraße	Verkehrsversuch vor möglichem Umbau	08.2020-10.2021	Weitere Umsetzungen offen

Tabelle 1: Übersicht Verkehrsversuche im deutschsprachigen Raum | eigene Darstellung und Recherche (2021)

## 1.3. Forschungsfragen

Aus der vorhergehenden Einleitung, der formulierten Zielerwartung der Arbeit und der näheren Beschreibung des Forschungsgegenstandes Verkehrsversuch werden nun die Forschungsfragen abgeleitet. Gegliedert sind diese in eine Hauptfrage, mehrere Unterfragen und zugehörige Subfragen, die sich eine weitere Ebene darunter befinden. Den Unterfragen ist je ein Kapitel der Arbeit zugeordnet. In den Zwischenfazits, wie auch im Schlussfazit, werden die Fragestellungen beantwortet und deren Erkenntnisse reflektiert.

### Hauptfrage

- **Welche Potenziale hat der Verkehrsversuch in zukunftsorientierten Planungen zur Umgestaltung öffentlicher Räume in urbanen Gebieten?**

### Unterfragen

- **Wie lassen sich kreative Praktiken mit Interventionscharakter im öffentlichen Raum beschreiben?**
  - Was sind aktuelle Herausforderungen und Handlungsfelder in Bezug auf das Thema öffentlicher Raum?
  - Wie lassen sich diese kreativen, informellen Praktiken systematisch einordnen?
  - Wie lässt sich das Instrument des Verkehrsversuches charakterisieren?
  - Welche (teil-) formalisierten Ansätze zur Verkehrsberuhigung gibt es?
- **Wie lassen sich Planungsprozesse im öffentlichen Raum beschreiben und charakterisieren?**
  - Wie haben sich Planungsverständnisse und deren damit verbundener Umgang mit Flexibilität im Laufe der Zeit verändert?
  - Was sind zentrale Elemente und Aspekte von Planungsprozessen?
- **Worauf sollte laut den untersuchten Fallstudien bei zukünftigen Umsetzungen von Verkehrsversuchen geachtet werden?**
  - Wie unterschiedlich gestalten sich Fallstudien von Verkehrsversuchen hinsichtlich der Gegebenheiten, der Werkzeuge, der Struktur und des Prozesses?
  - Welche relevanten Entscheidungspunkte, Handlungsspielräume und Kooperationen in den Prozessen der Fallstudien lassen sich identifizieren?
  - Welche Chancen oder Konflikte lassen sich erkennen?
  - Welche Ergebnisse und Handlungsempfehlungen können aus den Fallstudien über Verkehrsversuche abgeleitet werden?

## 1.4. Forschungsablauf, methodischer Rahmen und Raumverständnis

Zur besseren strukturellen Orientierung wird hier nun ein Überblick über den vereinfachten Forschungsablauf der Arbeit, deren methodischer Rahmen und das zugrunde liegende Raumverständnis gegeben. Einerseits erfolgt dies tabellarisch, andererseits textlich. Grundsätzliche Bestandteile des methodischen Rahmens, wie die Literatur- und Dokumentenrecherche als Haupt-Erhebungsmethode in den ersten Kapiteln und die Fallstudien, als zentraler Rahmen für den empirischen Hauptteil, werden erläutert. Der Forschungsablauf wird beschrieben und das zu Grunde liegende Raumverständnis der Arbeit zur weiteren Bearbeitung dargelegt.

### 1.4.1. Forschungsablauf

#	Kapitel	Inhalte   Themen	Verknüpfung mit Forschungsfragen	Angewandte Methoden
1	Einleitung	Einführung in das Forschungsvorhaben	Vorarbeiten zur Formulierung der Forschungsfragen	Literatur- und Dokumentenrecherche
2	Öffentlicher Raum – Theorie und Praxis	Entwicklung, Herausforderungen und Aneignung ö. Raum  Logiken und Praktiken Rechtliches	Wie lassen sich kreative Praktiken mit Interventionscharakter im öffentlichen Raum beschreiben?	Literatur- und Dokumentenrecherche
3	Prozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung	Beschreibung Wandel im Planungsverständnis, Flexibilität  Zentrale Aspekte von und in Planungsprozessen	Wie lassen sich Planungsprozesse im öffentlichen Raum beschreiben und charakterisieren?	Literatur- und Dokumentenrecherche
4	Fallstudien von Verkehrsversuche	Konzeption und Durchführung detaillierter Prozess- und AkteurInnenanalyse von vier Fallstudien  Ergebnisse und Handlungsempfehlungen	Worauf sollte laut den untersuchten Fallstudien bei zukünftigen Umsetzungen von Verkehrsversuchen geachtet werden?	Literatur- und Dokumentenrecherche  Fallstudie  ExpertInnen-Interviews  Inhaltsanalyse  Prozessanalyse
5	Fazit und Ausblick	Inhaltliches und methodisches Fazit  Ausblick weitere Schritte, Forschungsbedarf und mögliche Anwendungen	Reflexion Forschungsfragen und Inhalt  Reflexion Methoden und empirische Durchführung	-

Tabelle 2: Forschungsablauf als Konzeption | eigene Darstellung (2021)

Diese Forschungsarbeit verfolgt ein exploratives, induktives und qualitatives Vorgehen mit Schwerpunkt auf Fallstudien von Verkehrsversuchen. Die vorbereitenden theoretischen, rechtlichen und methodischen Kapitel nehmen wichtige und zentrale Rollen ein. Das Resultat werden die Beschreibung und Darstellung der Ergebnisse und die Ableitung der Handlungsempfehlungen aus den untersuchten Fallstudien sein. Sie bauen auf den Forschungsfragen auf und sind als Beantwortungsversuch dieser zu verstehen. Als Erhebungsmethode findet in dieser Arbeit, neben dem obligatorischen Desk Research und der Dokumentenanalyse, hauptsächlich das narrative, leitfadengestützte ExpertInnen-Interview Anwendung.

Zur Analyse werden die Inhaltsanalyse und Prozessanalyse, die auch eine AkteurInnenanalyse und Prozessdarstellung umfasst, herangezogen. Die Beschreibung der Methodik und Konzeption findet man in Auszügen im Anschluss und hauptsächlich in Kapitel 4. In Tabelle 2 werden Kapitel, Inhalte, Forschungsfragen und Methoden verknüpft. Wie bei anderem qualitativem Vorgehen ist auch diese Forschung ein zirkulärer Prozess. Parallel zu dieser Abschlussarbeit war ich als studentischer Projektmitarbeiter im Projekt „*Tactical Mobilism – Temporäre Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur*“ bis April 2021 angestellt.

Das wissenschaftliche Kerninteresse dieser Arbeit ist der öffentliche Raum, dessen Transformation und Interventionen in diesem. Sowohl in der theoretischen Herleitung und Untersuchung als auch in der praktischen Umsetzung gibt es bereits einiges an Vorwissen. Diese Umstände in Verbindung mit dem Forschungsprojekt ergeben folglich das Forschungsthema und den Schwerpunkt dieser Arbeit, nämlich den Prozess von der Konzeption hin zur Verstetigung von Verkehrsversuchen zu untersuchen. Nach der Verfassung von Forschungsfrage(-n) wird nach passenden Theorien und Methodik recherchiert. Parallel dazu werden interessante Fallbeispiele gesucht. Darauffolgend stehen Überlegungen zu passenden Untersuchungskategorien und Kriterien für die erhobenen Beispiele im Mittelpunkt und die Reduktion. Dazu wird die Erstellung eines Untersuchungsrasters viel beitragen.

Zu diesen Einzelfallbeispielen werden Steckbriefe und ein bisheriger Prozessverlauf inklusive Zeitstrahl mit Meilensteinen erstellt. Außerdem wird ein Interviewleitfaden erarbeitet und Erstkontakt zu den möglichen InterviewpartnerInnen aufgenommen. Diese werden im Anschluss daran durchgeführt. Im Weiteren werden diese Gespräche transkribiert, codiert, memoriert, analysiert und textlich in die gewonnenen Erkenntnisse nach dem jeweiligen Untersuchungsprojekt gegliedert. Die textliche Fertigstellung des Theorieteils und die textliche, wie auch grafische Umsetzung der Fallstudien wird folgen. Aus der strukturierten Abarbeitung folglich einem zu erstellenden Untersuchungsraster der Interviews erfolgt die Ableitung von Ergebnissen und Handlungsempfehlungen. Zu guter Letzt werden ein inhaltliches, wie auch methodisches Fazit und ein Ausblick auf mögliche weitere Forschungsinteressen gegeben.

### 1.4.2. Literatur- und Dokumentenrecherche

Mit dieser klassischen wissenschaftlichen Methode wurden sowohl diverse Online- wie Offline-Quellen aus Wiener Bibliotheken, Online-Verzeichnissen und wissenschaftlichen Journalen bearbeitet. Ausgangspunkt war eine systematische Sammlung von Suchbegriffen und Themen zum Forschungsgegenstand in einer Mind-Map. Zusätzlich dazu wurde auch einige „*Graue Literatur*“ (Zeitungen, Magazine, Websites, ...), vor allem zur Fallstudien-Recherche, verwendet. Um die gewonnenen Erkenntnisse übersichtlich sammeln, zuordnen und zitieren zu können, wurde „*Mendeley*“ als Literatur- und Referenzierungs-Software verwendet.

Für den Theorie- und Methodenteil wurden anschließend die Texte gescreent, als wichtig erachtete Textpassagen referenziert und gewissen Themenbereichen bereits textlich zugeordnet. Zur methodischen Orientierung und theoretischen Einordnung dieser wissenschaftlichen Methode wurden verschiedene Sammlungen aus dem universitären und wissenschaftlichen Arbeiten zu Rate gezogen. (Burchert & Sohr, 2008; IFIP TU Wien, 2019; Kache, Römer, Müller, & Günther, 2015; vgl. Stary, 2013)

Es handelt sich jedoch explizit nicht um eine systematische Analyse von Dokumenten, da diese Vorgangsweise als nicht passend, da zu detailliert, erachtete wurde.

### 1.4.3. Fallstudien

Das Fallstudien-Design ist keine weitere Methode, sondern mehr ein Rahmen und Ansatz, mit dem in verschiedensten Forschungsdisziplinen schon sehr lange gearbeitet wird (John W. Creswell, 2007; Langenau, 2001, S. 12 nach Lamker 2014) und bedeutet nicht, dass die Forschung weder rein qualitativ-empirisch noch rein quantitativ, durchgeführt wird (Lamker, Langenscheidt, Lersmacher, & Sendal, 2014, S. Vorwort). Laut Yin (2003) ist eine Case Study oder Fallstudie eine empirische Untersuchung, die ein gegenwärtiges Phänomen in seinem realen Kontext und seinen Begrenzungen untersucht. Im Gegensatz zu anderen Forschungsfeldern, die mit großen Fallzahlen arbeiten, sind in der Raum- und Planungswissenschaft auch geringere (Einzel-) Fälle von Analyseinteresse (Lamker et al., 2014; Yin, 1994, S. 45). Zur Findung von Zusammenhängen, Gesetzmäßigkeiten, Strukturen und Prozessen werden diese nach verschiedenen Gesichtspunkten analysiert (Lamker et al., 2014, S. Vorwort). Als Fall bezeichnet man ein räumlich abgegrenztes Phänomen oder eine Einheit, die zu einem bestimmten Zeitpunkt oder innerhalb eines Zeitraums untersucht wird (Gerring, 2006, S. 13).

Für Flyvberg (2011) gibt es fünf wesentliche Vorteile und Stärken bei Fallstudien. Dazu zählen die analytische Tiefe, die hohe Validität, das ermöglichte Verständnis von Kontext und Prozess, die Analyse von Auslöser / Ergebnis und die Möglichkeit zur Generierung neuer Hypothesen und Forschungsfragen. Fallstudien bedürfen dabei jedoch enorm viel Aufwand in der Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung und lassen sich oft schwer objektiv zusammenfassen, so Lamker (2014). Für Flyvberg (2011) gibt es jedoch auch drei Schwächen von Fallstudien. Hierzu zählen die verzerrte, subjektive Auswahl der Fälle, das begrenzte Wissen über Fallgrenzen hinweg und die oft fehlende Vergleichbarkeit. Diese methodisch theoretischen Hinweise werden in dieser Arbeit aufgenommen und bestmöglich umgesetzt. Außerdem Anwendung finden in diesem Rahmen als Erhebungsmethode das leitfadengestützte ExpertInnen-Interview und als zentrale Analysemethoden die qualitative Inhaltsanalyse und die Prozessanalyse. Das zentrale empirische Kapitel mit weiteren Details folgt nach der Aufbereitung der notwendigen Theorie in Kapitel 4.1.

### 1.4.4. Raumverständnis

Um klar darzulegen von welchem Raumverständnis im Kontext der weiteren Bearbeitung der Fallstudien von Verkehrsversuchen auszugehen ist dient dieses Kapitel. Denn übergeordnet verhandelt diese Arbeit Prozesse im öffentlichen Raum. Dieser wird oft als **“Rückgrat von urbanen Räumen“** bezeichnet, denn er bildet Verbindungen in Städten, Dörfern und dem Land dazwischen. Urbane öffentliche Räume sind Orte des Austausches und der Interaktion zwischen verschiedenen sozialen Gruppen, Personen, Ideen und Gütern. Der öffentliche Raum kann somit als Schnittstelle in der Stadt zwischen sozial-konstruiertem Raum und räumlich-gebauten Gebilden bezeichnet werden (Frick, 2011, S. 155). Im Folgenden werden kurz die für die Bearbeitung dieser Arbeit relevanten Verständnisse von Raum umrissen.

Um eine Diskussion über Raumverständnisse zu führen sind die 6 Typen nach Weichhart zentraler Ausgangspunkt. Im Folgenden wurde eine Auswahl betreffend dem Untersuchungsgegenstand Verkehrsversuche vorgenommen. Relevant für eine Auseinandersetzung mit Projekten und Prozessen im öffentlichen Raum ist, dass man den Raum grundsätzlich als logische Struktur aus immateriellen Relationen und Beziehungen versteht (3. Typ), die sich über Relationen mit Objekten aus der ersten Welt (nach Popper) entfaltet und in Beziehung steht (4. Typ). Der so aufgespannte Raum wird laut dem 6. Typ nach Weichhart im Weiteren durch konkrete Handlungen von Menschen produziert (Aneignungen, Produktionen und soziale Zuschreibungen). (Weichhart, 2008, S. 75 ff.)

Löw zufolge, die in ihren Überlegungen vom 6. Raumtyp ausgeht, handeln Individuen als soziale AkteurInnen und stellen dabei Räume her. Ihr Handeln ist aber von verschiedenen Strukturen bestimmt. Diese Strukturen/Rahmenbedingungen können ökonomischer, rechtlicher, sozialer, kultureller und räumlicher Natur sein (Löw, 2001). Der Raum ist laut Löw sowohl durch soziales Handeln als auch durch die Abhängigkeit von sozialen Strukturen geprägt. Laut ihrer These ist menschliches Handeln und Raum untrennbar miteinander verbunden. Durch aktives Verknüpfen von menschlichem Handeln (Spacing) und durch das eigene Platzieren und das Verlassen dieser Platzierung entstehen Räume. (Löw, 2001, S. 155; 158) Laut Dieter Läßle kann der Raum noch weiter in drei unterschiedlichen Ebenen gedacht werden: Dem Mikro-, Meso- und Makro-Raum. Der Mikro-Raum wird definiert als jener Raum, in dem der Mensch als Individuum im Mittelpunkt steht. Die Dimension des Meso-Raums bezieht sich laut Läßle auf regionale Arbeits-, Lebens- oder Gesellschaftszusammenhänge in einer Stadt. Die Makro-Raum umfasst für ihn das politisch-ökonomische Weltsystem. (Läßle, 1991)

Diese Thesen und Theorien werden in der weiteren Arbeit an verschiedenen Stellen wieder aufgegriffen und werden bei der Strukturierung des Untersuchungsrahmens eine wesentliche Rolle spielen. Dabei wird es um eben diese verschiedenen Layer innerhalb der Entstehung neuer, öffentlicher Räume und deren Verbindungen auf rechtlicher, methodischer und personeller Ebene gehen. Löws Theorien werden in die Entflechtung der möglicherweise äußerst komplexen Akteurskonstellationen und Prozessverläufe einfließen. Läßles Ebenenmodell könnte zu einem besseren Verständnis der erweiterten Zusammenhänge zwischen Konzepten, AkteurInnen und deren Rahmen beitragen. Relevant für die weiteren Untersuchungen in dieser Arbeit werden hauptsächlich der Mikro- und Meso-Raum sein, wobei das Thema Mobilität immer auch mit diversen höheren Ebenen zusammenhängt. Erwähnt sei hier nur die Bedeutung für den Kampf gegen den Klimawandel und dessen globaler Bedeutung.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



# »» 2

# 2. Öffentlicher Raum - Theorie und Praxis

- » Von Funktionstrennung zu lebenswerten Städten
- » Spezifische Herausforderungen und Handlungsfelder
- » Logiken kreativer Raumpraktiken
- » Kreative Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume
- » Formalisierte Ansätze zur Transformation öffentlicher Räume
- » Zwischenfazit

*»Wir haben mindestens 10.000 Jahre Erfahrung mit Städten ohne Autos. Erst seit 50 Jahren sind unsere Städte voll mit Autos und die Menschen denken, das sei normal.«*

*Hermann Knoflacher in Bachmann (2020)*

In diesem Kapitel werden der theoretische Diskurs und die Auseinandersetzung mit dem Thema öffentlicher Raum in Theorie und Praxis verortet. Es dient zur Einordnung des Verkehrsversuches in einen größeren theoretischen Kontext.

## 2.1. Von Funktionstrennung zu lebenswerten Städten

War der öffentliche Raum in der griechischen Antike hauptsächlich Austragungsort für direkte politische Debatten der Bürger in der Polis, war er im Mittelalter ein kontrollierbarer, klar definierter Machtraum der Herrschenden. Dieser wurde in weiterer Folge in der französischen Revolution wieder von liberalen Bürgern rückerobert. Spätestens seit dieser und weiteren bürgerlichen Revolutionen des 19. Jahrhunderts ist der öffentliche Raum Ort der Revolution und politischer Manifestation. In der darauffolgenden Industrialisierung diente der öffentliche Raum jedoch eher als anonymisierende Maske und Überwachungsraum. Trotzdem spielten die Straße und das Wohnzimmer im 19. Jahrhundert in der westlichen Sphäre bei der Entstehung des Begriffs der Öffentlichkeit eine wesentliche Rolle. Beide waren und wurden Foren politischer, kultureller und kreativer Dimensionen zum Ausdruck herrschender Verhältnisse, aber auch Veränderlichkeit. In der weiteren Entwicklung des öffentlichen Raums wurde die Urbanität als instrumentelle Funktion und Kommodifikation im Sinne des Kapitalismus weiter kanalisiert. (Dovey, 2016, S. 9–12; Krasny, 2013, S. 192)

Aufgrund der steigenden Motorisierung, vor allem nach dem 2. Weltkrieg, nahm die Bedeutung der Straße und des öffentlichen Raums als Ort des Austausches jedoch stark ab. Die Transportfunktion übernahm eine zentrale Stellung. Im europäischen Kontext wurden viele Städte im Leitbild der autogerechten Stadt auf- und umgebaut. Auch das Credo der Funktionstrennung fand flächendeckend Anwendung. Diese führte auch zu vermehrter Mobilität und zur Steigerung der Motorisierung. (Gehl, 2016) Der französische Architekt Le Corbusier, als Vertreter des Modernismus, sah die Lösung vieler Probleme seiner damaligen Zeit im räumlichen Ordnen, Gestalten und Trennen der Funktionen. International begann danach aber auch eine Kritik am funktionalen Städtebau und rückte eine Wiederbelebung von Stadtkultur und eine Weiterentwicklung der europäischen Stadt in den Mittelpunkt (Feuerstein, 2009, S. 24). Seit den 1960er Jahren wurde die Straße als sozialer Raum und Lebensumgebung langsam parallel wieder in den Vordergrund und ins Gedächtnis gerückt. Prominente AutorInnen dieser Bewegung und Denkrichtung – um nur eine Auswahl zu nennen – sind Jane Jacobs, Gordon Cullen, Christopher Alexander, Colin Rowe und Fred Koettner, Donald Appleyard, Jan Gehl, William H. Whyte und Alan Jacobs. (Pogačar & Šenk, 2018, S. 172)

In ihrem Buch *“The Death and Life of Great American Cities”* argumentiert die amerikanische Autorin Jane Jacobs als eine der ersten UrbanistInnen, dass Straßen und ihre Lebendigkeit wichtige Faktoren für das Überleben von und in Städten sind. Weiter widmet sie ein gesamtes Kapitel ihrem Plädoyer für Gehsteige und lebendigen Straßen als wesentliche Beiträge zur Sicherheit in Städten (Jacobs, 1961, S. 29–54). Das gesamte Buch ist ein Statement gegen generische, modernistische Städte im Sinne der Funktionstrennung. Man muss es jedoch im zeitlichen und räumlichen Kontext nordamerikanischer Städte und deren Umgang mit aussterbenden Stadtzentren und steigender Suburbanisierung in den 60er Jahren des vorherigen Jahrhunderts sehen.

Jan Gehl kommt in seinem Buch *„Cities for People“* zu einem ähnlichen Ergebnis. Allgemein spricht er davon, dass der *„Human Scale“* in der Planung verloren ging. Die Planung der letzten Jahrzehnte war seiner Meinung nach sehr auto-zentriert (Gehl, 2016, S. 14), was große Auswirkungen auf zwischenmenschliche Kontakte, Kommunikation, Sicherheitsaspekte und die Gesellschaft im Allgemeinen hatte. Seine Konzepte zur Transformation öffentlicher Räume basiert auf dem menschlichen Maß, der Stadt auf Augenhöhe und zwölf definierten Qualitätskriterien öffentlicher Räume. Damit setzte er auch in der Sozialraumanalyse neue Maßstäbe. (Gehl, 2016)

Auch William H. Whyte lenkte das verlorene Interesse wieder auf den öffentlichen Raum und die stattfindenden Aktivitäten darin. In seinem Buch „*The Social Life of Small Urban Spaces*“ untersuchte er präzise kleinräumige Aktivitäten in New Yorker Parks und ebnete so den methodischen Boden für den aufkommenden Werkzeugkasten der Sozialraumanalyse (Whyte, 2016). Wesentliche (in-)formelle Dokumente, die im Zusammenhang mit dem Forschungsobjekt Öffentlicher Raum erwähnt werden sollten, sind die *Agenda 21 (United Nations Conference on Environment and Development in Rio de Janeiro, 1992)*, die *Aalborg Charter (The Charter of European Sustainable Cities and Towns Towards Sustainability, 1994)* oder die *Aarhus Convention (1998 beschlossen und 2001 in Kraft getreten)* (Pogačar, 2014). Abseits von diversen AutorInnen und Dokumenten wurde über die Notwendigkeit Straßen wieder in lebenswertere, heterogene Räume zu verwandeln seit den 60er Jahren auch in direkten, aktivierenden Aktionen und Interventionen nachgedacht und in die Tat umgesetzt (Pogačar, 2017, S. 550).

**„Beschreibbar ist ein öffentlicher Raum einerseits als Ensemble tektonischer Elemente, die im Laufe seiner städtebaulichen Entwicklung entstanden, und andererseits als Ort des geselligen Verkehrs. Er stellt also ein räumlich-soziales System in städtischer Struktur dar, dem durch Architektur, Design und Stadtplanung mittels Gestaltung Funktionen (...) und damit auch die Nutzbarkeit zugewiesen wurden. Die Gestaltung evoziert somit das Verhalten auf dem Platz und beabsichtigt das auch so. Zugleich jedoch lädt die Gestaltung des Platzes die Menschen förmlich dazu ein, sich mit ihm auseinanderzusetzen.“ (Bayer, 2008, S. 161)**

Der öffentliche Raum kann als jener Teil der Stadt verstanden werden, der der Allgemeinheit uneingeschränkt, frei nutzbar und jederzeit zugänglich zur Verfügung steht, wie Straßenräume, Wege, Parks und Plätze (Häberlin & Furchtlehner, 2017). Der bereits erwähnte Jan Gehl attestiert vielen Städten innerhalb der letzten Jahren gute Konzepte, weist aber darauf hin, dass weitere Anstrengungen Richtung Verkehrsberuhigung nötig sein müssten (Gehl, 2016), worauf die World Bank in einer aktuellen Publikation eingeht und vom „Asset“ öffentlicher Räume spricht (worldbank.org, 2020). Aus diesen Diskursen ist zu schließen, dass die Debatte um den öffentlichen Raum keinesfalls als abgeschlossen zu bewerten ist und in Zukunft vermehrt neben der reinen Verkehrsfunktion Forderungen für weitere räumliche Nutzungen aufgestellt werden.

## 2.2. Spezifische Herausforderungen und Handlungsfelder

Dass sich unsere derzeitige Gesellschaft und Umwelt einem enormen globalen Wandel ausgesetzt sieht, muss an dieser Stelle nicht breiter erläutert werden. Sechs wesentliche globale Trends und Faktoren sind hierbei die voranschreitende Globalisierung, die digitale Transformation und der technologische Wandel, der ökologische Wandel, die stetig steigende Urbanisierung, Änderungen politischer Steuerungen und der soziale Wandel in seinen diversen Facetten (Mädling, 2011; Mitregerger et al., 2020, S. 15–20).

Diese wiederum bilden den Überbau und die Ausgangslage für die folgenden spezifischeren Problemstellungen, die sich für Planungen, lokale Interventionen und spezifisch Verkehrsversuche daraus ergeben und ableiten lassen. Sie sind als subjektive Sammlung zu sehen und natürlich noch deutlich erweiterbar, beziehungsweise zu ergänzen.

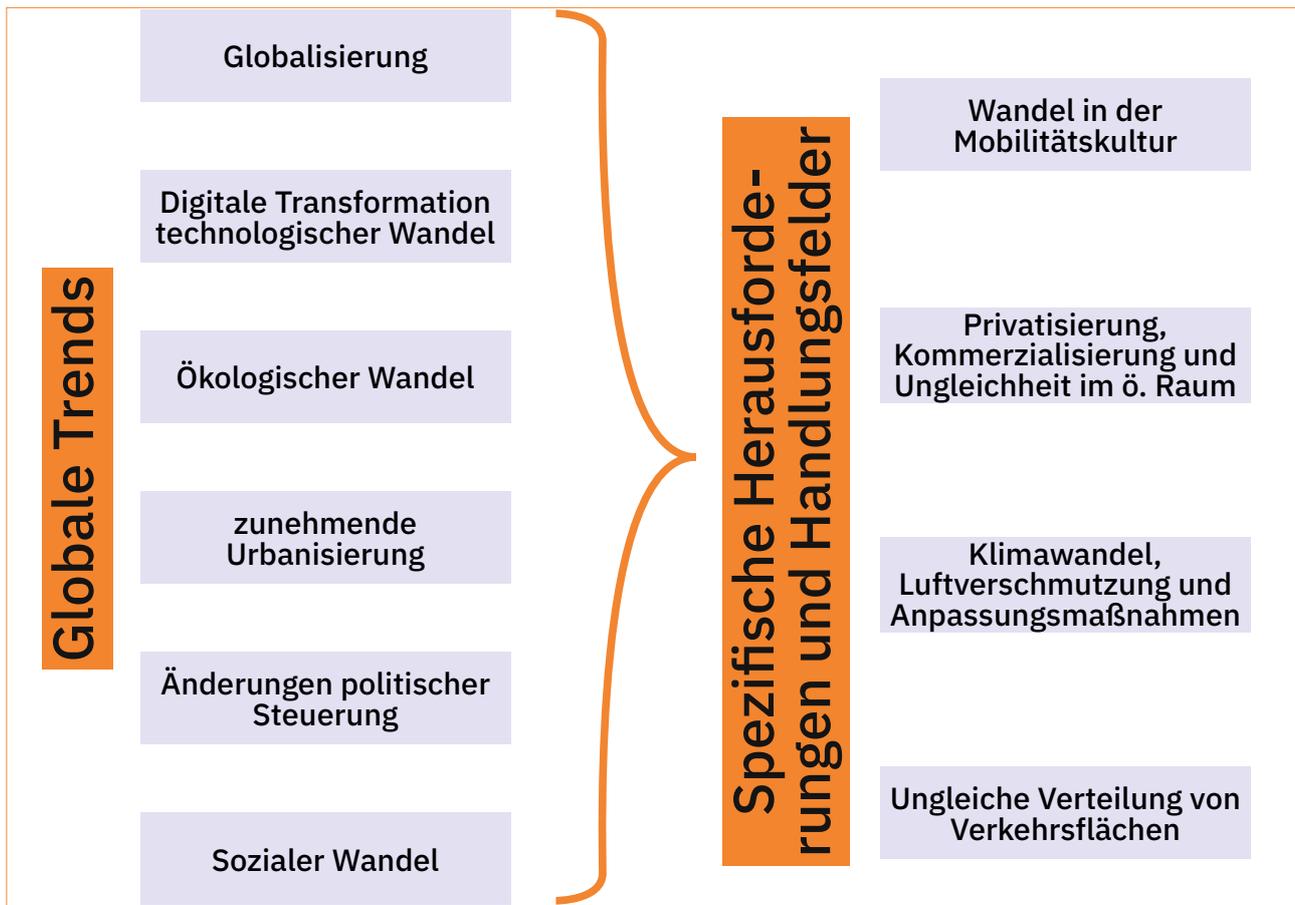


Abbildung 4: Gegenüberstellung globale Trends und spezifische Herausforderungen und Handlungsfelder | eigene Darstellung (2021)

### Wandel in der Mobilitätskultur

Die Mobilitätskultur einer Stadt ist geprägt durch verschiedenste Faktoren. Zum Ersten durch die Verhaltensweisen und Einstellungen der VerkehrsteilnehmerInnen, zum Zweiten durch die baulich-technischen Rahmenbedingungen, sowie zum Dritten durch den aktuellen städtischen Diskurs. Diese ist jedoch nicht wie fälschlich angenommen reiner Automatismus, sondern ein Spiegelbild von Lebensqualität, Lebensgefühl und den Lebensstilen verschiedener sozialer Milieus. Für Deffner (2017) geht es darum, möglichst bildlich einen Wandel in der Mobilitätskultur vom privaten PKW hin zu einem multioptionalen und -modalen Ansatz zu verfolgen. Ziel ist die Entkoppelung des privaten Automobils und die bestmögliche Vernetzung aller Mobilitäts-Möglichkeiten, neue Kombinationen zu schaffen und Wege einzusparen. Dieser Ansatz wird vermehrt von verschiedenen Stellen verfolgt. (Deffner et al., 2017, S. 6–9)

Drei Entwicklungsbilder zur Erreichung dieser nachhaltigen Mobilitätskultur (exemplarisch am Beispiel Hessen) skizziert Deffner et al. (2017, S. 23–29) wie folgt:

- Direkte Steuerung durch den Staat mit Investitionen und Regulationen
- Gemeinschaftliches, bürgerschaftliches Engagement aller
- Technische Innovationen bestimmen den Wandel

Vielleicht ist es aber nicht eines dieser Bilder, sondern eine gemeinsame Kombination daraus. Städte und Ballungszentren bieten für innovative Entwicklungen den perfekten Nährboden auf Grund von hoher Bevölkerungsdichte und der Verfügbarkeit verschiedener Mobilitätsalternativen. Dieser Wandel lässt sich in Wien auch durch den abnehmenden Motorisierungsgrad feststellen. (Statistik Austria, 2020) Der Verkehrsversuch ist unter dieser Herausforderung als Instrument zur Erreichung des zweiten, gemeinschaftlichen Leitbildes zu sehen.

### Privatisierung, Kommerzialisierung und Ungleichheit im öffentlichen Raum

Die Privatisierung öffentlicher Räume ist ein wesentlicher Faktor, welcher die Nutzbarkeit von Stadträumen bedeutend mindert. Laut Selle (2002, S. 41–55) lassen sich diese Tendenzen auf unterschiedlichen Ebenen identifizieren, wozu er Flächen- und Qualitätsverluste, sowie Steuerungsdefizite, zählt. Auch die Kommerzialisierung als zusätzlicher Druck wird immer deutlicher auf öffentlichen Plätzen spürbar. Werbeelemente und gastronomische Nutzungen machen viele Räume zu regelrechten Hindernisparcours, aber beleben diese auch enorm, jedoch meist nicht für den konsumfreien, nicht-kommerziellen Aufenthalt. (Pegels & Berding, 2013, S. 9)

Die **Produktion von öffentlichem Raum**, der jedoch unter privatem Eigentum und Kontrolle steht, wurde eine der Hauptagenden von Stadtentwicklung in vielen Städten. Diese Privatisierung, beziehungsweise Schaffung unklarer Zwischenkategorien halböffentlicher Räume, ist ein subtiler und inkrementeller Prozess, wodurch sich der private Markt, alltägliches, urbanes Leben immer mehr aneignet und vereinnahmt. Mittlerweile ist das jedoch auch schon keine neue Praxis mehr (Dovey, 2016), die auch schon in Wien angekommen ist, wie in der Studie **“Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum“** aus dem Jahr 2015 aufgezeigt wurde (Bork, Zech, & Klingler, 2015). Hierbei kommt die Diskussion auf, wo und wie man zwischen privatem, halb-öffentlichem und öffentlichem Raum unterscheidet und all seinen Schattierungen dazwischen. Scheinbar öffentlicher Raum befindet sich oft in privatem Besitz oder unter privater Kontrolle. Es ergeben sich die verschiedensten Abstufungen und Varianten zwischen den Polen Kontrolle/Besitz und Zugänglichkeit. (Dovey, 2016)

Öffentliche Räume sind auch hinsichtlich Gleichberechtigung ungleiche Räume, da zum Beispiel in Deutschland nur etwa 38% der PKWs auf Frauen zugelassen sind, der Rest auf Männer. Laut einer Studie (vgl. Gruschwitz, 2020) fahren Männer auch doppelt so viel mit dem eigenen PKW. Ableiten kann man diese systematische Diskriminierung aus dem deutschen Wirtschaftsmodell der 50er Jahre, in dem die Kleinfamilie im Zentrum stand und der Ernährer der Familie der Mann war. Janna Aljets, die ehemalige Leiterin des Brüsseler Büros der Rosa-Luxemburg-Stiftung, merkt an, dass jede Stadt, die versuchen würde den Autoverkehr zurückzudrängen auch automatisch geschlechtergerecht denken würde, da Frauen trotz der Hauptlast an Care-Arbeit nicht der entsprechende Anteil an Raum in der Stadt zur Verfügung stehen würde. (Vu, 2019) Auch Kinder als meist übergangene Gruppe brauchen Platz im öffentlichen Raum. Kinder in verkehrsberuhigten Gegenden haben das Vierfache an FreundInnen wie eine Vergleichsgruppe aus Gebieten mit einer höheren Verkehrsbelastung, so eine Studie aus Zürich. Dasselbe Prinzip gilt auch für die Eltern der Kinder. (Hüttenmoser, 2004)

Durch Infrastrukturen, wie qualitativ hochwertige öffentliche Räume, erhalten wir gleichberechtigten und selbstbestimmten Zugang zu Gütern des täglichen Lebens. Die dafür notwendigen und langfristigen politischen Entscheidungen beeinflussen diese enorm.

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur gibt in gewissem Maße vor, welche Mobilitätsformen und Wege wie genutzt werden können. Laut den AutorInnen gilt es jedoch eine allgemeine und gleiche Zugänglichkeit zu Infrastrukturen auch in Zukunft zu ermöglichen. (Bukow, Meinefeld, & Schmidt, 2020)

## Klimawandel, Luftverschmutzung und Anpassungsmaßnahmen

In vielen europäischen Städten wurde das Auto längst aus den Innenstädten verbannt. Hier geht es entweder um generelle Fahrverbote oder auch Mautsysteme. Laut mehreren Studien sind jedoch 85% der Bewohner europäischer Städte weiterhin in von der WHO als „**schädlich eingestufte Feinstaubbelastungen**“ ausgesetzt. (Rodler, 2020)

Der prozentuelle Anteil des Straßenverkehrs an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU betrug im Jahr 2017 25 Prozent und nahm im Zeitraum zwischen 1990 bis 2007 um 170 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent zu, wobei in den anderen Kategorien total weniger emittiert wurde. (Heinrich-Böll-Stiftung und VCD Verkehrsclub Deutschland eV, 2019, S. 27)

Treibhausgase und andere Emissionen aus dem Verkehrsbereich zählen zu den größten Umweltbelastungen und müssen demnach schleunigst reduziert werden. Jedoch führen Luftverschmutzung und Emissionen nicht nur zu gesundheitlich Schäden. Sie verursachen auch enorme Kosten für die Gesellschaft. In Deutschland – kommt eine aktuelle EPHA-Studie zum Schluss – kostet Luftverschmutzung StadtbewohnerInnen durchschnittlich 1.468€ pro Kopf und Jahr. Europaweit entsteht somit ein ökonomischer Schaden von 166 Milliarden Euro. (de Bruyn & de Vries, 2020)

Dadurch wird klar, dass Städte und Kommunen mit einer progressiven, klimafreundlichen Verkehrspolitik enorme finanzielle Schäden abwenden können. Verkehrsversuche und die Transformation öffentlicher Räume können hier auch einen wertvollen Beitrag leisten.

## Ungleiche Verteilung von Verkehrsflächen (nach Mobilitätsformen)

Der PKW ist ein Platzfresser, da er alleine etwa 15 Quadratmeter im ruhenden Zustand benötigt. Dafür waren und sind die meisten Straßenräume in Städten jedoch nicht ausgelegt (Kramper, 2019). Aufgrund des Zielkonflikts zwischen verkehrlichen und lokalen Nutzungen verlieren öffentliche Räume in den Städten immer mehr an sozialer Funktion (Bahrtdt, 1998). Diese teils überdimensionierten Verkehrsflächen tragen zur weiteren Einschränkung von Nutzungsmöglichkeiten und zur Reduktion potentieller Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum bei (Flecken & Calbet i Elias, 2011). Nach Angaben des deutschen Statistischen Bundesamtes dehnte sich der Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche im Zeitraum zwischen 1992 und 2018 jedoch um weitere 9,8 % aus. Dieser Zuwachs vollzog sich in weiten Teilen zu Lasten landwirtschaftlich genutzter Flächen. (Umweltbundesamt, 2020) Jedoch hält in Ballungszentren die Errichtung von Freiflächen nicht mit dem Bevölkerungswachstum mit, wie zum Beispiel in der Stadt Hamburg, die dagegen mit der Erhebung des Freiraumbedarfs vorging (Bratz et al., 2020, S. 27)

In der österreichischen Stadt Graz etwa dominiert der motorisierte Verkehr in Form von geparkten PKWs und Fahrspuren. Damit nimmt er 92% des öffentlichen Raums ein. Die restlichen acht Prozent teilen sich auf weitere Nutzungsmöglichkeiten, wie Haltestellen für ÖV, Bereiche für Gehende und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf. (VCÖ, 2019, S. 16)

RadfahrerInnen und FußgängerInnen fordern immer mehr dazu auf das „**Gewohnheitsrecht von AutofahrerInnen**“, dass deren Anteil an städtischen Verkehrsflächen im Vergleich zum Verkehrsaufkommen verhältnismäßig weit darunter liegt, zu ändern, während dem Auto überproportional viel Fläche zugestanden wird (Lenz, 2018; Lorenz, 2020). In rund drei Dutzend deutschen Städten sprechen sich lokale Initiativen für eine Verkehrswende und eine gerechtere Platzverteilung im öffentlichen Raum im Rahmen von Radentscheiden aus (Ellenbeck & Jungjohann, 2020). In Wien zeigt sich diesbezüglich, dass der Anteil von PKWs an allen zurückgelegten Wegen im Jahr 2019 nur 27 Prozent betrug (Wiener Linien, 2020). Im Verhältnis dazu beträgt der Anteil von



KFZ-Fahrbahnen an der gesamten Verkehrsfläche der Bundeshauptstadt rund 67 Prozent (Straßenverwaltung und Straßenbau - MA 28, Verkehrsorganisation und technische, & Verkehrsangelegenheiten - MA 46, 2021). Auch in der deutschen Bundeshauptstadt Berlin nehmen alleine die Parkplätze von PKWs bereits eine größere Fläche ein als alle Fahrradwege gesamt. Dies entspricht nicht dem Nutzungsanteil an einem normalen Werktag zurückgelegten Weg. (Ellenbeck & Jungjohann, 2020)

Abbildung 5: Platzinanspruchnahme nach Mobilitätsformen | Abbildung Mobilitätsagentur Wien GmbH (2020)

## 2.3. Logiken kreativer Raumpraktiken

Dieses Kapitel setzt sich nun mit den Logiken und Theorien auseinander, die im Kontext kreativer Raumpraktiken wichtige Rollen spielen und diese definieren. Untersucht und beschrieben werden Theorien zur Aneignung öffentlicher Räume, Möglichkeiten der Steuerung und eine Annäherung an den Begriff der Intervention. Das Kapitel dient als Basis zum Verständnis der kreativen Praktiken, welche im nachfolgenden Kapitel besprochen werden.

### 2.3.1. Aneignung von Freiräumen, Aktivismus und das Recht auf Stadt

Gewisse Informalitäten existierten in Städten immer schon, vornehmlich in niedrig entwickelten Gegenden, im globalen Süden und in Räumen mit mehrheitlich gering verdienenden EinwohnerInnen. Informeller Urbanismus ist laut Douglas (2018) so alt wie das Konzept der Stadt selbst. Die Mehrheit dieser informellen, für heutige Maßstäbe und die Forschung relevanten, Formen in der westlichen Hemisphäre sind in der letzten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden. In den 1960er Jahren gab es die Situationisten, danach entstand Graffiti in New York und Philadelphia um 1968 und „*Guerilla Gardening*“ wurde 1974 im Rahmen von Hausbesetzungen in New Yorks Lower East Side erstmalig durchgeführt. Street Art und Place Hacking wurde in den 1990er Jahren populär. Diese Aneignungen sind begründet im Aufbegehren und dem Wunsch nach direkter Teilhabe seitens der BürgerInnen und haben ihre Ursprünge in Teilen in Jane Jacobs einflussreichem Werk „*The Death and Life of Great American Cities*“ (Jacobs, 1961). Etwa zeitgleich wie Jane Jacobs' Buch erschien auch jenes Werk in dem Henri Lefebvre erstmals von einem „*Recht auf Stadt*“ sprach (Lefebvre, 1968).

Heutzutage kann man viele Ursachen für das erneute Erstarren informeller Praktiken ausmachen, wie zum Beispiel Reaktionen auf neoliberale Tendenzen, die Austeritätspolitik, die Finanzkrise 2008 und den Kampf gegen Gentrifizierung. Douglas spricht mit Bezug auf David Harvey, Neil Smith und anderen marxistischen Theoretikern von „*ungleichen geographischen Entwicklungen*“ (Douglas, 2018, S. 49), die Formen des informellen Urbanismus anfeuerten und weiterhin anfeuern. Es gewinnen vermehrt Akteure an den Schnittstellen zwischen Stadtentwicklung und Zivilgesellschaft zunehmend an Bedeutung. Am bekanntesten sind hierbei oft Raumpioniere und Zwischennutzungsprojekte. Diese gelten mittlerweile als geschätzte (temporäre) Lösungsansätze. Nach der Finanzkrise 2008 nahm das Interesse an lokal verwurzelten und einfachen Lösungen sowie der individuelle Wunsch nach der Möglichkeit direkter Mitgestaltung zu. (Buttenberg, Overmeyer, & Spars, 2014a)

Diese Fülle an städtischen Bottom-Up-Aktivitäten rückt auch in den Fokus wissenschaftlicher, planerischer Diskurse und Forschung. Unter Begriffen wie „*Tactical Urbanism*“, „*Informeller Urbanismus*“ oder „*Placemaking*“ werden eine Reihe urbaner Praktiken zusammengefasst, die Interventionen im öffentlichen Raum anstreben. Stichwort ist die „Flächengerechtigkeit“ in der Stadt. Nach dem Zeitalter der großen Pläne der „*funktionalen Stadt*“, den Leitbildern der „*Stadt der kurzen Wege*“, der Idee der „*Nahmobilität*“, sieht man nun „Städte für Menschen“ und die „lebenswerte Stadt“ (Sabine Drewes, 2019) als zentrale Paradigmen an.

Der Begriff der Aneignung, der in diesem Kontext zentral erscheint und oftmals Verwendung findet, umfasst viele Facetten. Prinzipiell kann darunter ein persönlicher und selbstinitiiertes Eingriff in das Stadtgefüge verstanden werden, der Auswirkungen auf das gesellschaftliche Miteinander an diesem spezifischen Ort hat. Dieser bedürfnisgetriebene Prozess erfolgt, laut Bruns (2014, S. 10–11) entweder über einen längeren Zeitraum hinweg und führt so zu einer Identifikation mit dem Umfeld, oder kann auch als Provisorium gesehen werden, das mit seiner Selbstbauästhetik im Gegensatz zur geplanten Umwelt steht. Aneignung kann somit als ein sich stetig nach gesellschaftlichen Entwicklungen ändernder alltäglicher, sowohl individueller, wie kollektiver, sozialer Prozess beschrieben werden (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 173). Der Begriff hatte sei-

nen ersten Höhepunkt in den 60er und 70er Jahre. Der danach aufkommende Diskurs schließt auch das „Selber machen“ von Urbanen Freiräumen mit ein (Hauck, Hennecke, & Körner, 2017). Aneignungsprozesse sind in der heutigen Debatte oft zwischen den Polen unabhängiger Infragestellung vorhandener staatlicher Planungspraxen von unten und instrumentalisierter Entwicklungsmotoren von Stadtpolitik- und – marketing angesiedelt (Körner, 2017). Körner sieht genau an diesem Schnittpunkt die Möglichkeit, dass zum Beispiel „Freiraumplaner prädestiniert für eine Vermittlung von offizieller Planung und den Bürgern“ wären (2017, S. 145), denn die Aneignung des öffentlichen Raums passiert mehrheitlich nicht von selbst, da ein Großteil der Stadtbevölkerung Anreize und Unterstützung braucht, um den öffentlichen Raum „**in Besitz zu nehmen**“ (Ehmayer, 2016). Ehmayer spricht hier von planenden Disziplinen, die hier helfen könnten (vgl. 2016).

Seit den 1990er Jahren bekommt der Ruf nach einem „**Recht auf Stadt**“, welcher sich gegen das Verschwinden nicht-kommerzieller Freiräume, den ausbleibenden ökologischen Umbau, fehlende Teilhabe, zunehmende Ausgrenzung und Verdrängung und hohe Mietpreise richtet, erneut Gehör (Mullis, 2018). Der französische Philosoph Henri Lefebvre formulierte den Leitsatz bereits 1968 und verstand darunter einen selbst-bestimmten, nicht kapitalistischen und von staatlicher Kontrolle beherrschten Alltag (Lefebvre, 1968, S. 158). Diese Parole steht für eine gleichberechtigte Nutzung aller Vorzüge von Stadt und die Einforderung dieser. Außerdem zielt diese auf eine völlige Gleichberechtigung der Menschen und deren Möglichkeit auf Eigenverwirklichung ihrer Bedürfnisse, sowie die Stadt frei mitgestalten zu können, ab. Bei all dem ist es egal welches Einkommen, welche Herkunft oder welches Alter eine Person hat, denn das Recht auf Stadt soll für alle Menschen gleichermaßen gelten. (Bruns, Braun, Tödtli, Ohm, & Ziehl, 2016, S. 17).

### 2.3.2. Bottom-up, Top-down, Steuerung und Governance

Bottom-up und Top-down sind die zwei Gegenpole, die sich in der Stadtplanung der vergangenen Jahre strikt gegenüberstanden. Im Folgenden sollen diese Pole erläutert werden, aber auch eine Perspektive in Richtung Steuerung und Governance eröffnet werden. Laut Pissourous (2014, S. 84) gibt es einerseits den Trend Richtung Zentralisierung und der De-Politisierung von Entscheidungsfindungsprozessen, aber auch der Stärkung der Rolle technischer Experten. Andererseits gibt es den Ruf nach mehr Teilhabe in Entscheidungsprozessen, mehr Verantwortlichkeit für lokale PolitikerInnen und Planungsverantwortliche, aber auch eine gestiegene Skepsis und Kritik gegenüber rein technischen Expertisen.

Der Logik des Politischen folgend werden jegliche politischen Prozesse durch die Gewichtung folgender Einzelfaktoren geprägt. Diese drei Dimensionen sind polity (Grundlagen des Gemeinwesens), policy (politische Interessen, Werte, Handlungsprogramme) und politics (Prozesse der Durchsetzung) (Meyer, 2000, S. 52–55) In diesem politischen System werden hauptsächlich Top-down Ansätze verfolgt, die eine traditionelle, hierarchische Planung mit großteils nicht realisierten Projekten und starren Strukturen symbolisieren (Pogačar & Šenk, 2018).

Merkmale von Bottom-up Planungskulturen sind im Gegensatz dazu durch netzwerkartige, horizontale Kooperationsstrukturen und flexible Vorgehensweisen geprägt (Danielzyk & Knieling, 2011). Mit dem Eintritt von Graswurzel-Bewegungen/Bottom-up Initiativen in das Feld der urbanen Politik und Governance konnte man zum Beispiel eine Verschiebung im Verhältnis zwischen privaten Investoren und der öffentlichen Verwaltung feststellen (Domaradzka, 2019, S. 7).

Das theoretische Fundament des Bottom-up Ansatzes basiert laut Pogačar auf der „**Theorie des kommunikativen Handelns**“ (1981) des deutschen Philosophen und Soziologen Jürgen Habermas (Habermas, 1981 nach; Pogačar, 2014) und auf der Forderung nach mehr Beteiligung und dem „**communicative turn of planning**“ nach Patsy Healey (Patsy Healey, 1996 nach Danielzyk & Knieling, 2011). Die Planung nimmt somit immer mehr die Rolle des Ermöglichens oder des Vermittelns ein. Methoden der Partizipation fungieren dabei als Elemente der Top-down Planung, in denen das Ausmaß und die Grenzen der Mitbestimmung vorgegeben werden (Pirchl, 2015).

Die Stadt als Experimentalort wirkt prädestiniert dafür dieser Form der Steuerung durch neue Lebens- und Umgangsformen zu dienen. Als Handlungsvoraussetzung liegt diesem neuen Selbstverständnis in der Organisation zivilgesellschaftlicher AkteurInnen das „**Sharing**“ verschiedener Infrastrukturen (Hardware – Software – Orgware) zugrunde. (Reinermann & Behr, 2017)

Beispielhaft für den Wiener Kontext sind die „**Wiener Antworten**“, die in der Vermittlung der beiden Ansätze ein Kompromiss zwischen Top-down-Strategien und Bottom-up-Idealen sind. Beispielhaft dafür ist die Einrichtung der „**Wiener Spielstraßen**“, die es schon seit mehreren Jahren gibt und immer weiter ausgebaut werden. Hierbei wird ein kleiner Straßenabschnitt tageweise gesperrt, um Kinder ein sicheres Spielen im öffentlichen Raum und auf der Straße wieder zu ermöglichen. Laut Häberlin und Furchtlehner (2017) ist der Grad an Mitwirkung und Machtausübung in Wien aber weiterhin ungleich verteilt. Eine Verschiebung von Governmentregimen hin zu demokratischen Teilhabe- und Governance-Strukturen ist jedoch spürbar. Themen wie Eigeninitiative und Verantwortungsübernahme sind in der Wiener Gesellschaft geschichtlich bedingt unterdurchschnittlich ausgeprägt, so die Autoren weiter. Einrichtungen wie die Wiener Gebietsbetreuungen und die Lokale Agenda 21 unterstützen BürgerInnen bei der Umsetzung ihrer selbstinitiierten Ideen, sind jedoch, wie das Förderprogramm „**Grätzeloase**“, Formen des geregelten Empowerments und in diesem Sinne lediglich „**Akupunkturmaßnahmen**“, schlussfolgern die beiden Autoren. (Häberlin & Furchtlehner, 2017)

Die Rolle der zivilgesellschaftlichen AkteurInnen befindet sich in allgemein in Veränderung von rein Ideengebenden hin zu Projektverantwortlichen. Die Bedeutung, aber auch der Aufwand für das neue Zusammenwirken von Stadtverwaltung, Politik und Zivilgesellschaft sollte nicht vernachlässigt werden, so Scherz (2018) weiter. Der Umfang entsprechender Möglichkeiten wird zukünftig von politischen Richtungsentscheidungen und der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen abhängen. Bottom-up Initiativen werden einerseits als neue Alternative, andererseits auch als eine Herausforderung für formelle, offizielle Planungsmethoden und -prozesse gesehen. Sie deuten jedoch darauf hin, dass Planungssysteme anpassungsfähiger werden müssen.

Heutige Formulierungen von Governance umschreiben einen nicht-hierarchischen Weg zu regieren, der für nicht-staatliche Akteure die Möglichkeiten zur Teilnahme und zu der Implementierung öffentlichen Policies bietet. Diese Kooperationen zivilgesellschaftlicher Organisationen und öffentlicher Stellen können in den verschiedensten Formen stattfinden. Das eigentliche politische, interventionistische Handeln tritt hierbei in den Hintergrund. In der Policy-Forschung wurde schnell aus diesem Begriff der kooperative Staat. (Mayntz, 2004)

### 2.3.3. Interventionen und Öffentlicher Raum

(Künstlerische) Interventionen als Methode im öffentlichen Raum steigen in ihrer Beliebtheit seit 40 Jahren, attestieren Reinermann und Behr (2017). Diese Aktionen, deren Anspruch es oft ist die menschliche Wahrnehmung zu sensibilisieren, um Erkenntnisprozesse zu fördern, stehen im Spannungsfeld zwischen Ästhetisierung, Partizipation und Kooperation (Reinermann & Behr, 2017).

Das Schwierige am Begriff der Intervention ist dessen bestehendes Definitionsdilemma, das durch verschiedenste Kriterien, wie Zeitlichkeit, räumliche Positionierung, Aneignung, Einbeziehung AkteurInnen, ... auch nicht wirklich ausreichend gelöst wird. (Mohr & Landau, 2017) Laut Borries (2012) zeichnet sich der Begriff der Intervention durch seine Widersprüchlichkeit aus. Einerseits ist er unterbestimmt, andererseits überverwendet und gleichzeitig negativ konnotiert. Im Kontext öffentlicher Raum und Planung ist am zutreffendsten der Begriff der „Aktivistischen Intervention“ – aktives Einmischen in gesellschaftliche Prozesse, Schaffung von Aufmerksamkeit, um Zustände zu verbessern, Partizipation und Teilhabe zu fördern (von Borries et al., 2012, S. 7–9). Auch der Begriff der „Urbanen Intervention“ ist in diesem Kontext passend und definiert den

Rahmen etwas genauer als Sammelbegriff unterschiedlicher Praktiken subversiver Raumnutzungen (von Borries et al., 2012, S. 209–211).

Deren aktuelles „*Erwachen*“ spiegelt auch ein neues Bewusstsein für Stadtqualitäten und die Rückgewinnung von Stadträumen wider (Drobek & Tran, 2017). Der aktuelle Trend geht Richtung Beauftragung von AkteurInnen aus Kunst, Architektur und Design durch öffentliche Institutionen. Dieser wird oft mit dem Hintergedanken vollzogen, dass klassische Entscheidungs- und Entwicklungsprozesse durch neue Kommunikationsformen geöffnet und für EntscheidungsträgerInnen legitimiert werden sollen.

## 2.4. Kreative Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume

Dieses Kapitel setzt sich mit der Einordnung des Verkehrsversuchs in andere kreative und informelle Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume auseinander. Wichtig ist deren Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum, deren Tendenz zur Verstetigung, deren Mobilitätsbezug, Möglichkeiten zur Beteiligung und einer Initiierung durch die Zivilgesellschaft. Außerdem wird hier Bezug auf die vorhergehenden Kapitel der Herausforderungen und der Logiken genommen. Die Ausarbeitungen der Praktiken umfassen immer einen theoretischen, wie einen praktischen, angewandten Teil. Im Rahmen einer wissenschaftlichen Mitarbeit entstand dazu auch ein Konferenzbeitrag mit dem Titel „*Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur?*“ (Achatz, Dörrzapf, & Berger, 2020).

### 2.4.1. Tactical Urbanism

„*Tactical Urbanism*“ hat sich in diesem Diskurs als Überbegriff für viele unterschiedliche Interventionsansätze im städtischen, urbanen Raum entwickelt und umfasst dementsprechend, neben der Erstellung von Modellen zur Nutzung leerstehender Stadträume (Németh & Langhorst, 2014), informellen Aktionen innerhalb rechtlicher Grauzonen (Bermann & Clough Marinaro, 2014) hauptsächlich Interventionen im öffentlichen Raum und in Straßen zur Förderung nicht-motorisierter Mobilitätsformen (Birdsall, 2015). Als neuer Planungs-/Steuerungsansatz greift dieser aber nicht grundlegend vorhandene Macht- und Entscheidungsstrukturen an (Webb, 2018, S. 62) und ist aus den Grundideen des New Urbanismus hervorgegangen (Silva, 2016). Einzelne Ausformungen haben laut Webb (2018, S. 63) das Potenzial das herauszufordern, was Chantal Mouffe als „*aggregative*“ und „*deliberative*“ Natur etablierter liberaler, demokratischer Institutionen bezeichnet hat. Dementsprechend werden solche Initiativen einerseits als neue Alternativen, andererseits auch als Herausforderungen für formelle Verwaltung und deren Planungsmethoden/-prozesse angesehen.

Ins Rollen brachte diese Bewegung das Duo Lydon und Garcia, die 2011 erstmals den „*Tactical Urbanist Guide*“ veröffentlichten und somit den Begriff „*Tactical Urbanism*“ wesentlich prägten und zu definieren versuchten (Webb, 2018, S. 59). Der Begriff „*tactical*“ wird aus dem „*Merriam-Webster Dictionary*“ laut den Autoren als kleinräumige Aktion, die einen langfristigen Nutzen verfolgt oder geschickt in der Planung oder im Manövrieren ist, um ein Ziel zu erreichen (Lydon & Garcia, 2015, S. 3), bezeichnet.

Man versteht unter taktischen Interventionen kurzfristige, kostengünstige, temporäre Aktionen, die aber auf eine langfristige Umsetzung und Verstetigung ausgelegt sind und worin kostenintensivere und komplexere Lösungsansätze getestet werden können (Leonard, 2015). Dovey (2016) sieht den Erfolg solcher Versuche darin, dass das Taktische strategisch wird und das Temporäre in einen permanenten Zustand wechselt. So wird aus kleinen Eingriffen ein urbaner Veränderungsprozess. UmsetzerInnen und AkteurInnen können aus den verschiedensten Richtungen sein (PlanerInnen, KünstlerInnen, Initiativen, Institutionen, ...), die eine transdisziplinäre und kollaborative Herangehensweise gemeinsam haben (Lydon, Bartman, Garcia, Preston, & Woudstra, 2012; Lydon, Bartman, Woudstra, & Khawarзад, 2011).

Maßnahmen und Fallbeispiele, die unter den Begriff „*Tactical Urbanism*“ fallen, lassen sich nicht klar einzeln benennen, da sie sich in zeitlicher, räumlicher, planerischer Ausprägung, Qualität und Umfang stark unterscheiden. Der Begriff ist übergreifend zu verstehen (W. Marshall, Duvall, & Main, 2016).

### 2.4.2. Guerilla Urbanism, Urban Hacking und Urban Hackathon

Steigende Regulierungen, Privatisierung und das vermehrte Verschwinden alternativer Formen öffentlichen Raums (Hou, 2010, S. 1) sind Tendenzen, wogegen der Ansatz des „*Guerilla Urbanism*“ in verschiedenen Ausformungen, wie „*Guerilla Gardening*“, ankämpft. Durch Guerilla-Taktiken wird der öffentliche Raum hierbei regelrecht eingenommen (Eismann & Zobl, 2011). Die urbane Interventions-Form des „*Urban Hacking*“ umfasst hingegen kleine, oft nicht genehmigte, räumliche Interventionen. Diese „*Hacks*“ wollen die „*Einschränkungen*“ von Systemen aufbrechen (Gadringer, 2010; Pogačar & Šenk, 2018) und haben einen klaren aktionistischen, selbstermächtigenden Bottom-Up Ansatz (Schneider & Friesinger, 2009). Beide Handlungsweisen – Guerilla Urbanism und Urban Hacking – können nicht klar voneinander unterschieden werden. Die Guerilla-Taktiken setzen jedoch eher auf die Stärke der Überraschung, wohingegen Urban Hacking mehr die Nischen im System erforscht und ausmacht (Morandini, 2013, S. 102–103).

Der „*Urban Hackathon*“ als spezielle Form und Instrument des Urban Hacking stammt abgeleitet aus der studentischen Hacker- und Computer-Szene. Er kann als Teil partizipativer Planungsprozesse in verschiedensten Veranstaltungsformaten durchgeführt und beschrieben werden (de Waal & de Lange, 2019). Essenziell ist die Problemlösung von teils (vor-)definierten Problemstellungen in einem limitierten Zeitfenster (z.B. 24 oder 48 Stunden). Kollaboration, Zusammenarbeit und moderne Informationstechnologien sind zentrale Bestandteile (Pogačar & Žižek, 2016) des Hackathons, der aber nicht zwingend nur im urbanen Bereich eingesetzt wird.

Im Jahr 2015 wurden drei Hackathons im Bereich der Koroška cesta in Maribor (Slowenien) realisiert. Gestecktes Ziel war es den jahrelangen Stillstand in der Umgestaltung einer Hauptstraße der Altstadt aufzubrechen. (CityToolBox, 2020; Pogačar & Žižek, 2016) Mehr dazu später bei den Fallstudien in Kapitel 4.3.2.

### 2.4.3. DIY-Urbanism und Creative Licensing

DIY-Urbanismus ist eine weitere Begriffsfacette in dieser Sammlung an Praktiken kreativer Aneignung öffentlicher Räume. Im Unterschied zur angepeilten Langfristigkeit von Tactical Urbanism-Interventionen verharrt DIY-Urbanism meist im kurzfristigen Umsetzen kleinräumiger Interventionen, die oft nicht autorisiert sind, aber trotzdem parallel zu offiziellen Planungen funktionieren (Douglas, 2014, 2018, S. 20; Lydon & Garcia, 2015). Eine weitere Unterscheidung ist, dass „*DIY (Do-it-yourself)*“, oder oft auch „*DIWO (Do-it-with-others)*“, klar auf den Gedanken abzielt eigene Wünsche und Ideen in Unabhängigkeit von wirtschaftlichen und kommerziellen Zwängen umzusetzen. Das Phänomen Urban Gardening oder ähnliche kleine, handwerkliche Projekte (Baier, Müller, & Werner, 2013, S. 86) zeigen welche Form dies konkret auf den Raum bezogen annimmt. „*Creative Licensing*“ als Taktik kann für die Umsetzung solcher Vorhaben ein nützliches Werkzeug sein. Es ermöglicht bürokratische Hürden und Stolpersteine, die bei Eingriffen in den überregulierten öffentlichen Raum drohen, zu überwinden oder vorhandene rechtliche Schlupflöcher aufzuspüren und zu nutzen. Der alljährlich stattfindende „*Park(ing) Day*“ oder Spielstraßen sind hierfür bekannte, oft umgesetzte Beispiele. (Pogačar & Šenk, 2018)

Bauliche Manifestationen dieser Praktik sind die mittlerweile weltweit realisierten „*Parklets*“. Darunter versteht man frei zugängliche, konsumfreie, öffentliche Bereiche oder -flächen, die in ihrer herkömmlichen Nutzung rein dem Parken zur Verfügung stehen. Durch eine solche Intervention erfolgt die Transformation dieses ungenutzten Raums hin zu einem nachbarschaftlichen Treffpunkt mit verschiedensten Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Diese können aus Kooperationen verschiedener Akteure der Stadtverwaltung, lokaler Betriebe, AnwohnerInnen oder Nachbarschaftsgruppen bestehen. Neue Nutzungen reichen von Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Bepflanzung bis Radabstellplätzen und noch vielem mehr (NACTO, 2013, S. 77–80).

Der Ursprung war eine Aktion des Design Studios „**Rebar Group**“ aus San Francisco. Im Jahr 2005 transformierten diese einen Parkplatz in einen temporären öffentlichen Park und zahlten dafür lediglich die üblichen Parkgebühren an der Parkuhr. Der bereits erwähnte weltweite PARK(ing) Day wurde in Erinnerung an diese Aktion ins Leben gerufen (Birdsall, 2013). Dieser findet alljährlich am dritten Freitag im Monat September statt (Saitta, 2010, S. 78–79). Das erste offiziell genehmigte Parklet wurde 2010 in San Francisco im Rahmen des städtischen Programmes „**Pavement to Parks**“ errichtet (Birdsall, 2013). Seit 2015 gibt es in Wien die finanzielle Fördermöglichkeit eines solchen Vorhabens durch das Aktionsprogramm „**Grätzeloase**“ der Lokalen Agenda (Lokale Agenda 21 Wien, 2019).

#### 2.4.4. Placemaking

Als wachsende internationale Praktik der letzten Jahre, vor allem im amerikanischen Kontext, hat sich das „**Placemaking**“ etabliert. Dieses hat zum Ziel BürgerInnen zu ermächtigen und zu motivieren ihr eigenes Lebensumfeld zu transformieren und zu gestalten (Placemaking Plus, 2017, S. 6), wird aber laut Douglas (2018) auch von städtischen Verwaltungen oftmals bereits kooptiert. Die adressierten Räume sollen sich dadurch in Orte der Inklusion, des Dialoges und der demokratischen Partizipation verwandeln (Project for Public Spaces, 2007; Toolis, 2017, S. 184). Es kann weiters als gesteuerter personen- und objektbezogener Bottom-up-Prozess beschrieben werden, der den Schwerpunkt auf Kollaboration(-en), Teilhabe und gemeinschaftliche Partizipation legt. Übergeordnetes Ziel ist es die Lebensqualität in Gemeinden und Städten zu verbessern (Laven, Bradley, & Polyak, 2019, S. 137; Toolis, 2017, S. 185), wobei dadurch diese kreative Praxis oft von städtischen Verwaltungen kooptiert wird (Douglas, 2018). Weitere Kritik gilt der tendenziell unpolitischen Herangehensweise und deren Exklusivität. Oft zielen die projektierten Revitalisierungsbestrebungen auf reine „**Säuberung**“ und sichtbare Verbesserung öffentlicher Räume für zukünftige Investitionen ab. Überlegungen zum Abbau monetärer und sozialer Ungleichheiten sind nicht unbedingt Teil von Placemaking. (Toolis, 2017, S. 186)

Im Rahmen des Projekts „**Österreichischer Platz**“ in Stuttgart wurde eine ehemalige überdachte Parkfläche in ein städtisches Experimentierfeld transformiert und umgedeutet. Die Raum(-re-)produktion als kreativer, gemeinschaftlicher Prozess stand im Mittelpunkt. Spielräume zu öffnen und ein Experimentierfeld für einen kooperativen Stadtraum mit den AnwohnerInnen zu schaffen, war die Vision der InitiatorInnen. Innerhalb von knapp 1,5 Jahren fanden an diesem Ort unzählige Workshops, Veranstaltungen und vieles mehr statt (Stadtlücken eV, 2019). Die erwähnte Kritik der Exklusivität trifft auf dieses „**Placemaking**“-Projekt eher nicht zu, da hierbei zum Beispiel ein sogenanntes „**Stadtregal**“ errichtet wurde, welches als Stadtmöbel zur Versorgung, Betreuung und zum Austausch von und zwischen drogenabhängigen Menschen und Wohnsitzlosen aus der Umgebung diente (Heißenbüttel, 2019). Die weitere Finanzierung des Projektes und die damit einhergehende Verstetigung für die kommenden beiden Jahre wurde durch die Stadt Stuttgart mit 1,6 Millionen Euro garantiert (Gall, 2020).

## 2.5. Formalisierte Ansätze zur Transformation öffentlicher Räume

### 2.5.1. Rechtlicher Hintergrund Verkehrsversuch

Oftmals scheitern utopische und visionäre Ideen an fehlender Vorstellungskraft, einem geringen Entscheidungswillen betroffener EntscheidungsträgerInnen und dem daraus resultierenden Widerstand und Unverständnis dieser Personen. Die Stärke des Verkehrsversuches ist es Visionen und Narrativen eine temporäre Übersetzung zu geben. Ziel eines Verkehrsversuches kann es zum Beispiel sein anhand der Durchführung eines räumlich und zeitlich beschränkten Versuches verschiedensten Nutzungen und AkteurInnen schrittweise mehr Platz im öffentlichen Raum zu geben und eine gerechte Flächenaufteilung für und fokussiert auf nicht-motorisierte Mobilität zu erreichen. Perspektivisch ist bei dieser Vorgehensweise auch immer eine gewisse Fortführung und Verstetigung hin zu einer permanenten Umgestaltungen angedacht.

In Deutschland ist der Verkehrsversuch, als eher neuere Herangehensweise, die zu mehr Akzeptanz und Verständnis führen könnte, in der StVO §45 definiert und festgeschrieben (Aichinger & Frehn, 2017; Deutsches Bundesamt für Justiz, 2013). In der sogenannten „**Erprobungsklausel**“ lauten die Rahmenbedingungen wie folgt:

**„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“ (Deutsches Bundesamt für Justiz, 2013, Abschn. §45 Absatz 1 Nr. 6)**

Diese „**Erprobungsklausel**“ in der deutschen StVO soll auch bald erweitert, die „**Mitbestimmung der Kommunen gestärkt**“ werden (Deutsches Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020) und auch der Handlungsspielraum der Straßenverkehrsbehörde erhöht werden. Am 06. November 2019 erfolgte die Vorlage eines Entwurfs des Bundesverkehrsministeriums an den Bundesrat, welche am 30. Januar 2020 bei einer Sitzung beraten wurde. (Verwaltungsgericht Hamburg, 2020) Zukünftig können Modellversuche dann unabhängig von einer nachzuweisenden Gefahrenlage von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Dies sei eine wichtige Erweiterung und Möglichkeit Kommunen mehr Spielraum zu geben, um zum Beispiel flächendeckend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts zu erproben, so die Argumentation des VCD und plädiert für weitere Öffnungen der StVO. (Meenken, 2020)

Als neues Symbol zur Durchführung von Verkehrsversuchen soll ein mit drei Personen besetztes Auto stehen. Dieses rührt her aus der Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge mit mindestens drei Insassen. (Deutsches Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur & Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., 2020)

In der Untersuchung der Fallstudien aus Slowenien, Deutschland und Belgien war jedoch interessant, dass es nicht zwingend eine solche rechtliche Festschreibung zur Durchführung solcher Versuche bedarf, aber dazu mehr in der Auswertung der Fallstudien in Kapitel 4. In Österreich gibt es die Möglichkeit zur Durchführung eines Verkehrsversuches ebenfalls nicht auf der Ebene des Bundesrechts. Ein Schritt in diese Richtung wurde im Rahmen der COVID19-Pandemie Anfang April 2020 von Seiten der Ministerin Leonore Gewessler in Richtung Sperrung von Straßen, um temporär mehr Platz für FußgängerInnen zu schaffen, getätigt (vgl. Berger, 2020).

Ansonsten liegt es im rechtlichen Wirkungsbereich österreichischer Gemeinden und Städte temporär Straßen zu sperren – hier ist jedoch das Gehen auf der Fahrbahn direkt nicht erlaubt – oder auch Begegnungszonen zu verordnen. Etwas Ähnliches wie der deutsche Verkehrsversuch ist dies jedoch auch von der Herangehensweise her nicht. Lediglich im Rahmen des Projektes „**Ma-**

„*riahilferstraße Neu*“ wurde als Element des Beteiligungsprozesses im Mai 2013 ein sogenannter „Proberaum“ eingerichtet, wobei ein kurzer Abschnitt der Straße für drei Tage für den motorisierten Verkehr gesperrt, ohne die Veränderung durch Möblierung oder Ähnlichem, und für die Menschen geöffnet wurde. Dadurch ließ sich der Raum für eine kurze Zeit direkt erfahrbar machen, Anregungen und Wünsche konnten direkt vor Ort vorgebracht und beobachtete Nutzungswünsche in die weitere Gestaltung eingearbeitet werden. (vgl. Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung & stadtländ – Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH, 2014; stadtländ – Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH, 2015) Weitere Wiener Beispiele und Diskussionen werden im anschließenden Kapitel erörtert.

## 2.5.2. Rechtlicher Rahmen der Verkehrsberuhigung in Österreich

Die Recherche erfolgte auf verschiedenen planungsrelevanten Maßstabsebenen (EU, Republik Österreich bzw. Bundesrepublik Deutschland, Bundesländer, Städte und Gemeinden), wobei die österreichische Bundesebene hierbei die wichtigste Rolle spielte. Unterschieden wurde im Weiteren zwischen formellen Maßnahmen (Gesetze, Verordnungen, ...) und informellen, konzeptuellen Ansätzen (Konzepten, Plänen, ...). Außerdem beinhaltet dieser Analyseteil auch historische Entwicklungen und Ursachen für Gesetzes- und Maßnahmenänderungen im Wiener Kontext.

In Österreich bildet die StVO auf Bundesebene den formellen Grundstein für Eingriffe im Straßenraum. Weiters finden diverse RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen), ÖNORMEN (Richtlinien zur Gestaltung) und OIB-Richtlinien Anwendung. Auf Ebene der Bundesländer spielen die diversen Raumordnungs-/planungs-Gesetze, Straßen-, Gemeindeplanungsgesetze und Bauordnungen in den Bereich des Verkehrsversuches mit hinein. Für die finale Umsetzung am relevantesten, da die direkte Verordnungs-, Entscheidungs- und Genehmigungsgewalt vorhanden sind, ist die städtische Ebene und die Gemeinde mit den zuständigen Abteilungen und Magistraten. Hier spielen das jeweilige Stadtrecht, der Flächenwidmungs- und der Bebauungsplan eine zentrale Rolle.

### Österreichische / Wiener Beispiele und formelle Maßnahmen

In Österreich werden schon des Längeren verkehrsberuhigende Maßnahmen in Städten wie Wien, Graz oder Linz umgesetzt. Victor Gruen, der „*Erfinder*“ der modernen Einkaufszentren, spielte auch als Pionier der modernen Fußgängerzonen eine bedeutende Rolle (Magazin Zoë, 2015). 1970 sprach man in Wien bereits über die Einführung einer ersten Fußgängerzone in der Kärntnerstraße und am Graben, welche dann aber in Klagenfurt verordnet wurde. Der Wiener Startpunkt war der U-Bahnbau im Bereich der Station Karlsplatz im Winter 1974. Dieser wurde temporär im Rahmen eines Weihnachtsmarktes und davor mit mehreren temporären (Kunst-) Interventionen junger Architekturbüros gesperrt (Fitz, 2009). Die Wogen in der Bevölkerung und bei Geschäftsleuten gingen erwartungsgemäß hoch. Man fürchtete um die Existenzgrundlage und das Fernbleiben von Kundschaft. (Feuerstein, 2009, S. 60) Im Jahr 2020 wurde nun bereits die insgesamt 100. Fußgängerzone in Wien eröffnet, welche eine Gesamtlänge von 1.732km einnehmen (Hayek, 2020). Die erste Wohnstraße Wiens wurde 1980 in der Wichtelgasse in Wien Ottakring nach deutschen und holländischen Vorbildern errichtet (Feuerstein, 2009, S. 41). Diese umfassen Stand 2019 um die 40 Kilometer Länge. Im Jahr 2013 kamen die Begegnungszonen im verkehrsplanerischen Repertoire dazu. (Hayek, 2020)

Neben diesen formellen Maßnahmen, die sich auch in der unteren Liste samt ihrer Verordnung in der StVO wiederfinden, verfolgt die Stadt Wien auch mehrere, rechtlich nicht bindende konzeptuelle Ansätze, welche in einer weiteren Tabelle gesammelt sind. Interessant dabei ist, dass diese oft durch formelle Werkzeuge, wie temporäre Straßensperren oder Fahrverbote erst umsetzbar sind. Ansonsten dienen die geschaffenen Bezeichnungen hauptsächlich der Vermittlung nach Außen und der Pressearbeit.

Formelle Möglichkeiten	Beschreibung	Paragraph StVO 1960
Fußgängerzone	Fahrzeugverkehr ist allgemein verboten, außer es gibt Ausnahmen inkl. Beschilderung	§76a
Wohnstraße	Spielen und Aufenthalt erlaubt, allgemeiner Fahrzeugverkehr verboten, Einsatzfahrzeuge, Radverkehr und Zu- und Abfahren erlaubt; Schrittgeschwindigkeit	§76b
Begegnungszone	gleichberechtigte Nutzung Fahrbahn aller, Spielen verboten, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. niveaufreie Ausführung	§76c
Fahrradstraße	Entflechtung und Beschleunigung Radverkehr, Fahrräder Vorrang, 30 km/h Höchstgeschwindigkeit	§67
Tempo 30 Zone	Beschränkung Geschwindigkeit 30 km/h	§52 lit a Z 11a
Spielstraße	Spielen erlaubt, Sperre Fahrzeugverkehr	§88 Abs1

Tabelle 3: Formelle Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung | eigene Darstellung nach dem Österreichischen Nationalrat (1960) (2021)

Informelle Ansätze Stadt Wien	Beschreibung	Quelle
Flaniermeile (Stadt Wien)	strategisch wichtige, bezirksübergreifender Wegstrecken, Erhöhung Qualität durch Maßnahmen	(vgl. Stadtentwicklung Wien, 2021)
Schulstraße (Stadt Wien)	temporäre Fahrverbote für Kraftfahrzeuge vor und nach Schulbeginn in Schulumgebung	(vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH, o. J.)
Cooler Straßen (Stadt Wien)	temporäre Fahrverbote für KFZ, Straßen zur Abkühlung in heißen Sommertagen über Monate, Auswahl nach Hitzeindizes und Bevölkerungsstruktur	(vgl. wien.gv.at-Redaktion, 2021)

Tabelle 4: Informelle Ansätze zur Verkehrsberuhigung der Stadt Wien | eigene Darstellung und Recherche (2021)

## 2.6. Zwischenfazit

Das Themenfeld des öffentlichen Raums ist eine äußerst komplexe und umfangreiche Thematik und konnte somit im vorhergehenden Kapitel nur in Ausschnitten beleuchtet werden. Das Unterkapitel „Von Funktionstrennung zu lebenswerten Städten“ bildete eine wichtige thematische Annäherung und Diskurseinordnung des Themenfeldes öffentlicher Raum. Aus der Beschreibung der planerischen Debatten zu diesem Thema ist subjektiv eine stetig zunehmende Forschung, Auseinandersetzung und Praxis festzustellen. Außerdem wurde aufgezeigt, dass öffentlicher Raum abseits von seiner Verkehrsfunktion immer breiter gedacht wird.

Die Forschungsfrage „Was sind aktuelle Herausforderungen und Handlungsfelder in Bezug auf das Thema öffentlicher Raum?“ beantwortend wurde deutlich, dass diese direkt mit globalen Phänomenen verwoben sind. So zum Beispiel übt jede technische Innovation auf globaler Ebene, wie zum Beispiel der Hype um Leih-E-Scooter, natürlich auch auf lokaler Ebene Einfluss auf Mobilitätskulturen oder die Verteilung von Verkehrsflächen aus. Anhand des Verhältnisses von zurückgelegten Wegen pro Verkehrsmittel (PKW 27%) und dem Anteil der KFZ-Fahrbahnen an der gesamten Verkehrsfläche (PKW 67%) in der Stadt Wien lässt sich ein krasses Ungleichgewicht bezüglich der gerechten Flächenverteilung nach Mobilitätsformen feststellen.

Eine systematische Einordnung kreativer, informeller Praktiken erfolgte im nächsten Teilkapitel „Kreative Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume“. Die Untersuchung und Typisierung kreativer Praktiken, textlich verfasst mit einer theoretischen Annäherung und der Kontextualisierung durch ein Praxisbeispiel, ergab die Beschreibung von fünf theoretischen Ansätzen. Dies waren der „*Tactical Urbanism*“, „*Guerilla Urbanism/Urban Hacking/Urban Hackathon*“, der „*DIY-Urbanism/Creative Licensing*“ und das „*Placemaking*“. Diese werden entsprechend der Forschungsfrage im Folgenden grafisch und tabellarisch eingeordnet. Dies erfolgt entlang der Achsen Bottom-up – Top-down (Initiierung) und Informell – Formell (Umsetzung und Verstetigung). Eine exakte Verortung lässt sich aufgrund einer gewissen subjektiven Unschärfe nicht vornehmen. Dieser Einordnung vorausgegangen war ein Kapitel zur Annäherung an die Begrifflichkeiten und Konzepte, wie Aneignung, Steuerung, Gouvernance und Intervention.

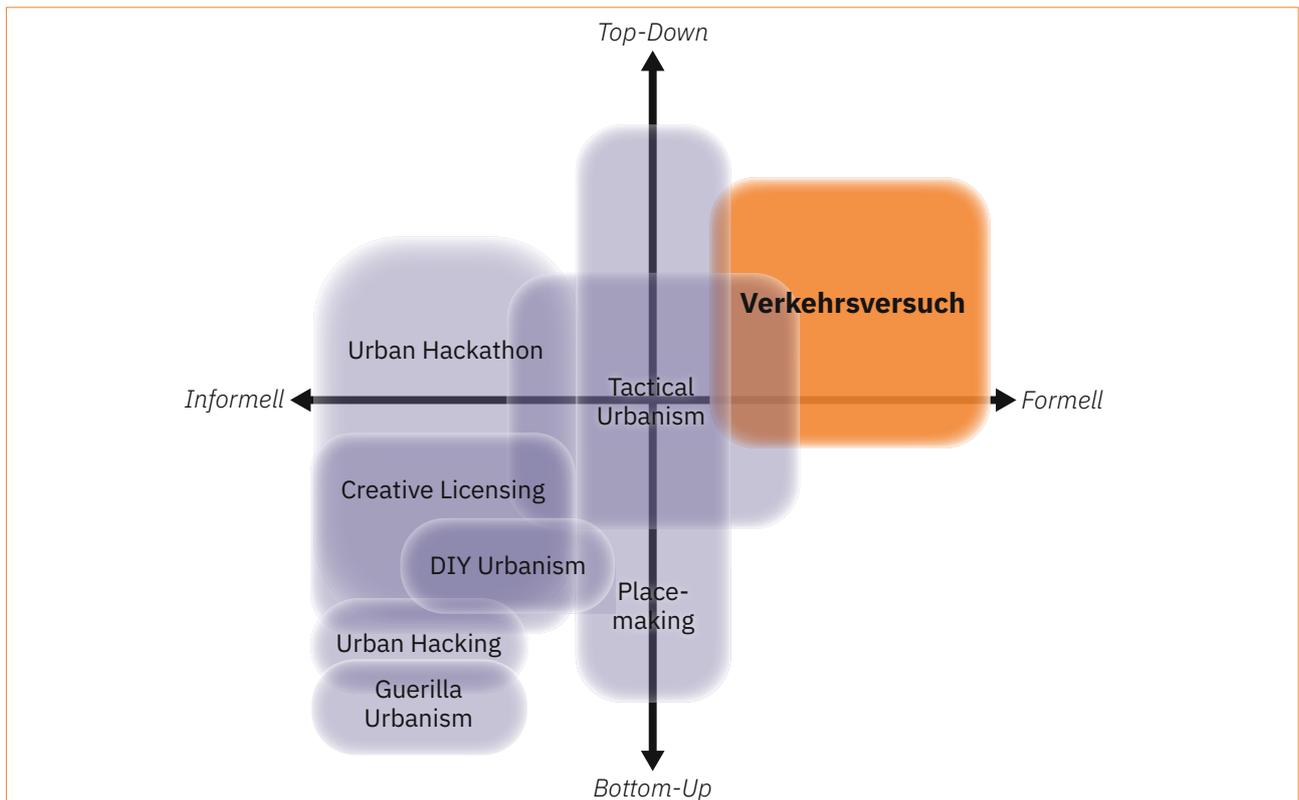


Abbildung 6: Einordnung kreativer Praktiken hinsichtlich Steuerung im Kontext Verkehrsversuch | eigene Darstellung nach Achatz et al. (2020, S. 482)

Kreative Praktiken	Kosten	Zeit	Verstetigung angestrebt	Initiierung	Umsetzung	Maßstab
Tactical Urbanism	Gering - Hoch	Kurz – Mittel	Unklar	Mischform	Mischform	Klein – Mittel
DIY-Urbanism   Guerilla Urbanism   Urban Hacking	Gering - Mittel	Kurz	Unklar	Bottom-up	Bottom-up	Klein
Urban Hackathon	Gering - Mittel	Kurz – Mittel	Unklar	Bottom-up	Bottom-up	Klein – Mittel
Creative Licensing	Gering	Kurz	Nein	Bottom-up	Bottom-up	Klein
Placemaking	Gering - Hoch	Mittel - Lang	Ja	Mischform	Mischform	Mittel - Groß
Verkehrsversuch	Hoch	Lang	Ja	Top-down	Top-down - Mischform	Groß

Tabelle 5: Tabellarische Einordnung kreativer Praktiken im Kontext Verkehrsversuch | eigene Darstellung nach Achatz et al. (2020, S. 482)

Ergebnis der Zusammenschau von kreativen Praktiken zur Transformation öffentlicher Räume ist, dass sich die meisten als Bottom-Up initiiert und informell realisiert beschreiben lassen. Einzig der Verkehrsversuch sticht als formelle Praktik hervor. Dies ist jedoch auch immer individuell zu betrachten, wie es in den Fallstudien dieser Arbeit gemacht wird. Die Beantwortung der Forschungsfragen „*Wie lässt sich das Instrument des Verkehrsversuches charakterisieren?*“, wobei hier auf den rechtlichen Hintergrund fokussiert wurde, und „*Welche (teil-) formalisierten Ansätze zur Verkehrsberuhigung gibt es?*“ stellen mit der Einordnung des Verkehrsversuches in den rechtlichen Rahmen der Verkehrsberuhigung in Österreich das letzte Teilkapitel dar. Daraus mitzunehmen ist, dass viele Ansätze bereits in gesetzlichen Vorgaben, wie der StVO, verankert sind.

Eine Versuchsklausel oder Ähnliches existiert in Österreich jedoch noch nicht. In Deutschland ist der Verkehrsversuch, wie beschrieben, bereits rechtlich verankert. Allgemein ist unter einem Verkehrsversuch ein temporärer Versuch im Straßenraum zu verstehen, um Faktoren wie Zeit, Kosten oder Umsetzungsgrad testen zu können. Dass die Stadt Wien zusätzlich zu formellen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung einige informelle (Marketing-) Maßnahmen verfolgt, die wiederum in der Umsetzung von formellen Verordnungen getragen werden müssen, sticht aus der Recherche prominent hervor.

Relevanz haben Ergebnisse des Kapitels für die spätere Bearbeitung der zentralen Fallstudie. Einerseits bezüglich der Einordnung der später untersuchten Projekte in die skizzierten Spannungsfelder des öffentlichen Raums, andererseits auch für das Verständnis der verwendeten Werkzeuge und Methoden innerhalb der Prozesse.





# 3. Prozesse in der Stadt- und Mobilitätsplanung

- » Wandel im Planungsverständnis
- » Flexibilität und Experimente in der Planung
- » Zentrale Aspekte und Elemente von Planungsprozessen
- » Zwischenfazit

*»How can planning open itself up to the unplanned? ... can the unplanned be planned, the informal formalized?«*

*Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz (2013, S. 8)*

Dieses Kapitel stellt den (Planungs-)Prozess als solchen in den Mittelpunkt. Der zweite Theorieblock spannt den Bogen vom geschichtlichen Wandel von Planungsverständnissen über dessen Flexibilisierung bis hin zur Darstellung zentraler Prozesselemente und Aspekte im Allgemeinen.

### 3.1. Wandel im Planungsverständnis

Die Ursprünge der Planungsdisziplin liegen in der Reaktion auf und Abwehr von Gefahren und der Sicherung von Mindeststandards im täglichen Leben in Gründerzeitstädten der Industrialisierung. Dieser Zeitraum wird als **Anpassungsplanung** (ca. 1860-1900) bezeichnet. Die darauffolgende **Auffangsplanung** (ca. 1900-1960) war gekennzeichnet durch das Rollenbild des Planers als **„Vater“ und Techniker**, der für Probleme eine adäquate technische Lösung fand. Die Hauptaufgaben bestanden in der Daseinsvorsorge und der Ordnungstätigkeit. Große Masterpläne und Projekte kennzeichneten die Zeit der **Entwicklungsplanung** (1960-1980). Die Koordination von Entwicklungen und ein langfristiger Planungshorizont standen auf der Tagesordnung. Die **Perspektivenplanung** (ab 1980), die in Teilen immer noch praktiziert wird, zielt auf ein kooperatives, kommunikatives und partizipatives Verständnis der Planung ab (Albers, 1983). Aktuelle Planungen können als **strategische Planungen** bezeichnet und verortet werden. Dieses Verständnis stellt eine Synthese zwischen **Inkrementalismus und integrierter Entwicklungsplanung** dar. Es wird versucht den Spagat zwischen einer langfristigen, strategischen (Master-) Planung und der Umsetzung und Initiierung von kurzfristigen, spezifischen Projekten zu machen. (Kühn, 2008) Moderne Ortsentwürfe folgen jedoch weder einer traditionellen Arbeitsaufteilung (Bauherr und Planer), noch einer klassischen Abfolge (Auftrag, Entwurf, Planung, Bau und Nutzung). Der verbindende und übergeordnete Baustein ist der **Prozess** zur Verzahnung von Raum und Programm. Dadurch kann ein individueller Ortsentwurf ausformuliert und in weiterer Folge umgesetzt werden. (Saiko, 2013, S. 32)

*„Die Stadt als komplexes System anzuerkennen bedeutet, auch die Reichweite von Interventionen infrage zu stellen, ein gesundes Maß an Unordnung auszuhalten und Raum für kleinteilige Adaptationen und Innovationen zu schaffen.“ (Bergmann, Herlo, Schubert, Sametinger, & Unteidig, 2013, S. 65)*

Als Variante der **kooperativen Planungsverfahren** hat sich in den letzten Jahren auch immer öfter die sogenannte **Testplanung** hervorgetan, die basierend auf dem sogenannten **„Wiener Modell“** auch schon bei anderen großflächigen, transformativen Projekten in Deutschland, Österreich und der Schweiz zum Einsatz kam. Die in diesem Modell beschriebene Basis von drei Jahren Testplanung wurde jedoch auf zwei Jahre verkürzt und komprimiert. Im Wettbewerb werden im Laufe eines solchen Verfahrens eingereichte Ideen getestet und in einem kommunikativen, explorativen Rahmen umgesetzt. Bearbeitet werden hauptsächlich komplexe städtebauliche Aufgaben. Grundprinzip für die Testplanung ist die Einführung eines „Planungsrhythmus“, der den Ablauf verlässlich und bindend festlegt. (vgl. Bader, Scholl, Vinzens, & Staub, 2013; Scholl, 2011a)

**DIY-Urban Design-Aktivitäten** haben um das Jahr 2010 einen großen Anstieg und Aufstieg in der öffentlichen Wahrnehmung erfahren (Buttenberg et al., 2014a, S. 4). Direkte gesellschaftliche Teilhabe im Städtischen wurde in Debatten oft hintenangestellt. Konfliktpotenziale und -zonen wurden fokussiert. Derweil stellen verschiedene Initiativen und Ortsaneignungen einen zentralen Anlass dar eine Antwort auf die Frage neuer Ortsbildungsprozesse zu finden (Lange, 2013, S. 22). Solch neuartige Ansätze werden einerseits für ihre kreative Art gefeiert, andererseits sind sie auch wirklich hoffnungsvolle Zeichen für Partizipation, nachhaltigen Urbanismus und zeigen die ungleichen Prioritäten auf, die meist Richtung Verwertungs- und Profitorientierung tendieren (Buttenberg et al., 2014a, S. 4). Die traditionelle Stadtplanung – siehe Abriss oben - ist schon länger auf der Suche nach neuen Formen und Möglichkeiten urbane Orte zu planen. Genau der Zwischenraum zwischen Konflikt- und Kontaktzonen im öffentlichen Raum eröffnet Möglichkeiten für die **„Neuformatierung von Orten des Städtischen“** (Lange, 2013, S. 22). Derzeit herrscht

laut Mohr und Landau (2017) ein neues Selbstverständnis unter GestalterInnen verschiedener Disziplinen, das sich nicht wirklich funktional differenzieren und reduzieren lässt. Die beiden Forscher bezeichnen dies als „*wechselseitig anschlussfähige, kreative Praxisformen*“ (Mohr & Landau, 2017). Auch Bishop & Williams (2012) sind dieser Meinung und stellen fest, dass die Planung sich gerade an einem bedeutenden Wendepunkt in ihrer Geschichte steht. Das Instrument des traditionellen Masterplans befindet sich gerade in enormer Veränderung. Neue Herangehensweisen erscheinen auf der Bildfläche. Dazu mehr im folgenden Kapitel.

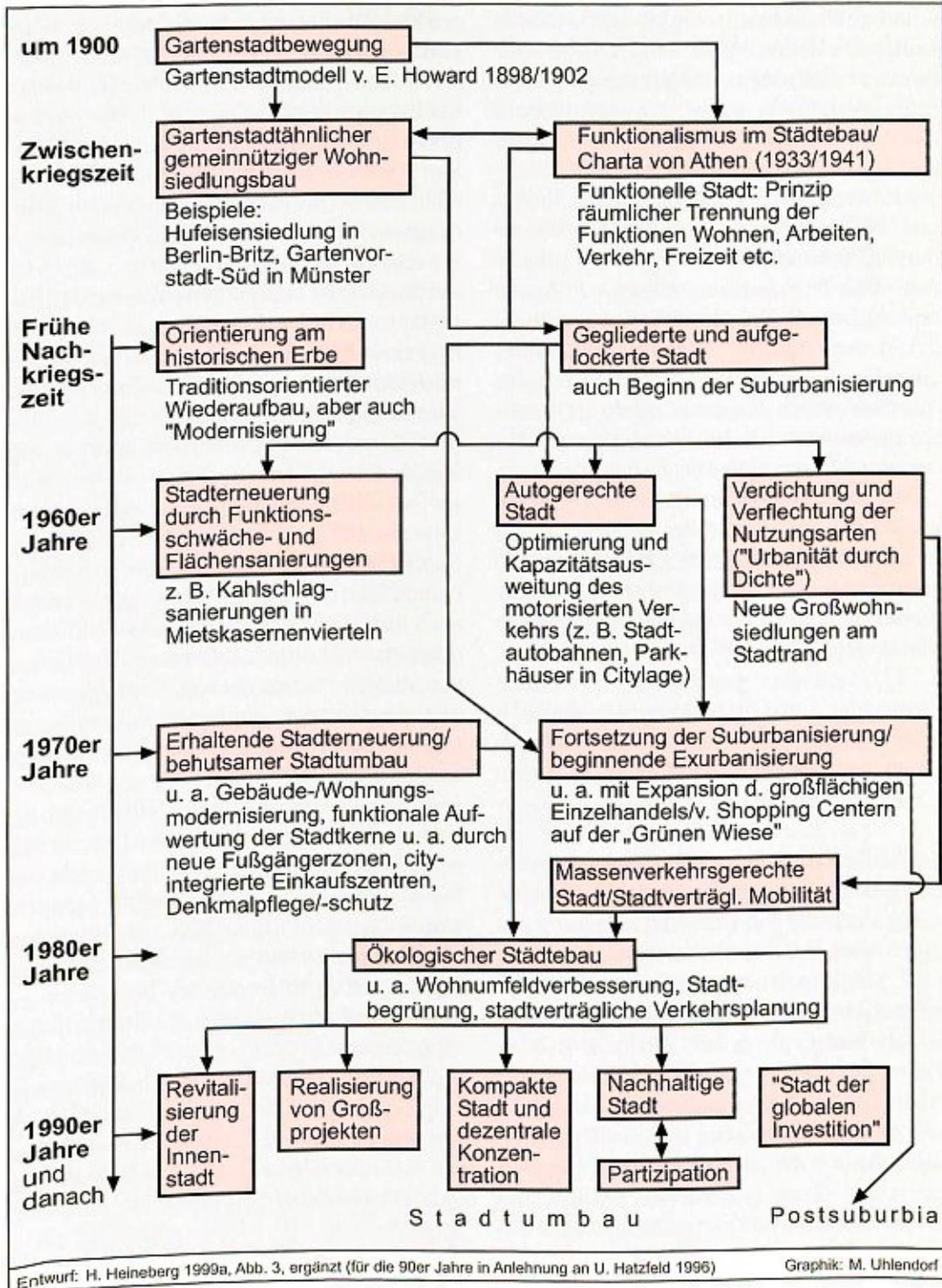


Abbildung 8: Übersicht stadtplanerische Leitbilder | Darstellung von Heineberg (2006, S. 113)

## 3.2. Flexibilität und Experimente in der Planung

Derzeit wirken räumliche Planungen zumeist, als wären sie für eine unflexible Ewigkeit geschaffen. Die bisherige, gängige Planungspraxis in der Stadt- und Verkehrsplanung sind langfristig ausgelegte, unflexible Planungsprozesse, die erst nach mehreren Jahren in eine Umsetzung überführt werden. Laut Sieverts befinden wir uns in einem Umbruch, „...**dessen Konturen sich immer deutlicher abzeichnen und der einen Kurswechsel in der Planung verlangt**“ (Sieverts, 2002, S.38 nach Karow-Kluge, 2010, S. 14). Die Gefahr besteht häufig darin, dass diese langen (Vor-)Laufzeiten nicht aktuellen und noch weniger zukünftig vorherrschenden Bedürfnissen und Erfordernissen entsprechen. Sehr oft wird in fertigen Raumbildern, und starren Konzepten ignoriert, dass in der realen Welt unvorhersehbare Dinge passieren und nachträglich Einfluss auf die Planungen haben können (Karow-Kluge, 2010, S. 14). Experimentelle Herangehensweisen in der Planung scheinen jedoch immer noch einem „**vorherrschendem Sicherheitsdenken**“ zu widersprechen (Janson, 2006, S.35 nach Karow-Kluge, 2010, S. 13).

Dieses Vorgehen wird zunehmend kritisch diskutiert und gleichzeitig wird von PlanerInnen mehr Flexibilität, Ausprobieren und Experimentieren eingefordert (Bertolini & le Clercq, 2003; Salet, Bertolini, & Giezen, 2013; Savini, Majoor, & Salet, 2015). Eine integrative Planung und Neukonzeption von städtischen Straßen- und Lebensräumen erfordert ein neues Regelwerk zum Prozessablauf, zum Design der Straßenräume und zur damit verbundenen gerechten Flächenverteilung zwischen den einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen. Beim Vergleich der Umsetzungszeiten in Projekten aus dem deutschsprachigen Raum und Skandinavien wird ein klarer Unterschied in hinsichtlich der reinen Projektierungsdauer deutlich. Wohingegen in Dänemark die Planung eines Radweges nur zwischen 6-9 Monaten dauert, werden für diesen Prozessschritt in Deutschland 24 Monate veranschlagt (Reidl, 2019). Allein durch dieses plakative Beispiel wird ein möglicher Anwendungsbereich für experimentelle Methoden oder Instrumente in der Errichtung von temporären, kurzfristigeren Lösungen, wie auch in der Corona-Krise ersichtlich, deutlich (vgl. Bliss, 2020; Dambeck & Stotz, 2020).

Die AutorInnen von „**The Flexible City**“ sind überzeugt, dass es eine Strategie sein könnte kurzfristig zu improvisieren, experimentieren und gleichzeitig langfristige, weiter entfernte Ziele im Fokus zu haben. Durch diese breite Sicht würde es möglich sein schneller auf unvorhergesehene Veränderungen zu reagieren. Ein neues zeitlich flexibles Instrumentarium in einem stufenförmigen Prozessablauf, um kurzfristige Anpassungen schneller zu ermöglichen, sollte laut Bergevoet und Tuijl (2016, S. 39) das Ziel moderner Planungen sein. Diese Überlegungen sind zwar in einem architektonischen Kontext zu sehen, können jedoch auch auf die Planung öffentlicher Räume umgelegt werden. Im Grunde geht es darum Alternativen zu traditionellen Konzepten, wie Masterplänen, zu finden. Auf diese Weise kommt es eher zur Generierung allgemeiner Visionen und nicht etwa zur Produktion idealisierter Endprodukte oder -zustände (Bishop & Williams, 2012). Im Buch „**Experimentelle Planung im öffentlichen Raum**“ wird weiters darauf hingewiesen, dass es in raumgestaltenden Disziplinen an einer umfassenden Reflexion von Experimenten als Teil von Planung fehle (Karow-Kluge, 2010, S. 16)

Doch wie sehen idealtypische, moderne Planungsprozesse nun im Detail aus und welche Schritte beinhalten diese. Im folgenden Kapitel werden diese zentralen Elemente im Detail behandelt, um ein Theoriegerüst für die behandelten Fallbeispiele und deren Prozesse zu bieten.

## 3.3. Zentrale Aspekte und Elemente von Planungsprozessen

### 3.3.1. Definition komplexer, planerischer Problemstellungen

Prozesse in der Stadt- und Mobilitätsplanung sind sehr vielfältig und einzigartig. Der Prozess an sich ist nicht Mittel zum Zweck, sondern fungiert zugleich als ein wichtiger Kulturbeitrag in der Diskussion um Stadt. Laut Thomas Sieverts (2010) ist es wichtig in einem breit angelegten Prozess sowohl die Balance aus qualifizierter Konvention und experimenteller Innovation zu finden. Laut Scholl (2011b, S. 290 ff.) gibt es drei Aufgabentypen von Planung:

- Routineaufgaben
- Projektaufgaben
- Schwerpunktaufgaben
- 

Projekt- und Schwerpunktaufgaben kann man weiter nach deren Level an Komplexität definieren, wobei es im Wesentlichen einfache und komplexere planerische Problemstellungen gibt. Diese Arbeit beschäftigt sich mit komplexen Problemstellungen, die sich laut Marschall (2005) wie folgt kennzeichnen lassen:

- Das Problem ist offen und muss definiert werden.
- Es handelt sich um keine Routineaufgabe.
- Es gibt eine große Anzahl an Beteiligten.
- Durch Nichtwissen und Intransparenz ist eine Entscheidungsfindung schwierig
- Viele Faktoren zu berücksichtigen erhöht das Risiko der Fehlentscheidung

Bei komplexen Problemen gibt es keinen einfachen, linearen Pfad, der zur Problemlösung führt und es können Überraschungen auftreten, die im Vorhinein nicht bedacht wurden. Dies trifft oft auch auf Verkehrsversuche zu bzw. kann dieses Instrument als Mittel eingesetzt werden, um aus einer solchen Pfadschlinge herauszukommen. Da jede Lösung eines Planungsproblems einzigartig und unterschiedlich ist, kann diese nicht einer klassischen wissenschaftlichen Überprüfung ausgesetzt werden. Jedoch können allgemeinere Schlüsse daraus abgeleitet werden. Bei komplexen Problemstellungen kann also davon ausgegangen werden, dass man Entscheidungen mit gewissen Unsicherheiten treffen muss (Scholl, 2011b, S. 284). Zugrunde liegt die These, dass Qualität von Planung nicht zufällig entsteht, sondern Ergebnis eines gut organisierten Prozesses ist. Folglich hängt für Lietzmann und Ehlers (2014) der Erfolg einzelner Beteiligungsverfahren davon ab, ob und inwiefern eine substanzielle, tragfähige politische Entscheidungspraxis, sowie hohes Maß an Inklusion und Information der BürgerInnen durch Fachwissen vorhanden ist. Klaus Selle stellt weiter fest: „*Planung ist Kommunikation*“ und „sie ist immer auch, und zwar von Beginn an, eine Verfahrensfrage“ (Selle, 1996, S. 11).

Stellschrauben zur Projektorganisation und -gestaltung im Planungsprozess können in folgende zentrale Aspekte (Abbildung 9) gegliedert und kapitelweise abgehandelt werden.

## Zentrale Aspekte von Planungsprozessen in der Stadt- und Mobilitätsplanung

Organisatorischer Aspekt

Prozessualer Aspekt

Personeller Aspekt

Planungskultureller Aspekt

Transformatorischer Aspekt

Abbildung 9: Zentrale Aspekte von Planungsprozessen | eigene Darstellung (2021)

### 3.3.2. Organisatorischer Aspekt

Fragen, auf die zu Beginn des Prozesses nicht zu vergessen ist, betreffen die Ressourcen- und Budgetplanung. Diese sind auf personeller, wie auch auf finanzieller Seite zu stellen (Scheuvs, Tschirk, & Krassnitzer, 2010), weshalb man sich bereits früh Gedanken über die organisatorische Aufstellung innerhalb eines Projektes machen sollte. Die Organisation kann des Weiteren nach Planungsablauf (vgl. Cervenka, Hauger, Hörl, & Klamer, 2004, S. 331–333) erfolgen, wie in diesen beiden Planungstypen vereinfacht aufgezeigt wird:

- **Linearer Planungsablauf:**  
Arbeits-/Planungsschritte werden linear durchlaufen, die Anwendbarkeit ist problematisch und nicht praxisnah
- **Rückgekoppelter Planungsablauf:**  
Erkenntnisse können über Rückkoppelungsschleifen wieder in den Prozess einfließen und berücksichtigt werden

Außerdem kann die Organisation den vorher erwähnten drei Aufgabentypen der Planung entsprechend in folgenden unterschiedlichen Organisationsformen (Scholl, 1995, S. 46–51) erfolgen:

- **Stab- und Linienorganisation:**  
... eignet sich für gleichbleibende, routinierte Abläufe und hierarchische, horizontale Kommunikation
- **Matrixorganisation:**  
... eignet sich für Projektaufgaben, Zusammensetzung ist projekt- und problemorientiert
- **Ad-hoc Organisation:**  
... ist zeitlich begrenzt, Vermeiden von Konflikten und Finden von innovativen Lösungen als Ziel, wesentlich ist die direkte Kommunikation und die Unabhängigkeit von bestehenden Strukturen

### 3.3.3. Prozessualer Aspekt

Es gibt verschiedenste abstrakte Beschreibungen, Herangehensweisen und Annäherung an die Ablauforganisation und die Arbeitsschritte innerhalb eines Projektprozesses. Eine davon stützt sich auf den Bereich des Projektmanagements, welcher die Beschreibung und Konzipierung eines idealisierten Prozessverlaufes anhand der individuellen Aufgaben von Involvierten vornimmt (Patzak & Rattay, 2004, S. 63 ff.). Viele der hier aufgezählten Erkenntnisse stammen jedoch aus den theoretischen und methodischen Grundlagen der örtlichen Raumplanung und sind aus der Konzipierung von dialogorientierten und kooperativen Planungsverfahren abgeleitet. Hier wird der Planungsprozess wie folgt grob in folgende kombinierte Bestandteile eingeteilt (Scheuvens et al., 2010, S. 20 ff.; Temel, Korab, Andreas, & Wiltschko, 2015, S. 19):

- Vorgeschichte und Entstehung
- Impuls/Planungsstart
- Eröffnung:  
... hier werden die Ziele und Anforderungen geklärt, Ausgangsebene des Prozesses, Prozessdesign wird erarbeitet, Beteiligungs- und Kommunikationskonzept, Kosten und Zeitrahmen, Netzwerk und Kernteam
- Programmierung / Entwurfsphase:  
... Konkretisierung der Ziele, Definition von Regeln und Anforderungen, Szenarien-Entwicklung, Akteurs-Vernetzung
- Verdichtung:  
... Verbindung von Konzipierung zu Vermittlung und Umsetzung, wichtige Weichenstellungen
- Beschlussfassung
- Umsetzung:  
... geht über den Planungsprozess in die Realisierung über, Evaluierung und Monitoring, Überführung in Organisationsform (wenn nötig)

Im „*Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur*“ aus Stuttgart, das sich explizit mit der Etablierung verschiedener Interventionen und Versuche im öffentlichen Raum auseinandersetzte, wurde ebenfalls eine abstrahierte Prozessdarstellung erstellt- Hier gliederte sich der Prozess auch in grobe vier Phasen mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit, sowie Dokumentation (Puttrowait, Dietz, Gantert, & Heynold, 2018):

- Findungsphase:  
... Identifizierung von (Praxis-) Akteuren und Aufbau Netzwerk, Ideenfindung und Konzeption der Realexperimente, Aufbau von Kooperationsstrukturen  
=> Ende ist Auswahl von Realexperimenten.
- Durchführungsplanung:  
...Konzeption der Umsetzung, Präzisierung von Forschungsfragen/-methoden und transdisziplinäre Planung
- Durchführung:  
... Begleitung spezifischer Veranstaltungen, Datenerhebungen und Diskussionen.
- Auswertung:  
... und Reflexion unter Zusammenarbeit aller Beteiligten, Reflexion in gemeinsamem Workshop Datenauswertung (z. B. Diskursanalysen) und Dokumentation umgesetzter Realexperimente könnte Ausgangspunkt zu Verstetigung und Verbreitung sein

### 3.3.4. Personeller Aspekt

Planungsprozess und Projekte werden immer durch die konkreten Handlungen involvierter AkteurInnen, die wiederum durch deren kollektive oder individuelle Interessen getrieben sind, initiiert und vorangetrieben. Da sich im Rahmen von Projekten und Prozessen im Mobilitätsbereich viele Beziehungen aufbauen oder verändern können, ist es um so wichtiger die verschiedenen Gesellschaftssektoren zu kennen, zu identifizieren und differenzieren zu können.

In dieser Arbeit wird von einem Akteursnetzwerk aus einer „**Multi-AkteurInnen Perspektive**“ nach Avelino und Wittmayer (2016) ausgegangen. Die zwei Autoren beforschen in ihrem Artikel die Konzeptualisierung der Frage, welche AkteurInnen in Veränderungsprozessen Macht ausüben und welche (sich verändernde) Beziehung zwischen ihnen bestehen. Sie berufen sich dabei auf das „**Welfare Mix**“ Modell von Evers und Laville (2004) und Pestoff (Pestoff, 1992). Zweck und Hintergrund der Anwendung dieses Modells ist zu erforschen, wie Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen sich verhalten und zwischen den Sektoren agieren, welche Sektoren sich dabei als dominant herausstellen und wie sich Macht-Relationen innerhalb der Sektoren über die Zeit verschieben und ändern. Dieses Modell unterscheidet vier Kategorien von Akteuren (Avelino & Wittmayer, 2016, S. 633–638)

- Öffentlicher Sektor: z.B. öffentliche Stellen, PolitikerInnen, Gemeinden, ...
- Privater Sektor: z.B. private Firmen, ProduzentenInnen, GründerInnen, ...
- Zivilgesellschaftlicher Sektor: z.B., Familien, NachbarInnen Netzwerke, ...
- Non-Profit Sektor (Dritter Sektor): ... intermediärer Sektor mit vielen Überschneidungen zwischen den umliegenden Sektoren.  
z.B. NPOs, AktivistInnen, Vereine, Stiftungen, Bildungseinrichtungen, ...

Diese vier Sektoren können wiederum als Zusammenfassungen verschiedener Einzel-Akteure auf den Ebenen Sektoren, individuelle AkteurInnen und organisierte AkteurInnen differenziert werden. Und danach weiter entlang der drei folgenden Achsenpaarungen differenziert:

- informal – formal | informell - formell
- for-profit – non-profit | kommerziell – nicht profitorientiert
- public – private | öffentlich - privat

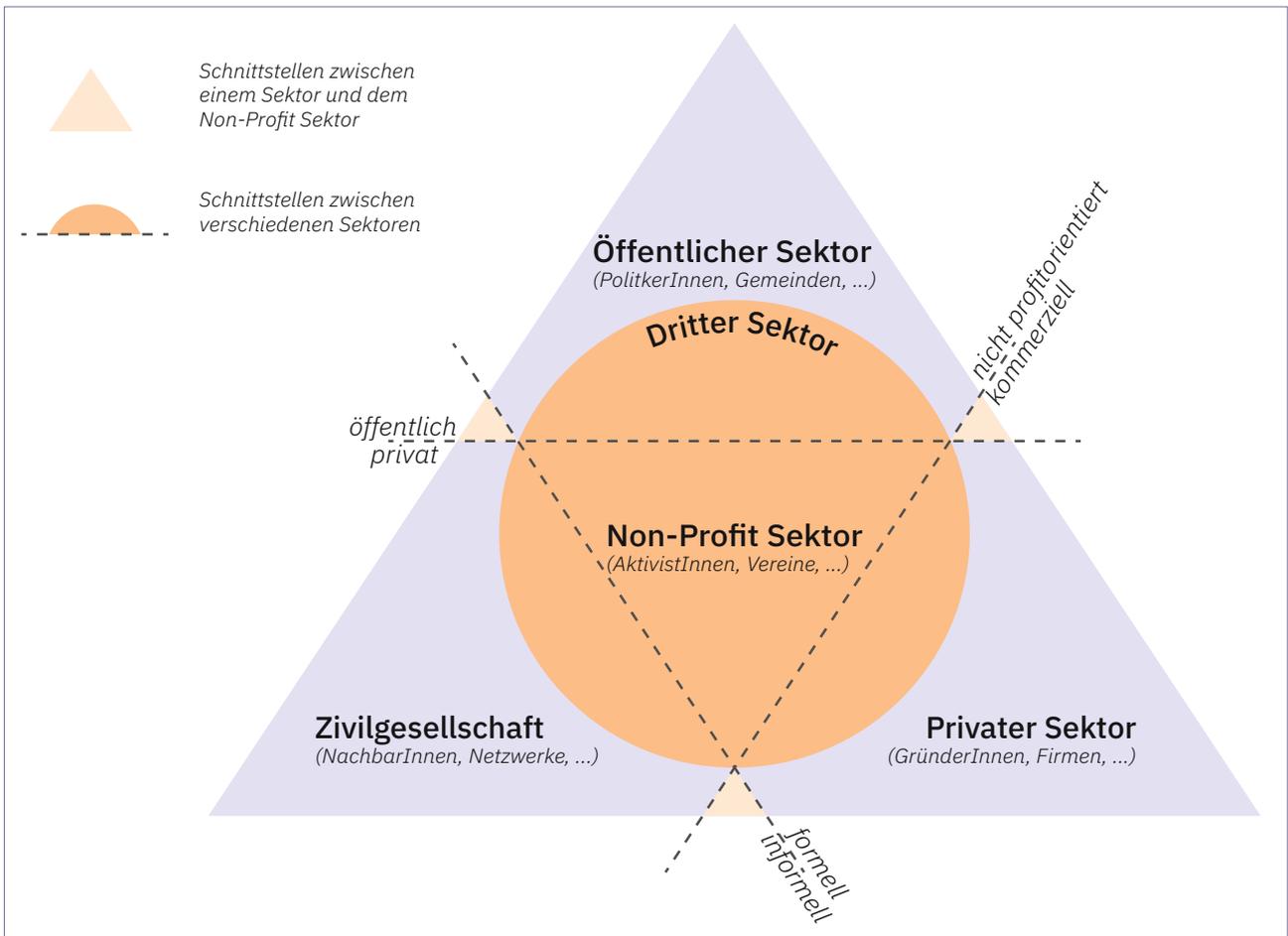


Abbildung 10: Gesellschaftliche Sektoren mit Angabe beispielhafter AkteurInnenrollen | Eigene Darstellung nach Avelino & Wittmayer, (2016, S. 636); Bearbeitung nach Evers & Laville, (2004, S. 17) (2021)

Die Darstellung der identifizierten AkteurInnen sollte danach in einer dazu passenden Zuständigkeits- und Aufgabenverteilung münden. HandlungsträgerInnen in Planungsaufgaben können wie folgt unterschieden werden (vgl. Cervenka et al., 2004, S. 341):

- **Aktionssubjekt:** bringt den Prozess in Gang, realisiert Pläne, entscheidet über Veränderung und Varianten des Planungsobjekts
- **Planungssubjekt:** zuständige PlanerInnen in Auftrag des Aktionssubjekts
- **Aktionsobjekt:** Gesellschaftsbereich, der durch die Planung beeinflusst wird

Weiters können AkteurInnen in Prozessen nach ihren Aufgabenverteilungen in die Lenkungsebene, die Arbeitsebene und die Beteiligungsebene unterteilt werden (vgl. Scholl, 1995). Nach diesen Ebenen kann eine prototypische Organisationsstruktur der AkteurInnen wie folgt erstellt werden (vgl. Scheuvsen et al., 2010, S. 30):

- **Kernteam:** VertreterInnen der unmittelbar involvierten Teile der Verwaltung und anderen Projektverantwortlichen
- **Beteiligungsplattform:** Schnittstelle zu weiteren AkteurInnen und zur Öffentlichkeit, können auch Externe sein
- **Beirat:** mit externen Fachleuten und Stakeholdern besetzt als BeraterInnen
- **Steuerungsgruppe:** Verbindung zwischen den AkteurInnen des Beteiligungsprozesses und den EntscheidungsträgerInnen aus Politik o.Ä.

### 3.3.5. Planungskultureller Aspekt

Planungskultur als Begriff umfasst das Aufdecken unbekannter, aber auch bedachter, kultureller Aspekte in der Planung. Hierzu zählen Werte, Haltungen, sozioökonomische Muster, politische und rechtliche Traditionen, Governancestrukturen, Konzepte zu Gerechtigkeit, Planungsverständnisse und -verantwortlichkeiten, die sich regional stark unterscheiden können. (vgl. Friedmann, 2005; Othengrafen & Fischer, 2016) Diese Aspekte mitzudenken ist besonders relevant im Vergleich von Fallstudien mit verschiedenen planungskulturellen Hintergründen, wie es in dieser Arbeit der Fall ist. Denn die später ausgewählten Fälle werden nicht nur aus einem Staat Mitteleuropas kommen, sondern aus verschiedenen. Um für die in Deutschland, Slowenien und Belgien vorherrschenden Planungskulturen ein grundlegendes Gefühl zu bekommen werden die dort nach Knieling und Othengrafen (2016, S. 44–48) vorherrschenden Planungskulturen im Folgenden kurz umrissen.

Für Deutschland relevant ist der „**Comprehensive Integrated Approach**“. Dieser beinhaltet eine strenge, strukturierte Hierarchie, die eher auf räumliche Koordination abzielt als auf wirtschaftliche Entwicklung. Hierarchische Pläne steuern hier die staatlichen Aktivitäten, unabhängig von der Zugehörigkeit zu verschiedenen Sektoren. (z.B. Deutschland, Österreich und die nordischen Staaten)

Die u.A. Belgien vorherrschende Planungskultur wird als „**Land Use Management**“ bezeichnet. Hier wird Planung hauptsächlich mit der Aufgabe assoziiert Kontrolle über die Flächennutzung, sowohl auf lokaler, wie auch strategischer, Ebene zu haben. Es werden viele Aufgaben an lokale AkteurInnen ausgelagert. Die zentralisierte Verwaltung nimmt hier die wichtige Stellung der Schaffung zentraler Zielsetzungen, sowie Koordination, ein. (z.B. Irland, Belgien und Vereinigtes Königreich)

Slowenien und Nachbarstaaten Ost- und Mitteleuropas sind der Planungskultur des „**Eastern European Transformation Processes**“ zuzuordnen. Deren Planungskulturen entstanden aus der Adaption der Planungssysteme in den ehemaligen Staaten der Sowjetunion nach 1989. Diese Planungssysteme befinden sich oft noch in Entwicklung und Ausdifferenzierung aus einer gemeinsamen Tradition heraus. (z.B. Slowenien, Ungarn, Tschechische Republik)

Ein wesentlicher Teil von Planungskultur an sich ist auch Teilhabe und Partizipation. Seitdem Jürgen Habermas (1981) Grundlage für die Argumentation, die Buchbände „**Theorie des kommunikativen Handelns**“, veröffentlicht wurden und dadurch der „**Communicative Turn**“ in den Planungswissenschaften von Patsy Healey (1992) proklamiert und von Klaus Selle (Selle, 1996) mit „Planung und Kommunikation“ in den deutschsprachigen Diskurs transformiert wurde, ist eine vermehrte Auseinandersetzung mit diesem Gebiet zu erkennen. Laut Selle lässt sich Beteiligung in Stufen von Information, Partizipation, Koordination und Kooperation einteilen. (vgl. Selle, 1996).

Diese Einteilung beruft sich wiederum auf die „**Ladder of Citizen Participation**“ nach Arnstein (1969). Wobei Lietzmann und Ehlers (2014, S. 109) anmerken, dass eine Teilnahme an der Teilhabe aktuell immer noch nicht sozial gleich verteilt ist. (Lietzmann & Ehlers, 2014, S. 109) Im Buch **Urban Catalyst** (Oswalt et al., 2013, S. 375) stellen die Autoren jedoch die These auf, dass es derzeit in der Planungspraxis einen steten Kulturwandel weg vom reinen „**Stadtkonsumenten**“ hin zum „**Stadtproduzenten**“ gibt, wodurch neue (Teil-) Öffentlichkeiten generiert werden und Teilhabe durch Ko-Produktion ermöglicht wird (Buttenberg et al., 2014a, S. 9; Lietzmann & Ehlers, 2014, S. 109). Solch Veränderungen in der BürgerInnenbeteiligung lassen sich auch bei Projekten im Infrastrukturbau feststellen. Sie lassen sich zum Beispiel an den Debatten rund um das Projekt „**Stuttgart 21**“ ablesen.

Deswegen sind vor allem bei vielfältigen Beteiligten und Vorhaben informelle, offene Formate notwendig. (Bock & Kamlage, 2020) Sechs Aspekte einer erfolgreichen Beteiligung lassen sich laut Bock und Kamlage (2020) wie folgt zusammenfassen:

- **Transparenz**
- **Startpunkt**
- **Verfahrensklarheit**
- **Neutralität**
- **Beteiligungsgerechtigkeit**
- **Legitimation**

In der gängigen Planungspraxis ist die Möglichkeit der Partizipation und Beteiligung oft auf den Planungsprozess beschränkt, während eine Einräumung von Möglichkeiten zur aktiven (Mit-) Gestaltung des zum Beispiel Verkehrsraumes ausgelassen werden. Der im vorhergehenden Kapitel angesprochene Wandel in Akteurskonstellationen und -verständnissen fordert neue Formen, Methoden und Instrumente in Partizipation und Beteiligung.

### 3.3.6. Transformatorischer Aspekt

Wenn sich ein Prozess oder Projekt vor dem Abschluss befindet geht es um die erfolgreiche permanente Verstetigung und schlussendlich Umsetzung. Abhängig von der Größe des Planungsobjektes werden für diesen Aspekt oft eigene Gesellschaften oder Sonderstäbe in den Verwaltungen gegründet, um eine Realisierung garantieren zu können. Auch kontinuierliches Monitoring kann Teil der Verstetigung sein. (vgl. Scheuven et al., 2010) Die AutorInnen des Buches *„Raumunternehmen“* beschreiben mögliche Phasen der Verstetigung am Beispiel temporärer, räumlicher Zwischennutzungen von Gebäuden oder Flächen durch Initiativen (vgl. Buttenberg, Overmeyer and Spars, 2014b, pp. 88–90). Da nicht alle Zuschreibungen auch auf den Untersuchungsgegenstand des Verkehrsversuches zutreffen bildet die folgende Aufzählung eine Auswahl dieser.

- **Undercover** – Zugang zum Ort und zu Raumexperimenten:  
ausprobieren, Tests zu langfristiger Nutzung, Teil einer Entwicklungsstrategie
- **Zündfunke** – Jetzt Handeln:  
Unzufriedenheit bezüglich des Umgangs mit Ort, Wille Alternativen aufzuzeigen
- **Grundsicherung** – Schritte in Richtung Langfristigkeit:  
Zusammenhalt in der Gruppe, ...

Der Reallabor-Ansatz könnte hier einen passenden Rahmen für diese gemeinschaftliche Verstetigung von Projekten vor allem im öffentlichen Raum bieten. Denn er weißt methodische Möglichkeiten für den Verkehrsversuch auf. Er bietet eine Annäherung an den Prozess des Verkehrsversuches. Ziel ist, zum Beispiel im RNM Stuttgart, den Lernprozess zum Wandel der Gesellschaft aus sich selbst heraus anzustoßen (Kuhn, Alcántara, Lindner, Puttrowait, & Sonnberger, 2018). Die Forschung in einem Reallabor ist transdisziplinär angelegt und erfordert aktive Gestaltung der Prozesse und Koppelung von System-, Ziel- und Kontextwissen, kombiniert mit aktorspezifischem Transformationswissen (Schneidewind, 2014). Das Reallabor ist zwischen den Polen Wissensanwendung und -erzeugung zu verorten (Kuhn et al., 2018). Auf diese Weise können sowohl Praktiken, Tools, Prozesse und Technologien erprobt werden (Kuhn et al., 2018).

Aktuelle, urbane Reallabor-Forschungen können in drei Ebenen unterschieden werden:

- Die Haushaltsebene => **Living Labs** (ENoLL Office, 2020)  
Ebene einzelner Haushalte oder Wohnblöcke; Untersuchung Technologien und Interventionen (Liedtke, Baedeker, Hasselkuß, Rohn, & Grinewitschus, 2015) transition processes need to be designed in key areas such as housing, mobility and nutrition. The design and large-scale implementation of sustainable product service systems (PSS)
- Die Quartiersebene:  
Räumliche Dimension von Stadtquartieren; Vorteil: kulturelle und soziale Effekte lassen sich beobachten; Messgröße international besser vergleichbar (Schneidewind, 2014, S. 7)
- Die Stadtebene:  
Gesamtstädtische Prozesse, Infrastrukturen, Politiken und Identitäten. (Schneidewind, 2014, S. 7)

### 3.4. Zwischenfazit

Bezugnehmend auf die Forschungsfrage wie sich Planungsprozesse im öffentlichen Raum beschreiben und charakterisieren lassen stellte dieses Kapitel den (Planungs-)Prozess, dessen Entwicklung und seine wesentlichen Bestandteile in den Mittelpunkt. Zusammenfassend lässt sich als Antwort auf die Frage **„Wie haben sich Planungsverständnisse und deren damit verbundener Umgang mit Flexibilität im Laufe der Zeit verändert?“** sagen, dass übergeordnete Verständnisse einem permanenten Wandel unterliegen. Sie hängen stark mit Änderungen in gesellschaftlichen Strömungen und Konzepten zusammen. Das Streben der Gesellschaft nach Teilhabe schlägt sich wesentlich in vorherrschenden Planungskonzepten nieder und nahm die letzten Jahrzehnte hinweg stetig zu.

Auch die Notwendigkeit zu mehr Flexibilität in der Planung und einer Beschleunigung von Verwaltungsabläufen als Folge ist hervorzuheben. Hier ist jedoch ein Wandel und eine Öffnung in Top-Down-Planungsverständnissen festzustellen. In Verbindung mit den Erkenntnissen aus dem Kapitel **„Herausforderungen und Handlungsfelder“** ist abzuleiten, dass zukünftige Entwicklungen in weiten Teilen in ihrer Komplexität nicht im selben Ausmaß vorhersagbar, kontrollierbar und planbar sein werden können, wie es bisher praktiziert wird. Darauf muss auch in der räumlichen Entwicklungsplanung eine Antwort und Herangehensweise gefunden werden.

Im Detail kann man einen Prozess, wie im Unterkapitel zu zentralen Aspekten von Prozessen aufgezeigt wurde, aus verschiedensten Blickwinkeln betrachten. Er setzt sich aus Aspekten wie der Organisationsform, der Planungskultur oder der Vision zur Verstetigung zusammen. Im personellen Aspekt wurde zum Beispiel auf die beteiligten AkteurInnen eingegangen. Hierfür wurde ein Schema zur AkteurInnen-Analyse erstellt, welches später in den Fallstudien zum Einsatz kommen wird. Diese hier erarbeiteten, einzelnen Prozess-Aspekte bilden wesentliche Teile für die theoretischen Fundierung und führen zur Beantwortung der Frage **„Was sind zentrale Elemente und Aspekte von Planungsprozessen?“**.

Zusammenfassend kann man über die Ergebnisse sagen, dass Planungsprozesse komplexe und mehrschichtige Angelegenheiten sind. Die Ergebnisse dieses Kapitels haben in weiterer Folge einen großen Einfluss und Relevanz für die Untersuchungen bezüglich Werkzeuge, Struktur und Prozess der Fallstudien. Ebenso werden gewonnene Erkenntnisse und bestehende Forschungslücken in die Erstellung des späteren Untersuchungsrahmens einfließen.



# 4. Fallstudien von Verkehrsversuchen

- » Methodik der Fallstudien
- » Konzeption der Fallstudien
- » Durchführung der Fallstudien von Verkehrsversuchen
- » Ergebnisse der Fallstudien
- » Handlungsempfehlungen für zukünftige Verkehrsversuche

*»Cities are an immense laboratory of trial and error, failure and success, in city building and city design. This is the laboratory in which city planning should have been learning and forming and testing theories.«*

*Jane Jacobs (1961, S. 6)*

Der folgende Abschnitt bildet den methodischen und empirischen Kern der Arbeit. Es folgt die Darstellung der Methodik – Erhebung und Analyse –, die Konzeption der Fallstudien und deren Durchführung.

Zur Erinnerung: Allen anderen Erhebungs- und Analysemethoden übergeordnet fungiert in dieser Forschungsarbeit der Rahmen der Fallstudien und deren Anwendung anhand von vier Verkehrsversuchen aus der Planungspraxis. Den theoretischen Hintergrund dazu finden Sie in Kapitel 1.4.3. Das Hauptinteresse gilt hierbei, wie bereits aus den Forschungsfragen in Kapitel 1.3 ersichtlich, der Untersuchung von Projekten im Bereich des Instruments des Verkehrsversuchs.

Im Hauptteil werden die vier ausgewählten Fälle zuerst im Überblick steckbriefartig und danach chronologisch geordnet nach deren Versuchsphase einzeln beschrieben. Die ausgewählten Fälle verteilen sich angelehnt an die Einordnung des Instruments Verkehrsversuchs in Kapitel 2.6 hinsichtlich ihrer Initiierung zwischen Bottom-up und Top-down und in der späteren Umsetzung im Spektrum zwischen formell und informell. Alle Projekte befinden sich in mitteleuropäischen, eher innerstädtischen, urbanen Straßenräumen. Genauere Informationen zur Fallauswahl finden sich im Kapitel 4.2.1.

Die folgende Detailbeschreibung und narrative Aufarbeitung folgt einem dafür konzipierten Untersuchungsraaster. Im Schlussteil werden die Ergebnisse – deren Unterschiede, Gemeinsamkeiten und Besonderheiten – deskriptiv zusammengefasst und gegenübergestellt. Des Weiteren münden die gewonnenen Erkenntnisse in die Verfassung von Handlungsempfehlungen für zukünftige Durchführungen von Verkehrsversuchen, welche aus persönlichen Thesen während der Interview-Analyse abgeleitet wurden.

## 4.1. Methodik der Fallstudien

### 4.1.1. Erhebungsmethoden

#### 4.1.1.1. Leitfadengestütztes, narratives ExpertInnen-Interview

Als zentrale, qualitative Erhebungsmethode wurde das Interview gewählt. Grund dafür ist, dass ansonsten nicht die Möglichkeit bestehen würde neue, tiefer greifende Informationen zu den einzelnen Fallstudien erheben zu können. Bei der Anwendung von Interviews in Fallstudien-Designs kann zielgerichteter vorgegangen werden und Details erfragt werden. (Yin, 2003, S. 86). Da es jedoch viele Interviewarten gibt war es schwer das passende Format zu finden. Als am passendsten wurde schließlich eine Kombination aus zwei Varianten gewählt. Nämlich aus dem narrativen Interview und dem ExpertInnen-Interview. So entstand das narrative ExpertInnen-Interview samt losem Leitfaden als Orientierung und Leitlinie.

Bei ExpertInnen-Interviews handelt es sich um teilstrukturierte, leitfadengestützte, offene Gespräche. Die Entscheidung, wer ein/e ExpertIn ist, ist oft nicht einfach zu treffen. In dieser Forschung werden ExpertInnen als Personen definiert, die direkt in die Fallstudien der Verkehrsversuche involviert waren, eine zentrale Rolle einnahmen und damit verbunden über Sonder- und Detailwissen verfügen. Jedoch bildet nicht die Person den Analysegegenstand an sich, sondern deren Aussagen, Analysen und Erkenntnisse innerhalb des Verkehrsversuchs. (Helfferich, 2019, S. 680–685; Meuser & Nagel, 2002)

Bei einem narrativen Interview wiederum liegt der Fokus auf der freien Erzählung des/der Befragten, weshalb diese Form eigentlich aus der biografischen Forschung kommt. Der/die InterviewerIn versucht mit einem weichen bis neutralen Interviewstil das Gespräch anzuregen und dies dient der Erhebung von Handlungsprozessen. In mehrere Phasen getaktet sollte die Person möglichst zwanglos und offen über das Thema erzählen können. (Küsters, 2019) Da das Ziel war sowohl strukturiert, aber auch in Teilen frei über das jeweilige Projekt sprechen zu können bietet sich eine Kombination beider Interview-Typen förmlich an. Somit kam es zur Überlegung die Interview-Phasen wie folgt, abwechselnd offen und geschlossener, zu takten:

- Erklärungs- und Einleitungsphase inklusive Einstiegsfrage
- Erzählphase
- Nachfragephase
- Bilanzierungsphase

Nach diesen Phasen orientiert sich im Weiteren die Ausgestaltung des Leitfadens. Mehr dazu und zur detaillierten Strukturierung finden Sie im folgenden Kapitel. Die Interviews wurden gezielt mit direkt-involvierten ExpertInnen der vier Fallstudien durchgeführt, um noch offene Fragen und Punkte zu den Projektprozessen beantworten zu können. Nach der erfolgten Vor-Analyse der Fälle werden die relevanten HauptansprechpartnerInnen identifiziert und kontaktiert. Der Erstkontakt erfolgt per Mail mit der Frage nach Interesse an der Teilnahme und der Erklärung der Forschungsarbeit.

Das Interview an sich wird auf Grund der aktuellen Kontakt- und Reiseeinschränkungen durch die COVID19 Pandemie virtuell per Telefon oder Videotelefonat (Skype, Zoom, GoTo Meeting) durchgeführt. Diese Gespräche werden aufgezeichnet, transkribiert und inhaltlich analysiert. Pro Projekt wurden zwei Personen mit unterschiedlichen Zugängen und Sichtweisen zum Projekt interviewt.

### 4.1.1.2. Interview Leitfaden

Der Interview-Leitfaden ist definiert als eine systematische Vorgabe für die Gestaltung eines Interviewablaufs. Sinn ist es methodologisch in die Offenheit eines Gespräches dann einzugreifen, um dieses dem Untersuchungsinteresse entsprechend zu leiten. (Helfferich, 2019, S. 675–680) Dieser sollte möglichst universell einsetzbar sein, aber auch die Offenheit individueller Anpassung ermöglichen, um somit den Interviewablauf steuern zu können (Helfferich, 2019, S. 670). Die Sammlung, Prüfung, Subsumierung und Sortierung der Forschungsfragen erfolgte nach dem SPSS-Prinzip (Helfferich, 2019, S. 677–678). Dieser nach den vorher erwähnten Phasen gegliederte Leitfaden wird zusätzlich um spezifische Fragen aus der Einzelrecherche angereichert.

#### Ablauf Interview Leitfaden

Der erste Teil – entsprechend der Erklärungs- und Einleitungsphase – dient als sanfter Einstieg in das Thema und dem gegenseitigen Kennenlernen. Hier werden Fragen zur Person, dem jetzigen Verhältnis zum Projekt und der Entstehung gestellt. Im zweiten Teil – der Erzählphase – geht es darum den detaillierten Projektverlauf nachzuzeichnen. Wichtig ist es hierbei einen Anfangs- und Endpunkt für die freie Erzählung gemeinsam festzulegen. Ziel ist, dass sich der/die GesprächspartnerIn selbst organisieren und fokussieren können. Falls die Auskunftsperson in Teilen ins Stocken gerät und nicht mehr weiter weiß, können Folgefragen gestellt werden. Parallel dazu versucht eine zweite assistierende Person bereits Meilensteine und erwähnte AkteurInnen mitzunotieren und in eine zusammenhängende Prozessform zu bringen. Dies erfolgt für die befragte Person unsichtbar im Whiteboard-Tool Miro. Zur genaueren Ansicht der Vorgehensweise finden Sie im Anhang leere und befüllte Musterseiten (vgl. Abbildung 41 und Abbildung 42).

Wichtig ist, dass aus dem Gespräch der Erfolg von Einzelschritten ableitbar ist und auch die Fragen entsprechend beantwortet werden. Nach einer kurzen Überarbeitungspause von 5 Minuten bespricht man den Projektpfad mit dem/der Interviewten durch und versucht bei Unklarheiten ins Detail zu gehen und Dinge zu ergänzen. Wichtig ist es, dass man die narrative Form möglichst beibehält. Danach gibt es noch einen Nachfragen-Block zu offenen Punkten, wenn nötig. Gewisse Forschungs- und Wissenslücken werden durch ein weiteres Interviewgespräch mit einer zweiten Person je Fallstudie zu schließen versucht. Diese hatten möglichst einen anderen Hintergrund und Rolle im Projekt.

Äußerst wichtig ist es mögliche Probleme und Konflikte zu identifizieren und mit den Auskunftspersonen zu beleuchten. Genau diese Ereignisse sind von Interesse und lehrreich, um sie zukünftig zu vermeiden, davon zu lernen und daran das Instrument Verkehrsversuch weiterzuentwickeln. Um solche Ereignisse zu erkennen, benötigt es ein Vorverständnis des spezifischen Projektes und weiterer ähnlicher Projekte. Der Interviewer sollte während des Gesprächs äußerst aufmerksam sein und diese Kippunkte identifizieren können. Abschließend in der Bilanzierungsphase werden noch offene Fragen und eine Einordnung des Projektes erfragt.

Den gesamten Leitfaden finden Sie im Anhang ab Kapitel 6.5. Angelehnt ist diese Vorgehensweise an die Methodik des Forschungsprojektes „*Ultimob*“ und deren Prozessuntersuchung vorhandener, innovativer Mobilitätslösungen im ländlichen Raum (vgl. tbw research GesmbH & netwiss OG, 2020).

## 4.1.2. Analysemethoden

### 4.1.2.1. Qualitative Inhaltsanalyse

Im Vergleich zu quantitativen Analysemethoden geht es bei der qualitativen Inhaltsanalyse prinzipiell nicht um die Größe der Fallzahl, sondern um einzelne, getätigte Aussagen und ihre Zusammenhänge (Philipp Mayring & Fenzl, 2019). Da sich jedoch die klassische Inhaltsanalyse nach Mayring für diesen Kontext und unter Verwendung der Software **MAXQDA** als nicht sehr praktikabel erwies, folgt hier die Beschreibung einer adaptierten Version dieser. Als erster Schritt erfolgt die Transkription des erzeugten Interview-Materials. Da es sich nicht um eine sprachwissenschaftliche Arbeit handelt, muss diese nicht detailreich erfolgen und es ist nicht notwendig jedes nonverbale Element niederzuschreiben, sondern lediglich das geteilte Wissen. Bei gelungenen Diskursverläufen sind auch vollständige Transkriptionen sinnvoll. (Meuser & Nagel, 2002, S. 83)

Der nächste Schritt der Paraphrasierung – dies bedeutet, dass man einen Text sinngemäß wiedergibt – erfolgt in dieser Arbeit nicht direkt, sondern wird in **MAXQDA** mit der Codierung zusammengefasst. Dieser Schritt wird durch Codierung übersprungen. Die Schlüsselbegriffe aus dem Originaltext müssen dabei erhalten bleiben. (Rädiker & Kuckartz, 2019). All dies passiert in diesem Fall in **MAXQDA**. Am Schluss kommt es noch zu einer Rücküberprüfung des zusammenfassenden Kategoriensystems am Ausgangsmaterial (Phillip Mayring, 2008, S. 54, 60). Außerdem wird eine Interpretation der Ergebnisse in Richtung der Hauptfragestellung(-en) angestellt. Die Phasen dieser Analysemethoden bestehen aus Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung (mit Hilfe eines Kategoriensystems) (Mäder, 2015b). Die Transkription und Auswertung der Interviews wurden im Programm **MAXQDA** durchgeführt. Dazu im folgenden Absatz mehr.

#### Durchführung in MAXQDA

In der Transkription der durchgeführten Interviews werden non-verbale Merkmale des Gesprächs nicht berücksichtigt, da diese für die Auswertung des Gesprächs, zur Beantwortung der Forschungsfragen und für den Untersuchungsgegenstand, Prozesse in Verkehrsversuchen zu untersuchen nicht relevant sind (Dresing & Pehl, 2012, S. 20–21).

Nach der erfolgten Audio-Transkription werden die entstandenen Transkripte gesichtet und korrigiert. Danach beginnt die Phase des offenen Codierens der Interviews. Hierbei wird jede Zeile einzeln durchgegangen. Orientierung erfolgt an den vorhandenen, angewandten Kategorien aus den Fallstudien und den Leitfragen Codes (übergeordnet und untergeordnet), die im Vorhinein angelegt werden. Diese werden aber auch um neue und noch nicht erwähnte Begrifflichkeiten erweitert, da manche im Zuge der Durchführung als fehlend erachtet werden könnten. Codes werden markiert, Hypothesen als Memos aufgestellt und zentrale Textteile für die weitere Verwendung als Zitat markiert. Danach erfolgt das axiale Codieren, wo für die entstandenen Hypothesen und Zitate Überkategorien gebildet werden. Die Codes werden durchgesehen und zusammengefasst. Beim selektiven Codieren werden als unwichtig erachtete Teile weggelassen und aussortiert. Dies passierte ebenso mit den Zitaten und den Hypothesen. Diese werden im Nachhinein noch codiert, also Kategorien zugeordnet, um sie geordnet und übersichtlich analysieren zu können. Der so gewonnene Datenkorpus wird dann weiter für die geordnete Verschriftlichung der Fallstudien anhand des Analyserasters herangezogen.

Die vollständigen Transkripte aller Interviews, auf die in den Ausarbeitungen der Fallstudien verwiesen werden, finden keinen Eingang in den Anhang dieser Arbeit. Diese würden den Umfang sprengen. Sie werden sicher archiviert und sind auf persönliche Rückfrage nach Kontaktaufnahme mit dem Verfasser dieser Arbeit einsehbar.

## 4.1.2.2. Prozessanalyse

### Prozessanalyse

Die Prozessanalyse der Fallstudien dient als konzeptueller Überbau zur Untersuchung und Einordnung von Prozessen innerhalb von Projekten, hier von Verkehrsversuchen. Ziel ist die zuvor durch die analysierten Interviews generierten Erkenntnisse zu übersetzen, zu explizieren und zu visualisieren. Analysen von Prozessen in Projekten, Unternehmen oder der Politik werden oft durchgeführt und sind eine gängige Analyseform. Im Prinzip ist diese genaue Vorgehensweise eine Art formative, Ex-Post Evaluation von durchgeführten Verkehrsversuchen. Wichtig wird es sein mit Hilfe der Informationen der Interview-PartnerInnen eine zeitliche und personelle Einordnung der Projekte erstellen zu können (Schuh, 2006). Somit setzt die Prozessanalyse direkt bei den narrativen ExpertInnen-Interviews und deren Auswertung als primäre Informationsquellen an. Sie dokumentiert und visualisiert diese. Die somit erhobenen Prozessschritte werden auf einem Zeitstrahl dargestellt.

Die Erst-Erstellung dazu erfolgt bereits während des Interviews als virtuelles Mapping über das Whiteboard-Tool „**Miro**“. Diese ersten Ergebnisse werden in den nächsten Schritten überarbeitet und in einer übersichtlichen Darstellung präsentiert. Von besonderem Interesse werden Punkte, an welchen die Fallstudien ins Stocken geraten, es zu schwierigen Entscheidungen, Konflikten oder Reibungen kam, sein. Es soll auf die Knackpunkte eingegangen und fokussiert diese ausgearbeitet werden. Der Detaillierungsgrad wird je nach Ergiebigkeit der Fallstudie variieren und hat nicht vorrangig zum Ziel alle Details zu rekonstruieren. Dies ist aus der formativen, ex-post Analyse-Sicht auch nicht immer möglich. Die konkreten Zusammenhänge zwischen den AkteurInnen werden separat in einer Darstellung der AkteurInnen-Analyse (siehe Abbildung 8) dargestellt.

### Idealtypische Prozessphasen

Die folgende Grafik von Prozessphasen ist eine Kombination aus Elementen zur Beschreibung dialogorientierter, kooperativer Planungsverfahren, der Darstellung des Versuchsprozesses im Rahmen des „**Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur**“ aus Stuttgart (vgl. Kapitel 3.3.3) und Elementen der Verstetigung und Umsetzung (vgl. Kapitel 3.3.6). Diese konzeptionelle Phasen-Einteilung soll bei der nachfolgenden Phasengrafik dazu dienen die einzelnen Prozessschritte der Fallstudien im Prozessverlauf in Phasen einordnen zu können. Dies ist als Abstraktion zu verstehen und beinhaltet der Übersichtlichkeit halber keine Rückkoppelungen oder ähnliche Prozessschritte.

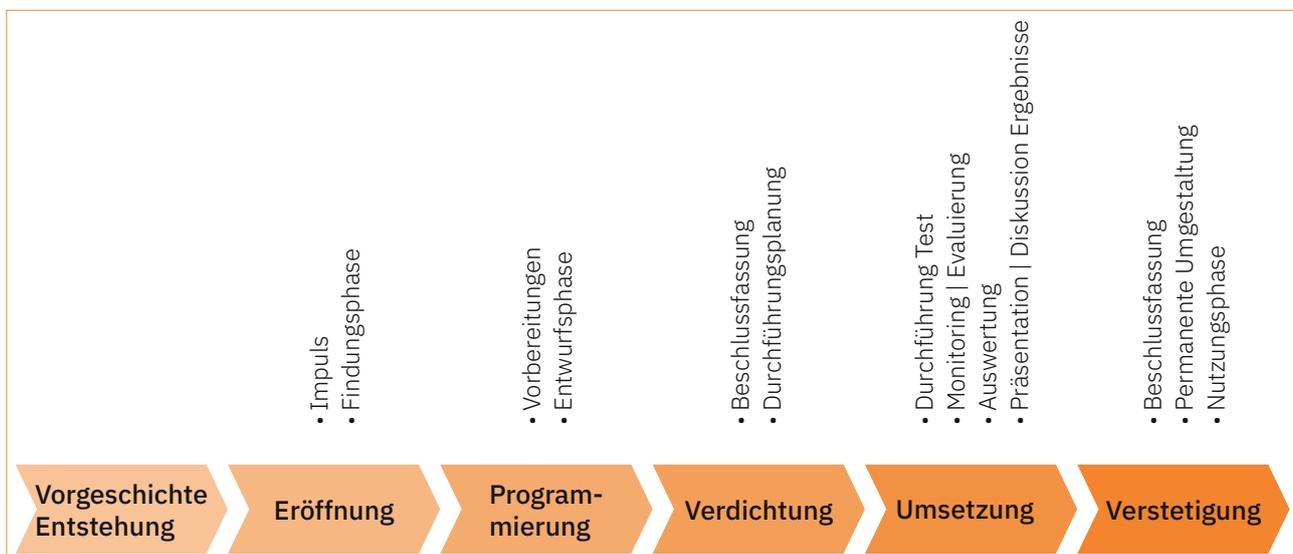


Abbildung 12: Idealtypische Prozessphasen | eigene Darstellung (2021)

## Prozessgrafik

Die Prozessgrafik an sich beinhaltet mit Bezug auf die vorhergehenden Theorieteile (Kapitel 2 und 3) und den nachfolgenden Untersuchungsrastrer (Tabelle 6) verschiedene Unterteilungen und Verschneidungen. Diese sind in Abbildung 8 als Template zur Prozessanalyse als Übersicht ersichtlich. Darunter zählen die Einteilung nach Prozessphasen (bezogen auf den vorhergehenden Absatz), die Einordnung der Prozessschritte in einer chronologischen, aber nicht linearen, sondern „wellenförmigen“, Timeline und der Zuordnung von Phasen der „Aktivitätsintensität“ nach den jeweiligen AkteurInnen-Sektoren. Darunter ist eine subjektive Einteilung der AkteurInnen-Sektoren zu den jeweiligen Prozessschritten anhand einer dreistufigen farblichen Skala gemeint. Diese reicht von niedrig, mittel zu hoch.

Daraus soll ablesbar sein, wann und in welcher Intensität sich gewisse AkteurInnen-Sektoren einbringen. Weiters werden Typisierungen der Prozessschritte in Zusammenhang mit den AkteurInnen-Grafiken und dem Analyseraster vorgenommen und so eine gewisse Gruppierung der Prozessschritte vorgenommen.



Abbildung 13: Template für Prozessgrafik | eigene Darstellung (2021)

## AkteurInnen-Analyse

An die qualitative Auswertung der Interviews und der parallelen Darstellung des Prozesses schließt die grafische und textliche Auswertung an. Die Stakeholder-Analyse und das Mapping kommt aus dem Management-Bereich und bildet die Basis für erfolgreiches Projektdesign und Steuerung. Ziel ist es AkteurInnen, Institutionen, Organisationen, ... die aus den Sparten des öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Sektors stammen zu identifizieren, analysieren und in Beziehung zueinander zu setzen. (vgl. Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA, 2019)

Frühere Akteursanalysen gehen lediglich von den drei erwähnten Sektoren aus. In dieser Arbeit jedoch findet die „**Multi-AkteurInnen Perspektive**“ nach Avelino und Wittmayer (2016) Anwendung (siehe Kapitel 3.3.4), in der auch der vierte Sektor der NGOs Eingang in die Analyse findet. Diese Theorie wird im anschließenden Mapping der Akteure angewendet und um relevante Kriterien erweitert. Es hilft die Beziehungen zwischen den AkteurInnen zu analysieren und darzustellen. Angelehnt an ein sogenanntes „Zwiebel-Diagramm“ können in der Darstellung verschiedene Details zur Verflechtung der AkteurInnen innerhalb der vier gesellschaftlichen Sektoren visualisiert werden. Darstellungsmethoden, wie verschiedene Maßstäbe, Zugehörigkeiten zu Strichstärken, Konturen, Ergänzung um Zeichen, die Richtungen der Pfeile, die Anordnung von innen nach außen oder die Größe des zugeordneten Objektes, können hier wesentliche Bereicherungen für die Analyse bieten. (vgl. Zimmermann & Maennling, 2007, S. 15) Die Mitte der Darstellung bildet das Projektteam, um welches von innen nach außen in konzentrischen Ringen die lokalen und die regionalen/überregionalen AkteurInnen angeordnet werden. Zusätzlich werden zwei Typen, Einzelakteur und Gruppe, sowie verschiedene Rollen im Prozess und Unterschiede in den Verbindungen zwischen den AkteurInnen unterschieden. Das einheitliche Format der Grafik hat den Vorteil, dass die Mappings optisch vergleichbar werden und eine gewisse Übersicht bieten. Außerdem könnten am Ende die gewonnen Erkenntnisse übereinandergelegt werden, um somit eine Zusammenfassung der projektübergreifenden AkteurInnen-Zusammenhänge zu ermöglichen.

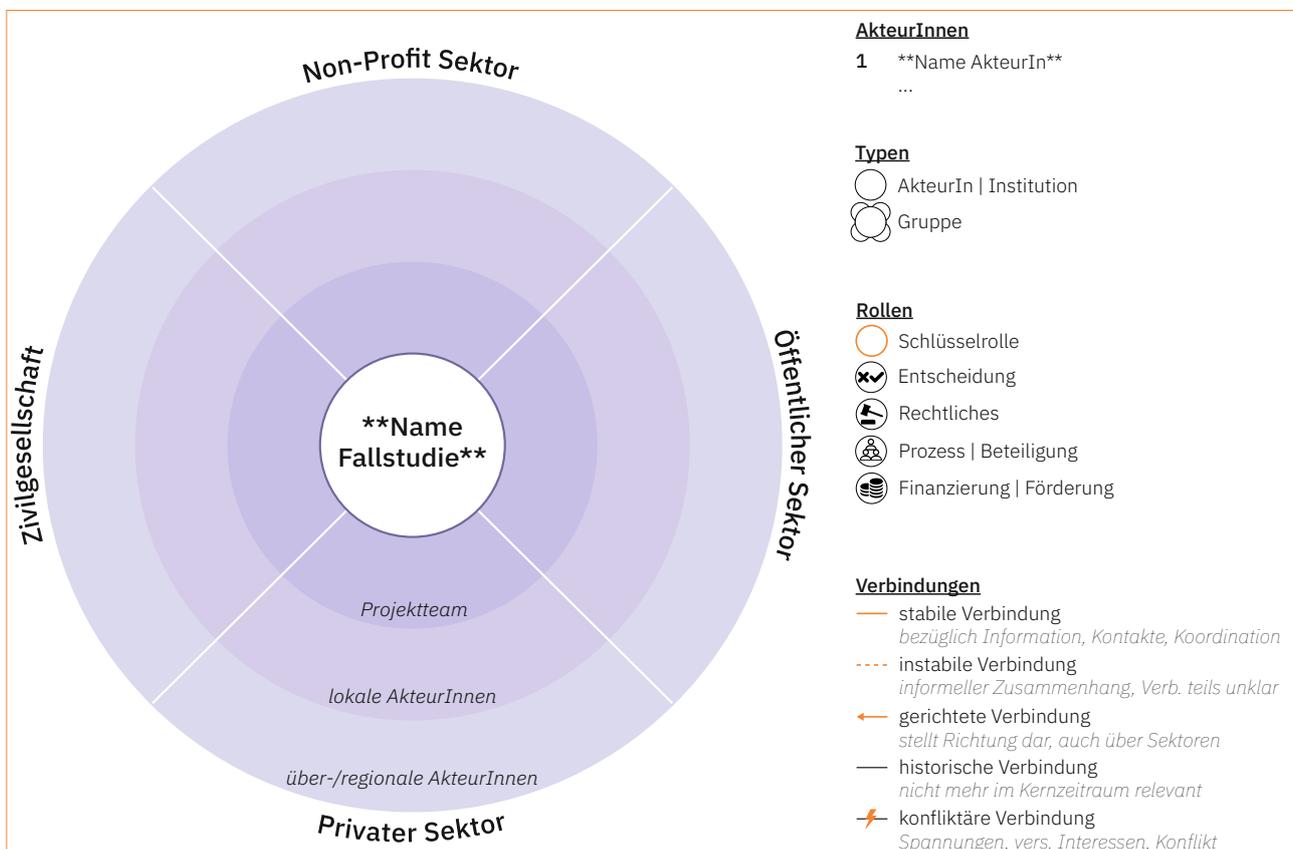


Abbildung 14: Template für AkteurInnen-Analyse | eigene Darstellung nach Zimmermann & Maennling (2007, S. 15)

## 4.2. Konzeption der Fallstudien

### 4.2.1. Auswahl Fälle

Die Sammlung der Fallbeispiele erfolgte durch eine umfangreiche Internetrecherche (Homepages, Forschungsprojekte und -berichte, Publikationen, Studien-Projekte, Soziale Medien und Online-Portale). Die Projekte, Beispiele und Initiativen wurden in einer Excel-Tabelle, einer Good-Practice-Sammlung, (siehe Tabelle 16 und Abbildung 40) übersichtlich gesammelt und zusammengefasst. Vorangestellt war die Brainstorming-Phase zum begrifflichen Themenfeld „*Tactical Urbanism*“. Zentrale Fragestellungen waren hierbei:

- Welche Verständnisse des Begriffes „*Tactical Urbanism*“ gibt es?
- Welche Begriffe und Kategorien braucht es, um diesen zu beschreiben?
- Wie könnte ein Untersuchungsraaster für Good-Practice-Beispiele aussehen?
- Welche Untersuchungskriterien und -kategorien braucht man?
- Wie können die gefundenen Über- und Unterkategorien vergleichbar werden?
- Welche Projekte oder Teile sind als interessant und innovativ zu bewerten?

Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes waren mehrere Mind-Maps und Ideensammlungen und eben die Erstellung eines konkreten Untersuchungsrasters für die recherchierten Good-Practice-Beispiele in Form einer Excel-Tabelle. Die Findung vergleichbarer Überkategorien zu den einzelnen Projekten gestaltete sich als komplex. Unterkategorien gingen aus Überkategorien hervor, die in eine gewisse wissenschaftliche Methodik gegossen wurden. Hilfreich hierfür war das Heranziehen ähnlicher Sammlungen als Inspirationsquellen, wie zum Beispiel das Stadtmacher Archiv (Bruns, 2021).

Diese Sammlung hat den Anspruch einen Überblick zu verschiedenen Ausprägungen in Projekten und Initiativen, die sich räumlich, zeitlich und prozessual stark unterscheiden, zu geben und deren Bezug zu Verkehr und Mobilität aufzuzeigen. Ein Abschnitt in dieser Tabelle sammelte die Bewertungsergebnisse grob in Form einer Ampelskala, was zur Auswahl der Fälle diente. Zusammengefasst waren folgende Kriterien zentral für die endgültige Auswahl:

- Versuch als Element und Innovationsgrad des Projektes
- Vision zu Verstetigung und permanenter Umsetzung
- Eingriff in urbanes, heterogenes Wohn- und Geschäftsviertel
- Europäischer Planungskontext und -kultur inklusive Dokumentation
- Projekt weiter fortgeschritten oder schon in Fertigstellung befindlich
- Direkte Auswirkung auf Nutzung der Fahrbahn, Sperrung von Straßen für MIV

## 4.2.2. Auswahl Auskunftspersonen

Die Wahl der Interviewpersonen erfolgte durch eine Kriterien-basierte, gezielte Fallauswahl mittels „*theoretical sampling*“ (Dimbath, Ernst-Heidenreich, & Roche, 2018), welche der wahllosen Stichprobenauswahl gegenübersteht. Im Mittelpunkt stand das Kriterium, dass die gewählten Auskunftspersonen das für die Fallstudien so wichtige Detailwissen besitzen könnten und direkt im Prozess mit einer gewissen Rolle über eine längere Zeit beteiligt waren und auch in interne Vorgänge involviert waren. Es wurde angestrebt möglichst direkt beteiligte Personen aus der Kerngruppe des Verkehrsversuchs-Projektes zu interviewen und bei Bedarf auch noch weitere Personen im Umfeld des Projektes anzufragen.

Zielgruppen hierbei waren einerseits MitarbeiterInnen in der planenden Verwaltung der jeweiligen Kommune und ein/-e Beteiligte/-r aus dem externen Projektteam oder der interessierten/involvierten Öffentlichkeit. Ein persönlicher oder professioneller Bezug oder eine Bekanntschaft zur Auskunftsperson war hier zur Herstellung des Erstkontakts von Vorteil (siehe dazu Kapitel 4.2.1), wie auch, wenn die Auskunftsperson bereits eine gewisse kritische, reflektierte Distanz zum Projekt aufgebaut hat und bereit ist kritische Auskünfte zu geben. Jedoch auch verschiedenste Initiativ-Anfragen an Städte oder Unternehmen erwiesen sich oft als fruchtbar. Auch wichtig war nach einem Erstkontakt und Interview in einer Stadt direkt nach weiteren möglicherweise interessierten Auskunftspersonen zu fragen und auch direkt deren Kontaktdaten zu erhalten. Als erste Mail wurde eine Erklärung des Vorhabens, eine Kurzfassung des Leitfadens und die Einverständniserklärung zur berechtigten Verwendung des entstehenden Materials und Unterzeichnung zugesandt.

## 4.2.3. Untersuchungsraaster der Fallstudien

Nach der Skizzierung des Ablaufs der gesamten Fallstudien, der Erläuterung der Methoden (Erhebung und Analyse), der erfolgten Auswahl der Fälle anhand der aufgestellten Kriterienliste und der Festlegung der Auskunftspersonen wird nun der folgende Untersuchungsraaster präsentiert. Dieser dient als analytische Struktur der Fallstudien und der textlichen Gliederung innerhalb der Projektbeschreibungen. Diese erfolgt in einem narrativen Spannungsbogen chronologisch dem Prozessverlauf folgend. Der Untersuchungsraaster definiert hierfür die jeweils gleichen Unterkapitel der Fallstudien. Übersichtlich werden der detaillierte Fokus des Kapitels, die erwarteten Erkenntnisse, die Erhebungs- und Analysemethoden, die Darstellungsmethoden und die Verknüpfungen mit theoretischer Vorarbeit aus den vorgelagerten Kapiteln der Arbeit verknüpft. In diesem Teil der Arbeit finden die verschiedenen Thematiken und Erzählstränge zusammen und verdichten sich in der Analyse der Fallstudien.

Die Gliederung des Untersuchungsraasters basiert auf den entwickelten Vorarbeiten, der Good-Practice-Tabelle (siehe Anhang 6.5), den Forschungsfragen, dem Interviewleitfaden und der Codierung und Analyse der Interviews in *MAXQDA*. Somit ist eine Kontinuität der Untersuchung und der Begrifflichkeiten garantiert und gegeben. Die folgende tabellarische Auflistung zeigt diese skizzierte Vorgangsweise grafisch auf:

Kategorie	Unterkategorie	Inhalt	Erhebung	Analyse	Darstellung	Kapitel
<b>Infos und Steckbrief</b>	Vorgeschichte Räumliche Gegebenheiten	Ort, Geschichte, Besonderheiten, Nachbarschaft	Desk Research, ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich, Grafisch (Karten, Bilder)	
	Auskunftspersonen Einordnung der Fallstudie	Vorstellung, Hintergrund, Einordnung nach Steuerung Fall	ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	2.4 2.5
<b>Werkzeuge</b>	Konzepte und Instrumente	Vorarbeiten für Prozess, vorhandene Pläne	Desk Research, ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	2.1 -2.3 3
	Methoden und Formate	Bei Beteiligung und Partizipation während Versuch	Desk Research, ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	2.4 -2.6 3.3
<b>Struktur</b>	AkteurInnen und Beteiligte	Sammlung, Aufgabe Prozess, Darstellung und Verhältnisse	Desk Research, ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse, AkteurInnen-Analyse	Textlich, Grafisch (AkteurInnen-Analyse)	3.3
	Rechtlicher Rahmen	Juristische Umsetzung und Einbettung	Desk Research, ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	2.6
	Finanzierung Kosten	Finanzieller Rahmen	ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	3.3
<b>Prozess</b>	Chronologischer Prozessverlauf	Detaillierter Ablauf und Involvierung im Prozess inklusive Auslöser und Motivation	Desk Research, ExpertInnen-Interview	Prozessanalyse und Grafik, AkteurInnen-Analyse	Textlich, Grafisch (Prozessgrafik)	3
	Verstetigung und Umsetzung	Permanente Ergebnisse des Prozesses	ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	3.3 2.6
<b>Erkenntnisse</b>	Entscheidungen und Hürden	Mitteilen von Erfahrungen, Konflikte, Handlungsspielräume, Unerwartetes	ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	2 3
	Empfehlungen und Hinweise	Änderungen, Alternativen, zukünftige Projekte	ExpertInnen-Interview	Qualitative Inhaltsanalyse	Textlich	2

Tabelle 6: Untersuchungsraaster Fallstudien | eigene Darstellung (2021)

### 4.3. Durchführung der Fallstudien von Verkehrsversuchen

Diese kartographische und tabellarische Einführung zum Kapitel der Fallstudien soll eine Übersicht über die Projekte geben, sowohl örtlich als auch in Steckbriefen. In Tabelle 7 werden die einzelnen Steckbriefe zu den Fallstudien zusammengefasst dargestellt. Die dargestellten Kategorien sollen einen ersten groben Überblick geben und gewisse Kennzahlen zur Gegenüberstellung darstellen. Hier werde sogleich Unterschiede, wie auch Gemeinsamkeiten augenscheinlich. Geordnet sind die Bearbeitungen der Fallstudien chronologisch nach dem Beginn des Kernzeitraum der Durchführung der Versuchsanordnung. Somit ergibt sich eine Reihenfolge der Projekte Brüssel, Maribor, München und abschließend Hamburg.



Abbildung 15: Übersichtskarte Fallstudien | eigene Darstellung (2021); Grundlage von Open Data Portal Österreich (2014)

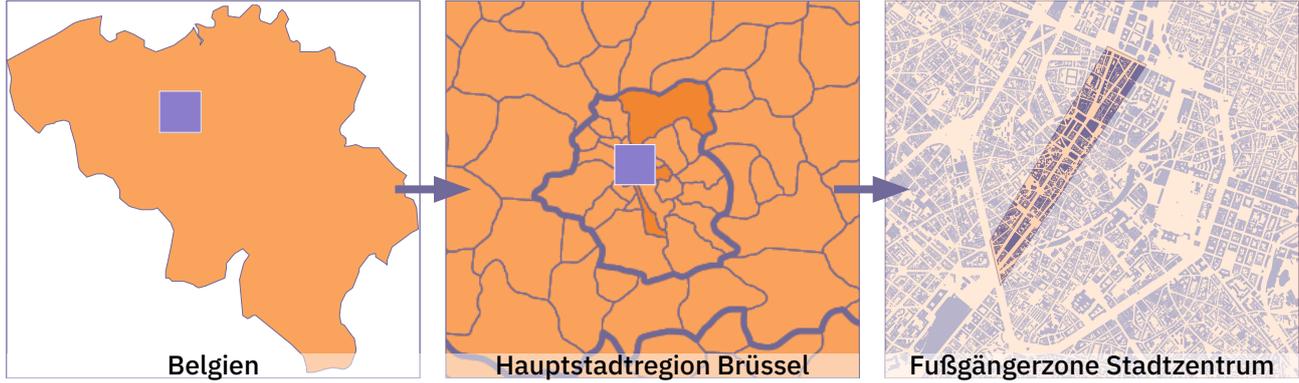
Fallstudien	Fußgängerzone Stadtzentrum	Koroška cesta	Sendlinger Straße	Ottensen macht Platz
<b>Stadt   Land</b>	Brüssel   Belgien	Maribor   Slowenien	München   Deutsch- land	Hamburg   Deutsch- land
<b>Einwohnerzahl   Bevölkerungsdichte</b>	1.218.255 (Region Brüssel)   7.549 Ein- wohner/km <sup>2</sup>	112.395 (Stadt Maribor)   2.348 Einwohner/km <sup>2</sup>	1.560.042 (Stadt München)   5.021 Einwohner/km <sup>2</sup>	1.847.253 Einwohner (Stadt Hamburg)   2.446 Einwohner/km <sup>2</sup>
<b>Lagetyp Projekt   Dimensionen</b>	Innenstadt   um 1000 Meter	Innenstadt   um 250 Meter	Innenstadt   um 500 Meter	Bezirkszentrum   um 750 Meter
<b>Nutzungen   Bebauung</b>	Einkaufsstraße   Gründerzeitliche Be- bauung	Gemischter Leer- stand   mittelalterli- che Hofstrukturen	Einkaufsstraße   Gründerzeitliche Be- bauung	Gemischte Nutzung   Gemischte Bebauung
<b>Rollen Auskunftspersonen</b>	Städtischer Pro- jektleiter   privater Projektleiter	Uni-Professorin, NGO-Angehörige   ehemals städti- scher Projektleiter	Mitarbeiterin Agentur Beteiligung   städti- sche Projektleiterin	Städtische Projekt- leiterinnen   wiss. Begleitung
<b>Steuerung Fallstudie</b>	Bottom-Up Misch- form	Bottom-Up Misch- form	Top-Down	Top-Down
<b>Dauer Gesamtpro- zess   Versuchszeitraum</b>	2001 - 2020   06. 2015 – 06. 2017	2010 - 2020   07. – 09. 2015	2010 – 2019   07. 2016 – 06. 2017	2017 – Umsetzung offen   09. 2019 – 02. 2020
<b>Versuchstyp (subjektive Beschreibung)</b>	Gut Ding braucht Weile oder eine Wie- derbelebung durch Protest-Picknicks	Fehlende Finanzie- rung, aber immen- se Eigen-Initiative von Einzelnen	Politisch gewollt mit technischer Umset- zung, externer Be- gleitung und breiter Evaluierung	aus Forschungs- projekt, Zeitdruck, Gegenwind und offe- ner Umsetzung
<b>Stand der Planung   Zeitpunkt Fertig- stellung</b>	In Fertigstellung   Ende 2020	Fertiggestellt   Herbst 2020	Fertiggestellt   De- zember 2019	Verkehrsversuch durchgeführt   offen
<b>Juristische Umsetzung</b>	Fußgängerzone	Begegnungszone	Fußgängerzone	Steht noch nicht fest

Tabelle 7: Übersicht Steckbriefe Fallstudien | eigene Darstellung (2021); Statistikdaten von bisa.brussels (2021), Google Earth Pro (2020), stat.si (2020), muenchen.de (2020), statistik-nord.de (2019a, 2019b)

## 4.3.1. Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel)

### 4.3.1.1. Infos und Steckbrief

#### Lagegrafiken



Abbildungen 16, 17, 18: Lagegrafiken | eigene Darstellungen (2021)

#### Impressionen



Abbildungen 19 (2013), 20 (2016), 21 (2019)

Fallstudie	Fußgängerzone Stadtzentrum
Stadt   Land	Brüssel   Belgien
Einwohnerzahl   Bevölkerungsdichte	1.218.255 (Region Brüssel)   7.549 Einwohner/km <sup>2</sup>
Lagetyt   Dimensionen	Innenstadt   um 1000 Meter
Nutzungen   Bebauung	Einkaufsstraße   Gründerzeitliche Bebauung
Rollen Auskunftsperson	Städtischer Projektleiter   privater Projektleiter
Steuerung Fallstudie	Bottom-Up Mischform
Dauer Gesamtprozess   Versuchszeitraum	2001 - 2020   06. 2015 – 06. 2017
Versuchstyp (subjektive Beschreibung)	Gut Ding braucht Weile oder die Wiederbelebung eines alten Projektes durch Protest-Picknicks
Stand der Planung   Zeitpunkt Fertigstellung	In Fertigstellung   Ende 2020
Juristische Umsetzung	Fußgängerzone

Tabelle 8: Steckbrief Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel) | eigene Darstellung (2021)

## Vorgeschichte und räumliche Gegebenheiten

Diese Fallstudie war nicht nur zeitlich gesehen mit dem Beginn des Verkehrsversuches die erste, sondern hat auch wahrscheinlich die längste Vorgeschichte und macht nun hier den Anfang. Zwischen 1911 und 1954 wurde durch Brüssel eine sechs-gleisige Tunnelstrecke als Schneise für den Zugverkehr von Nord- zu Südbahnhof in die Stadtstruktur geschlagen. Ab den 1950er-Jahren wurde dann jedoch hauptsächlich die Infrastruktur für den KFZ-Verkehr massiv ausgebaut. Ab diesem Zeitpunkt lag der verkehrsplanerische Fokus der belgischen Region Brüssel auf dem Straßenbau (VCÖ, 2019, S. 13). Brüssel war lange nur als reine Auto-Stadt bekannt. (Randelhoff, 2016) Im internen Sprachgebrauch heißt das Projekt auch „**Central Lanes**“, so Schollaert (2020, Abschn. 17).

Ursächlich für diese Bezeichnung des Projektgebietes war, dass im Jahr 1870 der Brüsseler Fluss Senne überwölbt und darüber der damalige Boulevard Anspach – räumlicher Fokus der Fallstudie – angelegt wurde. Dieser entwickelte sich in späteren Jahrhunderten zu einer innerstädtischen Hauptachse für den MIV-Verkehr (VCÖ, 2019, S. 13), vor allem nachdem in den 1970er Jahren die Straßenbahnlinien unter die Erde verlegt wurden (L. L. Vanhellemont, 2016, S. 130). Er diente hier als „**highway**“ und teilte die Innenstadt in eine rechte und linke Seite (Appelmans, 2020, Abschn. 2).

Die heutigen Initiativen zur Erneuerung und Renovierung der zentralen Brüsseler Plätze wirken daher wie neue Erscheinungen, waren aber bereits seit Mitte der 1990er Jahre auf der politischen Agenda (L. Vanhellemont & Vermeulen, 2016, S. 43), wie auch Marc Appelmans im Interview erwähnt (2020, Abschn. 2). Federführend für diese Veränderung war ein grüner Politiker (2020, Abschn. 2). Seit 2003 arbeitete man in der Stadt Brüssel dann verstärkt daran die starke Luftverschmutzung und das hohe Stauaufkommen zu reduzieren.

**„ .... he wanted to reconnect both sides and to develop something, something very strong for the city.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 2)**

Eine Besonderheit an Brüssel sind die enorm vielen Tages-PendlerInnen, die meist diesen Weg in die Arbeit mit dem Auto auf sich nehmen. Dies liegt darin begründet, dass es in Belgien Gesetze gibt, die Firmen die Möglichkeit geben einen Teil der monatlichen Bezahlung mit der Vergabe eines Firmenautos zu vergeben. Belgien hat laut der Auskunft Schollaerts den höchsten Anteil an Firmenwägen pro Angestellten in Europa. Dieser Fakt hat natürlich auch Auswirkungen auf das Projekt. (Schollaert, 2020, Abschn. 25)

Die ursprüngliche Gestalt der Straßen im Projektgebiet wiesen eine enorme Verteilungsungerechtigkeit zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen auf und zwar im Längsschnitt wie auch absolut flächenmäßig gesehen. Autos hatten zwei Fahrspuren und jeweils zugehörig eine Parkspur zur Verfügung. RadfahrerInnen mussten sich mit einem schmalen Mehrzweckstreifen begnügen und FußgängerInnen blieben nur schmale Gehwege entlang der belebten Häuserfasaden.

## Auskunftspersonen und Einordnung der Fallstudie

Auskunftsperson 1 des ersten Fallstudie Fußgängerzone Stadtzentrum in Brüssel war Jan Schollaert. Er ist Chef der Abteilung für Mobilität und Öffentlichen Raum in der Stadtverwaltung der Stadt Brüssel. Diese Abteilung ist wiederum im Department für Urbanismus und Stadtplanung zu verorten. Zu ihren Aufgaben gehören unter anderem das allgemeine Mobilitätskonzept, aber auch die (Um-)Gestaltung öffentlicher Räume und die Ausstellung diverse Genehmigungen. Von der Ausbildung her ist Jan Schollaert Stadtplaner und hat auch einen Abschluss in Mobilitätswissenschaften. (Schollaert, 2020, Abschn. 7) Von städtischer Seite ist er Gesamt-Projekt-Koordinator in allen Phasen. Auf regionaler Ebene hatte er bereits Vorerfahrung in solchen Projekten, wie er erzählt, war jedoch noch nie für ein vergleichbares Projekt mit solch einer großen Breitenwirkung und Einfluss in der öffentlichen Debatte verantwortlich. (Schollaert, 2020, Abschn. 11)

Marc Appelmans, die zweite Auskunftsperson, kommt aus dem Bereich der Landschaftsplanung und studierte auch Stadtplanung und Restaurierung. Er ist Teil von SumProject+SumResearch, einem Architektur-/Urbanismus-Büro mit Sitz in Brüssel. Seine Rolle kann auch als Teil der Geschichte des Projektes an sich gesehen werden, denn bereits in den 1990er Jahren war er mit seinem Arbeitgeber an der Ausarbeitung der Strategie für die Brüsseler Innenstadt beteiligt. Seitdem ist er im Projekt und all seinen Vorstufen als Verantwortlicher involviert und sieht sich als verbindendes Element zwischen den vielen verschiedenen Disziplinen, den Verantwortlichen und der politischen Ebene, wie er ausführt. (Appelmans, 2020, Abschn. 4; 8)

Aufgrund der enormen Dauer der Umgestaltung der Fußgängerzone der Innenstadt Brüssels rund um den Boulevard Anspach kann man den Prozess in mehrere Phasen der Steuerung einteilen. Der Beginn und das Ende waren sehr Top-Down gesteuert von städtischen bzw. regionalen Behörden geprägt. Zwischendurch wurde der Prozess durch zivilgesellschaftliches Engagement schließlich erst wiederbelebt. (Appelmans, 2020, Abschn. 3)

#### **„The general public asked for it.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 5)**

Das wiederbelebende Bottom-Up Intermezzo wurde von vielen Persönlichkeiten und auch Organisationen ins Leben gerufen. Aber sobald die Entscheidung über die weiteren Schritte von der Stadtverwaltung – in Person des damaligen Bürgermeisters selbst – getroffen wurde, wurde es ein Top-Down Prozess samt Straßensperren und vielem mehr. Jan Schoallert ist der Meinung, dass es in diesem Fall aber durchaus notwendig war die Vorgänge so zu regeln. Anderweitig hätte es laut Schollaert viel länger gedauert mit der Umsetzung und auch das Gestaltungsergebnis wäre fraglich gewesen, meint er. (Schollaert, 2020, Abschn. 5)

### **4.3.1.2. Werkzeuge**

#### **Konzepte und Instrumente**

In den 1980er Jahren änderte sich die öffentliche Wahrnehmung von Planung, aber auch die formelle Gesetzgebung und Planungshoheit in der Hauptstadtregion Brüssel. Seit diesem Zeitpunkt wurden die Stadt und die Region Brüssel als separate Gebietskörper wahrgenommen und auch Planungen konnten unabhängig durchgeführt werden. Dies war eine entscheidende Voraussetzung für zukünftige, eigenständige Planungen, Programme und Instrumentarien für die Stadt Brüssel selbst. (Appelmans, 2020, Abschn. 2; 10)

#### **„We decided with the municipality of Brussels in the 1990ies that the traffic should be banned as much as possible in the center of Brussels and so for example the Brussels municipality won't from that point on allow that new buildings would have car parking.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 10)**

Chronologisch gesehen wurde als Erstes das Konzept der autofreien Innenstadt präsentiert, wovon das neue Mobilitätskonzept ein wichtiger Teil war, da dies als Test für die Innenstadt zu sehen war. (Appelmans, 2020, Abschn. 16) Die Verkehrsberuhigung rund um die Fußgängerzonen wurde von der Stadt Brüssel als ein städtisches Entwicklungs-Tool präsentiert. (Hubert et al., 2017) 2014 wurde der sogenannte „*Plan de Circulation dans le Pentagone*“ oder „*Circulatieplan Vijfhoek*“ präsentiert, der den Status Quo der Verkehrsführung innerhalb des sogenannten „*Pentagon*“, also der Brüsseler Innenstadt, aufgriff und darstellte (vgl. Technum - Smart & Sustainable Infrastructure, 2014), woraufhin im Jahr 2015 ein Bericht mit verschiedenen Szenarien entworfen wurde (vgl. Technum - Smart & Sustainable Infrastructure, 2015). Diese Pläne beinhalten die Erweiterung der Fußgängerzone, die Erweiterung des innerstädtischen Radwegenetzes, die Anpassung des Busnetzes an die Pläne und ein neues Konzept zur Parkraumbewirtschaftung als ambitionierte Ziele (vgl. City of Brussels, 2020a).

2017 wurde eine „*Guideline for Public Space*“ für ganz Brüssel veröffentlicht (vgl. [p]ublik[ & art-gineering, 2017) Klar gesteckte Ziele der Stadt Brüssel für das Untersuchungsprojekt und -gebiet

waren es die allgemeine Atmosphäre angenehmer zu gestalten, den öffentlichen Raum und die Parkanlagen aufzuwerten, Platzsituationen zu schaffen, Gebäude zu renovieren und schlussendlich auch eine neue wirtschaftliche Dynamik im Stadtzentrum zu schaffen. (City of Brussels, 2020d) Außerdem wird seit dem Jahr 2020 an der Ausarbeitung des neuen strategischen Stadtentwicklungsplans zur nachhaltigen Entwicklung Brüssels mit dem Titel „*The City in the Making*“ gearbeitet, welcher den alten Plan aus 2004 ersetzen und Visionen bis 2040 aufstellen soll. Er steht in Zusammenhang mit dem allgemeinen politischen Programm für die Jahre 2018-2024. (vgl. City of Brussels, 2020c)

## Methoden und Formate

Auch bereits vor den Aktionen der „*Pic’Nic the Streets*“ Initiative gab es im Prozess partizipative Komponenten. Nachdem die Entscheidung für ein Siegerprojekt des ersten Wettbewerbs im Jahr 2001 gefällt war, richtete sich der Aspekt der Beteiligung jedoch im Wesentlichen nur auf die Gestaltung, aber nicht nach dem generellen Mobilitätskonzept des Bereiches. Es ging also eher um Informationen zu Details der Planung, erläuterte Jan Schollaert seine Eindrücke. (Schollaert, 2020, Abschn. 44) Ab dem Jahr 2012 griff die *Pic’Nic the Streets* Initiative in das Geschehen ein. Deren Format war das Pic Nic an sich, welches möglichst apolitisch gestaltet wurde. Ziel und Ergebnis war es ein Bild der angestrebten, gewünschten Veränderungen im öffentlichen Raum der Stadt zu kreieren. Somit gab es im Rahmen der Pic Nics nicht wirklich viele direkte Forderungen. Dafür wurde ein Verlangen nach einer „anderen Innenstadt“ geweckt und erzeugt, indem für ein paar Stunden einen Teil des Straßenraums in der Brüsseler Innenstadt besetzte und zum Picknicken nutzte. Es wurde hauptsächlich auf positive Medienarbeit gesetzt, so der Autor des Artikels. (Boie, 2017)

Im Anschluss an die vielen informellen Aktionen, die von der Brüsseler Zivilgesellschaft im Rahmen der *Pic’Nic the Streets-Bewegung* veranstaltet wurden, kam es zwischen 2012 und 2014 zu mehrmaligen Workshops zur Überarbeitung des vorhandenen Konzepts. Daran nahmen auch die VerfasserInnen des ursprünglichen Gewinner-Konzeptes von SumProject+SumResearch teil, führte Appelmans aus. Rechtlich bindend waren die Ergebnisse dieser Treffen jedoch nicht. Sie fanden aber trotzdem, laut Appelmans, Eingang in eine Überarbeitung des ursprünglichen Konzeptes. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Die Workshops wurden in Abstimmung mit *Pic’Nic the Streets* und AnwohnerInnen von der Stadt und einem privaten Büro durchgeführt (Appelmans, 2020, Abschn. 26). Durch die vorherigen, energischen Eigeninitiativen realisierte der damalige Bürgermeister, dass er zu schnell vorgegangen war, und kam auch nicht mehr persönlich zu den Veranstaltungen (Appelmans, 2020, Abschn. 24).

Vor der tatsächlichen Umsetzung und dem Baubeginn kam man jedoch zur Erkenntnis, dass die weitreichenden Auswirkungen der Umgestaltungen auf das städtische Verkehrssystem nicht vorzusagen wären. Deshalb fasste man 2015 den Entschluss diese in einem temporären Versuch mit vielen Aktivitäten zu testen. Die Leute mochten die temporären Interventionen, aber missinterpretierten es als fertiges Projekt, was es aber nicht war. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Die Testphase dauerte jedoch viel länger als geplant bis 2017. Die Formate wurden trotzdem nicht verlängert, sondern hauptsächlich die Möblierung dort belassen. Im Winter wurde jedoch ein Informations-Container aufgestellt. (Appelmans, 2020, Abschn. 20) Gründe für die längere Dauer der Versuchsphase waren, dass Genehmigungen länger dauerten und sich die verschiedenen Entscheidungsebenen und Geldgeber nicht einigen konnten. (Schollaert, 2020, Abschn. 15)

### 4.3.1.3. Struktur

#### AkteurInnen und Beteiligte

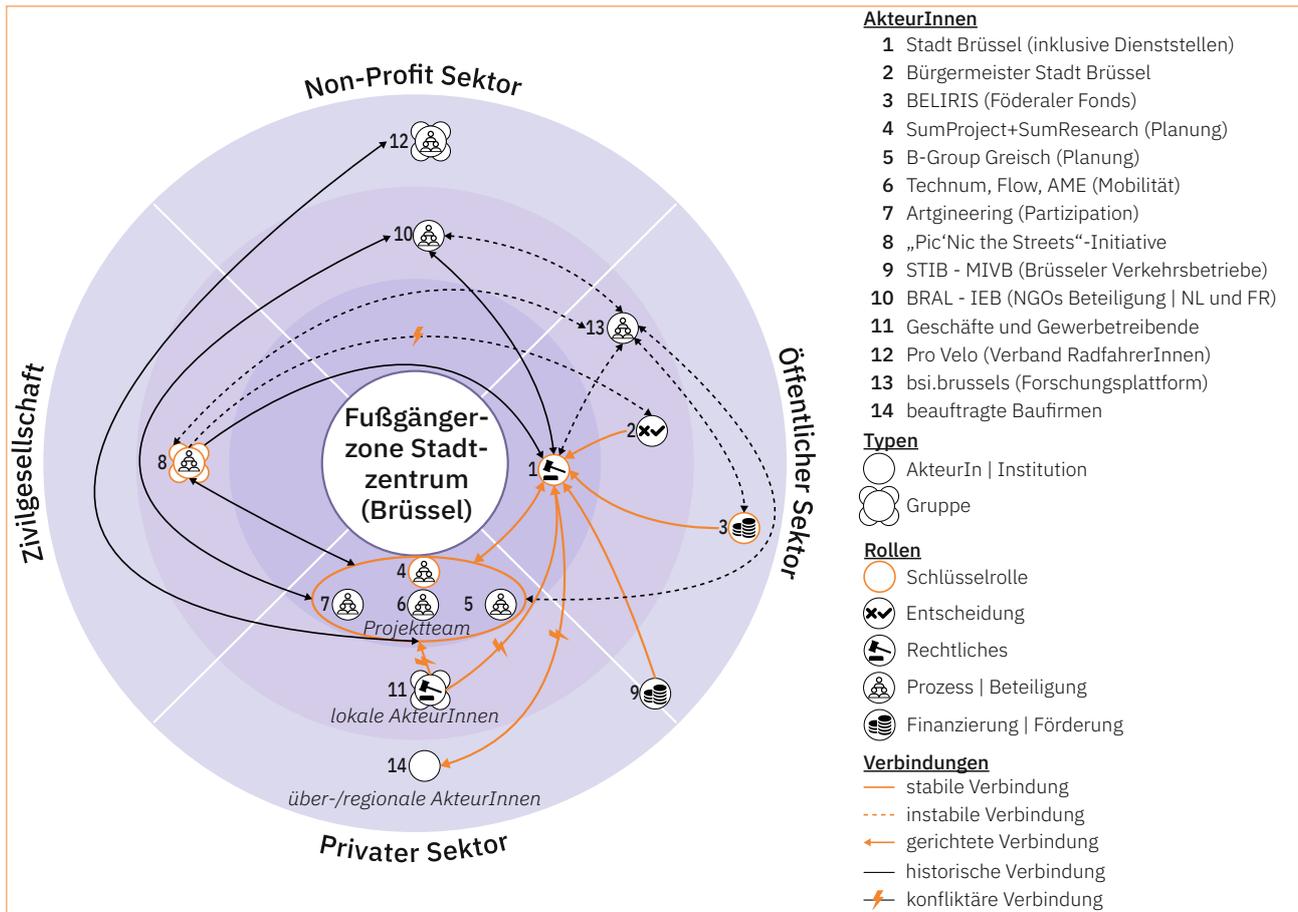


Abbildung 22: AkteurInnen-Analyse Fußgängerzone Innenstadt (Brüssel) | eigene Darstellung (2021)

Aufgrund der Dauer des Prozesses, der Dimensionen des Projektgebietes, aber auch der Komplexität der belgischen Verwaltungseinheiten und deren Aufteilung zwischen den verschiedenen hierarchischen und sprachlichen Dimensionen, könnte die folgende Aufzählung der Beteiligten wahrscheinlich in Teilen unvollständig sein. Bezogen auf die obige Abbildung 16 zur Akteursanalyse werden im Folgenden die zentral erwähnten Beteiligten noch etwas detaillierter vorgestellt. Um deren Zusammenhänge im Detail zu verstehen, gibt es in den folgenden Kapiteln noch Möglichkeiten.

Auftraggeber und Entscheidungsträger waren die Agentur /föderaler Förderfonds Beliris als Zusammenschluss des Zentralstaates, der Hauptstadtregion Brüssel und der Stadt Brüssel zur Realisierung verschiedener baulicher Projekte in der Region 2014 gegründet (Schollaert, 2020, Abschn. 15). Federführend in einer Schlüsselrolle war natürlich die Stadt Brüssel und ihre verschiedenen Dienststellen in der Verwaltung sowie deren politischen EntscheidungsträgerInnen, allen voran die verschiedenen Bürgermeister Freddy Thielemans, Yvan Mayeur, der laut Jan Schollaert einer der Haupttreiber des Projektes war (Schollaert, 2020, Abschn. 50), und Philippe Close, die während des langen Prozesses dieses Amt bekleideten, und des Weiteren auch die Hauptstadt-Region Brüssel. Auftragnehmer des später ausgeschriebenen Umbaus zur Fußgängerzonen waren die B-Group Greisch (Umsetzung und Detailplanung), SumProject+SumResearch (Konzept und Beteiligung (vgl. BXL Online, 2017)), Artgineering (Partizipation 2014-2015) und Technum, Flow, AME (Mobilität). Zentrale weitere Partner des Projektes mit Nähe zum öffentlichen Sektor waren die lokalen Verkehrsbetriebe in der Region Brüssel-Hauptstadt STIB – MIVB, lokale Zeitungen, sonstige Medien, ein Zusammenschluss Brüsseler Universitäten zur kritischen Begleitung und Forschung des Prozesses und diverse Interessensvertretungen. Von Seiten der Zivilgesellschaft und

der NGOs gab es sehr viele sich beteiligende, kommentierende und kritisierende Organisationen, Initiativen und Gruppen. Pro Velo trat für die Radfahrenden ein, „*Pic' Nic the Streets*“ belebte den Prozess 2012 wieder. BRAL und IEB nahmen als niederländische und französische NGOs zum Thema Bürgerbeteiligung auch ihre Rolle im Prozess wahr. (vgl. L. Vanhellemont & Vermeulen, 2016, S. 52–53)

Marc Appelmans, der von Seite der Auftragnehmer eine Art Projektleiter war, betonte, dass trotz diverser Probleme eine gute Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beteiligten und Disziplinen herrschte. Jedoch gab es zwischen den zuständigen EntscheidungsträgerInnen seiner Aussage nach beinahe täglich Auseinandersetzungen bezüglich Kompetenzen, Entscheidungsmacht und anderen Dingen. (Appelmans, 2020, Abschn. 34) Während der Umbaumaßnahmen war es für viele direkt Betroffene, wie AnwohnerInnen und Gewerbetreibende, eine sehr schwierige Zeit, urteilt Schollaert (2020, Abschn. 15)

## Rechtlicher Rahmen

Ausgangspunkt für die rechtliche Absicherung des Großprojekts war, dass sich in einer politischen Entscheidung zu Beginn durch die politischen EntscheidungsträgerInnen einmalig dafür ausgesprochen wurde auf den zentralen Boulevards die Befahrung durch Autos zu verbieten. In Zuge dessen wurde außerdem vereinbart, dass diese Entscheidung nach sechs Monaten überarbeitet werden könnte. (Appelmans, 2020, Abschn. 36)

**„In Belgium and Brussels you can test things without a lot of procedures, but you need to take all necessary security dispositions to assure that security is guaranteed, that everybody still has access to his property or whatever.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 25)**

Die eigentliche Erlangung einer Baubewilligung, welche in Belgien laut Herrn Schollaert einen komplexen, klar geregelten Ablauf besitzt, setzt einen großen Aufwand voraus und verfolgt ein klar strukturiertes Vorgehen. Solch ein Prozedere muss bei jedem großen öffentlichen Bauprojekt vollzogen werden. Einhergehend damit ist es zum Beispiel notwendig ein ganzes Monat den Plan zur allgemeinen Kenntnisnahme und Möglichkeit, Anmerkungen zu machen, öffentlich aufzulegen. (Schollaert, 2020, Abschn. 25) Diese rechtlich verpflichtende Information der Bevölkerung in einer Art Enquete wurde parallel zur Durchführung des Verkehrsversuches durchgeführt. Dies war notwendig um den Baubescheid zu erhalten. (Schollaert, 2020, Abschn. 13) Anschließend werden mögliche Anmerkungen laut Schollaert in einem Kommissionstreffen ausdiskutiert. (Schollaert, 2020, Abschn. 25) Ein juristisches Werkzeug ähnlich dem deutschen Verkehrsversuch dürfte es somit in Belgien zum jetzigen Stand und in Bezug auf die Aussagen der Auskunftspersonen nicht geben.

**„And the key for this is that all the sews were against our project of refurbishing the street, but they were not against the political decision, that the traffic should be reshuffled and that a new traffic scheme should be put into place.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 14)**

Die oftmaligen Klagen waren alle gegen das Projekt der Umgestaltung rund um den Boulevard Anspach, der zu diesem Zeitpunkt schon offiziell als Fußgängerzone ausgeschildert war und nicht gegen die allgemeine Entscheidung die Innenstadt Brüssel von Autos zu befreien (Appelmans, 2020, Abschn. 14)

**„And all the fights went against us, but not the initial decision about reducing car traffic.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 14)**

## Finanzierung und Kosten

Die Finanzierung des Projektes und die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften in Belgien waren nicht leicht nachzuvollziehen. Zum Projekt selbst muss man wissen, dass Teile des Budgets aus föderal regionalen Töpfen finanziert wurden. Zusätzlich gab es eine Förderung der Stadt. Aus diesen Finanzierungsgründen wollte auch jeder Akteur im Prozess mitreden, berichtete Jan Schollaert. (2020, Abschn. 11) Marc Appelmans sprach von einem schicksalhaften Wendepunkt ganz zu Beginn der ersten Konzepte in den 1990er Jahren. Damals regierten gerade die gleichen beiden Parteien auf städtischer und staatlicher Ebene miteinander und hatten somit eine gute Gesprächsbasis. Dadurch wurde es erst möglich, dass eine Finanzierung zur ursprünglichen Wettbewerbsausschreibung über die Neugestaltung der Brüsseler Hauptstraßen überhaupt aufgestellt werden konnte. (Appelmans, 2020, Abschn. 10)

Ausschlaggebend für die verschiedenen Finanzgeber waren die unterschiedlichen Zuständigkeiten und Flächenkonflikte zwischen dem Staat, der Region und der Stadt. Appelmans brachte hierfür einige Beispiele, wie zum Beispiel die Renovierung einer Metro-Station oder die Zugehörigkeit eines Brunnens zur staatlichen Obrigkeit, da der Eigentümer des Grundes, auf dem das Fundament stand, die Metro-Gesellschaft war. (Appelmans, 2020, Abschn. 32) Am schwierigsten im Projekt war es die Personen und politischen Verantwortlichen auf gemeinsame Vorgehensweisen einzuschwören. Dies war für Teile des Projektes von Nöten. (Schollaert, 2020, Abschn. 11)

***„So the main challenge for me was to have them at the same line in a technical, but also financial and a practical way, administratively talking.” (Schollaert, 2020, Abschn. 11)***

Insgesamt wurden um die 33 Millionen Euro in das Projekt investiert. 20 Millionen kamen vom übergreifenden Fonds Beliris, 7 Millionen von der Region bzw. den Mobilitätsanbietern und 6 Millionen von der Stadt Brüssel selbst (Schollaert, 2020, Abschn. 15). Nachdem der größte Geldgeber somit der belgische Staat mit seinen Organisationen (Beliris) war, wählten sie auch die Baufirma aus und entschieden sich für den Billigstbieter. Laut Appelmans setzte diese Firma ihr Anbot bei sehr niedrigen Errichtungskosten vor Projektstart an. Seiner Meinung nach war diese kein guter Start für das Projekt, da man dadurch bildlich gesprochen im Verlauf mehr Anwälte als Arbeiter zu sehen bekam. Diese Arbeitsweise führte dazu, dass es permanent Diskussionen über zusätzliche Finanzmittel gab, um das Projekt weiterführen zu können und insgesamt zu einer um 2 Jahre längeren Dauer der Bauarbeiten. (Appelmans, 2020, Abschn. 10)

### 4.3.1.4. Prozess

#### Chronologischer Prozessverlauf

Laut Appelmans hängt es in diesem Projekt stark davon ab, wann man mit der Erzählung über den wirklichen Prozess beginnt, denn dessen Beginn liegt bereits einige Jahrzehnte zurück. Für ihn beginnt es damit, dass die Hauptstadtregion Brüssel zum Ende der 1980er Jahre – planerisch gesprochen – unabhängig wurde und eine eigene Entität mit Werkzeugen und Instrumenten bildete. (Appelmans, 2020, Abschn. 2) Dies bedeutete eine komplette Neuerung, da vor diesem Entschluss die Gemeinden in und um Brüssel nur einfach ein Teil der Region Brabant waren. Als Region und Verwaltungseinheit an sich existierte sie damals nicht wirklich, meinte Marc Appelmans im Gespräch. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Durch eine Finanzierungsübereinkunft zwischen der staatlichen und der städtischen Regierung kam es 2001 zur Ausschreibung eines Gestaltungswettbewerbs für die Brüsseler Innenstadt, welchen das Büro **„SumProject + SumResearch“** für sich entscheiden konnte. Im Jahr 2004 starteten die Arbeiten daran und dauerten bis 2008 an. Zwischendurch kam es in Zuge einer Wahl in der Stadt Brüssel zu einem Bürgermeisterwechsel. Dieser neue Herr verstand zwar das Projekt, so Marc Appelmans im Gespräch, wollte aber trotzdem die Stadt damit nicht **„stören“**. Er ließ die beauftragten Büros noch etwas weiterarbeiten, aber wollte keine Entscheidung über die Umsetzung treffen und somit wurde es im Jahr 2008 auf Eis

gelegt. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Im Jahr 2009 jedoch wurde die erste wirkliche Fußgängerzone Brüssels rund um **den „Grand Place“**, dem Platz vor dem Brüsseler Rathaus, errichtet. Davor wurden, laut Auskunft Schollaerts, nur einige Straßen von Autos befreit, aber nie ein größerer Bereich. (Schollaert, 2020, Abschn. 17)

**„Politicians talking about it always had an excuse to not do it. The first and main excuse known was, that first we have to develop the metro, before shutting down the city center.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 17)**

Eine weitere **„Ausrede“**, die laut Schollaert des Öfteren zur Verhinderung der Umsetzung der Fußgängerzone herangezogen wurde, war, dass die Arbeiten an der inneren Ringstraße weitergingen und deshalb vor deren Fertigstellung, laut Stadt Brüssel, nicht weitere Baustellen geschaffen werden sollten (Schollaert, 2020, Abschn. 17). Ab dem Jahr 2012 inszenierte der Philosoph Philippe Van Parijs, ein Mitbegründer der Theorie des bedingungslosen Grundeinkommens (Université catholique de Louvain, 2020), mehrere nicht genehmigte Picknicks (PicNic the Street) auf dem Börseplatz (Place de la Bourse), einem zentralen Ort am Boulevard Anspach. Angelehnt waren diese Protestaktionen an ältere Auseinandersetzungen um den Grand Place, der wie bereits erwähnt, mittlerweile autofrei ist. De Parijs nahm diese Protestform des Picknickens wieder auf und veröffentlichte in mehreren belgischen Medien ein Pamphlet dazu. Darin kritisiert er, wie langsam sich die Stadt Brüssel in Richtung einer autofreien, klimagerechten Stadt wandelte, und hob hervor, wie wichtig öffentliche Räume in unserer heutigen Gesellschaft sind. Zum Picknick selbst, das von der Polizei toleriert und von einigen PolitikerInnen unterstützt wurde, kamen um die 2000 Personen. (van Parijs, 2012a, 2012b) Jan Schollaert von der Stadt Brüssel sah diese Ereignisse als Auslöser für die späteren, weitreichenden Veränderungen und für einen neuerlichen Startschuss innerhalb des Projektes. (Schollaert, 2020, Abschn. 17) Das Timing der Aktionen war gut überlegt direkt vor den Lokalwahlen im Jahr 2012. Sie entwickelten sich laut Appelmans zu einem wirklichen Problem für den amtierenden sozial-demokratischen Bürgermeister, da er sich zwar bewusst war, etwas unternehmen zu müssen, aber nicht was. Der Zeitpunkt vor den Wahlen erwirkte auch, dass sich die antretenden Parteien mit dem Thema auseinandersetzen und auch in deren Parteiprogramm aufnehmen mussten. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Nach fünf Pic Nics und einem Bürgermeisterwechsel war das Ziel einer Umgestaltung der zentralen Plätze zu einer großen, zusammenhängenden Fußgängerzone zum Greifen nahe (Boie, 2017). Der neu gewählte Bürgermeister sprach nun davon das Projekt innerhalb von zwei Jahren umsetzen zu wollen. Appelmans merkte jedoch an, dass er bis dahin jedoch nicht wirklich Erfahrungen in solchen Ämtern hatte. (Appelmans, 2020, Abschn. 10)

**„ ... well, he tried to force everything to go very fast. Too fast for the inhabitants and so they were revolved.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 10)**

Trotzdem gab dieser Entscheidungsträger dem Projekt einen neuen Antrieb und führte dazu, dass das Projekt überhaupt umgesetzt wurde, so Appelmans weiter. Außerdem führten die **„Pic Nic' the Streets“**-Interventionen zu einer Art neuem Wettbewerb über die zukünftige Gestaltung des Boulevard Anspach und im Weiteren dazu, dass das existente Konzept gemeinsam mit den TeilnehmerInnen angepasst und aktualisiert wurde. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Die geforderte Schnelligkeit war auch ausschlaggebend dafür, dass das bestehende Konzept adaptiert wurde und nicht ein komplett neuer Wettbewerb ausgelobt wurde. Problematisch daran war laut Schollaert, dass seiner Meinung nach aber ja die Grundidee doch geändert wurde. (Schollaert, 2020, Abschn. 44)

**„Then it took several months, or about a year and a change in majorities within the municipality to really have a decision.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 13)**

# Prozessphasen

Vorgeschichte Entstehung

Eröffnung

Programmierung

## Timeline

1950er Jahre

1911 - 1954

1970er Jahre

1990er Jahre

2001

2004-2008

2012

2013

2014

1870

1980er Jahre

2009

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved printed original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Prozessschritte

Ausbau KFZ-Infrastruktur

Durchführung Wettbewerb Brüssel Innenstadt

Ausarbeitung Verkehrskonzept Innenstadt

Übereinkunft bei Finanzen

Errichtung Tunnelstrecke Nord - Süd

Verlegungen Straßenbahnen unterirdisch

Wunsch zu Umgestaltung auf politischer Agenda

Start Vorarbeiten

Start „Picnic the Streets“-Aktionen am „Place de la Bourse“ Brüssel

Gründung „Beliris“

Zusammenchluss zur Realisierung baulicher Aufgaben und Finanzierung Mittel ...

Stop Planungen nach Wahlen im Jahr 2008

Begründer war der Philosoph Philippe van Parijs

Überwölbung Fluss Senne

„Hauptstadtregion Brüssel“ als Einheit wird geschaffen

Errichtung Fußgängerzone „Grande Place“

Beiname „Centrale Lanen“, Überbau zur Errichtung Straßen

initiiert von grünem Politiker, eigene Planungen werden dadurch möglich

erste Fußgängerzone Brüssels

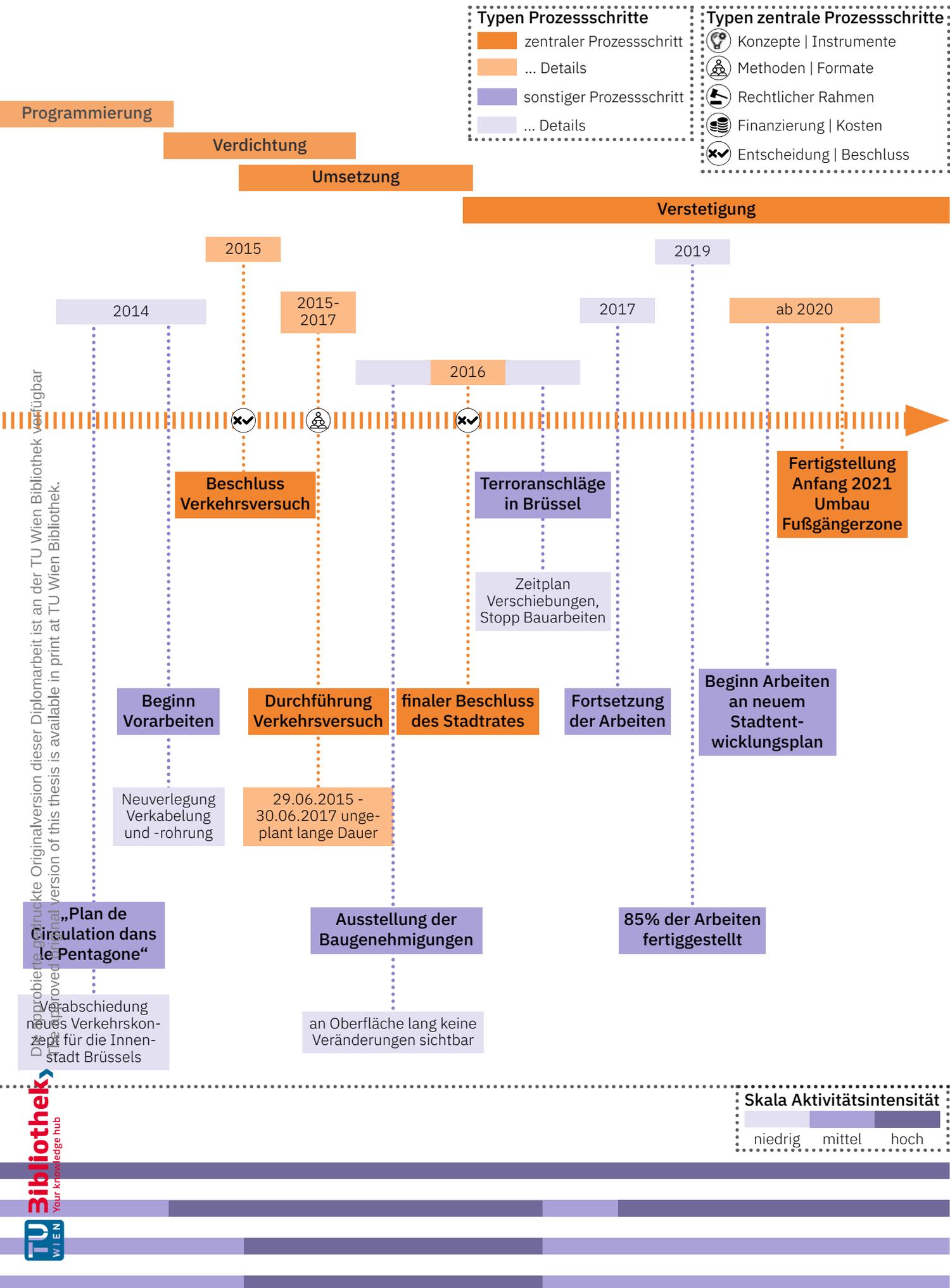
## Aktivitätsintensität im Prozess je Sektor

Öffentlicher Sektor

Privater Sektor

Zivilgesellschaft

Non-Profit Sektor



Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 Original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.  
 Original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.  
 Original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abbildung 23: Prozessgrafik Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel) | eigene Darstellung (2021)

Hierbei widersprechen sich die beiden Auskunftspersonen etwas, da Jan Schollaert davon sprach, dass zwischen der Entscheidung „**Ja, wir haben euch gehört**“ und der Entscheidung „**Ja, es wird eine Fußgängerzone**“ einige Monate vergingen, in denen kaum Kontakt mit der Bevölkerung bestand und nicht über die Pläne gesprochen wurde. (Schollaert, 2020, Abschn. 13) 2013 startete man laut Schollaert von städtischer Seite damit ein neues Verkehrskonzept für die Brüsseler Innenstadt auszuarbeiten (Schollaert, 2020, Abschn. 17). Ein vermehrt auftretender Wunsch der Beteiligten war es grünen Rasen als Element im Projektgebiet zu haben, da damals, so Appelmans Erklärung, der Highline Park in New York eröffnet wurde und dies gerade in Mode war. (Appelmans, 2020, Abschn. 28) Nach der Überarbeitung war das Konzept im Jahr 2014 soweit fertig zur Umsetzung. Jetzt begann aber laut Appelmans eines der schwierigsten Unterfangen, nämlich die Vorarbeiten zur Neuverlegung der altersschwachen Verkabelung- und Verrohrung im Stadtzentrum Brüssels, welche mehr als 100 Jahre nicht adaptiert wurden. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Im selbigen Jahr fiel auch die Entscheidung die alte Börse im Zentrum des Projektgebietes zu renovieren und in ein Museum umzuwandeln (Schollaert, 2020, Abschn. 17) und das neue Verkehrskonzept (Circulation plan Pentagon) wurde verabschiedet (Technum - Smart & Sustainable Infrastructure, 2015) Im Jahr 2015 standen nun die Beteiligten und Verantwortlichen des Projektes vor dem Problem und der Erkenntnis, dass es nicht wirklich möglich sein würde abzuschätzen, inwieweit die Adaptionen Einfluss auf das Brüsseler Stadtzentrum und dessen Verkehrsnetzwerk haben würde. Laut Appelmans wurde versucht die Auswirkungen zu analysieren, mit Modellen zu berechnen, jedoch war dies nicht seriös möglich. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Jan Schollaert merkte hier an, dass eigentlich die Verwaltung und die TechnikerInnen den Prozess wieder anstießen und sich auch um alle Verträge und Genehmigungen kümmerten. (Schollaert, 2020, Abschn. 13)

**„And so we decided that we would cut off the streets and work with a temporary pedestrian zone for six months. That worked well.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 10)**

Ursprünglich war dieser Testlauf, der unter dem Motto „**Voetganger wordt koning**“ durchgeführt wurde, der Neugestaltung in Teilen der Innenstadt für sechs Monate angesetzt, dauerte aber schlussendlich zwei Jahre bis Sommer 2017 an (Appelmans, 2020, Abschn. 16, 18). Ziel war es die lokale Verkehrsorganisation anzupassen und zu testen, wie sich der Eingriff einer abschnittswisen Straßensperrung auf das System auswirken würde. Gleich am ersten Wochenende nach Start waren mehr als 1000 Leute auf diesem Teilabschnitt unterwegs. Es herrschte Feierstimmung (Schollaert, 2020, Abschn. 13) In diesem Test war der gesamte Bereich nur mehr mit Ausnahmen für den Lieferverkehr, Fußgänger und Radfahrer geöffnet. Blumenkübel, Holzbänke, Sandflächen und Tischtennisplatten dienten als temporäre Gestaltungselemente. (Randelhoff, 2016)

**„From a moment we started with these tests the blocking of the traffic the public space was immediately overtaken by the Brussels youth and elderly. Everybody came to the center.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 13)**

Aus Sicht der Stadt Brüssel, wie Jan Schollaert schildert, war diese einerseits von der positiven Resonanz durch die Nutzenden überwältigt, aber andererseits führte diese vermehrte Nutzung des öffentlichen Raums auch zu Konflikten und Problemen vor Ort. Betrunkene Personen, Müll und mangelnde Sauberkeit führten zu vermehrten Beschwerden bei den zuständigen städtischen Stellen. (Schollaert, 2020, Abschn. 15) Danach kam es im Jänner 2016 zur Ausstellung der Baugenehmigungen und dem finalen Beschluss des Stadtrates zum Baubeginn. Die Arbeitsbereiche wurden in Zonen unterteilt. Weiters zuträglich war, dass die unterirdische Infrastruktur inklusive der Metro erneuert werden musste und sollte. Dies machte das Unterfangen sehr komplex, wodurch an der Oberfläche lange keine Veränderungen sichtbar waren, was wiederum weitere KritikerInnen auf den Plan rief. (Schollaert, 2020, Abschn. 15)

**„ ... so it took a long time before the first results were noticeable in the street.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 15)**

2016 kam es zu den Brüsseler Terroranschlägen, welche dazu führten, dass alle Arbeiten gestoppt wurden. Eine interessante Entwicklung war jedoch, dass sich die Leute zum Trauern direkt an der zentralen Stelle des Projektgebietes vor dem Börsegebäude trafen. Appelmans fügte an, dass sich diese Treffen als günstiger und positiver Zufall für das Projekt der Umgestaltung darstellten. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Jedoch merkte Schollaert auch negativ an, dass durch diesen Vorfall und den damit zusammenhängenden Lockdown eine wissenschaftlich seriöse Evaluation der Veränderungen nicht möglich war und weiters auch nicht dazu beitrug die Notwendigkeit des Projektes aufgrund der fehlenden Autos und PassantInnen zu betonen. (Schollaert, 2020, Abschn. 15) 2017 wurden die Arbeiten fortgesetzt (Appelmans, 2020, Abschn. 10) und bis zum Jahr 2019 waren um die 85 Prozent der Arbeiten bereits erledigt. (Schollaert, 2020, Abschn. 39)

Die somit neu geschaffene Fußgängerzone entlang des Boulevard Anspach vom Place Fontainas bis zum Place de Brouckère verbindet die bereits vorhandenen Fußgängerzonen rund um den Grand Place. Dieser Bereich ist als ein vielschichtig genutzter Raum zwischen touristisch, wohnen und wirtschaftlich-kommerziell einzuordnen. (Vermeulen, Hardy, Mezoued, Corijn, & Hubert, 2018) Die Fläche an Fußgängerzonen in der Stadt Brüssel wird nach Abschluss des Projektes von 28 auf 50 Hektar erweitert worden sein. Sie beinhaltet große Teile des Boulevard Anspach und die angrenzenden Plätze de Brouckère, la Bourse und Fontainas. Außerdem werden 3.000 Quadratmeter neue Grünflächen, Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen, Mistkübel, Beleuchtung und Radabschaltanlagen errichtet. (City of Brussels, 2020d) Ziel des Konzeptes war es im Endzustand verschiedene Räume zu schaffen, die verschiedene Nutzungsmöglichkeiten bieten sollten, wie größere Veranstaltungen am Place de Brouckère, ein „urbanes Theater“ am Place de Bourse und einen Stadtgarten am Place Fontainas. (Randelhoff, 2016; SumProject+SumResearch, 2020)

## Verstetigung und Umsetzung

Zum Zeitpunkt des Interviews im August 2020 mit Jan Schollaert erzählte er, dass nur noch die Errichtung eines Brunnens zur Fertigstellung des Projektes im Herbst 2020 fehlten. Die Mehrheit der Leute reagierte seiner Meinung nach sehr positiv auf die Ergebnisse der Fertigstellung des Projektes und einige würden auch schon nach den Planungen für eine weitere Vergrößerung der Fußgängerzone fragen. Daran würde laut Schollaert auch bereits gearbeitet werden. (Schollaert, 2020, Abschn. 15) Zum Zeitpunkt des zweiten Interviews mit Appelmans im September 2020 merkte dieser an, dass lediglich noch letzte Begrünungsmaßnahmen durchgeführt werden müssten, die als zusätzliche Adaption hinzukamen und nun nachträglich adaptiert wurden. Das Hauptziel die früheren Straßen abzuschneiden und den Auto-Verkehr einzuschränken wurden erreicht., so Appelmans bilanzierend. (Appelmans, 2020, Abschn. 10) Im Herbst 2020 sollten also die gesamten Arbeiten abgeschlossen sein. Recherchen ergaben jedoch keine offizielle Eröffnung in diesem Jahr, wodurch davon auszugehen ist, dass sich einzelne Abschlussarbeiten weiterhin hinziehen würden und eine Fertigstellung Anfang 2021 wahrscheinlicher sei. Jan Schollaert merkte in einer späteren Mail im Februar 2021 an, dass es noch keine offizielle Eröffnung gab, wegen fehlender, baulicher Adaptionen, aber auch der allgemeinen COVID-Lage. Im Frühjahr 2021 sollte es soweit sein. Rechtlich gesehen ist der umgestaltete Bereich eine Fußgängerzone mit erlaubtem Radverkehr, Taxis, Lieferanten und mobilitätseingeschränkten Personen. (Schollaert, 2020, Abschn. 54)

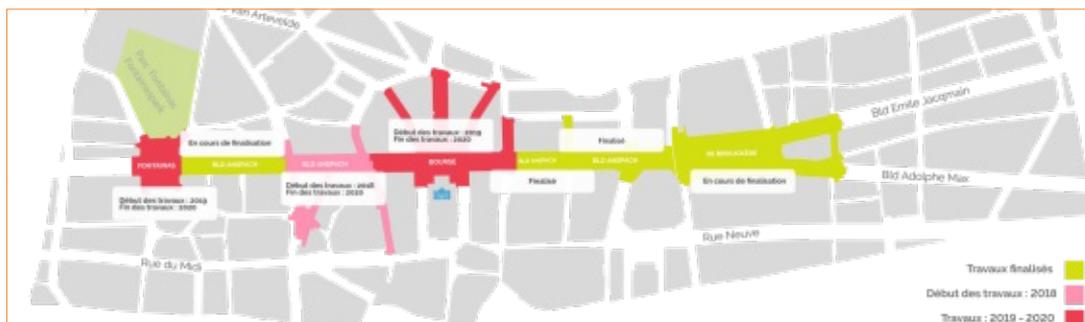


Abbildung 24: Übersichtsplan Fortschritt Fußgängerzone Innenstadt (Brüssel) | Grafik von City of Brussels (2020b)

### 4.3.1.5. Erkenntnisse

#### Entscheidungen und Hürden

Appelmans fügte an, dass der Bürgermeister zu Beginn der Umsetzung zwar möglichst schnell vorankommen wollte, aber nicht wirklich auf die Sorgen und Problem bezüglich der wirtschaftlichen Folgen des Projektes einging. Er nahm nur die rechtlich verpflichtenden Informationsveranstaltungen und Formate wahr, schuf aber keine Beteiligungsmöglichkeiten darüber hinaus. Darum wurden die Beteiligten auch des Öfteren vor Gericht gebracht. (Appelmans, 2020, Abschn. 14) Insgesamt war es aber eine sehr schwere und weitgreifende Entscheidung seinerseits, so Appelmans, denn es verändern sich sehr viele Einzelschicksale von UnternehmerInnen, AnwohnerInnen und Leuten, die in der Gegend einkauften. (Appelmans, 2020, Abschn. 40)

**„All parking continued, the parking places were opened. The system continued, but there was lack of communication towards the shoppers.“ (Appelmans, 2020, Abschn. 40)**

Jan Schollaert merkte an, dass es sehr interessant zu beobachten war, dass sowohl GegnerInnen als auch BefürworterInnen ihre Probleme mit dem Projekt hatten und nicht mit den Entscheidungen zufrieden waren. Die BefürworterInnen wollten, dass einschneidendere Maßnahmen getroffen werden sollten. Die andere Gruppe war der Meinung, dass das gesamte Unterfangen eine ökonomische Katastrophe sein würde. Nur Autos zu jagen sei keine gute Idee und es sollten mehr Studien durchgeführt werden. Außerdem sollte deren Meinung nach auch der öffentliche Verkehr im Vorhinein erst entsprechend ausgebaut werden. Obwohl diese beiden Gruppen komplett verschiedene Ziele und Vorstellungen hatten, schlossen sie sich in ihrer generellen, abweisenden Haltung gegenüber dem Projekt zusammen. (Schollaert, 2020, Abschn. 13)

**„This was very surprising for me, because they should more be like enemies. They were really getting together along, and they just discussed how to block and how to postpone the cities project.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 13)**

Wie bereits im Prozess-Teil erwähnte, sprach Jan Schollaert auch über den Mehraufwand und die Auseinandersetzungen und Beschwerden während der Versuchsphase aufgrund von betrunkenen Personen und Müll im Gebiet. Seiner Aussage nach gab es in diesem Bereich immer schon gewisse Probleme, jedoch wurden diese nun durch den Fokus durch das Projekt und mediale Berichte in den Mittelpunkt gestellt und breit diskutiert und kritisiert. (Schollaert, 2020, Abschn. 15)

**„The discussion was just about these problems and not about public space, the pedestrian zone or mobility.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 15)**

Dies führte auch dazu, dass es laut Schollaert Monate danach dauerte die eigentlichen Planungsabsichten zu kommunizieren, da das Bild und die Meinungen schon so festgefahren waren. Bei zukünftigen Planungen, die mittlerweile diskutiert werden würden, habe man das Problem, dass vermehrt Unbehagen darüber geäußert wurde, dass es durch Umgestaltungen zu einer vermehrten touristischen Nutzung des Bereichs kommen könnte und die Wohnfunktion weiter verloren gehen könnte. (Schollaert, 2020, Abschn. 15)

**„It became almost a national issue. It was very symbolically until recently the very symbol of the car- mobility for Brussels and the whole of Belgium.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 25)**

Ein spezieller Fall waren die Klagen der Besitzer eines nicht mehr existenten 5-Sterne-Hotels gegen das Projekt. Es ging dabei aber nicht wirklich um das Projekt an sich, als mehr um private Befindlichkeiten und rechtliche Spitzfindigkeiten seitens der Betreiber. Diese sahen sich im Unrecht und beeinträchtigt durch das Projekt. (Schollaert, 2020, Abschn. 25)

## Empfehlungen und Hinweise

***„I think this is very important, but it asks for a lot of communication to all kinds of public ... „ (Appelmans, 2020, Abschn. 42)***

Marc Appelmans Empfehlung ist, dass Testphasen tendenziell eher bei größeren Projekten Sinn machen. Für ihn geht es in diesem Fall darum, ob es Auswirkungen und Folgen gibt, die nicht genauer abgeschätzt werden können. Man sollte auch bei großem Widerspruch so ehrlich sein, dass man die geplanten Maßnahmen umändern oder auch nicht umsetzen würde. Kommunikation nimmt darin einen sehr zentralen Aspekt ein, welche wiederum von externen ExpertInnen durchgeführt werden sollte (Appelmans, 2020, Abschn. 42)

***„I think that testing is good, but you really have to prepare it as it wasn't a test, but a real project.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 62)***

Schollaerts Meinung ist, dass Testversuche prinzipiell gut seien, man aber immer einen klaren Fokus haben sollte und man eine klare Kommunikation beibehalten sollte. Andernfalls könnte es dazu kommen, dass große Teile der Bevölkerung diese Versuchsphase missverstehen könnten. Weiters sollte man klar eine Zeitleiste vorgeben und sich auch daran halten. Als Minimum gibt er 3 Monate an. Idealerweise wären es seiner Meinung nach aber 4-5 Monate. Außerdem sollten alle involvierten Akteure gegen anfängliche Kritik-Stürme gewappnet sein. Auch attraktive Angebote zu schaffen, sollte man einbeziehen. Dies findet er, habe man in Brüssel gut geschafft. Als zentralen Fehler sieht er jedoch, dass die wirkliche Projektdauer nicht mit der geplanten Nutzungsdauer der Angebote übereinstimmte und diese nach einigen Monaten nicht mehr attraktiv waren. Daher sollte man, laut Schollaert, darauf gefasst sein zusätzliches Budget parat zu haben, um Anpassungen für die Qualität machen zu können. (Schollaert, 2020, Abschn. 62)

***„But the atmosphere has completely changed and is in majority positive.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 15)***

Eine interessante Erkenntnis machte Jan Schollaert von der Stadt Brüssel, dass Reaktionen auf zukünftig angedachte Projekte zur Verkehrsberuhigung in der Stadt weit nicht so polarisierten und viel besser und auf einem weniger emotionalem Niveau diskutiert werden würden. (Schollaert, 2020, Abschn. 15) Laut Schollaert hat das Projekt auch den Verdienst, dass in Brüssel vermehrt über Mobilität und Verkehrsberuhigung diskutiert wird als früher, da es eben eine solche Symbolik hatte. Es hat seiner Meinung nach nicht nur Ideen verschoben und geändert, sondern gesamte Einstellungen. Leute sehen dadurch, dass mehr Bedarf nach öffentlichem Raum vorhanden ist und dass dieser nicht nur Autos zuerkannt werden sollte, sondern auch andere Funktionen. (Schollaert, 2020, Abschn. 41) Einer Studie, die im Auftrag der Hauptstadtregion Brüssel im Frühling 2017 durchgeführt wurde, kam zum Schluss, dass die Mehrheit UnterstützerInnen des autofreien Boulevards waren. Als größte Probleme wurden auch zu dieser Phase noch die Sauberkeit und Sicherheitsaspekte genannt. 36% Prozent der Befragten gaben an, dass sich ihre Verkehrsmittelwahl zur Erreichung der Innenstadt durch die Sperren geändert hatten. Viele nutzten nun den öffentlichen Verkehr vergleichsweise mehr. (Keserü et al., 2018)

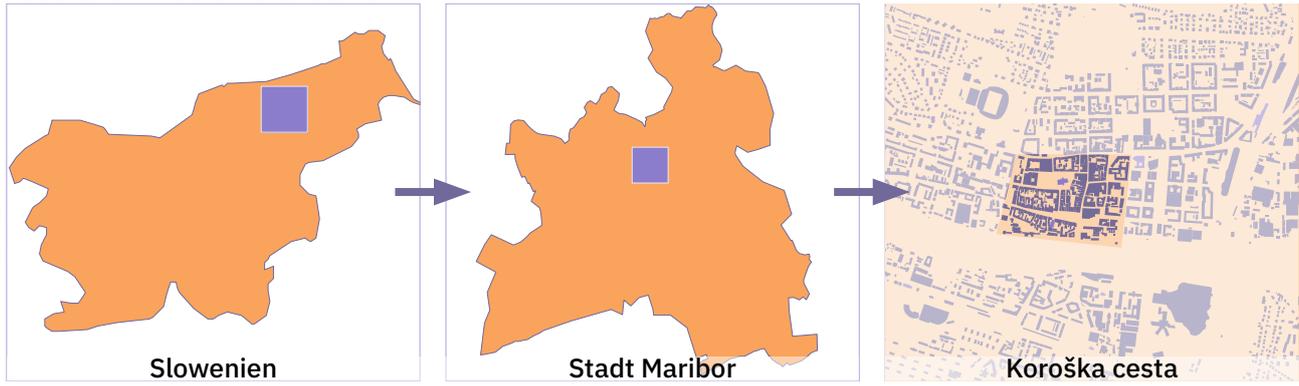
***„More and more pedestrianized city centers. If it is not pedestrianizing, it is also traffic calming in fact.“ (Schollaert, 2020, Abschn. 39)***

Ein deutlich erkennbarer Effekt des Projektes ist vergleichbar mit dem Investitions- und Gentrifizierungsschub rund um die Highline in New York, so Marc Appelmans zum Schluss des Gespräches. Wegen dieses Investitionsdrucks wird für die Zukunft ein öffentlich-privater Topf eingerichtet, der eine Plattform zwischen den potenziellen Investoren, der Stadt und den Anwohnern bilden soll. (Appelmans, 2020, Abschn. 48) Das derzeitige Investitions-Volumen schätzt Appelmans auf 1 Milliarde Euro. (Appelmans, 2020, Abschn. 52)

## 4.3.2. Koroška cesta (Maribor)

### 4.3.2.1. Infos und Steckbrief

#### Lagegrafiken



Abbildungen 25, 26, 27: eigene Abbildungen (2014, 2020)

#### Impressionen



Abbildungen 28 (2010), 29 (2017), 30(2020)

Fallstudie	Koroška cesta
Stadt   Land	Maribor   Slowenien
Einwohnerzahl   Bevölkerungsdichte	112.395 (Stadt Maribor)   2.348 Einwohner/km <sup>2</sup>
Lagetyp   Dimensionen	Innenstadt   um 250 Meter
Nutzungen   Bebauung	Gemischter Leerstand   mittelalterliche Hofstrukturen
Rollen Auskunftspersonen	Uni-Professorin Architektur, NGO-Angehörige   ehemals städtischer Projektleiter
Steuerung Fallstudie	Bottom-Up Mischform
Dauer Gesamtprozess   Versuchszeitraum	2010 - 2020   07. – 09. 2015
Versuchstyp (subjektive Beschreibung)	Fehlende Finanzierung, aber immense Eigen-Initiative von Einzelnen führen auch zum Umbau
Stand der Planung   Zeitpunkt Fertigstellung	Fertiggestellt   Herbst 2020
Juristische Umsetzung	Begegnungszone

Tabelle 9: Steckbrief Koroška cesta (Maribor) | eigene Darstellung (2021)

## Vorgeschichte und räumliche Gegebenheiten

Maribor, die zweitgrößte Stadt Sloweniens, war früher eine Industriestadt mit einer starken Auto- und Textil-Branche, die jedoch im Laufe der 1990er Jahre zusammenbrach. Aus diesem Grund herrschte hohe Arbeitslosigkeit, die bis heute anhält. (Pogačar, 2020, Abschn. 38) Die Koroška Cesta, der Ort der Umsetzung des Verkehrsversuchs, ist eine der ältesten Straßenzüge der Stadt und umgeben von historischen, mittelalterlichen Gebäuden (Abbildung 18). Die Stadt Maribor war seit den 1980er Jahren unfähig den Niedergang des historischen Stadtzentrums zu stoppen. Diese Gegend mitten im Zentrum zeichnete sich durch alte, heruntergekommene Bausubstanz, Leerstand und ungenutzte Innenhöfe aus. Trotz der Ernennung der Stadt zur Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2012 schaffte es die Verwaltung nicht die Zustände dieser historisch wichtigen und wertvollen öffentlichen Räume und der Bausubstanz zu verbessern. (Pogačar, 2020, Abschn. 22; Pogačar & Žižek, 2016, S. 4) Sowohl vor als auch nach der Umgestaltung gab es keine PKW-Stellplätze. (Kos, 2020, Abschn. 24). Sie war eine der meistbefahrensten und heruntergekommensten Straßen der Stadt (Pogačar, 2017, S. 552), was auch in Abbildung 21 erkennbar ist. An manchen Stellen betrug die Gesamtbreite der Straße vor der Umgestaltung zwischen den gegenüberliegenden Häusern lediglich acht Meter, wodurch die Breite der Gehwege vor der Umgestaltung an manchen Stellen unter einem halben Meter betrug (Kos, 2020, Abschn. 6). Der Fokus der verkehrlichen Aktivitäten im Rahmen dieses Projektes liegt hierbei auf einem 250 Meter langen Teilabschnitt der Straße, welches beginnend beim Hauptplatz die Verbindung zum historischen Stadttor - Koroška vrata - bildet. (Pogačar, 2017, S. 552)

## Auskunftspersonen und Einordnung der Fallstudie

Beide Interviews zur Untersuchung dieses Projektes wurden auf Englisch durchgeführt und dauerten jeweils um die eineinhalb Stunden. Auskunftsperson 1, Igor Kos, nahm im Rahmen des Projektes **„Koroška cesta“** die Rolle des Projektverantwortlichen und Vertrauten des damaligen Bürgermeisters als dessen Büromitarbeiter und Teil seines Kabinetts von 2014-2017 ein. Igor Kos Hintergrund ist die Immobilienwelt als Manager, wobei er sich nun mit **„Circular Economy“** auseinandersetzt. Sein Team und er bereiteten im Weiteren auch die integrierte Stadtentwicklungsstrategie Maribors vor. Außerdem war er maßgeblich an der Finanzierungs-Akquise der Umbauten des Projektes zuständig. (Kos, 2020, Abschn. 6; 18)

Die zweite Auskunftsperson, Kaja Pogačar, ist von ihrer Ausbildung her Architektin und stammt direkt aus Maribor, dem Umsetzungsort des Projektes, Derzeit unterrichtet sie ebendort an der Universität Maribor. Ihre Rolle im Projekt startete als Initiatorin einer zivilgesellschaftlichen Initiative, die durch das **„Actors for Urban Change“**-Förderprojekt der Robert-Bosch-Stiftung unterstützt wurde. Diese Rolle änderte und erweiterte sich jedoch im Laufe des Prozesses, denn sie war auch Mitglied der **„House Association“**, einer zivilgesellschaftlichen Initiative, die sich der Umgestaltung der Koroška cesta verschrieben hatte. (Pogačar, 2020, Abschn. 6;14) Nach dem Jahr 2016 befasste sie sich hauptsächlich mit der wissenschaftlichen Aufarbeitung des Projektes und verfasste in Zuge dessen verschiedenste Artikel und Konferenzbeiträge. Sie vollzog also einen Wechsel von der aktiven Teilnahme und Mitgliedschaft in einer zivilgesellschaftlichen Initiative, hin zu einer forschenden Wissenschaftlerin (Pogačar, 2020, Abschn. 16).

Bei der Frage nach der Einordnung des Projektes auf zwei Skalen – der Initiierung von Bottom Up zu Top Down und der Umsetzung von Informell zu Formell – war das Projekt für die Auskunftspersonen schwer festzumachen und einzuordnen, da sich die Fallstudie allein in ihrer Intensivphase über mehr als zehn Jahre erstreckte. Der ursprüngliche Start war sehr Top Down, wobei dann die **„Wiederbelebung“** des Projektes Bottom Up initiiert wurde und kooperativ umgesetzt wurde. Am Ende wiederum erfolgte die bauliche Umgestaltung wiederum sehr formell. Dazwischen war dieser Druck von „Unten“ äußerst notwendig, wie Kaja Pogačar attestiert. (Pogačar, 2020, Abschn. 10) Igor Kos merkte an, dass diese kooperative Bottom-Up Phase zur Mitte des Projektes sehr wichtig war um zu zeigen, was im Straßenraum möglich wäre (Kos, 2020, Abschn. 4).

### 4.3.2.2. Werkzeuge

#### Konzepte und Instrumente

Eine zentrale Besonderheit war in diesem Projekt, dass es schon einige Anläufe im Vorhinein gab, wie zum Beispiel einen Architekturwettbewerb zur Umgestaltung im Jahr 2010, was auch Frau Pogačar im Interview extra anmerkte. Aus diesem ging dann auch ein fertiges Gewinnerprojekt hervor. Dieser Umstand und die Tatsache eines fertigen Konzeptes wurden in Diskussionen oftmals als Widerspruch und Gegenargument zur Durchführung temporärer Interventionen gesehen und herangezogen aus der Sicht der Gemeinde und lokaler Architekten. (Pogačar, 2020, Abschn. 22, 44) Aber Herr Kos merkte hier besonders an, dass es genau diese temporäre, prozesshafte Art und Weise war an die Umsetzung und Realisierung der vorhandenen Pläne aus der Schublade heranzutreten, die interessant war und auch mit der Mobilitäts- und Stadtentwicklungsstrategie zusammen gedacht wurde. (Kos, 2020, Abschn. 28)

#### Methoden und Formate

***„Now I wouldn't say, that it was that experimental, but at that time it looked like it. There were a lot of methods, which haven't been used in Maribor before. Maybe few were used in Ljubljana, but that is another project.” (Pogačar, 2020, Abschn. 28)***

Eine zentrale Methode zu Beginn der Intensivphase in der Fallstudie Koroška cesta war die Durchführung eines „**Urban Hackathon**“, welcher in Kapitel 2.4.2 genauer definiert wird. Urban Hackathon prinzipiell beschäftigt sich mit der Lösung definierter Probleme in einem kollaborativen und kompakten Setting (Schwegmann, Surwiłło-Hahn, & Polok, 2015, S. 75). Ziel und räumlicher Fokus für diesen waren zu Beginn jedoch die desolaten Hinterhöfe und nicht der Straßenraum selbst. Der sonstige experimentelle, Verkehrsversuch-ähnliche Teil wurde von den Beteiligten selbst nicht wirklich als experimentell wahrgenommen, denn es waren ihrer Meinung nach lediglich einige Methoden, die in Maribor bis dahin noch keine Anwendung fanden, ansonsten aber bereits öfter getestet wurden. Dazu zählte im Rahmen der Zeit, in der die Straße gesperrt war, das Veranstalten von Konzerten, Picnics, Spielen, Aktivitäten für Kinder und vieles mehr im Straßenraum (Kos, 2020, Abschn. 26) Die Messungen und das Monitoring der Verkehrsmengen vor und nach dem Verkehrsversuch waren ein weiteres zentrales Element, die im Jahr 2015 starteten. Aus diesen Erkenntnissen wurden anschließend auch Empfehlungen für die zukünftigen Planungen abgeleitet, die laut Kos auch vollständig befolgt wurden. (Kos, 2020, Abschn. 40) Frau Pogačar merkte an, dass Projekte, die teilweise in diese Richtung gingen, bereits umgesetzt wurden, darin jedoch nie die Möglichkeit angedacht und erforscht wurde, dass in der Straße zukünftig gar kein Verkehr mehr fließen könnte. Aus diesen Gründen waren die Auswirkungen und Erkenntnisse der Messungen äußerst aussagekräftig und interessant für die städtischen Verantwortlichen und bildeten auch eine gute Argumentationsgrundlage. Es wurde damit aufgezeigt, dass es keine Verkehrsprobleme auch bei einer möglichen Total-Sperre für den MIV geben würde. (Pogačar, 2020, Abschn. 26)

### 4.3.2.3. Struktur

#### AkteurInnen und Beteiligte

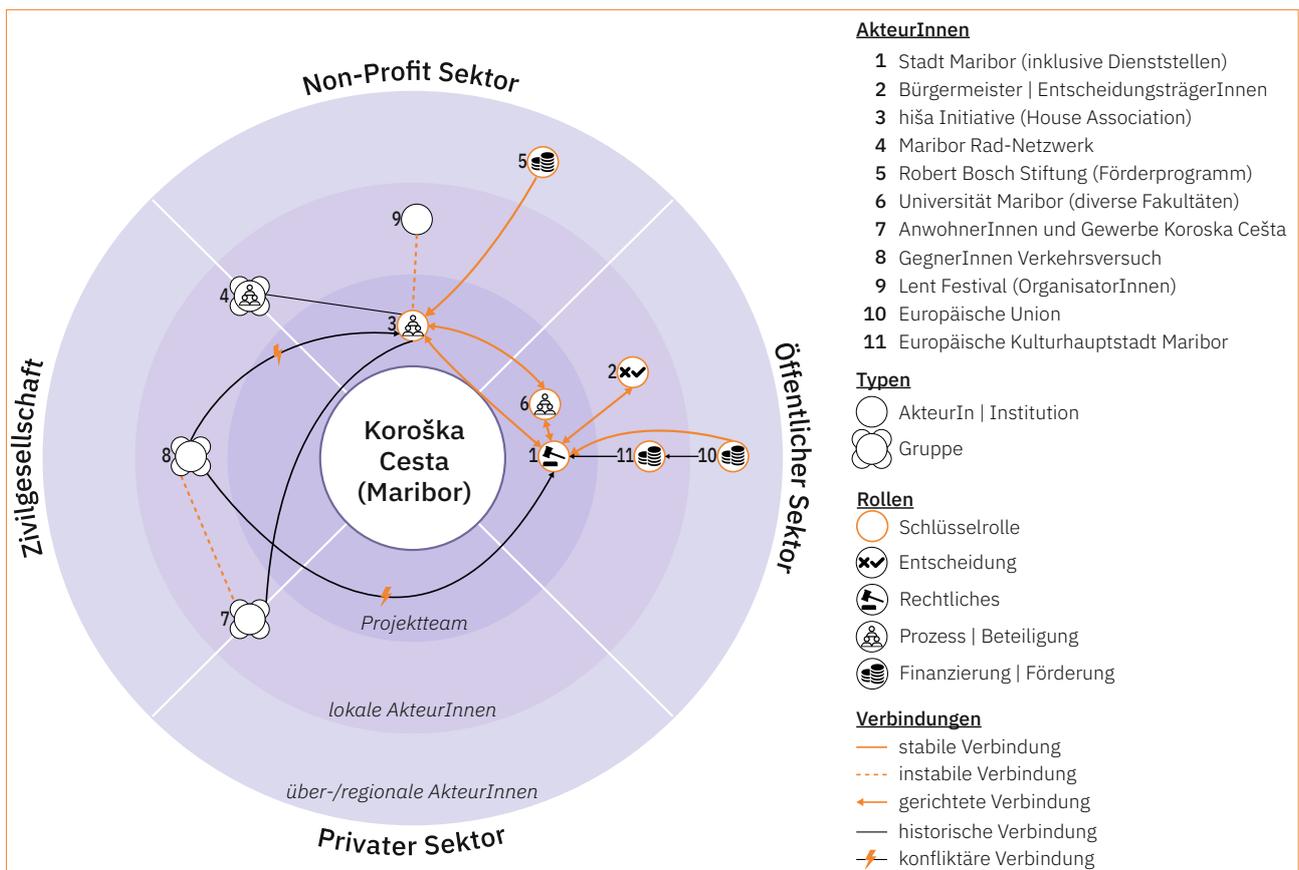


Abbildung 31: AkteurInnen-Analyse Koroška cesta (Maribor) | eigene Darstellung (2021)

Im Projekt Koroška cesta gab es kein wirkliches Projekt-Konsortium, sondern eher wiederkehrende Kooperationsphasen zwischen verschiedenen Beteiligten in einer Art Ad-Hoc-Organisationsform. Die Stadt Maribor war dabei die bestimmende und entscheidende Konstante im Zusammenspiel zwischen diversen zivilgesellschaftlichen Kräften. Gewerbetreibende wiederum spielten nicht wirklich eine Rolle, da zu Beginn des Verkehrsversuches viel Leerstand in der Straße herrschte. Die verschiedenen Stellen der Stadt Maribor waren auch während der Testphasen aus praktischen Gründen intensiv beteiligt, da für ein solch komplexes Unterfangen viele Bewilligungen notwendig waren. Das Ganze war jedoch ursprünglich- um 2015 - von NGOs geplant als Guerilla Aktion, wurde aber sehr von der Kommune dominiert und auf Grund der Größe angeleitet, fügte Kaja Pogačar hinzu. Der Anstoß der „Wiederbelebung“ war jedoch Bottom-up. Bei den temporären Sperrungen und Hackathons waren alle EinwohnerInnen Maribors eingeladen teilzunehmen und auch viele Freiwillige halfen mit das Konzept zu realisieren. (Pogačar, 2020, Abschn. 30) Die Kooperation zwischen den NGOs bzw. Initiativen und der Stadt war beidseitig gewollt und wurde auch samt finanzieller Vergütung von Seiten der Stadt betrieben, so Kos. Zur Organisation verschiedenster Veranstaltungen waren die NGO'S für die Stadt die perfekten Partner. (Kos, 2020, Abschn. 24) Beteiligte in der Verdichtungsphase im Jahr 2015 ließen sich wie in der Grafik ersichtlich in zivilgesellschaftliche AkteurInnen (hiša Initiative, Living City Initiative, ...), den offiziellen Stellen der Stadt Maribor, der Universität Maribor und den AnwohnerInnen der Straße und darüber hinaus einteilen. Mehr Zusammenhänge und Verbindungen entnehmen Sie bitte der AkteurInnen-Grafik in Abbildung 24.

## Rechtlicher Rahmen

Die Bewilligungen zur Durchführung der Aktionen vor dem Verkehrsversuch waren laut Auskunft von Pogačar hauptsächlich individuelle Entscheidungen und Genehmigungen mit der städtischen Verwaltung. Diese folgten keiner Vorgabe und waren auch nicht durch die Gemeinde Maribors koordiniert. (Pogačar, 2020, Abschn. 56, 58) Eine rechtliche Möglichkeit zur Durchführung des späteren, durch die Stadt koordinierten Verkehrsversuch, gab es in Slowenien schon länger. Seit 2018 gäbe es hier zum Beispiel die rechtliche Möglichkeit der Zwischennutzung von Brachen auf öffentlichem Grund. (Kos, 2020, Abschn. 30, 32, 34) Eine erfolgreiche Eigenrecherche ergab, dass in der slowenischen Straßenverkehrsordnung eine „*experimentelle Verkehrsordnung (= „eksperimentalna prometna ureditev“)*“ als rechtliche Möglichkeit, ähnlich dem deutschen Verkehrsversuch, sehr wohl bereits verankert war (Zakonodaja Ministrstva za Infrastrukturo, 2011). Interessant, dass die beiden Auskunftspersonen diese Möglichkeit im Moment des Gespräches nicht erwähnten. Zur Zeit des Experiments wurde eine solche Tafel laut Pogačar am Anfang der Straße aufgestellt. Eine interessante juristische Anekdote von der Versuchsanordnung in Zuge der Europäischen Mobilitätswoche konnte Herr Kos noch zum Besten geben. Hierbei wurde mit einer Abänderung der klassischen Markierung des Zebrastreifens experimentiert und dieser mit Punkten aufgetragen. Dieses Experiment wurde nach nicht einmal zwei Wochen intern untersagt und übermalt. (Kos, 2020, Abschn. 44) Außerdem dürfte in der Stadt verwaltungsintern noch eine Debatte zur zukünftigen, rechtlichen Form des mit Herbst 2020 umgestalteten Bereichs geführt werden. Der ÖV-Betreiber sei dahinter die Koroška cesta wieder für den Bus-Verkehr zu öffnen und auch die Meinung der früheren Beteiligten ist, laut Kos, dass dadurch eine höhere Erreichbarkeit des Innenstadt-Bereichs über diese Straße erreicht werden könnte. (Kos, 2020, Abschn. 54) Jedoch ist anzumerken, dass die ursprünglichen EU-Förderungen (siehe nächster Abschnitt) an die Errichtung einer Begegnungszone gebunden wären, wohingegen derzeit der Bereich eher einer Fußgängerzone gleicht (Pogačar, 2020, Abschn. 44.)

## Finanzierung und Kosten

Finanziell aus der Perspektive der NGO-Angehörigen Pogačar gesehen war der Versuchsteil für eine solche Aufgabe sehr kostenintensiv, jedoch verglichen mit sonstigen städtischen Ausgaben, beziehungsweise den endgültigen Umbaukosten, hielt sich der monetäre Aufwand in Grenzen. Medial wurde jedoch über die enormen Kosten berichtet und darüber, dass das Erstkonzept mit dem Versuch ja trotzdem nicht verwirklicht werden würde. (Pogačar, 2020, Abschn. 40) Kos bezifferte den Umfang des Budgets für die Sperrungen, die Möblierung, die Materialien und die Aufwandsentschädigungen für die zivilen Organisationen mit einer Summe von 20.000€ (Kos, 2020, Abschn. 64). Die Finanzierung wurde aus dem regulären städtischen Budget getätigt. Planungen und Konzepte, die von der Ausrichtung der Europäischen Kulturhauptstadt übrig waren, wurden somit versucht mit eingeschränkten Mitteln visuelle und funktionell umzusetzen (Kos, 2020, Abschn. 28). Für den tatsächlichen Umbau der Straße konnte sich die Stadt Maribor dank der erhobenen Verkehrsdaten aus dem Monitoring erfolgreich um eine EU-Kohäsionsfonds-Förderung im Jahr 2018 bewerben (Kos, 2020, Abschn. 18), ohne welche ein permanenter Umbau für die Stadt finanziell nicht möglich gewesen wäre (Kos, 2020, Abschn. 50).

#### 4.3.2.4. Prozess

##### Chronologischer Prozessverlauf

Die Idee die Straße vom immer weiter zunehmenden Verkehr zu beruhigen, stammt ursprünglich aus dem Jahr 1985 und wurde bereits im Konzept zur Erneuerung der Altstadt von Maribor festgeschrieben. Im Jahr 2002 wurde eine Studie zur Erneuerung des Stadtzentrums inklusive einer Verkehrsstudie verfasst (Pogačar & Šenk, 2018, S. 66–68). Nach über 8 Jahren Stillstand und in Vorbereitung auf die Durchführung des Kulturhauptstadtjahres in Maribor im Jahre 2012 wurden mehrere architektonische Wettbewerbe, zwischen 2010 und 2011, zur Erneuerung und Renovierung einiger Viertel der Stadt durchgeführt. Der Verlauf und die Gestaltung der Koroška cesta war Teil dieser Initiative, so erzählte es Igos Kos (2020, Abschn. 4).

***„We had a city with an old city center, that was degrading and where nothing happened for more than 10 years. Even not during the European Capital of Culture. And then you get frustrated. For sure it was triggering. You have been somehow obliged to act.” (Pogačar, 2020, Abschn. 38)***

Die Ergebnisse wurden 2011 bekannt, jedoch waren aufgrund der Nachwirkungen der Finanzkrise keine finanziellen Mittel zur Umsetzung vorhanden. Darüber hinaus bestand laut Kos keine Art von Übereinkunft bezüglich der Umsetzung und der Sperrung der Straße. 2011 war nach seiner Meinung nach viel zu früh. (Kos, 2020, Abschn. 4)

Zwischen 2013-2015 wurde von verschiedenen NGOs das geförderte Projekt **„Living City“** durchgeführt, dessen Fokus die Belebung der Innenhöfe rückseitig der Häuser in der Koroška cesta war. Parallel dazu führte Kaja Pogačar ein Projekt mit Studierenden der Universität Maribor auch zu diesem Thema durch. Dadurch wurden auch wiederkehrende Treffen mit den vor Ort wohnhaften Anwohnern der Gebäude etabliert. Das folgende Jahr 2015 war laut Pogačar der Zeitraum, in dem definitiv am meisten passierte. (Pogačar, 2020, Abschn. 24)

***„We had bad luck with the mayor at the time, who was not active enough and you saw that things were not processing and changing. This was a special moment. We thought: As nothing is changing, why are we waiting? This was the moment we started all of this.” (Pogačar, 2020, Abschn. 36)***

Im Jahr 2014 wurde überhaupt das erste Mal über eine gesamte Sperre der Straße in der Mariborer Verwaltung nachgedacht. Man kam auf die Idee im Jahr 2015 die Europäische Mobilitätswoche zur Verbreitung des Anliegens zu nutzen und um drei Wochen zu verlängern (Kos, 2020, Abschn. 10). Im Jahr 2015 war man sich nach breiten Gesprächen mit Anwohnern und Geschäftsbetreibern jedoch einig, dass es unmöglich sein werde unter den vorhandenen Voraussetzungen ökonomische Aktivitäten anzustoßen. (Kos, 2020, Abschn. 6) Anfang des Jahres 2015 wurden dann zwei Hackathons durchgeführt, die laut Kaja Pogačar eine Art Vorbereitung für die folgende Sperre waren. Diese wurden im Rahmen des Programms **„Actors of Urban Change“** der Robert Bosch Stiftung gefördert, die „von unten“ im Bereich der Koroška cesta in Maribor (Slowenien) realisiert wurden. Ziel war es den jahrelangen Stillstand im Prozess zur Umgestaltung der Hauptstraße durch die Altstadt aufzubrechen und AnwohnerInnen zu motivieren am Prozess aktiv teilzunehmen (CityToolBox, 2020; Pogačar & Žižek, 2016) Im ersten Schritt wurden Interviews mit Anwohnern zum Thema der Innenhöfe durchgeführt und Sticker an die Häuserwände geklebt. Wohingegen im zweiten Hackathon eine Ausstellung und Präsentation der schon längst vorhandenen Konzepte und der Geschichte der Straße realisiert wurde, um in einen breiten, öffentlichen Diskurs über die zukünftige Gestaltung des Raumes einzutreten. In dieser Zeit informierten und sprachen die InitiatorInnen und Involvierten rund um das **„Living City Projekt“** und die Initiative **„Hiša“** auch darüber, warum bis zu diesem Zeitpunkt nichts passiert war. Die drei Hackathons fanden jeweils zwei Tage im Januar, April und Oktober 2015 statt und zogen um die 40-60 TeilnehmerInnen pro Veranstaltung an (Pogačar & Žižek, 2016, S. 6).

# Prozessphasen

Vorgeschichte Entstehung

Eröffnung

Programmierung

Verdichtung

## Timeline

1990er Jahre

1985

2002

2012

2013 - 2015

ab 2015

2015

1980er Jahre

2010 - 2011

2014 - 2017

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Prozessschritte

Niedergang Auto- und Textilbranche

erste Ideen bezüglich Verkehrsberuhigung

Studie Erneuerung Zentrum mit Verkehrsstudie

Stadt Maribor Kulturhauptstadt Europas

Belebung der Innenhöfe rückseitig der Häuser in der Koroška cesta

Projekte Uni Maribor parallel dazu

Überlegungen zur Sperre der Straße

Durchführung dreier Urban Hackathons

Altstadt Erneuerungskonzept

wenig Konzepte zu Bausubstanz und öffentliche Räume umgesetzt

regelmäßige Treffen der AnwohnerInnen etablierten sich

Jänner, April Oktober jeweils zwei Tage im Rahmen des Programms „Actors of Urban Change“ der Robert Bosch Stiftung

Niedergang Stadtzentrum inklusive Gebäude

architektonische Gestaltungswettbewerbe

Regierungszeit Kabinett mit Igor Kos

Leerstand und Verschlechterung Gebäudezustand

Kür Gewinnerkonzept, wurde zu Beginn nicht umgesetzt

Stillstand im Prozess zur Umgestaltung der Hauptstraße durch die Altstadt aufzubrechen

## Aktivitätsintensität im Prozess je Sektor

**Bibliothek**  
Your knowledge hub

**TU WIEN**

Öffentlicher Sektor

Privater Sektor

Zivilgesellschaft

Non-Profit Sektor

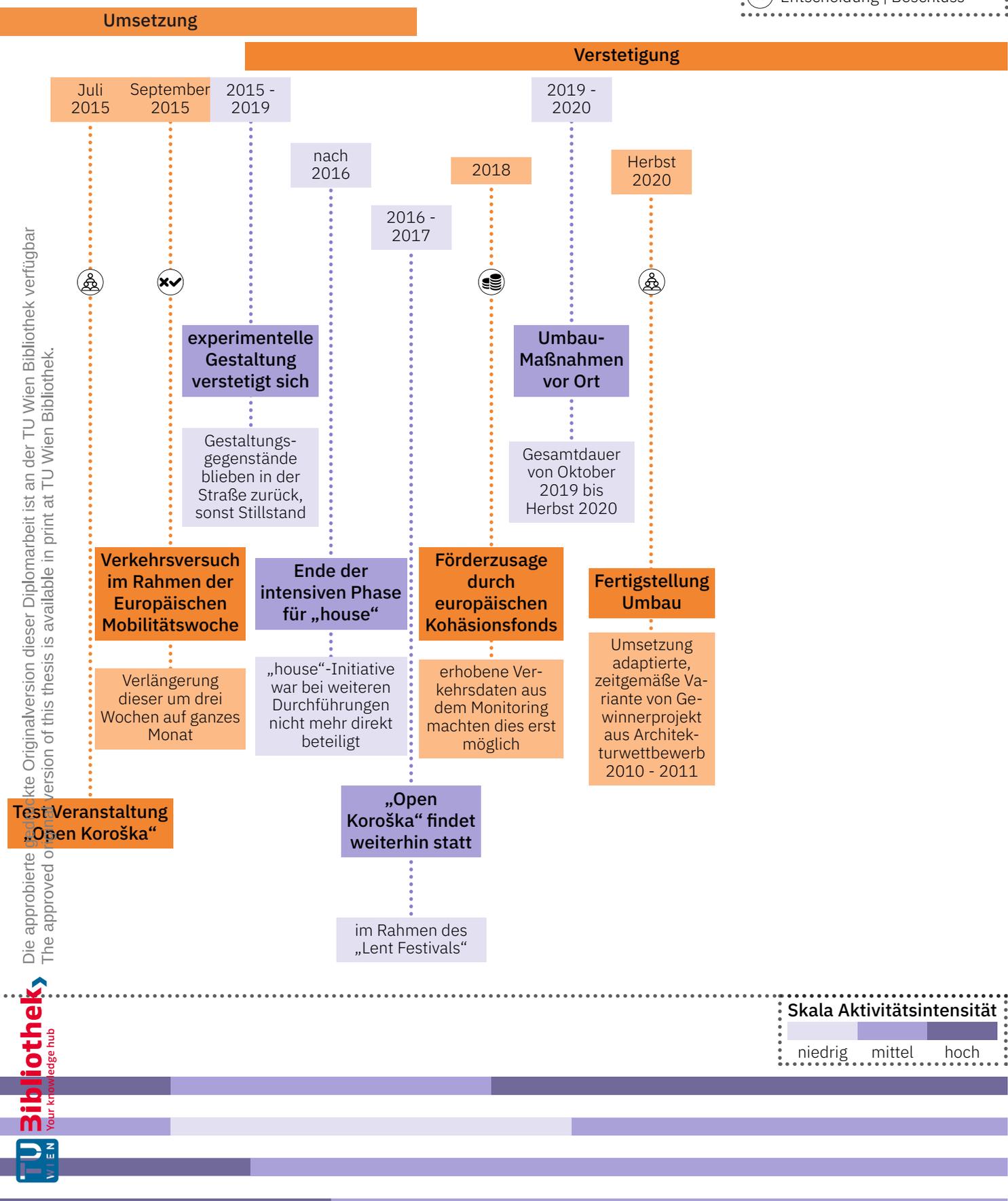
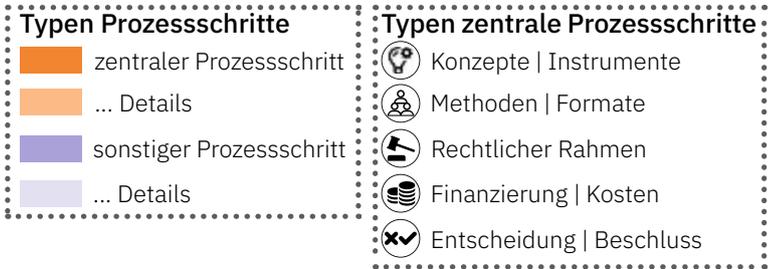


Abbildung 32: Prozessgrafik Koroška cesta (Maribor) | eigene Darstellung (2021)



Energie nach diesem Jahr deutlich abnahm. Dies galt auch für die öffentlichen Stellen, die danach nicht mehr im gleichen Ausmaß auf Kollaboration aus waren und damit auch den Bottom-up Initiativen deren Grenzen und finanziellen Förderungen der Kooperation laut Pogačar aufgezeigt wurden. (Pogačar, 2020, Abschn. 46) Der Prozess der Umgestaltung der Koroška cesta ist geprägt von zwei Hauptphasen. Eine ist charakterisiert durch klassische Planungsansätze (1985 – 2013), der andere durch die Anwendung von taktischen Elementen und Herangehensweisen, aber auch durch die Beteiligung der lokalen Zivilgesellschaft (2014-2019).

## Verstetigung und Umsetzung

**„... it was significant to show, that a city traffic system won't collapse, when a street in the city center will be closed.“ (Kos, 2020, Abschn. 4)**

Bis zur Finanzierungs-Zusage im Jahr 2018 scheiterte der permanente Umbau der Straße laut Kos hauptsächlich am Thema Geld und einer unmöglichen Finanzierung in einem angespannten Gemeindehaushalt (Kos, 2020, Abschn. 50). Die Ausfinanzierung zur Umsetzung der Umgestaltung wurde mit Hilfe des europäischen Kohäsionsfonds gesichert. Die Gesamtdauer der Baumaßnahmen betragen dann vom Startpunkt im Oktober 2019 bis zum Herbst 2020 knapp ein Jahr. Im Zuge der Umbauarbeiten wurden laut Kos auch die gesamten Rohre und sonstigen Leitungen in der Straße erneuert. Eigentlich war laut Kos angedacht gewesen, dass die Straße in einer Shared-Space-Lösung gestaltet werden sollte, welche bis zum derzeitigen Datum aber nicht umgesetzt wurde. Der derzeitige Bürgermeister entschied sich dazu die Straße bis auf einzelne Ausnahmen zu sperren. Doch die Diskussion darüber geht weiter und könnte auch zu einer besseren öffentlichen Verkehrsanbindung der Gegend beitragen. (Kos, 2020, Abschn. 4)

Allgemeiner und öffentlicher Verkehr findet auf dieser Straße bis auf Weiteres nicht statt. Knapp 5 Jahre nach dem Testen der Möglichkeiten wurde der Raum von einer Durchzugs- zu einer FußgängerInnen-Zone verwandelt. Lieferungen werden bis 10 Uhr vormittags erlaubt sein und es wird ein paar Ausnahmen geben. (Kos, 2020, Abschn. 52) Es wird angemerkt, dass die Autos, welche nach den Versuchen im Jahr 2015 durch die Straße fahren, viel langsamer unterwegs waren als zuvor. Sie hat sich von einer staubigen Straße in einen Ort, an dem man optimistisch über Veränderungen nachdenken kann, verwandelt. (Gornik Mulec & Pogačar, 2015)

**„So this proved that people are willing to go by foot and abandon the short routes.“ (Kos, 2020, Abschn. 12)**

Umgesetzt wurde schlussendlich eine adaptierte, zeitgemäße Variante des Gewinnerprojektes, welches aus dem Architektur-Wettbewerb 2010 hervorgegangen war. Ohne die Versuchsanordnung, Beteiligung der AnwohnerInnen und Evaluierung der Verkehrsströme wäre eine Umsetzung dieses Entwurfs aber nicht wirklich denkbar gewesen, ist als Conclusio und Argumentation für die Durchführung des Verkehrsversuches aus den Antworten der Auskunftspersonen auszu-lesen.

### 4.3.2.5. Erkenntnisse

#### Entscheidungen und Hürden

**„So what we were trying to do was not only closing it down to the traffic and showing, that it is working. We also wanted to show the potential of this area being pedestrianized.“ (Kos, 2020, Abschn. 24)**

Die Intensivierung der Aktivitäten in der Koroška cesta im Jahr 2015 wurden in den darauffolgenden Jahren durch eintägige alljährliche Sperren der Straße während des Lent Festivals fortgeführt (Pogačar, 2020, Abschn. 24) und auch die Möblierung wurde, wie zuvor schon angemerkt, bis in das Jahr 2019 vor Ort beibehalten (Kos, 2020, Abschn. 14)

Im Bericht über die Versuche im Rahmen der „**Europäischen Mobilitätswoche**“ wurden folgende Dinge als Erkenntnisse und Ergebnisse festgeschrieben. Erstens wurde die Anfangs-These, dass täglich um die 3.200 Fahrzeuge verschwanden, bestätigt. Die zweite Errungenschaft des Monitoring war es konkrete Zahlen und Daten über die Umverteilung des Verkehrs zu bekommen. Dies war bis zu diesem Zeitpunkt nicht möglich.

Das Experiment zeigte im gleichen Moment die Flexibilität in der Änderung von Verkehrsverhalten, aber auch die Aggressivität und Emotionalität bestimmter Bevölkerungsgruppen – hauptsächlich männlich und älter – gegenüber der fehlenden Akzeptanz der temporären Eingriffe. Das Experiment wurde in diesem Bericht als ein wichtiger weiterer Schritt zur Implementierung nachhaltiger Mobilität in der Stadt Maribor gesehen. Bereits damals wurde festgestellt, dass es von Nöten sein würde, um das Ziel einer Verkehrsreduktion im Stadtzentrum zu erreichen, weitere Maßnahmen zu setzen. (Gornik Mulec & Pogačar, 2015, S. 72)

**„The biggest obstacles are the habits of the people and our heads/minds, whatever you want to call it.” (Kos, 2020, Abschn. 48)**

Was laut Frau Pogačar für ihren Teil nicht gut funktionierte, war der Umgang und die Kooperation mit den lokalen Medien. Es war eigentlich geplant, dass sie eine wöchentliche Kolumne über die Veranstaltungen in der Straße schreiben sollte. Dieser Teil wurde ihrer Meinung nach nicht so stark umgesetzt, wie es eigentlich geplant war. (Pogačar, 2020, Abschn. 28)

**„In such cases, those who have a negative opinion are the loudest and they are more violent, than those who agree.” (Pogačar, 2020, Abschn. 44)**

Kaja Pogačar merkte an, dass es nicht viele GegnerInnen des Projektes gab, jedoch hatten diese eine versteckte Agenda. Solche Personen können aber mit ihrem Vorgehen und ihren Taten einem Projekt sehr hohen Schaden zufügen. In solchen Momenten meint die Interviewte brauche man ein breites Netzwerk, um sich in diesem Sinne unterstützen zu lassen. Außerdem war es in der Rolle, in der sie und Ihre MitstreiterInnen innerhalb des Projektes waren, eine Erkenntnis, dass sie einiges an Erfahrung brauchten, speziell im Umgang mit großen Gruppen. Kaja Pogačar merkte auch an, dass die Ergebnisse der Straßensperre neben überwiegend positiven auch viele negative Reaktionen und Diskussionen hervorriefen. Sie selbst hatte solche Konflikte und persönliche Anfeindungen nicht erwartet. (Pogačar, 2020, Abs. 62)

**„It is about not to raise too much hope. You are not powerful or the decision maker. You at least want to initiate some change.” (Pogačar, 2020, Abschn. 62)**

## Empfehlungen und Hinweise

Frau Pogačar würde, wenn sie den Versuch erneut durchführen würde, dem Kommunikation- und Informationssteil mehr Raum geben, um die vielen Konflikte, verschiedenen Wünsche und Erwartungen adäquat zu vermitteln (Pogačar, 2020, Abschn. 62) und auch ein größeres Bild mit allen Vorteilen und Möglichkeiten an die Bevölkerung vermitteln zu können. (Pogačar, 2020, Abschn. 64) Sie waren sich darüber hinaus nicht wirklich ihres fortschrittlichen und neuartigen Zugang bewusst. Auch die Politik beanspruchte dies nicht für sich. Aber schlussendlich hat der Zugang dazu geführt, dass sich an dieser Stelle in der Stadt, im Vergleich zu vielen anderen Projekten, nachhaltig etwas zum Besseren verändert hat. Ohne diese wichtige Vorarbeit wäre eine heutige Verstetigung und Umgestaltung nicht denkbar. (Pogačar, 2020, Abschn. 66)

**„Also this experiment brought it to one of the top topics in the city and the topic came out from the office to the public debate.” (Kos, 2020, Abschn. 12)**

Durch solche Projekte, meint Kos, wird eine gewisse Vermittlung von und Bewusstsein für das Thema geweckt. Die Änderung von Verhaltensmustern und Gewohnheiten ist dabei der schwierigste Teil. Wie zum Beispiel auch den Leuten zu vermitteln, dass sie sich gern mit ihren persönlichen Ideen und Vorschlägen einbringen könnten, aber nicht nur Beschwerden und Kritik damit loswerden sollten und auch an generelle, allgemeinere Ziele denken sollten. (Kos, 2020, Abschn. 48)

Kos ist der Meinung, dass einander sich Mehrwert und die damit verbundenen Kosten eines Verkehrsversuches nicht widersprechen. Sie müssen jedoch sehr gut vorbereitet und begleitet werden. Etwas nicht zu wissen, ist auch keine gute Information und Option. (Kos, 2020, Abs. 64, 68)

Kaja Pogačar fasst die Ergebnisse in einem später veröffentlichten Artikel wie folgt zusammen. Veränderungsprozesse in städtischen Straßen können von zivilgesellschaftlichen Organisationen erfolgreich unterstützt werden, jedoch ist der entscheidende Faktor, der bleibt, dass man eine klare Vision und ein Bekenntnis haben muss, um einen wirklichen Wandel in der öffentlichen Verwaltung herbeizuführen. Es wurde schlussendlich eine bewusste Entscheidung dazu getroffen zu Fuß gehen und Rad fahren in der Hierarchie der Straße stärker zu gewichten, so Pogačar weiter. Durch eine bessere Informations- und Kommunikationsstrategie von Seiten der Stadt hätten viele negative Effekte des Experimentes vermindert werden können. (Pogačar, 2017)

### 4.3.3. Sendlinger Straße (München)

#### 4.3.3.1. Infos und Steckbrief

Lagegrafiken



Abbildungen 34 (2014), 35 (2020), 36 (2020): eigene Abbildungen

Impressionen

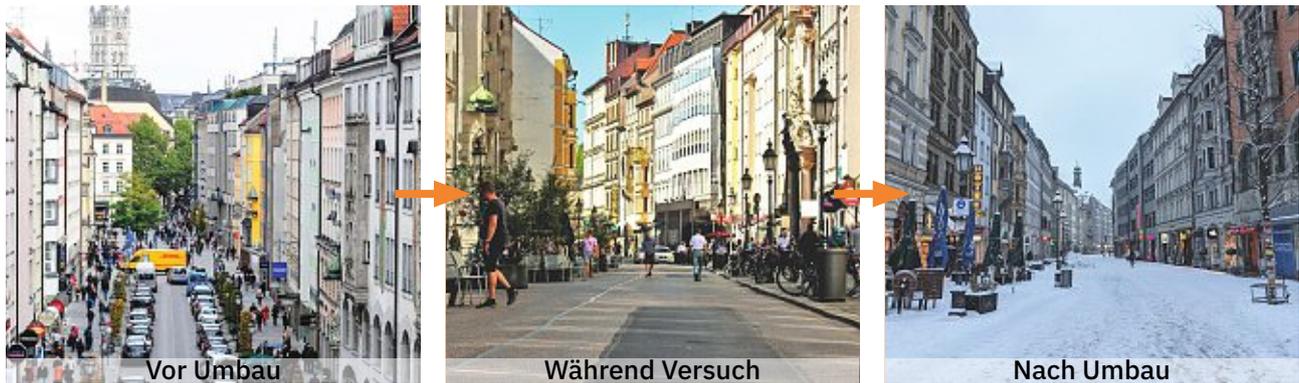


Abbildung 37 (2015), 38: (2016), 39 (2021)

Fallstudie	Sendlinger Straße
Stadt   Land	München   Deutschland
Einwohnerzahl   Bevölkerungsdichte	1.560.042 (Stadt München)   5.021 Einwohner/km <sup>2</sup>
Lagetypp   Dimensionen	Innenstadt   um 500 Meter
Nutzungen   Bebauung	Einkaufsstraße   Gründerzeitliche Bebauung
Rollen Auskunftsperson	Mitarbeiterin Agentur Beteiligung   städtische Projektleiterin
Steuerung Fallstudie	Top-Down
Dauer Gesamtprozess   Versuchszeitraum	2010 – 2019   07. 2016 – 06. 2017
Versuchstyp (subjektive Beschreibung)	Politisch gewollt mit technischer Umsetzung, externer Begleitung und breiter Evaluierung
Stand der Fertigstellung   Zeitpunkt Fertigstellung	Fertiggestellt   Dezember 2019
Juristische Umsetzung	Fußgängerzone

Tabelle 10: Steckbrief Sendlinger Straße (München) | eigene Darstellung (2021)

## Vorgeschichte und räumliche Gegebenheiten

Pläne über die Umwandlung der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone wurden bereits 1963 diskutiert und unter gleichnamigem Bürgermeister in den „**Meisinger-Plan**“ übergeführt. Als Vorbedingungen für die Umsetzung wurden jedoch die Errichtung eines leistungsfähigen, öffentlichen Verkehrsmittels und „**klare Führungen**“ für den KFZ-Verkehr beschlossen, bevor man in den Entwurf einer Fußgängerzone gehen könnte. Die Errichtung der S-Bahn Stammstrecke und der U-Bahnlinien wurden, laut Wurdack, im Vorfeld der Olympischen Sommerspiele im Jahr 1972 planerisch verfolgt. Der erste Streckenabschnitt einer Fußgängerzone wurde daraufhin in der Kaufinger Straße errichtet. Die Sendlinger Straße kam erst viel später, wurde aber immer schon als Teil des Gesamtkonzeptes gesehen. Dies fand unter Anderem im Zuge von Baugenehmigungsverfahren Berücksichtigung, indem darauf geachtet wurde das Garagenausfahrten nicht auf die Sendlinger Straße führten. Die Projektverantwortliche der Stadt München bezeichnete es somit als „**lang vorbereitetes Projekt in sehr kleinen Schritten**“. (Wurdack, 2020, Abschn. 10) Die Sendlinger Straße war zu Beginn des Prozesses bereits eine beliebte und stark frequentierte Einkaufsstraße. Der nördliche Teil war bereits ab 2013 Fußgängerzone. (Letz, Korte, & Fitschen, 2017) Somit umfasst der besprochene Fall nicht die gesamte Ausdehnung der Sendlinger Straße, sondern explizit den Bereich zwischen der Herzog-Wilhelm-Straße am Sendlinger Tor bis zur Hackenstraße in Richtung Marienplatz und Rathaus, einem Teil der historischen Münchner Altstadt. Sie liegt im sogenannten „Hackenviertel“, eines der vier Altstadtviertel Münchens, das sich durch seine vielfältigen, kleinteiligen Angebote und Geschäfte auszeichnet. (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2015)

**„So waren die Ziele den Passanten Raum zu geben, aber auch eine deutliche Stärkung der Aufenthaltsqualität.“ (Wurdack, 2020, Abschn. 22)**

Hintergrund und Anlass für die gesamte Umgestaltung war der Umstand, dass die Münchner Innenstadt einerseits immer stärker von Personen aus aller Welt besucht, andererseits weiterhin von AnwohnerInnen und Arbeitenden genutzt wurde. Auch die Bedeutung des öffentlichen Raums nahm durch die steigende Bevölkerungszahl und Verdichtung in München stetig zu (Fitschen, 2020, Abschn. 28), denn München als Stadt hat ein verhältnismäßig noch höheres Bevölkerungswachstum als die Stadt Wien. Aber auch für ältere und bewegungseingeschränkte Bevölkerungsgruppe war aufgrund der äußerst schmalen Gehsteige dringender Handlungsbedarf gegeben. (Wurdack, 2020, Abschn. 22) Um also eine weiterhin lebendige Innenstadt mit hoher Dichte und Qualität an unterschiedlichsten Nutzungen zu gewährleisten, wurde eben dieser Verkehrsversuch durchgeführt, so die Begründung im Evaluationsbericht. (Förster et al., 2017)

## Auskunftspersonen und Einordnung der Fallstudie

Auskunftsperson 1 in diesem Projekt war Frau Katja Fitschen, eine Angestellte der Agentur „**Zebralog**“ für crossmediale Bürgerbeteiligung. Dort arbeitete sie bereits seit über sieben Jahren an Projekten mit diversen Schwerpunkten und unterschiedlichen AuftraggeberInnen quer durch Deutschland. Vom Hintergrund her ist sie Sozial- und Verwaltungswissenschaftlerin. (Fitschen, 2020, Abschn. 10) Im Projekt war sie von Seite der Agentur „**Zebralog**“ zuständig für die Aufsetzung und Begleitung des Beteiligungsprozesses, die Moderation von Veranstaltungen und für Teile der Öffentlichkeitsarbeit. Gemeinsam mit einer Kollegin war sie Projektmanagerin in einem Konsortium mit dem Büro „**STUDIO | STADT | REGION**“. Diese übernahmen mit ihrem planerischen Hintergrund, laut Fitschen, die Evaluation, Stadtpaziergänge und weitere Elemente. Trotz Vorerfahrungen in der räumlichen BürgerInnen-Beteiligung war es für sie auch etwas Neues eine Straße in dieser Form temporär zu sperren und umzuwandeln. (Fitschen, 2020, Abschn. 16)

Zweite Auskunftsperson war eine Mitarbeiterin der Landeshauptstadt München, der Auftraggeberin des Verkehrsversuchs und der Umgestaltung in der Sendlinger Straße, Frau Petra Wurdack. Sie arbeitet im Mobilitätsreferat und ist Leiterin der Unterabteilung Bezirks- und Projektmanagement Mitte, also im Stadtzentrum Münchens. (Wurdack, 2020, Abschn. 2) Ihre Aufgabe im Projekt **„Sendlinger Straße“** war die Projektleitung von Seiten der Stadt. Sie merkte jedoch an, dass das Projekt sehr interdisziplinär durchgeführt wurde und verschiedenste Abteilungen in einem damals neuartigen Prozess umfasste. Verkehrsversuche wurden laut ihrer Auskunft in München zwar schon durchgeführt, jedoch ihres Wissens nach noch nie in dieser Dimension. (Wurdack, 2020, Abschn. 6)

In der Einordnung bezüglich der Steuerung des Projektes würde Katja Fitschen den Verkehrsversuch in der Sendlinger Straße als Top-Down initiiert verorten, weil es zum Beispiel einen offiziellen Stadtratsbeschluss zur Durchführung gab. In der Durchführung formell anzusehen war das Ganze, weil zum Beispiel die Beauftragung nach einer bestimmten, vorgegebenen Methodik erfolgte. Was man jedoch anmerken sollte, ihrer Meinung nach, ist, dass innerhalb der angewandten Methoden auch durchaus informelle Teile stattfanden. (Fitschen, 2020, Abschn. 14) Frau Wurdack stimmt diesbezüglich der vorherigen Gesprächspartnerin in der Einordnung als Top-Down gesteuert und eher formell durchgeführt ohne Widerspruch zu (Wurdack, 2020, Abschn. 4).

### 4.3.3.2. Werkzeuge

#### Konzepte und Instrumente

Wie bereits erwähnt, stammt die erste Idee in der Sendlinger Straße eine Fußgängerzone zu errichten bereits aus dem Jahr 1963 vom damaligen Oberbürgermeister der Stadt Otto Meisinger, zusammengefasst im **„Meisinger-Plan“**. (Wurdack, 2020, Abschn. 10)

**„Damals hat man erkannt, dass der Fußgänger der wichtigste Kunde ist.“ (Wurdack, 2020, Abschn. 10)**

Zur Stärkung der Innenstadt wurde in den folgenden Jahren das Innenstadtkonzept erarbeitet, welches in den Jahren 1989, 1991, 1996, und 2006 fortgeschrieben wurde. Es war später auch konzeptioneller Bestandteil der Stadtentwicklungskonzeption **„Perspektive München“**, die seit ihrer Ersterscheinung 1998 öfter fortgeschrieben wurde. (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020b) 2010 wurde die **„Studie Hackenviertel“** erstellt und enthielt unter anderen Zielen und Maßnahmen die Empfehlung über die Errichtung einer Fußgängerzone bis zum Sendlinger Tor. Diese wurde angeregt durch die umliegenden Gewerbetreibenden verfasst. (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2015, S. 11). In der Ausstellung **„Innenstadt weiterdenken“** im Jahr 2015 wurden die bisherigen Konzepte zur Münchner Innenstadt kommentiert und Anregungen für eine zukünftige Überarbeitung eingeholt. (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020a)

#### Methoden und Formate

In der Projektentstehung war die Findung der passenden Herangehensweise und Methode (Instrument Verkehrsversuch) die schwierigste Aufgabe, stellte Wurdack fest (Wurdack, 2020, Abschn. 14). Durch sehr frühzeitige Einbeziehung des Bezirksausschusses, sowie von Vertretern des Einzelhandelszusammenschlusses CityPartner eV., konnte eine Einigung hinsichtlich der Durchführung einer Versuchsphase erzielt werden. Auch wurden die weiteren Untersuchungs- und Beteiligungsschritte kontinuierlich beraten und abgestimmt. (Wurdack, 2020, Abschn. 20)

Für ein Jahr, von Juli 2016 bis Juni 2017, wurde also der Autoverkehr vollständig aus der Sendlinger Straße verbannt. Aufgrund der prominenten Lage und Bekanntheit der Gegend war dies ein sensibles Vorhaben. (Letz et al., 2017). Die Umgestaltungen und baulichen Maßnahmen während der Versuchsphase an sich wären vielleicht gar nicht so aufgefallen, meint Fitschen, da die Stadt

München nur „*ein paar Bänke hingestellt*“ hätte. Ihrer Meinung nach war es nicht ersichtlich, dass sich etwas baulich und rechtlich geändert hätte. Sie sei überzeugt, dass es im Vergleich dazu in aktuellen Projekten eine viel stärkere Tendenz Richtung flexibles Stadtmobiliar gäbe. (Fitschen, 2020, Abschn. 58) Für diesen Teil des Versuches sei die Stadt auch alleine verantwortlich gewesen (Fitschen, 2020, Abschn. 60). Die temporäre Ausgestaltung basierte auf einem Beschilderungs- und Verkehrsführungskonzept (siehe Rechtlicher Rahmen), sowie einem einfach gehaltenen Gestaltungskonzept des Baureferats. Fokus hatte dabei die Bereitstellung nicht-kommerzieller Sitzmöglichkeiten. (Wurdack, 2020, Abschn. 30) Auf die Frage, wie Frau Fitschen das Projekt und dessen Verlauf in wenigen Sätzen beschreiben würde, antwortete Sie folgendermaßen, dass ...

**„ ... was ich von Beginn an gut fand war, was ich erstmal in so einem Verkehrsversuch an sich sinnvoll finde, damals und nach wie vor, mit einem Methodenmix die unterschiedlichen Zielgruppen zu erreichen. Es war ein Verkehrsversuch in der Innenstadt Münchens mit einem schönen Methodenmix zur Evaluierung des Projektes.“ (Fitschen, 2020, Abschn. 20)**

Von Prozessbeginn an wurden verschiedenste Erhebungsmethoden angewandt, die Bestandteile der parallel durchgeführten Evaluierung waren. Hierzu zählten Beobachtungen, Ortsbegehungen, Verkehrserhebungen und Befragungen auf unterschiedlichen Ebenen – von PassantInnen, Gewerbetreibenden und AnwohnerInnen. (Fitschen, 2020, Abschn. 26) Vier Perspektiven standen im Rahmen der Evaluation im Mittelpunkt. Diese waren der Verkehr, die Anwohnenden, das Gewerbe und das urbane Leben. (Förster et al., 2017, S. 10 ff. vgl. ) Die Evaluationsergebnisse ergaben eine Empfehlung zur dauerhaften Umgestaltung der Maßnahme an den Stadtrat, welcher anschließend die permanente Umsetzung einer Fußgängerzone beschloss (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2017).

Die begleitende BürgerInnenbeteiligung, die vom Gesamt-Konsortium durchgeführt wurde, zeichnete sich auch durch die Verwendung verschiedener Formate aus (Fitschen, 2020, Abschn. 16). Im Februar 2017 gab es eine öffentliche Bürgerwerkstatt, wo die Zwischenergebnisse der Evaluierung präsentiert und diskutiert wurden. Für Fitschen war dieser Termin ein wesentlicher Baustein im Prozessaufbau. (Fitschen, 2020, Abschn. 26) Die Konsortialpartner fungierten hierbei als extern Durchführende, was laut Fitschen auch total wichtig für den Prozess gewesen wäre und die notwendige Neutralität gegeben hätte für die zukünftige Akzeptanz des Projektes. (Fitschen, 2020, Abschn. 36) Die Kommunikation nach außen verlief sowohl digital, über Internetportale der Stadt München, als auch analog, via Postaussendungen vorrangig mit der Zielgruppe älterer Personen (Wurdack, 2020, Abschn. 24). Es gab eine Ansprech-Hotline und Fragen-Mail-Adresse zum Deponieren von Lob, Kritik und Fragen. Diese Elemente sicherten als Format eine Kontinuität über das gesamte Jahr. (Fitschen, 2020, Abschn. 26)

### 4.3.3.3. Struktur

#### AkteurInnen und Beteiligte

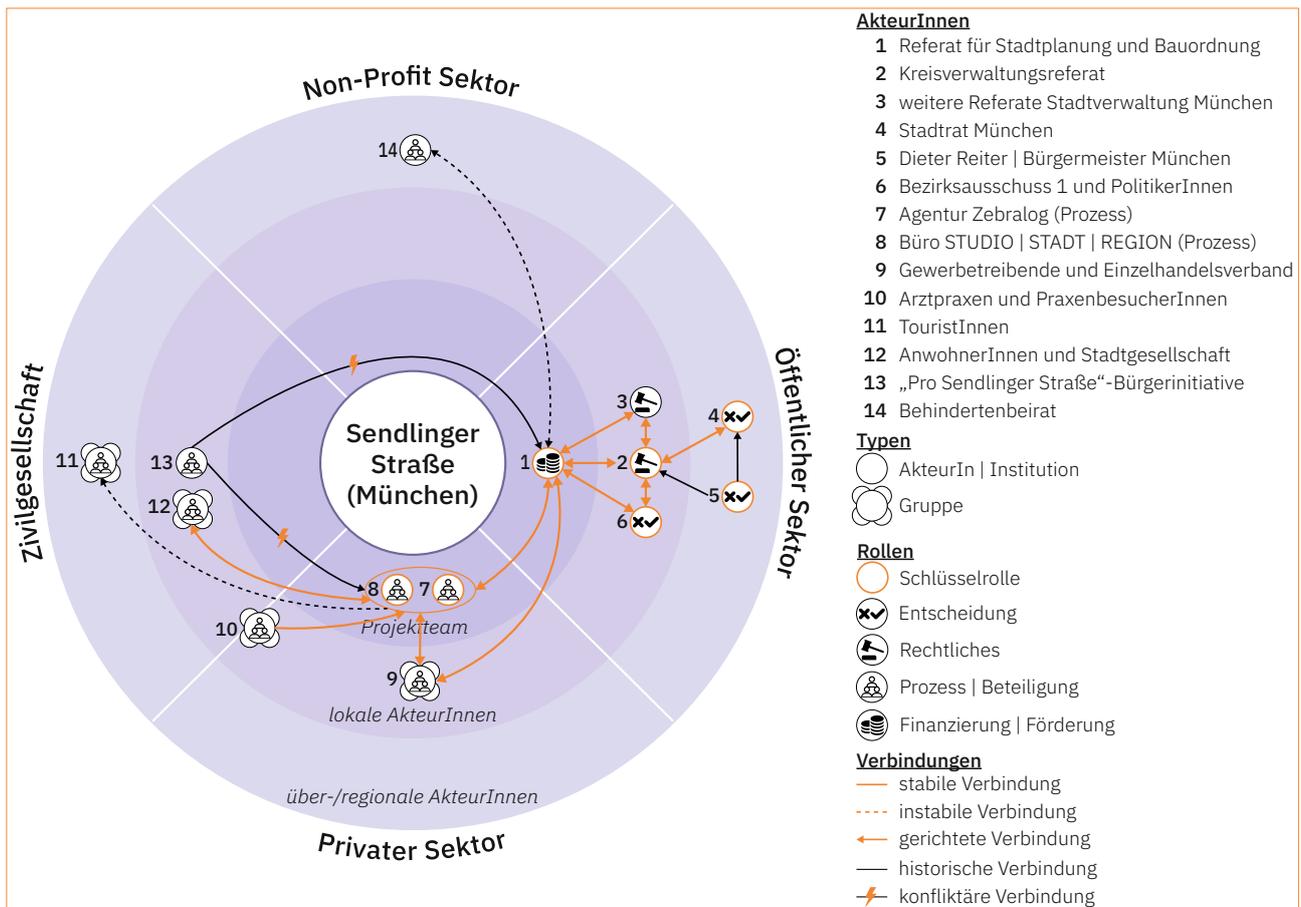


Abbildung 40: AkteurInnen-Analyse Sendlinger Straße (München) | eigene Darstellung (2021)

Auftraggeber des Verkehrsversuches war der Stadtrat der Landeshauptstadt München. Die Projektleitung hatte damals das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Leitung von Petra Wurdack (heute Mobilitätsreferat) inne. Weitere Mitglieder des Konsortiums und somit AuftragnehmerInnen waren das Büro „STUDIO | STADT | REGION“, welches im Juli 2016 ein Projektsekretariat einrichtete und eine feste Ansprechperson für die Weiterleitung der Anfragen an die Stadt einrichtete, und die Agentur „ZebraLog“ als Auftragnehmer für den Beteiligungsprozess. Diese externen Büros in den Prozess einzubinden war Seitens der Stadt München wegen mangelnder Personalkapazitäten erforderlich. Zusätzlich erhöhte die externe Moderation die Unabhängigkeit und Seriosität im Projekt, fuhr Wurdack fort (Wurdack, 2020, Abschn. 26). Neben einzelnen LokalpolitikerInnen verschiedenster Gesinnung, die versuchten sich bei den öffentlichen Veranstaltungen zu profilieren, spielte der Stadtrat eine entscheidende Rolle, neben dem Bürgermeister und dem Bezirksausschuss. (Fitschen, 2020, Abschn. 36)

Im privaten Sektor kann man die Gewerbetreibenden, den Einzelhandelsverband „City Partner e.V.“, der auch am Ende des Test für eine Umgestaltung war (Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2017), und die vielen lokalen Arztpraxen verorten. Die Gewerbetreibenden im Hackenviertel, in dem die Sendlinger Straße liegt, hatten schon länger das Anliegen das Gebiet aufzuwerten (Wurdack, 2020, Abschn. 14) Die Kommunikation der Stadt mit dem Konsortialteam sei laut Fitschen gut gelaufen, war pragmatisch und auf kurzem Wege, auch wenn es zu Verschiebungen laut Projektplan kam (Fitschen, 2020, Abschn. 28)

Teile der Zivilgesellschaft, die im Prozess eine wichtige Rolle spielten, waren die Stadtgesellschaft allgemein, AnwohnerInnen und TouristInnen. Wichtig war es auch den Behindertenbeirat einzubinden und zu spezifischen Fragestellungen zu konsultieren. (Wurdack, 2020, Abschn. 28) Eine

Bürger-Initiative bildete sich gegen das Projekt aufgrund der Angst vor wegfallenden Parkplätzen und einer steigenden Gentrifizierung inklusive steigender Mietpreise. (Wurdack, 2020, Abschn. 56)

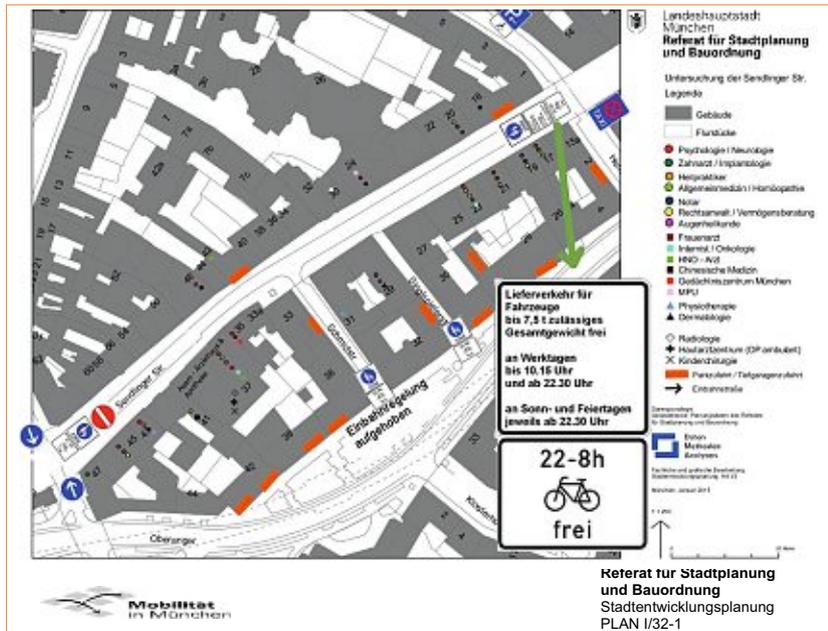


Abbildung 41: Plan Beschilderungskonzept Stadt München (2016)

## Rechtlicher Rahmen

Rechtlich gesehen war der fokussierte Teilabschnitt der Sendlinger Straße auch bereits in der Versuchsphase als Fußgängerzone – mit Ausnahmen – ausgeschildert (Fitschen, 2020, Abschn. 26). Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverwaltungsbehörde musste dennoch, laut Wurdack, in diesem Projekt enormes leisten, da es für spezifische Problemlagen die notwendigen rechtlichen Regularien erst finden musste. Nun habe

die Stadt München ein verkehrsrechtliches Instrumentarium, über das auch zukünftig viele Projekte abgewickelt werden könnten. Auch als Lernprozess für die Verwaltung war der Prozess sehr wichtig, folgerte die Interviewte. (Wurdack, 2020, Abschn. 16) Interessanterweise wurde das Projekt „**Sendlinger Straße**“ jedoch nicht, wie auf Nachfrage erläutert, mit dem Versuchsparagraphen der deutschen StVO bezüglich Verkehrsversuchen durchgeführt. Der interne Ablauf war laut Wurdack, dass ein Beschluss herbeigeführt und Verkehrsführungs-, Gestaltungs- und Beschilderungskonzepte erstellt wurden. Diese drei Dokumente wurden durch den Stadtrat beschlossen. (Wurdack, 2020, Abschn. 18)

## Finanzierung und Kosten

Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Verkehrsversuch hat sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, laut Aussage von Petra Wurdack, auch mit entsprechenden finanziellen Mitteln ausstatten lassen. Kosten entstanden durch den Aufbau des Versuchs, die Begleitung und kontinuierliche Evaluierung und den Abbau vorhandener Infrastrukturen, die im Versuchszeitraum im Straßenraum nicht benötigt wurden. Gerundet geht die Verantwortliche der Stadt München von einer Gesamtsumme von 300.000€ für den gesamten Versuch aus, wovon sich 50.000€ auf die Beteiligung belaufen.

**„Das ist dann ein Haufen Geld. Ich denke auch viele Kommunen können sich das erst gar nicht leisten. München hat für dieses Projekt in prominenter Innenstadt-Lage und eben zur Vollendung einer langjährigen Vision im Stadtrat deutlich Geld in die Hand genommen.“** (Wurdack, 2020, Abschn. 20)

Die Beauftragung des Konsortiums umfasste auch einige adaptive Punkte, wie Möglichkeiten zur Online-Beteiligung und Ähnlichem, die aber auf Grund budgetärer Entscheidungen nicht umgesetzt wurden. Fitschens Einschätzung dazu war, dass solch zusätzliche digitale Methoden auch finanziert werden müssten. (Fitschen, 2020, Abschn. 40) Frau Fitschen ist aber auch davon überzeugt, dass man mit weniger Kosteneinsatz viel machen könne und dafür auch offen sein sollte externe Initiativen einzubeziehen (Fitschen, 2020, Abschn. 70). Dies geschah im vorliegenden Projekt jedoch nicht.

# Prozessphasen

Vorgeschichte Entstehung

Eröffnung

Programmierung

Verdichtung

## Timeline

1989

bis 2013

1972

1998

2010 - 2013

2013

Anfang 2015

Anfang 2015

Mitte 2015

1963

2010

2014

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Prozessschritte

**Innenstadt-konzept München**

Konzept zur Stärkung Innenstadt, Überarbeitungen 1991, 1996, 2006

**Olympische Sommerspiele in München**

Ausbau S-Bahn Stammstrecke und U-Bahnen

**Perspektive München**

Stadtentwicklungskonzept, Sendlinger Straße im konzeptuellen Teil

**Bauverfahren SZ-Verlag-Gelände**

Umwandlung nördliches Teilstück zu Fußgängerzone

**Umbau nördlicher Teilabschnitt**

**Antrag Durchführung Verkehrsversuch**

durch Grüne im Münchner Stadtrat eingebracht für Teilstück

**Abstimmungen in der Verwaltung beginnen**

Planungsreferat, Kreiverwaltungsreferat, Baureferat

**Ausstellung „Innenstadt weiterdenken“**

**Vorstellung im Bezirksausschuss**

**Meisinger-Plan**

erste Diskussionen über Fußgängerzone

**Studie Hackenviertel**

Empfehlung Errichtung Fußgängerzone, Anregung Gewerbetreibende

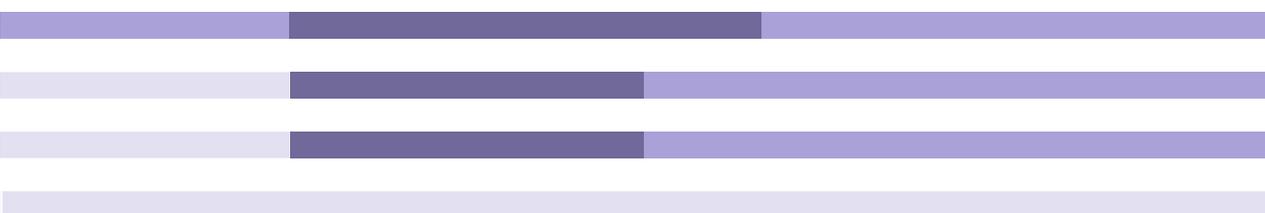
**Koalitionspapier zwischen SPD und Grünen**

Ziel Fußgängerzone in der Sendlinger Straße unter der Beteiligung Öffentlichkeit

## Aktivitätsintensität im Prozess je Sektor



Öffentlicher Sektor  
Privater Sektor  
Zivilgesellschaft  
Non-Profit Sektor



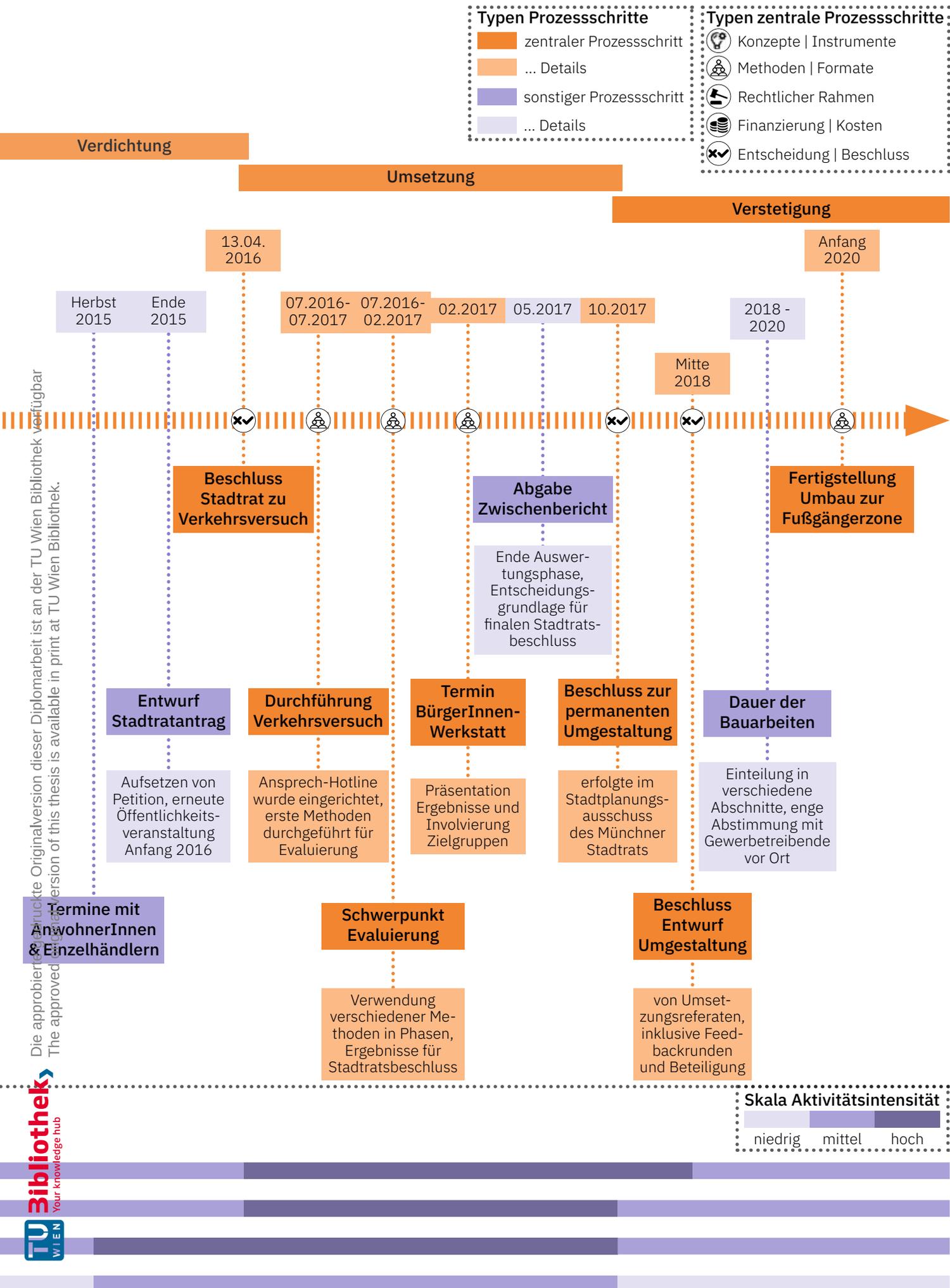


Abbildung 42: Prozessgrafik Sendlinger Straße (München) | eigene Darstellung (2021)

#### 4.3.3.4. Prozess

##### Chronologischer Prozessablauf

In Zuge eines Bauverfahrens in den Jahren 2010 bis 2013 um das ehemalige Gelände des SZ-Verlags kam es bereits zur Umwandlung des nördlichen Teilstückes der Sendlinger Straße. Dieser Abschnitt wurde zur Erschließung nicht mehr benötigt. (Wurdack, 2020, Abschn. 12) Die Fraktion der Grünen im Münchner Stadtrat brachte bereits kurz darauf am 09.09.2013 einen Antrag zur Durchführung eines Verkehrsversuches im zweiten Teilstück ein. Danach wurde viele Jahre über den weiteren Verlauf diskutiert. (Die Grünen/RL-Fraktion, 2013) Eine günstige Begleitbedingung zur Umwandlung in eine Fußgängerzone war der parallel zur Sendlinger Straße verlaufende Oberanger, der die Haupteinschließung der Altstadt weiterhin sicherstellte. Zur Kompensation für die mit der Fußgängerzone entfallenden BewohnerInnenstellplätze wurde die Errichtung einer künftigen AnwohnerInnen-Garage am Georg-Kronawitter-Platz in Aussicht gestellt. (Wurdack, 2020, Abschn. 14)

Die Versuchsphase wurde maßgeblich durch das Koalitionspapier 2014 zwischen SPD und den GRÜNEN/RL gestützt, in dem formuliert wurde, dass es Ziel sei die Fußgängerzone Sendlinger Straße unter Beteiligung der Öffentlichkeit weiter voran zu bringen. Der eigentliche Projektstart erfolgte durch direkten Auftrag des Oberbürgermeisters Dieter Reiter. Dies führte zu ersten Abstimmungen mit dem Planungsreferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat. Es wurden verschiedene Ansätze bezüglich der Herangehensweise überlegt, bis in die obersten Instanzen der Referate. (Wurdack, 2020, Abschn. 14) Diese verwaltungsinternen Abstimmungen fanden zu Beginn des Jahres 2015 statt, so Wurdack. Dies auch immer in enger Abstimmung mit dem Bezirksausschuss und all den anderen politischen Playern, wo eine Vorstellung des Projektes Mitte 2015 stattfand. Auch der Verband der Einzelhändler und die AnwohnerInnen wurden in dieser Phase in zwei Terminen im Herbst 2015 einbezogen. Dies war immens wichtig, so Wurdack, um das Projekt wirklich auf „eine breite Ebene“ zu stellen. (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2019; Wurdack, 2020, Abschn. 16)

**„Also die Fußgängerzone Sendlinger Straße sollte unter Einbeziehung der Öffentlichkeit vorangetrieben werden.“ (Wurdack, 2020, Abschn. 16)**

Ende 2015 erfolgte ein Entwurf eines Stadtratsantrags, wogegen Anfang 2016 AnwohnerInnen, Gewerbetreibende, Arztpraxen, ... mit einer Petition reagierten und auf Wunsch der Bezirkspolitik Anfang 2016 eine erneute Öffentlichkeitsveranstaltung stattfand. Die Ergebnisse und die Diskussion wurde in den Vorschlag zur Stadtratsentscheidung eingearbeitet, wie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einem internen Schreiben angibt. Der Beschluss des Stadtrates zum Verkehrsversuch in der Sendlinger Straße erfolgte mit dem 13.04.2016. Die Versuchsphase fand anschließend im Zeitraum zwischen Juli 2016 und Juli 2017 statt. (Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2019)

Am 08. Juli 2016 wurde die Straße offiziell in eine Fußgängerzone umgewandelt und dann startete laut der Mitarbeiterin bei Zebralog der Prozess in der ersten Phase. Gleich zu Beginn wurde auch eine Ansprech-Hotline für Beschwerden, Anregungen und Fragen eingerichtet. (Fitschen, 2020, Abschn. 26) Dieses war die STUDIO | STADT | REGION angesiedelt, diente zur Kontaktaufnahme, Information und Weiterleitung an die zuständigen ExpertInnen bei der Stadt München. (Fitschen, 2020, Abschn. 48) Die erste Phase des Prozesses beinhaltete weiters erste Beobachtung vor Ort und das Angebot zweier Ortsbegehungen für Interessierte. Danach kam die Phase der Befragungen im Herbst 2016. (Fitschen, 2020, Abschn. 26) Die Idee war nämlich die eingerichtete Fußgängerzone ein Jahr lang zu testen und gleichzeitig zu evaluieren. Die Evaluierung selbst fand mit einem Schwerpunkt zwischen Juli 2016 und Februar 2017 statt. Die erhobenen Ergebnisse dienten als Grundlage für einen Stadtratsbeschluss, der über die permanente Umgestaltung entschied. (Förster et al., 2017)

Die Befragungen dauerten so ungefähr von Oktober bis Januar, Zwischen dem Zwischenfazit / der Präsentation der Zwischenergebnisse im Februar 2017 und der Abgabe des Endberichtes im Mai 2017 war natürlich auch eine längere Phase der Auswertung des Erhobenen, was man laut Fitschen öfter zu erwähnen vergisst. (Fitschen, 2020, Abschn. 38) Dieser Termin der Zwischenpräsentation wurde als Bürgerwerkstatt durchgeführt und war nochmals der Versuch und das Anliegen neue Zielgruppen in das Vorhaben zu involvieren, im Gegensatz zu den anderen Formaten, die eher auf das Abfragen von Meinungen abzielten. Die Moderation erfolgte durch die Auftragnehmer und die Stadt diente als Antwortgeberin. Um die 100 TeilnehmerInnen waren anwesend, weniger als sich die Verantwortlichen erhofft hatten, so Fitschen. (Fitschen, 2020, Abschn. 44) In diesem Rahmen hatten die BürgerInnen noch ein Mal die Chance ihre Meinungen kund zu tun. Außerdem wurde dadurch, so Wurdack, die Möglichkeit einberaumt Fragen zu stellen und die Verwaltung direkt aufzufordern dazu Stellung zu beziehen. (Wurdack, 2020, Abschn. 32) Am Ende des Prozesses wurden zu diesem Zwischenbericht noch Ergebnisse aus der Bürgerwerkstatt hinzugefügt. Der Evaluationsbericht diente als Basis für den Stadtratsbeschluss inklusive Abgabe dieses und einer kleinen Präsentation vor diesem Gremium. (Fitschen, 2020, Abschn. 26) Von Beginn an war klar, dass man den Versuch ein Jahr durchführen würde, aber trotzdem gab es nach einem halben Jahr Stimmen dafür den Versuch zu stoppen. Dies wurden von städtischer Seite jedoch als nicht sinnvoll erachtet, so die Reaktion der Verantwortlichen laut Wurdack. (Wurdack, 2020, Abschn. 22) Im Anschluss an die öffentliche BürgerInnen-Werkstatt im Februar 2017 wurde bis zum Mai 2017 an einem fertigen Evaluationsbericht im Konsortium gearbeitet, der wiederum die Entscheidungsgrundlage für den Stadtratsbeschluss bildete (Fitschen, 2020, Abschn. 24). In einer Bevölkerungsumfrage in der Region München zum Thema der vorübergehenden Umwandlung der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone aus dem Frühjahr 2017 ergab, dass sich die BesucherInnen-Frequenz nach Angaben der BesucherInnen selbst erhöht hatte. Zwei Drittel der Befragten waren überzeugt davon, dass sich die Umwandlung der Sendlinger Straße positiv auf die Gesamtattraktivität der gesamten Münchner Innenstadt auswirken würde. (RIM Marktforschung GmbH, 2017)

## Verstetigung und Umsetzung

Am 11. Oktober 2017 erfolgt dieser Beschluss zur permanenten Umgestaltung im Stadtplanungsausschuss des Münchner Stadtrats (Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2017). Nach dieser Entscheidung wurde, wie Wurdack erwähnte, eine gängige Vorgehensweise in der Münchner Verwaltung, der Planungsauftrag an die stadt eigenen Umsetzungsreferate erteilt. Das Baureferat arbeitete daraufhin die Projektplanung aus. Auch in diesem Nachprozess gab es laut Wurdack wieder einige Feedbackrunden und Veranstaltungen mit Möglichkeiten zur Beteiligung. (Wurdack, 2020, Abschn. 34) Diese wurden kaum dokumentiert, wie eigene Recherchen zeigten. Die weiteren verwaltungsinternen Projektabstimmungen nahmen weitere eineinhalb Jahre ein, wodurch ein wirklich beschlussfähiger Entwurf dem Stadtrat erst Mitte 2018 vorgelegt werden konnte, so Wurdack weiter (Wurdack, 2020, Abschn. 36)

Die Bauarbeiten fanden anschließend zwischen Ende 2018 und Ende 2019/Anfang 2020 in verschiedenen Abschnitten und in enger Abstimmung mit den Gewerbetreibenden vor Ort statt. Wichtig war es Wurdack in diesem Zusammenhang noch zu betonen, dass es der Münchner Verwaltung von größter Wichtigkeit war den neu geschaffenen Raum nicht zur „Partymeile“ entwickeln zu lassen. Die Vergabe von kommerziellen Ausschankflächen wurde, nach Meinung der Vertreterin der Stadt München, sehr restriktiv gehandhabt, um den öffentlichen Raum nicht zu stark zu kommerzialisieren und „**Bewegungsraum**“ zu erhalten. (Wurdack, 2020, Abschn. 40) Bis November 2019 wurden die Arbeiten im südlichen Teil abgeschlossen (Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2020), danach sollen die letzten Arbeiten zur Umgestaltung Anfang 2020 in eine Fußgängerzone abgeschlossen sein (Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2019). Wie die Stimmung der AnwohnerInnen vor Ort Jahre später sei, könne Fitschen leider nicht wirklich sagen, da sie ganz pragmatisch gesagt, nicht mehr im Projekt tätig ist, und schon an andere

Projekten arbeitet (Fitschen, 2020, Abschn. 30) Die finale Gestaltung umfasste Möglichkeiten für AnwohnerInnenparken, Ausnahmen zur Zufahrt- und Anlieferung bis 11:00, eine ganzjährige Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten, Pflanzgefäße und Begrünungsmaßnahmen. Außerdem wurden Regelungen des Radverkehrs, neue Beschilderung, Schankflächen in der Mitte und eine bessere Verbindung zur bestehenden Fußgängerzone geschaffen. (Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2019) Bezüglich fehlender Baumpflanzungen und einer nicht sehr zeitgemäßen, sich aufheizenden Pflasterung gab es im Nachhinein viel Kritik (Merkur tz Redaktions GmbH & Co. KG, 2019; Winkler-Schlang, 2018).

#### 4.3.3.5. Erkenntnisse

##### Entscheidungen und Hürden

Laut Fitschen gab es bereits im Vorhinein des Versuches zwischen den verschiedenen NutzerInnen-Gruppen sehr unterschiedliche Auffassungen bezüglich Änderungen der Verkehrsorganisation und der temporären Sperren der Sendlinger Straße. Entstandene Zielkonflikte während des Versuches, zum Beispiel zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen, TouristInnen und anliefernden Gewerbetreibenden, waren ihrer Meinung nach beinahe unvermeidlich. Entstehende Zusammenschlüsse und Initiativen könnten hilfreich und konstruktiv, aber auch problematisch sein, da sie Diskurse dominieren können und nur einen Teilausschnitt von Meinungen repräsentieren. Sie spielen aber auch eine wichtige Rolle und müssten von Beginn an in den Prozess geholt und eingebunden werden, so Fitschen zusammenfassend. Schwieriger sei es ihrer Meinung nach, dass auch AnwohnerInnen, TouristInnen und Einkaufende eine Stimme im Prozess bekommen würden. (Fitschen, 2020, Abschn. 28) Die AnwohnerInnen und Gewerbetreibenden hatten eine sehr starke Position mit ihren Bedenken, aber das Projekt stand nie davor dadurch zu scheitern (Fitschen, 2020, Abschn. 56). Eine spezielle NutzerInnengruppe in der Sendlinger Straße waren ältere Personen, die von außen kommend in diesem Bereich ihre Arztpraxen weiterhin mit dem Auto aufsuchen wollten. Hier wurden Alternativmöglichkeiten des Zufahrens geschaffen, damit dies weiterhin möglich war, auch um Akzeptanz für die Maßnahmen in dieser Gruppe zu schaffen. (Fitschen, 2020, Abschn. 36) Eine AnwohnerInnen-Garage mit 50 Stellplätzen, die von Beginn an angedacht war, wurde bis zum Interview mit Frau Wurdack jedoch noch nicht realisiert. Dieser Bau wäre für die Akzeptanz durch Gegnern von Vorteil gewesen, folgert die Auskunftsperson. (Wurdack, 2020, Abschn. 56)

***„Klar schwierige Punkte sind immer, aber das hat man immer bei solchen Dingen. Also Zielkonflikte und Interessenskonflikte unterschiedlichster Zielgruppen.“ (Fitschen, 2020, Abschn. 28)***

Andere Konflikte, die im Rahmen des Prozesses ausgehandelt wurden, waren der Verlust von Parkplätzen, was in jeder Umgestaltung Thema ist, und spezifisch für München das Problem der steigenden Mietpreise. Für Letzteres ist Fitschen überzeugt, dass es andere politische Mechanismen und Instrumente brauche und kein Hindernis in einem solchen Prozess sein sollte. (Fitschen, 2020, Abschn. 28) Die Umwandlung des südlichen Teilabschnittes der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone war somit nicht unumstritten. Es gab kritische Stimmen, die auf den dadurch induzierten Strukturwandel hinwiesen. Vorschläge gingen hier in Richtung Shared Space und Begegnungszonen, wie Teile der Mariahilfer Straße in Wien. Wurdack merkte an, dass man den Bereich auch als **„verkehrsberuhigten Geschäftsbereich machen hätte können“**. Diese Vorschläge gingen jedoch nicht in die Richtung des gewünschten Ergebnisses. (Wurdack, 2020, Abschn. 22) Falls Reaktionen auf einzelne Veränderungen sehr massiv ausgefallen wären, hätte es, laut Wurdack, auch die Möglichkeit für die Verantwortlichen gegeben einzelne Elemente rückgängig zu machen. Man sei mit der Einstellung gestartet, dass man sehen werde, welche auftretenden Fragen sich lösen ließe und welche nicht. (Wurdack, 2020, Abschn. 22) Zwischenzeitlich wurde methodisch kritisiert, dass einige Fragebögen AnwohnerInnen nicht erreichten, da die Briefkästen durch verschlossene Hauseingangstüren nicht zugänglich waren. Die daraufhin an den Ein-

gangstüren in Tüten postierten Fragebögen wurden offensichtlich nicht beachtet, oder wurden weggeworfen. Hier musste durch erneute postalische Zusendung nochmal nachkorrigiert werden. Aus diesem Grund wurden neue Fragebögen ausgehängt, die wiederum neu ausgefüllt werden konnten. Dies stellte aber natürlich anfänglich ein gewisses methodisches Problem für die Evaluation dar. (Wurdack, 2020, Abschn. 32)

## Empfehlungen und Hinweise

Von Seiten der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation nach außen wurde in diesem Projekt nicht sehr viel gemacht, wie Fitschen anmerkte, aber das könnte ihrer Meinung auch am mangelnden Budget für diese Belange gelegen haben. Das sei jedoch immer auch eine Frage, wieviel Öffentlichkeit man wolle, merkt sie weiter an. Außerdem merkt sie an, dass man auch noch viel stärker räumliche Interventionen einsetzen hätte können. Zukünftige Verkehrsversuche sollten dahingehend auf den Zeitraum der Durchführung in den warmen Monaten achten, denn diesem sei die Intensität der Nutzung der Interventionen geschuldet. Bestenfalls hat man noch die Möglichkeit alle Jahreszeiten abzudecken, da eine Straße im Vergleich der Monate ganz anders wirkt und genutzt werden kann. (Fitschen, 2020, Abschn. 40)

**„Das war jetzt nicht die beste Zeit Sachen draußen zu machen. Das ging halt irgendwie nicht anders wegen Juni bis Juni. Also wir haben das Beste draus gemacht, aber ich würde diesen Zeitraum, wenn ich einen Verkehrsversuch nochmal machen würde, verlängern.“ (Fitschen, 2020, Abschn. 40)**

Verkehrsversuche und temporäre Interventionen im Straßenraum würden heute viel häufiger noch als damals durchgeführt, ist Fitschen überzeugt. Man merke einen Wandel, dass erstmal etwas ausprobiert werden würde, bevor es permanent umgebaut wird, um fehlender Akzeptanz vorzubeugen. (Fitschen, 2020, Abschn. 64) Sie nahm dabei auch auf die Gestaltung im Projekt **„Ottensen macht Platz“** Bezug, welches im Anschluss besprochen wird. Petra Wurdack findet direkt gefragt die Gestaltung der Sendlinger Straße nach dem Umbau **„sehr gelungen“**, jedoch hätte sich neben Hervorhebungen in der Bodengestaltung auch mehr nicht-kommerzielle, freie Tische und Stühle gewünscht. Wichtig war ihr, betonte sie erneut, nicht eine **„Barmeile“** zu kreieren, sondern einen Ort, in dem man verweilen möchte. (Wurdack, 2020, Abschn. 42) Trotzdem traten während des Versuchs öfter Befürchtungen dahingehend auf, die vor dem Versuch nicht antizipiert wurden, wie negative Reaktionen auf vermehrte Nutzung, neue soziale Gruppen im Gebiet, auftretender Lärm oder Müllablagerungen. Eine Frage, die laut ihrer Einschätzung immer bleibt, ist, wie man es hinbekommt, möglichst viele Perspektiven einzubeziehen. (Fitschen, 2020, Abschn. 16)

**„Deshalb muss es über einen längeren Zeitraum passieren und es muss gut evaluiert werden.“ (Fitschen, 2020, Abschn. 70)**

Petra Wurdack von der Stadt München merkt zur abschließenden Frage bezüglich Empfehlungen und Hinweisen für zukünftige Projekte an, dass man ausreichend finanzielle Mittel zur Umsetzung eines solchen Vorhabens benötige von Seiten der durchführenden Stadt. (Wurdack, 2020, Abschn. 60) Problematisch wären jedoch zu hohe Kosten, wie es zum Beispiel bei einem Projekt in der Bergmannstraße in Berlin der Fall war, merkt hier Fitschen an (2020, Abschn. 16).

**„Ich glaub nach wie vor, dass es gut aufgebaut war. Wenn wir dann weitergehen, dann ist Akzeptanz ein großes Thema und da muss man ... so einen Methodenmix vorweisen.“ (Fitschen, 2020, Abschn. 26)**

Ergebnisoffen zu arbeiten sei laut Wurdack auch die richtige Herangehensweise und man sollte sich bezüglich dieser Offenheit den BewohnerInnen nichts vormachen. Wichtig sei auch immer auf den jeweiligen Untersuchungsraum des Versuches individuell einzugehen und die jeweiligen Voraussetzungen zu erkennen. Auch bei einer Vielzahl von verschiedenen Playern sei der Versuch ein probates Mittel. (Wurdack, 2020, Abschn. 60)

## 4.3.4. Ottensen macht Platz (Hamburg)

### 4.3.4.1. Infos und Steckbrief

Lagegrafiken

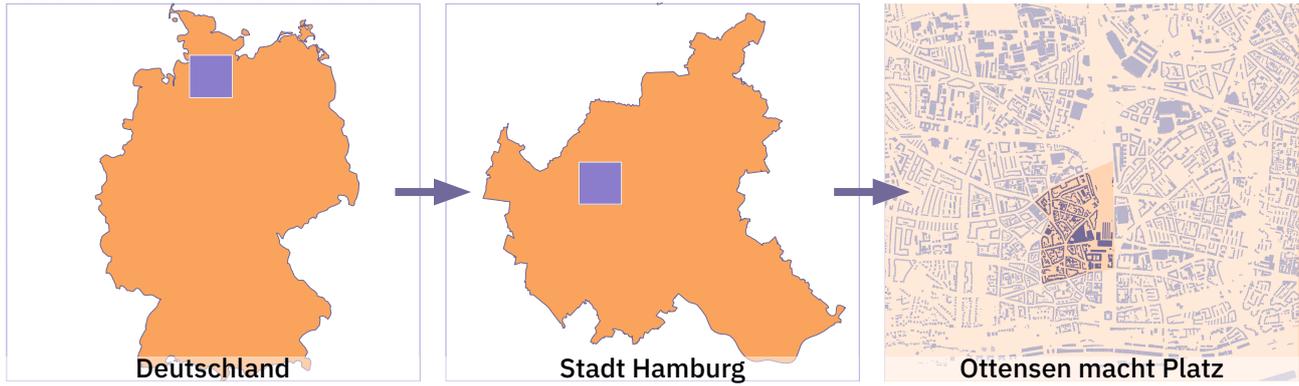


Abbildung 43 (2014), 44 und 45 (2020): eigene Darstellungen

Impressionen



Abbildung 46 (2019), 47 (2020), 48 (2020)

Fallstudie	Ottensen macht Platz
Stadt   Land	Hamburg   Deutschland
Einwohnerzahl   Bevölkerungsdichte	1.847.253 Einwohner (Stadt Hamburg)   2.446 Einwohner/km <sup>2</sup>
Lagetyt   Dimensionen	Bezirkszentrum   um 750 Meter
Nutzungen   Bebauung	Gemischte Nutzung   Gemischte Bebauung
Rollen Auskunftsperson	Städtische Projektleiterinnen   wissenschaftliche Begleitung
Steuerung Fallstudie	Top-down
Dauer Gesamtprozess   Versuchszeitraum	2017 – Umsetzung offen   09. 2019 – 02. 2020
Versuchstyp (subjektive Beschreibung)	Fortführung eines Forschungsprojektes mit Zeitdruck, Gegenwind und offener Umsetzung
Stand der Planung   Zeitpunkt Fertigstellung	Verkehrsversuch durchgeführt   offen
Juristische Umsetzung	Steht noch nicht fest

Tabelle 11: Steckbrief Ottensen macht Platz (Hamburg) | eigene Darstellung (2021)

## Vorgeschichte und räumliche Gegebenheiten

Der zentrale Bereich des Stadtteils Ottensen in Hamburg zeichnete sich vor dem Verkehrsversuch durch vielfältige Nutzungen, jedoch durch steigende Verkehrsbelastung und vermehrte Nutzungskonflikte aus. Beidseitig wurde geparkt, der Verkehr verlief einspurig und FußgängerInnen und RadfahrerInnen blieben nur die Restflächen. Das „**Ottenser Kreuz**“ als Zentrum des Viertels grenzt zwar an die vorhandene Fußgängerzone um den Bahnhof Altona an, ist jedoch nicht mehr Teil dieser. So wurde das Projektgebiet von MitarbeiterInnen des Bezirksamts Altona selbst beschrieben. (Bezirksversammlung Altona, 2019b) Zieht man statistische Daten, die im Rahmen der Ausstellung der Evaluierungsergebnisse präsentiert wurden, heran, dann nutzen in Ottensen im Verhältnis zur restlichen Stadt und dem Bezirk Altona verhältnismäßig mehr Personen das Fahrrad und fahren weniger oft mit dem Auto. (Bezirksamt Altona, 2020)

Im Rahmen des EU-Forschungsprojekts „**Cities4People**“ wurde öfter der Wunsch nach einer schrittweisen Verkehrsberuhigung des zukünftigen Projektgebietes in Hamburg Ottensen genannt. In Zuge dessen wurden seit Juni 2017 mehrere Workshops zu Mobilitätsproblemen und -konflikten im Kerngebiet von Hamburg Altona durchgeführt. Aus den eingebrachten Ideen zu Radinfrastruktur, Barrierefreiheit, letzte Meile und Nutzungskonflikten wurden Interventionen entwickelt. Größere, fundamentale Wünsche und Eingriffe konnten im Projektumfang jedoch nicht realisiert werden. (HafenCity Universität Hamburg, 2019) Das Forschungsprojekt „**Cities4People**“ wurde durch die EU-Förderschiene „**Horizon 2020**“ unterstützt. An fünf verschiedenen Pilot-Orten europaweit wurden sogenannte „**Mobility Labs**“ errichtet. Eines davon war der Hamburger Bezirk Altona. Daran beteiligt waren das Bezirksamt Hamburg-Altona und die HafenCity Universität Hamburg (HCU). (Cities-4-People Consortium, 2017)

Das Bezirksamt Altona hat der Bezirksversammlung vorgeschlagen, die in Cities4People Workshops genannten Bedarfe nach Flächenumverteilung, temporären Sperrungen, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer und vielen andere mehr, aufzugreifen. Der Vorschlag war einen Teil des Zentrums in Ottensen im Sommer 2019 für 4 Wochen für Autos zu sperren und den freiwerdenden Raum FußgängerInnen, RadfahrerInnen und kreativen Nutzungen zu überlassen. Das Konzept, die Beteiligung und Evaluation waren bereits mitkonzipiert. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19)

Im Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 28. März 2019 zur Fortführung und Erprobung der Ergebnisse aus „**Cities4People**“ wurde auf das Wachstum und die wachsende Beliebtheit des Viertels hingewiesen. Parkdruck und Parksuchverkehr waren hier Schlagwörter. Die „**Erlebbarkeit**“ der Maßnahmen über einen längeren Zeitraum hinweg wurde fokussiert. Zu diesem Zeitpunkt sollte der Versuch noch als Erweiterung unter dem Titel „**Cities4People**“ durchgeführt werden. (Bezirksversammlung Altona, 2019b) Der Politik ging dieser Vorschlag jedoch nicht weit genug und beantragte, die Projektidee auf 6 Monate auszudehnen und räumlich zu vergrößern. Dies wurde durch die Politiker entsprechend in der Bezirksversammlung beantragt und der Antrag am 28.3.2019 mit großer Mehrheit angenommen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19)

Dies änderte sich jedoch und das Projekt wurde namentlich eigenständig auf Grund der Dauer und dem räumlichen Umfang. Im Jahr 2019 war „**Ottensen macht Platz**“ nicht das einzige Projekt mit Erprobung und Versuchsphase. Auch in der Hamburger Innenstadt wurde das dreimonatige Projekt „**Stadtraum für Menschen**“ der Initiative „**Altstadt für Alle**“ durchgeführt. Dies war jedoch zufällig und stand in keinem Zusammenhang mit „**Ottensen macht Platz**“. Man stand jedoch in fachlichem Austausch miteinander (Gaffron et al., 2020)

## Auskunftspersonen und Einordnung der Fallstudie

Seitens des Bezirks Hamburg Altona nahmen zwei Personen zugleich am Interview teil. Einerseits Flavia Suter, die seit etwa zwei Jahren im Bezirksamt im Fachamt Öffentlicher Raum arbeitete. Ihre eigentliche Zuständigkeit wären EU-Projekte im Mobilitätsbereich, woraus „**Ottensen**

*macht Platz*“, wie im vorherigen Kapitel erläutert, entstanden ist. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 6) Viola Koch, ebenfalls im Bezirksamt Altona tätig, ist primär für die Förderung des Radverkehrs im Bezirksamt Altona und dabei insbesondere für die Umsetzung der Veloroutenprojekte zuständig. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 7) Frau Suter konnte bereits auf Erfahrung als Projektleitung in EU-Projekten zurückgreifen, womit ihr Projektmanagement in diesem Sinne nicht fern war. Ein Projekt dieser Größe und Aufmerksamkeit hatte sie aber zuvor noch nicht durchgeführt. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 13) Frau Koch hatte Erfahrungen in der Straßenplanung, was in diesem Fall von Vorteil war, wobei die Anforderungen und Prozesse bei einem Pilotprojekt wie *„Ottensen macht Platz“* nochmals anders waren. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 16)

Philine Gaffron, die dritte Gesprächspartnerin für *„Ottensen macht Platz“*, arbeitete am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg in Forschung und Lehre (Gaffron, 2020, Abschn. 6). Ursprünglich kommt sie aus der Ökologie und der Landschaftsarchitektur. Ihre Doktorarbeit verfasste sie zu Umsetzungsprozessen von Rad- und Fußgängerstrategien in britischen Kommunen, also ein Quereinstieg in den Bereich Verkehrsplanung, wie sie es selbst beschrieb. (Gaffron, 2020, Abschn. 8) Als Rolle im Projekt selbst zeichnete sie sich und ihr Institut verantwortlich für die wissenschaftliche Evaluation und Begleitforschung. Hierbei hatte das Institut zwar schon einige Projekte auf unterschiedlichen Ebenen durchgeführt, jedoch war dies das erste Projekt eines Typs *„versuchsweise verkehrsberuhigter Bereich“*. (Gaffron, 2020, Abschn. 10)

Bezüglich der Einordnung der Initiierung und Umsetzung des Projektes stimmt Flavia Suter prinzipiell zu, dass *„Ottensen macht Platz“* bei der Initiierung eher in der Mitte anzusiedeln sei, da es ja im Rahmen eines EU-Projektes und viel Partizipation zustande gekommen war. Die Einordnung der Umsetzung wurde auch von ihr als eher formell bestätigt. Wobei sie anmerkt, dass es zum Beispiel bei der Frage nach Bottom-Up oder Top-Down Initiierung nicht immer so einfach wäre, da es sehr viele Spielräume für Mitwirkung gab in der Gestaltung und Bespielung des öffentlichen Raums. Sie würde es tatsächlich eher als Hybrid verstanden wissen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 11) Philine Gaffron stellt nochmals fest, dass der Beschluss zur Umsetzung des Verkehrsversuchs bei *„Ottensen macht Platz“* aus einem Beschluss der Bezirksversammlung herrührt, aber zunächst kam der Impuls ja aus den Workshops heraus, die jedoch wiederum im Rahmen formeller Forschungsprojekte organisiert und abgehalten wurden. Die Forscherin der TUHH sah die Einordnung in der Mitte sehr ähnlich. (Gaffron, 2020, Abschn. 4)

#### 4.3.4.2. Werkzeuge

##### Konzepte und Instrumente

Durch die Bündelung von Ideen, Wünschen und Bedarfen aus dem vorhergehenden Forschungsprojekt *„Cities4People“* entstanden die ursprünglichen Ziele des Projektes *„Ottensen macht Platz“*. (Gaffron et al., 2020) Die Verknüpfung zu Ottensen macht Platz ist, dass die Idee dafür aus den Bedarfen entstand, die im Cities4People-Beteiligungsprozess vielfach geäußert wurden: der Wunsch nach temporären Sperrungen, nach weniger Autos, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, nach Flächengerechtigkeit, und einer alternativen Nutzung des öffentlichen Raumes. Hieraus hat das Bezirksamt die Projektidee entwickelt, in den engen Straßen in Ottensen temporär die Autos auszusperren und den öffentlichen Raum den BürgerInnen für alternative Nutzungen sowie für Fuß- und Radverkehr zur Verfügung zu stellen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19)

Konzepte und Projekte in räumlicher Nähe zum Projektgebiet von *„Ottensen macht Platz“* sind der kontinuierliche Ausbau der Velorouten in der gesamten Stadt und die Planungen zur Einführung von Bewohnerparken im Viertel und in der Umgebung. Außerdem sind zwei großer Neubaugebiete, das Projekt *„Mitte Altona“* und das *„Holstein Quartier“*, die beide *„autoarm“* ausgestaltet werden sollen, geplant. Außerdem ist ein *„Klimaschutzteilkonzept Mobilität“* in Ausarbeitung, dass ein Mobilitätskonzept für den gesamten Bezirk bilden soll. So fasste das Projektteam die

Konzepte und Instrumente zu Beginn des Verkehrsversuchs zur Präsentation der Evaluationsergebnisse zusammen. (Bezirksamt Altona, 2020)

## Methoden und Formate

„*Ottensen macht Platz*“ positionierte sich von Beginn an als Reallabor mit den obersten Zielen in diesem Setting neue Nutzungsszenarien, Mobilitätsformen/-praktiken und eine attraktive Neuverteilung des öffentlichen Raums mit erhöhter Aufenthaltsqualität unter Reduktion der vorhandenen Nutzungskonflikte zu erproben. Es wurde postuliert, dass damit ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden sollte. (Bezirksamt Altona, 2019c) Bevor das Team der TUHH zur Evaluation hinzugezogen wurde, hatte sich der Bezirk bereits über andere, ähnlich gelagerte Projekte informiert. Man sei auf diese Weise bei der Sendlinger Straße (siehe Kapitel 4.3.3) gelandet, da dieses Projekt bezüglich Evaluierung auch am besten dokumentiert war. (Gaffron, 2020, Abschn. 18) Das Evaluationskonzept war in der Ausschreibung bereits vorgegeben, orientierte sich sehr stark am Evaluationskonzept der Sendlinger Straße und wurde vom Projektpartner der TUHH in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt weiterbearbeitet. Es umfasste im Wesentlichen zwei Zielsetzungen. Einerseits sollte eine Beurteilung abgegeben werden bezüglich der Effekte auf die Nutzung des öffentlichen Raums und der Effekte auf die Verkehrssituation, andererseits sollten Meinungen unterschiedlicher Gruppen und NutzerInnen breit erfasst werden. (Bezirksamt Altona & Technische Universität Hamburg (TUHH), 2019)

Das Evaluationsdesign beinhaltete einen Methodenmix aus Haushaltsbefragungen, Verkehrszählungen, einer Befragung von Gewerbetreibenden, einer Befragung von PassantInnen und Raumbesichtigungen. Die vergleichenden Verkehrszählungen und Raumbesichtigungen fanden Ende August und Ende September 2019 an denselben Tagen statt. Die Befragungen im Straßenraum und die Befragungen unter den AnwohnerInnen fanden im November statt. Die Befragungen bei den Gewerbetreibenden wurden dann gegen Jänner 2020 durchgeführt. (Bezirksamt Altona, 2020; Bezirksamt Altona & Technische Universität Hamburg (TUHH), 2019) Die zeitlich unterschiedliche Durchführung der Methode war innerhalb des Projektkonsortiums miteinander abgestimmt und hatte damit zu tun, dass bei den Gewerbetreibenden noch die Erfahrungen aus dem Weihnachtsgeschäft mit erfasst werden sollten (Gaffron, 2020, Abschn. 20).

Die Zugangsdaten zu den Online-Befragungen der Haushalte und Gewerbetreibenden wurden per Post oder persönlich zugestellt, konnten aber auch auf Papier ausgefüllt werden (Bezirksamt Altona & Technische Universität Hamburg (TUHH), 2019). Dieser Aufwand war laut Gaffron am Ende das Ergebnis einer Kombination aus hohen Ansprüchen und entsprechend hoher Motivation im Projektteam. Dies führte auch dazu, dass MitarbeiterInnen teilweise die Einladungskarten zu den Befragungen persönlich bei den BewohnerInnen verteilten. Somit wurde ein sehr hoher Rücklauf erreicht und das Vorgehen als sehr positiv und hilfreich wahrgenommen (Gaffron, 2020, Abschn. 18)

**„Wir haben dann denke ich grade in der Methodik wirklich versucht so eine Art Goldstandard zu etablieren.“ (Gaffron, 2020, Abschn. 18)**

Die Eintrittspunkte in das Projektgebiet wurden bereits zu Beginn mit Parklets, die sowohl als Begrünung, Sitzmöglichkeit, aber auch als Informationstafel dienten, und auffallenden Bodenmarkierungen im CI des Projekts optisch hervorgehoben (Gaffron et al., 2020). Weitere bauliche Gestaltungen im Straßenraum wurden erst während der Projektlaufzeit umgesetzt. Schon vor Projektstart gab es Treffen mit Anwohnenden zu diesem Thema. Es wurde der Ansatz verfolgt, dass man erstmal abwarten wollte, was von der Bevölkerung an Ideen kommen würde, um nicht noch mehr „*Top-down*“ zu produzieren in diesem Projekt. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes war ein Handlungsfeld mit großem Partizipationspotenzial. Die anfängliche Leere des Straßenraums wurde einerseits kritisch, andererseits freudig (Platz und Ruhe), aufgenommen. In gemeinsamen Ideen-Treffs in einem Stadtteilzentrum wurden Ideen der Nachbarschaft fortentwickelt

und so entstand zum Beispiel eine bis heute beliebte Tauschbox. Hierbei wurden Wünsche nach Begrünung, Fahrrad-Abstellmöglichkeiten und Sitz-Möglichkeiten geäußert. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19) Wünsche und Ideen, wie Pflanzcontainer, Stadtmöbel und zusätzliche Fahrradbügel wurden mit Anfang November 2019 realisiert (Altona, 2019).

**„Gerade auch die Kommunikation und Veranstaltungen waren sehr arbeitsaufwändig und wurden hauptsächlich durch das Bezirksamt durchgeführt.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19)**

Im allgemein sehr breiten Beteiligungs- und Kommunikationsprozess hätten sich sehr viele Personen und Akteursgruppen eingebracht, so die Mitarbeiterin des Bezirksamtes Altona, vor allem direkt Betroffene. Zusätzlich wurden auch gruppenspezifische Veranstaltungen angeboten. Mit der sich im Verlauf gebildeten Initiative gegen den Verkehrsversuch hatte man mit der Bezirksamtsleitung beinahe jede Woche Kontakt. Gefragt nach möglichen vergessenen Gruppen im Beteiligungsprozess antwortete die Auskunftsperson des Bezirksamtes Altona, dass ihr keine Akteursgruppe einfallen würde, die sich nicht beteiligt hätte. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 43) Die allgemeine Information und Kommunikation erfolgte online über die eigene Homepage, den Newsletter und angehängten Blog. In gedruckter Form wurden Postwurfsendungen versandt und Presseberichte verfasst, wie auf der Projekthomepage ersichtlich ist. (Aichinger et al., 2020, S. 36)

#### 4.3.4.3. Struktur

##### AkteurInnen und Beteiligte

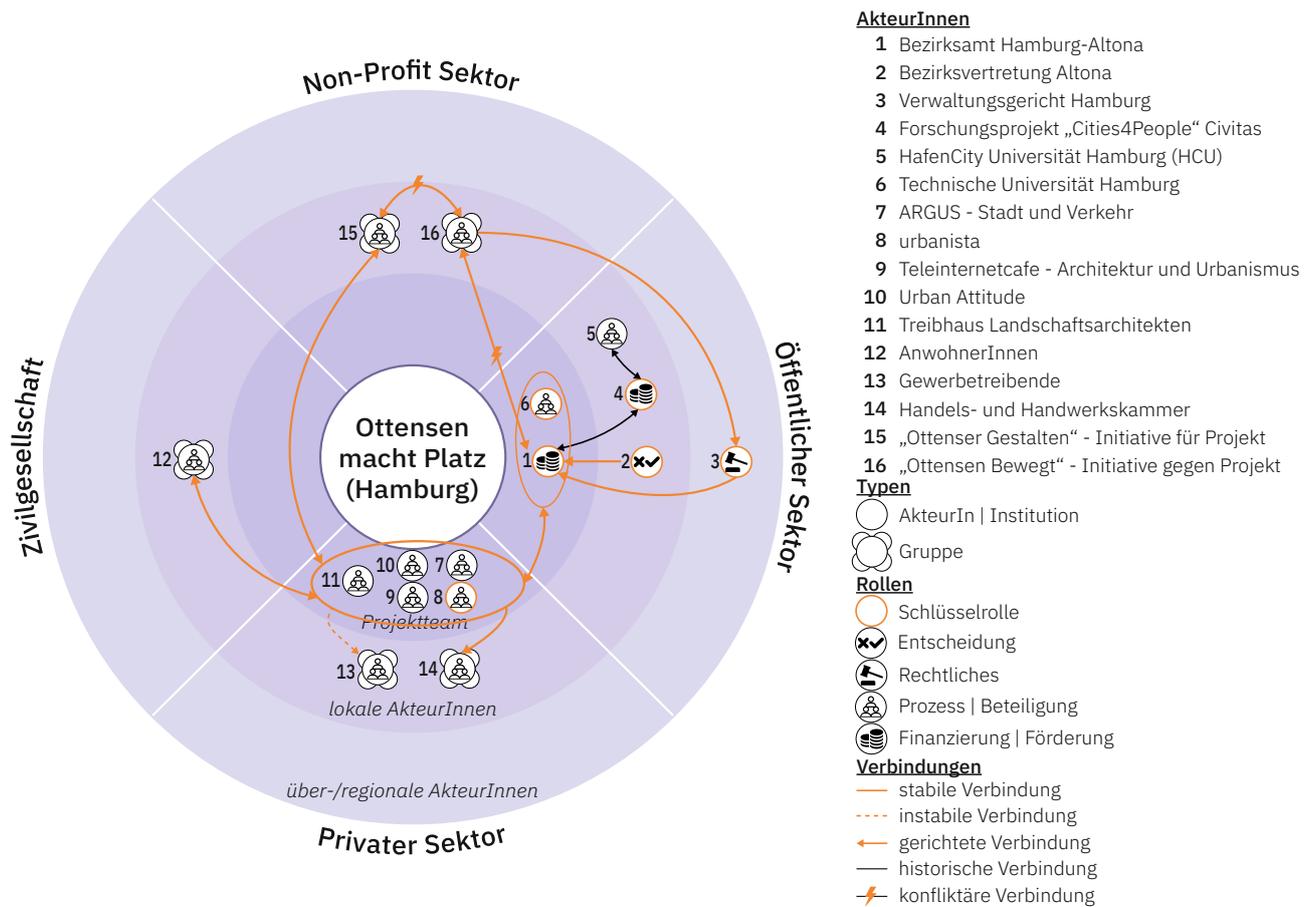


Abbildung 49: AkteurInnen-Analyse Ottensen macht Platz (Hamburg) | eigene Darstellung (2021)

Ab der Beschlussfassung der Bezirksversammlung Altona wurde von den Zuständigen im Bezirksamt Hamburg-Altona ein Ausschreibungsverfahren aufgesetzt, um unterstützende, externe Büros für die große Aufgabe aufzufindig zu machen. Die größte Last der Arbeit, wie Abstimmungs-/Vorbereitungsprozesse und Genehmigungen, und auch die Projektleitung blieben trotzdem bei

der Bezirksverwaltung, so Flavia Suter. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19) Ab Mai 2019 wurde das Bezirksamt Altona dann durch ein interdisziplinäres Konsortium aus fünf Büros und einer Universität bei der Kommunikation, Beteiligung, Verkehrsplanung und wissenschaftlichen Evaluation unterstützt (Gaffron et al., 2020). Im Bezirksamt Altona war die Projektleitung im Fachamt für Management des öffentlichen Raumes, Abschnitt Verkehrsprojekte, bei Flavia Suter angesiedelt. Seitens des Bezirksamtes wurde das Projekt dann gemeinsam mit Viola Koch umgesetzt.

Zusätzlich hatten die MitarbeiterInnen des Bezirksamtes Altona diverse Termine bei den Straßenverkehrsbehörden bezüglich Beschilderung. Zudem mussten neue Prozesse entwickelt werden, wie Regelungen und Abläufe für Ausnahmegenehmigungen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 22) Außerdem, fügte Flavia Suter noch hinzu, müsse die Verwaltung immer rechtssicher arbeiten und könne nicht einfach so sagen, dass der öffentliche Raum einfach für jegliche Sondernutzungen offen sei. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 23)

**„Das sind jetzt so Hintergrundmechanismen, die jetzt auch von der Verwaltung erst mal entwickelt werden müssen. Die Verwaltung hat sehr viele Prozesse. Diese sind nur nicht auf entsprechende Projekte ausgelegt.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 22)**

Die Büros und Institute als Teile des Konsortiums waren das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TUHH Hamburg, zuständig für Evaluierung und wissenschaftliche Begleitung, das Büro Urbanista unterstützte in der Kommunikation, einzelnen Veranstaltungen und der Erstellung von Informationsmaterialien, das Büro ARGUS für Verkehr, das Büro Treibhaus Landschaftsarchitektur für die Gestaltung des Stadtmobiliars, das Büro Teleinternetcafe für die Raumbesichtigungen und das Büro Urban Attitude für die Moderation von Dialogformaten vor Ort (vgl. Gaffron et al., 2020). Im Vorhinein zum Projekt war bereits klar, dass es eine sehr große Signalwirkung haben werde und viel Interesse auch sich ziehen würde. Deshalb war man auch von Beginn an darum bestrebt es möglichst gut umzusetzen. Diese schlug sich von Beginn an in einer großen Bereitschaft sich „reinzuhängen“ nieder. (Gaffron, 2020, Abschn. 16)

Außerdem formierten sich verschiedene Bürgerinitiativen, einerseits für und andererseits auch gegen das Projekt. Die Initiative „**Ottensen Bewegt**“ trat gegen die Durchführung an und verlangte zuerst ein ganzheitliches Konzept. „**Ottenser gestalten**“ unterstützte den Versuch, grundsätzlich Weiters wichtig und gewichtig waren die AnwohnerInnen und Gewerbetreibenden, die teilweise auch in einer der Initiativen organisiert waren.

## Rechtlicher Rahmen

Für die Umsetzung des Verkehrsversuches in diesem Projekt wurde die „**Erprobungsklausel**“ aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO der deutschen StVO herangezogen und angewandt, wie auch schon in vorherigen Kapiteln näher ausgeführt und öfter erwähnt (Gaffron et al., 2020, S. 19). Formal wurde das Gebiet als Fußgängerzone ausgewiesen inklusive der Erlaubnis für RadfahrerInnen Schrittgeschwindigkeit zu fahren (Gaffron et al., 2020). Das Polizeikommissariat als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnete diese Anordnungsänderung der Verkehrszeichen an. Der Beschluss des Verwaltungsgerichtes Hamburg, der zum vorzeitigen Ende des Verkehrsversuches führte, erfolgte am 27. Jänner 2020. Explizit ging es um die Entfernung der aufgestellten Verkehrszeichen, die zur probeweisen Einrichtung als Fußgängerzone Einsatz fanden. Gegen dieses Testen wurde in einem Eilverfahren vorgegangen. Knackpunkt war, dass der Kläger argumentierte keine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit, wie als Voraussetzung damals im Gesetzestext formuliert, vorliege. (Verwaltungsgericht Hamburg, 2020)

**„Letztlich wurde vom Verwaltungsgericht entschieden, dass der Verkehrsversuch, so wie er durchgeführt wurde, nicht rechtens sei. Aber, das ist das Interessante dabei, dass nur die temporäre Umgestaltung moniert wurde.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 24)**



#### 4.3.4.4. Prozess

##### Chronologischer Prozessverlauf

Die noch nicht bewusste Vorlaufphase für das spätere „Ottensen macht Platz“ begann mit den Beteiligungs-Workshops zwischen 2017 bis 2019 im Rahmen des Projektes **„Cities4People“**, wovon im Jahr 2018 zwölf Stück stattfanden (Bezirksamt Altona, 2020). Auf Grund der gesammelten Wünsche und Bedarfe wurde dann überlegt, wie man diese umsetzen könnte. Die ursprüngliche Idee war den Ottenser Kern für vier Wochen weitgehend zu sperren. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19) Die Bedarfe, Wünsche und Anregungen der Teilnehmenden des Forschungsprojektes **„Cities4People“** wurden schließlich aufgegriffen und in einer eigenen Projektidee gebündelt. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 11) Man wusste nur weder, ob das räumlich, noch zeitlich möglich wäre und wie die Politik darauf reagieren würde. Die politischen Verantwortlichen reagierten jedoch äußerst positiv und wollten das Projekt sogar noch viel größer gestalten, sowohl räumlich als auch zeitlich. Am 28.03.2019 wurde der politische Beschluss durch die Bezirksversammlung Altona gefasst, dass Projekt als Fortführung damals noch als Fortführung von **„Cities4People“** umzusetzen. Trotz der Verlängerung von 4 Wochen auf 6 Monate wurde der Projektleitung nicht wirklich mehr Zeit zur Vorbereitung zuerkannt. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19) Daraufhin machte sich die Verwaltung des Bezirksamts direkt an eine Umsetzungsplanung (Koch & Suter, 2020, Abschn. 22)

**„Letztlich müsste man den Startpunkt im Projekt Cities4People verorten, auch wenn uns das damals noch nicht bewusst war, dass sich daraus das Projekt „Ottensen macht Platz“ entwickeln wird.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 18)**

Auch in den weiteren Bearbeitungen der Anmerkungen und Anregungen aus den Cities4People-Workshops wurde angedacht methodisch eng mit der Bevölkerung weiter zu arbeiten und in mehreren Terminen wurde so bald wie möglich über das Vorhaben informiert. Einerseits wurden ab Mai 2019 Postwurfsendungen zur Vorinformation der AnrainerInnen verteilt und andererseits fanden 28. und 29.05.2019 zwei Informationsveranstaltungen für Gewerbetreibende im Gebiet statt. Hierbei wurde über die zukünftigen Schritte im Projekt informiert, aber auch Anmerkungen, Ideen und Wünsche der betroffenen Gewerbetreibenden eingeholt. Dies war der Startschuss zum Dialog mit lokalen AkteurInnen, einem ersten Kennenlernen und einem Dialog über Herausforderungen und Chancen des Projektes. Zusätzlich dazu wurde am 15.06.2019 auf der jährlichen Altonale ein Informations-Stand eingerichtet. All diese Formate wurden durch das Bezirksamt Altona durchgeführt. (Bezirksamt Altona, 2019b, 2020)

In einem erneuten Beschluss vom 20. Juni 2019 bekräftigte die Bezirksversammlung erneut ihr Bekenntnis zum Pilotprojekt, welches mittlerweile aber nicht mehr als Teil von Cities4People besprochen wurde. Dieses erneute Bekenntnis war einer bezirksinternen Wahl geschuldet, bei der sich die politischen Mehrheiten leicht veränderten. Es wurde beschlossen, dass bei „Ottensen macht Platz – Flanierquartier auf Zeit“ eine deutliche Ausweisung der neuen Rahmenbedingungen als äußerst wichtig erachtet werden sollte. Außerdem wurden in diesem Beschluss auch einige Anweisungen an die Verwaltung und das Bezirksamt hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung formuliert. In diesem Schreiben wurde auch die Verknüpfung der Evaluationsergebnisse mit einer Verkehrsausschuss-Sitzung und öffentlichen Präsentation der Ergebnisse festgeschrieben im Rahmen des Projektzeitraums. (Bezirksversammlung Altona, 2019a)

Daran anschließend fand am 22. Juni 2019 eine Infowerkstatt in der **„Fabrik“**, einem Kulturzentrum im Viertel, statt zur Beteiligung der Anwohnenden. Kurz vor Beginn des Projektes **„Ottensen macht Platz“** wurde auch mit wiederkehrenden Bürgersprechstunden im Bezirksamt und laufenden Ideentreffen in der **„MOTTE“**, wie auch schon im Kapitel Werkzeuge gestartet. Davon fanden elf Sprechstunden, sowie neun Ideentreffen zwischen August und Dezember 2019 statt. (Bezirksamt Altona, 2020)

# Prozessphasen

Vorgeschichte Entstehung

Eröffnung

Programmierung

Verdichtung

## Timeline

Mai 2019 Ende Mai 2019

28.03. 2019

20.06. 2019

22.06. 2019

08.2019- 09.2019

November 2019

04.12. 2019

2017 - 2019

09.2019- 02.2020

Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 Original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.  
 Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 Original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Prozessschritte

**Unterstützung Bezirksamt durch Konsortium**

fünf Büros, eine Universität

**Info-Werkstatt in der „Fabrik“**

Beteiligung Anwohnende vor Beginn des Projektes

**Realisierung temporäres Stadtmobiliar**

in mehreren Ideen-Treffs mit AnwohnerInnen entwickelt

**Beschluss der Bezirksversammlung Altona**

Fortführung und Erprobung Ergebnisse aus „Cities4People“, Erweiterung von 4 Wochen auf 6 Monate

**Postwurfsendung Vorinformation**

**erneuter Beschluss**

neuer Projekt-titel, Beschluss über Herangehensweise Entscheidungsfindung

**Zählungen Raumbesichtigungen**

im Rahmen der Evaluierung, fanden an selben Tagen statt

**Befragungen Straßenraum & BewohnerInnen**

im Rahmen der Evaluierung, fanden an selben Tagen statt

**Veranstaltung Gewerbetreibende**

im Jänner 2020 fand dazu auch eine Befragung der Gewerbetreibenden statt

**Forschungsprojekt „Cities4People“**

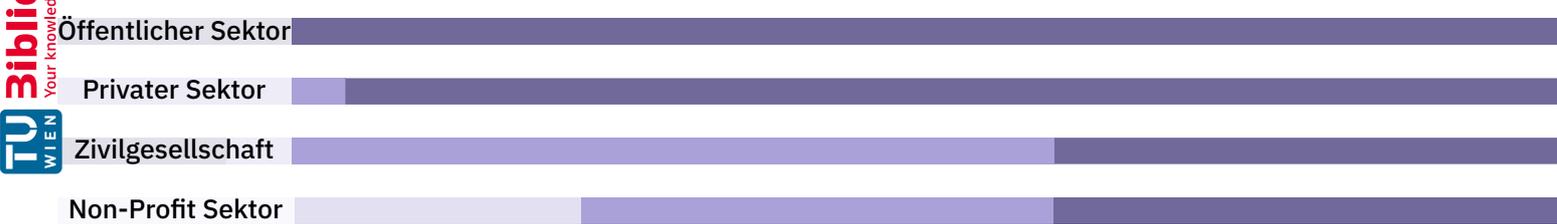
Das Projekt zielt auf die Erprobung von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen von Horizon 2020, viele Workshops

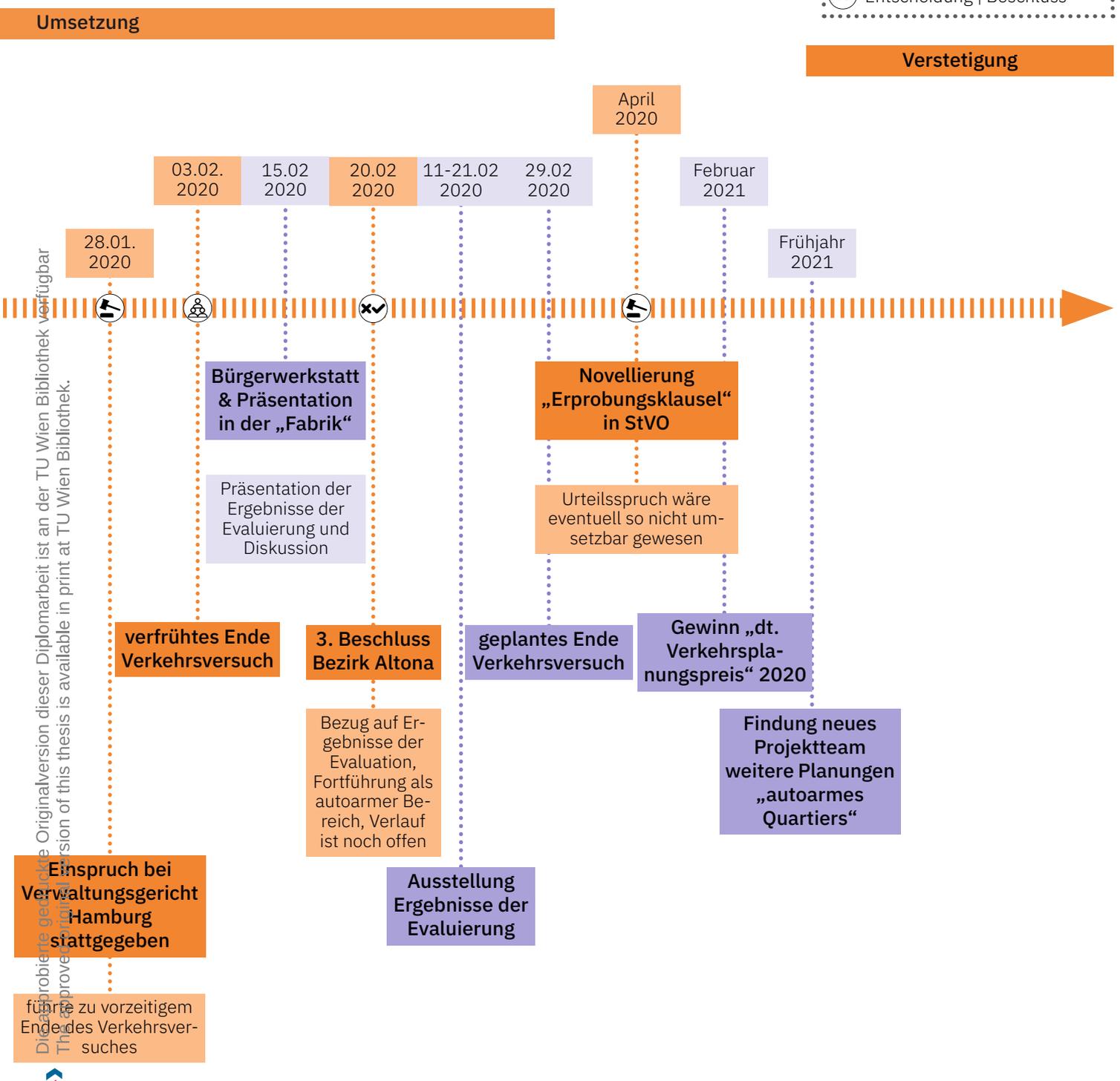
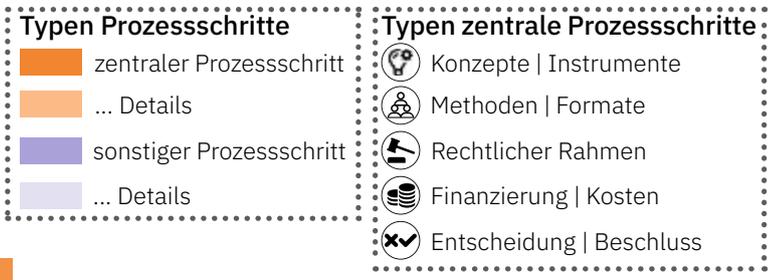
**Info-Veranstaltungen Gewerbetreibende**

**Umsetzungszeitraum Verkehrsversuch**

Eröffnungsfest, dann Übergang in Alltagsleben

## Aktivitätsintensität im Prozess je Sektor





Die abgebildete Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 This version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abbildung 51: Prozessgrafik Ottensen macht Platz (Hamburg) | eigene Darstellung (2021)

**„Insofern war vieles Neuland, auch für die Verwaltung. So ein Projekt gab es in Hamburg noch nicht ...“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 13)**

Nach dem Projektstart samt Eröffnungs-Straßenfest am 01.09.2019 ging das Projekt dann in den „Alltag“ über. Die Gestaltungselemente, wie zuvor erläutert, entwickelten sich erst im Prozess. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19)

**„Wir haben also quasi nicht zum Projektstart schon ein fertiges Bild produziert für den Straßenraum, sondern das hat sich erst entwickelt.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19)**

Die darauffolgende, reine Umsetzungsphase des Projektes lässt sich laut den Projektleiterinnen vom Bezirksamt Altona mit 01. September 2019 bis 03. Februar 2020 klar eingrenzen (Koch & Suter, 2020, Abschn. 19). Am 04. Dezember 2019 fand erneut eine Veranstaltung für und mit den Ottenser Gewerbetreibenden statt (Bezirksamt Altona, 2020) Zwei Gewerbetreibende legten gegen die Aufstellung der entsprechenden Verkehrszeichen für den Verkehrsversuch im Dezember 2019 Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg ein (KommunalWiki-Bearbeiter, 2020). Dem Einspruch wurde am 28. Jänner 2020 stattgegeben und führte dazu, dass der Verkehrsversuch mit 03. Februar 2020 zu einem verfrühten Ende kam. Geplantes Projektende war der 29. Februar 2020. Ein interessantes Detail dabei fand Philine Gaffron, dass in der Begründung bereits vermerkt war, dass die Evaluationsprozesse bereits beendet worden waren. Somit wurde dieser Umstand auch mitberücksichtigt. Ob das Urteil unter anderen Umständen anders ausgefallen wäre, ist für Frau Gaffron auch nur eine spekulative Vermutung, aber sie fand das Vorgehen trotzdem spannend. (Gaffron, 2020, Abschn. 24) Interessant und unerwartet konstruktiv fand Philine Gaffron hingegen das verfrühte Ende dahingehend, dass das Projektgebiet nach der Evaluation in seiner fast ursprünglichen Form zu erleben war. So hatte man die Möglichkeit sich das Vorher und Nachher nochmals vor Augen zu führen, bevor die ganzen Veranstaltungen zu den Evaluationsergebnissen stattfanden. (Gaffron, 2020, Abschn. 24) Die Projektergebnisse selbst wurden zeitnah noch vor der Beschlussfassung der Bezirksversammlung nach Ende des Versuches öffentlich (Koch & Suter, 2020, Abschn. 36) in Form einer Ausstellung von 11. – 21. Februar 2020 präsentiert. (Bezirksamt Altona, 2020)

Im Rahmen einer öffentlichen Bürgerwerkstatt in der „Fabrik“ am 15. Februar 2020 wurden die Ergebnisse präsentiert und diskutiert. Nach einem Vortrag von Philine Gaffron über die erfolgte Evaluierung wurde im Anschluss in einer lebhaften Diskussion gemeinsam mit einem breiten Podium mit verschiedenen VertreterInnen der Verwaltung aus dem Bezirksamt, VertreterInnen der Initiativen und externen ExpertInnen über die Ergebnisse und den Prozess an sich diskutiert. Bei dieser Abschlussveranstaltung spiegelte sich die zuvor medial äußerst aufgeheizte Stimmung nicht so deutlich wieder. Die Diskussion sei nach Eindrücken von Philine Gaffron sehr konstruktiv verlaufen (Gaffron, 2020, Abschn. 18)

## Verstetigung und Umsetzung

Der ursprüngliche Plan erst nach der erfolgten Evaluierung politisch zu entscheiden, wie das Projekt weitergehen würde, wurde auch nach dem verfrühten Ende eingehalten (Bezirksamt Altona, 2019d). Am 20. Februar 2020 gab es einen weiteren 3. Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Koch & Suter, 2020, Abschn. 18). Es wurde Bezug auf die Evaluationsergebnisse genommen und für die Fortführung gestimmt. Im Beschluss wird das Bezirksamt zu einer rechtlich fixierten Reduzierung hin zu einem autoarmen Bereich aufgefordert. Finanzielle Mittel sowohl für das notwendige Personal als auch die baulichen Eingriffe sind einzuwerben. Der weitere Verlauf ist noch offen. (Bezirksversammlung Altona, 2020)

**„In der Kommunikation war es immer so, dass nach Außen kommuniziert wurde, dass sich die Abgeordneten der Bezirksversammlung die Ergebnisse ansehen und dann danach entscheiden.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 36)**

Die Verwaltung habe nach dem Beschluss der Bezirksverwaltung Altona vom 20. Februar 2020 den klaren Auftrag bekommen, dass in Ottensen ein „**autoarmes Quartier**“ umzusetzen sei, woraus sich ein Anschlussprojekt entwickeln wird. Dieses sei auf die Straßen im Projektgebiet, aber auch auf umliegende anzuwenden und im Weiteren sei auch ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den kompletten Stadtteil zu entwickeln. Diese Vorhaben würden natürlich sowohl Personal- als auch Mitteleinsatz erfordern und einen Umbau der Straße nach sich ziehen, merken die beiden MitarbeiterInnen des Bezirksamtes Altona an. Bis nicht die entsprechenden finanziellen und personellen Mittel aufgestellt sein würden, könne man nicht weiter planen, folgert Viola Koch. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 29) Außerdem müsste eventuell dafür rechtlich eine (Teil-) Umwidmung im Wegerecht der Straße(-nzüge) vollzogen werden. Letzteres ist noch nicht final, da es von der zukünftigen Gestaltung und Beschilderung abhängig ist. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 25)

Zukünftig wird es laut Gaffron eine weitere Ausarbeitung der Evaluationsergebnisse des Projektes in Form eines Berichtes geben. Darin wird man auch Ergebnisse präsentieren, die sich in einer weiteren Tiefe und Detailschärfe mit den Fragestellungen beschäftigen werden, da auch die Ergebnisse der Erhebungen sehr detailliert ausfielen. Das Team der TU Hamburg sei aus diesen Gründen an der Ausarbeitung eines Endberichtes gerade dran. (Gaffron, 2020, Abschn. 28) Zum Zeitpunkt des Interviews im Herbst 2020 war man noch mit der Fertigstellung des offiziellen Endberichtes beschäftigt. Dieser wurde bis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht veröffentlicht.

Mit Anfang Februar 2021 wurde bekannt, dass das Projekt „**Ottensen macht Platz**“ den deutschen Verkehrsplanungspreis 2020 gewann (VCD Verkehrsclub Deutschland eV., 2021) Der Bezirk Altona reagierte darauf mit einer Mitteilung, dass die „**Erfolgsgeschichte**“ mit einer dauerhaften Lösung verstetigt werden solle. Bereits mit Frühjahr 2021 solle sich ein neues Projektteam mit der Planung des beschlossenen „**autoarmen Quartiers**“ befassen. Weiters sind laut diesem Bericht für das kommende Jahr Öffentlichkeitsbeteiligung und erste Ergebnisse zu erwarten. (Bezirksamt Altona, 2021)

#### 4.3.4.5. Erkenntnisse

##### Entscheidungen und Hürden

Im Projekt „Ottensen macht Platz“ strengten, wie bereits erwähnt, zwei gewerbliche Anlieger ein Eilverfahren gegen den Versuch beim Hamburger Verwaltungsgericht an. Ihrem Einspruch wurde stattgegeben und das Projekt wurde vorzeitig beendet. Dabei stützten sie sich auf die Argumentation, dass in der StVO von einer konkreten Gefahrenlage die Rede ist, die vorliegen müsse, was nach Meinung der Beeinsprucher in Ottensen in diesem Fall nicht zutreffend war. (Gaffron et al., 2020)

**„Natürlich gab es auch viele berechtigte Kritikpunkte von der Initiative und gesamt, weil es letztlich nicht möglich ist alle Einzelinteressen zu berücksichtigen.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 43)**

Es gab auch anfangs Gewerbetreibende, die zu den schärfsten Kritikern des Projektes gehörten, aber dann in der Weihnachtszeit dafür sorgten, dass in der gesamten Straße Weihnachtsbäume aufgestellt wurden. Von diesen informellen, kleinen Aktionen gab es viele, berichtete Flavia Suter weiter. Medial wurde jedoch oft fälschlich das Bild vermittelt, dass alle Gewerbetreibenden gegen den Versuch gewesen seien, merkt sie weiters an. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 43) Bei der Durchführung der Haushalts-Befragungen kam es vereinzelt zu Kritik, da Personen behaupteten, dass sie die zugehörige Postwurfsendung nicht erhalten hätten. Als Reaktion darauf wurde in weiterer Folge die Auslieferung der Zugangscodes persönlich durch ZustellerInnen des Bezirksamtes durchgeführt. Die Gewerbetreibenden erhielten die Zugangscodes gegen Unterschrift. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 49)

Was aus Sicht der AuftragnehmerInnen des Projektes auch eine Herausforderung war, war die Kurzfristigkeit der Durchführung. Dies beruhte natürlich auf der Beschlussfassung des Bezirkes aus dem März 2019, dass das Unterfangen im selben Jahr noch durchgeführt werden sollte und man sich auch über politische Grenzen hinweg dafür geeinigt hatte. Aber auch andere Faktoren, so vermutet Philine Gaffron, führten zu dieser Kurzfristigkeit und schnellen Umsetzung. (Gaffron, 2020, Abschn. 16) Die Vorlaufzeit von 6 Monaten des Projektes sei insgesamt zu kurz gewesen, um auf alle einzelnen Befürchtungen und Ängste noch explizit eingehen zu können (Gaffron, 2020, Abschn. 56). Die Kurzfristigkeit der Projektdurchführung hatte in der öffentlichen Debatte vereinzelt Reaktionen hervorgerufen, dass manche Betroffene zu wenig Zeit gesehen hätten ihre Belange einzubringen, beziehungsweise sahen einzelne das Problem, dass auf ihre Belange nicht eingegangen worden wäre. (Gaffron, 2020, Abschn. 16) Eine Projektlaufzeit, die für alle wirklich zufriedenstellend gewesen wäre, wurde rückbezüglich von den Mitarbeiterinnen des Bezirksamts als beinahe unmöglich erachtet. Die Einschätzung des Bezirksamts in dieser Angelegenheit war, dass trotz einer möglichen, längeren Vorlaufzeit nicht alle überzeugt werden hätten können (Koch & Suter, 2020, Abschn. 49)

**„Das war dann so: Ja dann lass uns das doch einfach mal ausprobieren.“ (Gaffron, 2020, Abschn. 16)**

In Ottensen wurde als großes Problem erachtet, dass die mediale Berichterstattung oft sehr einseitig von den Gegnern bestimmt war und dadurch die Sicht auf das Projekt verzerrt wurde. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 49). Es hat sich auch gezeigt, dass solche Projekte weiterhin immer noch für viele eine Art Kulturkampf darstellen. Jedoch wäre eine direkte ad-hoc Umwidmung in eine Fußgängerzone ohne Versuch und Beteiligung auch mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit am Widerstand der BewohnerInnen gescheitert. Die gewonnenen Erkenntnisse können aber trotz noch nicht erfolgter Umgestaltung als Erfolg bezeichnet werden. Es geht um das Erleben dauerhaft umgesetzten Ergebnisse. (Gaffron et al., 2020)

## Empfehlungen und Hinweise

Allgemein könne man laut Suters Meinung Methoden wie Verkehrsversuche nur anwenden, wenn man das Gefühl habe im jeweiligen Stadtteil sei ein passendes **„Soziotop“** in der Bevölkerung für solch ein Experiment vorhanden. Dies wäre für sie eine Voraussetzung. Auch die Bebauung, ein vorhandener Nutzungsdruck und Konflikte wären eine unterstützende Voraussetzung. Sinnvoll sei auch, wenn man die Befürchtung hätte, dass ohne den Versuch nur Diskussionen geführt werden würden, wie man etwas machen würde, aber jahrelang nichts konkret passiere. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 47)

**„Und es gibt meiner Meinung nach schon einen gewissen Frust darüber, dass so viel geredet wird, aber so wenig passiert, jenseits von Großprojekten oder Umbaumaßnahmen, die in der regulären Planung durchgeführt werden.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 47)**

Man sollte sich auch trauen solche Projekte umzusetzen, trotz einzelner oder mehreren Individualinteressen und massivem Gegenwind. Diese sollte man aber natürlich trotzdem beachten. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 48) Weiters sei wichtig, dass es ein ergebnisoffener Prozess sei, auch für die Kommunikation. Denn die Kommunikation eines Provisoriums inklusive der Evaluation, sei einfacher zu kommunizieren als langfristige, permanente Entscheidungen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 49)

**„Es gelang aber eigentlich nur durch die Kommunikation dieses Provisoriums, und dass es nicht sofort umgebaut wird. Das war die einzige Chance irgendwas zu machen in diesem Bereich.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 49)**

ProjektkritikerInnen sei es gut gelungen den Ton anzugeben und die Diskussion zu beherrschen.

Von Seiten der Projektverantwortlichen wurde mangels Ressourcen wenig pro-aktive Pressearbeit betrieben. Es wurde hauptsächlich reagiert. Bei zukünftigen Vorhaben in diese Richtung solle man sich vorab bereits den Umgang mit gewissen Themen überlegen. Denn Konflikte und Streit gäbe es auch bei vielen ähnlich gelagerten Projekten in anderen Städten, meint Flavia Suter, und müssten auch in gewissem Maße ausgehalten werden. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 47) Was aus Sicht der Evaluationsergebnisse im Vergleich zu tatsächlichen medialen Meldungen zu bedenken ist, dass die positiven Stimmen nicht in dieser Intensität meistens im Meinungsbild in Zeitungen oder Fernsehen gegeben werden. Hier sehe man laut Gaffron den Effekt von Diskurs-Blasen, die sich in den sozialen Medien bilden würden. (Gaffron, 2020, Abschn. 18)

***„Ich denke, es wird immer Stimmen geben, die extreme Meinungen vertreten und die man auch nicht befrieden kann.“ (Gaffron, 2020, Abschn. 56)***

Man habe den zeitlichen Aufwand zur Vorbereitung des Projektes unterschätzt, denn man sollte bei einer solchen Projekt-Dimension ungefähr ein Jahr davor anfangen zu planen. Kommunikation sei hier ein eigenes Thema, neben Personal und finanziellen Ressourcen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 47) Gaffron führt dazu aus, dass man im Zweifel einen Zeitraum eines gesamten Jahres für den Vorlauf eines Verkehrsversuches und den Start eines solchen Projektes rechnen sollte (Gaffron, 2020, Abschn. 16).

***„Wir sind hier komplett hinterhergehinkt eigentlich, was die Pressearbeit betrifft.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 47)***

Philine Gaffron merkte generell an, dass für eine wirklich intensive Planung an einem solchen und vergleichbaren Projekten zukünftig in angemessenem Umfang abhängig von der Projektgröße zusätzliches Personal benötigt sein werde. In diesem Bereich explizit einer großflächigen Umgestaltung von Infrastruktur und Mobilität müsse es vermehrt Leute geben, die sich um diese Themen kümmern müssten und können. (Gaffron, 2020, Abschn. 32) Zur Verwendung der Terminologie des Verkehrsversuchs/-experiments ist für Gaffron wichtig anzumerken, dass sich die Betroffenen nicht im Sinne eines Versuchskaninchens fühlen. Deshalb wurde es im Anschluss als Projekt bezeichnet. Auch die Verwendung des Wortes „*autofrei*“ sollte man gezielt durchdenken. Denn man wecke damit bei manchen Erwartungen, die man möglicherweise nicht erfüllen könne. (Gaffron, 2020, Abschn. 18)

***„Und insofern finde ich, ist das schon wichtig, dass man die Satzungsmacht der Sprache beachtet.“ (Gaffron, 2020, Abschn. 18)***

Auch in Hinblick auf die zum Zeitpunkt des Interviews erstinstanzlich gekippten Pop-Up-Bikelanes in Berlin, die auch im Rahmen der Experimentierklausel errichtet wurden, gibt es nach Meinung von Philine Gaffron noch vieles hinsichtlich der Etablierung von Verkehrsversuchen zu tun. Wenn die im Frühjahr in Deutschland beschlossene Novelle der StVO in der Form bestehen bleibt, würde dies nach der Meinung der Forscherin einen großen Schritt in die richtige Richtung der Anwendung von Verkehrsversuchen bedeuten. (Gaffron, 2020, Abschn. 48) Es wurde auch versucht möglichst viele Handlungsspielräume einzuräumen, wo im Prozessverlauf möglich. Suter merkt jedoch an, dass es aber zum Beispiel bei spezifischen Entscheidungen, wie einer Detailverhandlung mit den Straßenverkehrsbehörden bezüglich Beschilderung, nicht sehr förderlich gewesen wäre, das gesamte Viertel dabei einzubeziehen. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 43) So solle in der Beteiligungs-Konzeption mitbedacht werden, dass es gewisse Bereiche gäbe, wo Personen mitreden sollten, aber andere Bereiche auch klar gesetzlich geregelt seien, wie es im Bereich der Beschilderung der Fall sei. (Koch & Suter, 2020, Abschn. 44) Einen Ratschlag, den Viola Koch zukünftigen Projekten mitgeben möchte, ist:

***„Unterschätzen Sie nicht den Abstimmungsbedarf, wenn Sie Pilotprojekte durchführen wollen.“ (Koch & Suter, 2020, Abschn. 22)***

## 4.4. Ergebnisse der Fallstudien

Ziel dieses Kapitels ist es trotz der Unterschiedlichkeit der Projekte allgemeine Ergebnisse und Erkenntnisse abzuleiten, aber auch auf Ähnlichkeiten, Unterschiede und Besonderheiten zwischen den Fallstudien einzugehen. Die Zusammenfassung und Verschneidung der Ergebnisse der Fallstudien erfolgt auf den folgenden Seiten sowohl tabellarisch wie auch mit kurzen Texten, den Unterkategorien aus dem Untersuchungsrastrer folgend. Für potentielle, zukünftige UmsetzerInnen aus anderen Städten, Kommunen, EntscheidungsträgerInnen und Verwaltungen können die Erfahrungen der vier Projekte von großem Interesse sein.

Kategorie	Unter-kategorie	Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel)	Koroška cesta (Maribor)	Sendlinger Straße (München)	Ottensen macht Platz (Hamburg)
Infos und Steckbriefe	Vorgeschichte	Intensive Diskussion ab den 1990er Jahren	Konzept aus dem Jahr 2010	jahrzehntelange Konzepte und Diskussionen	Junges Projekt entstanden aus Bedarfe Forschungsprojekt
	Räumliche Gegebenheiten	Umwandlung zentraler Achse für PKW-Verbindungen und Einkaufsstraße	Heruntergekommene zentrale Straße mit viel Leerstand, historisch	Zentrale, historische, innerstädtische Einkaufsstraße	Stadtteilzentrum, mehrere Straßen
Werkzeuge	Auskunftspersonen	Städtischer und privater Projektleiter	Städtisches Projekt mit Beteiligung von Universität und Initiativen	Private Auftragnehmer und städtische Projektleitung	VertreterInnen Bezirksamt und Universitätsangehörige
	Einordnung der Fallstudie	Top-Down – zivilgesellschaftliche Wiederbelebung – Top-Down	Wiederbelebung durch Bottom-Up Initiative; Top-Down Fertigstellung	Top-Down – politisch gewünschte Umgestaltung, formell, klassisch	Hybrides Projekt, eher mittig einzuordnen zwischen Top-Down und Bottom-Up
Struktur	Konzepte und Instrumente	Parallel viele Konzepte Bemühungen im System zu denken  Ursprung aus Wettbewerb	Konzept stammend aus architektonischem Wettbewerb	Viele ältere Konzepte  Oftmals Erwähnung in Konzepten	Ziele aus „Cities4People“  Zukünftig Mobilitätskonzept für Bezirk geplant
	Methoden und Formate	Reaktion auf zivilen Druck/Protest  Verkehrsversuch viel länger als geplant, Reaktion auf nicht abschätzbare Folgen	Urban Hackathons, Evaluierung und Monitoring  Breite Beteiligung über Jahre, Lent Festival	Breiter Methodenmix in der Evaluierung  Permanente Ansprech-Hotline	Charakter eines Reallabors  Breite Evaluierung inspiriert durch Projekt München
Struktur	AkteurInnen und Beteiligte	Vielzahl an Beteiligten	NGO-Kern mit Unterstützung Stadt	Klassische Konstellationen zwischen Auftragspartnern	Breites Konsortium
		Komplexe Zusammenhänge	Finanzierung EU-Fonds		Starke Bürger und viele Initiativen

	Rechtlicher Rahmen	Politischer Beschluss als Grundlage kein Instrument vorhanden	Individuelle Durchführung; Rahmen in Slowenien eigentlich vorhanden	Nicht nach Erprobungsklausel durchgeführt  Eigenes Instrumentarium	Durchführung mit Erprobungsklausel dt. StVO  Frühzeitiger Abbruch Versuch
	Finanzierung Kosten	Finanzgeber von verschiedensten Ebenen  33 Millionen Euro	Größtes Problem, Zuschüsse durch EU-Kohäsionsfonds führten zu Umsetzung	Durch Stadt München, da Vollendung langjähriger Visionen	Hauptteil durch Bezirk Altona  Kleiner Teil durch Stadt Hamburg
<b>Prozess</b>	Chronologischer Prozessverlauf	Oft politisch gesteuerter Prozess, zivilgesellschaftliche Wiederbelebung  Ungewollt lange Versuchsdauer von 2 Jahren	Sehr lange bereits Gesprächsthema  Finanzierung zur Umsetzung fehlte  Bottom-Up Wiederbelebung  2015 Intensivphase	1 Jahr Versuch begleitet durch Evaluierung  Finaler Beschluss beruhte auf Ergebnissen Evaluierung	Kurze Vorbereitungszeit Versuch; großes Konsortium mit laufender Beteiligung  Gerichtlicher Einspruch und frühzeitiges Ende
	Verstetigung und Umsetzung	Fertigstellung 2020  Bereits Diskussion über weitere Projekte und Fußgängerzonen	Fertigstellung 2020  Umsetzung als Begegnungszone  Diskussion über Öffnung für ÖV	Mehrjährige Bauphase bis Anfang 2020  Umsetzung durch Stadt selbst	Zeitpunkt Umsetzung noch offen  Evaluierungsergebnisse als Grundlage für weitere Planungen
<b>Erkenntnisse</b>	Entscheidungen und Hürden	Oft verklagt, trotzdem standhaft geblieben  Auch Beschwerden wegen Müll und Lärm während Versuchsphase	Stadt sehr unterstützend, Projekt im Detail nicht ausgehandelt, einzelne Adaptationen möglich  Flexibilität und Entschlossenheit	Einbindung TouristInnen, SeniorInnen, ... schwierig  Nicht viel Kritik während Versuch, im Nachhinein etwas mehr	2020 vorzeitiges Ende, Klage gegen Versuchsanordnung  Medial aufgeheizte Stimmung, mehrere Initiativen
	Empfehlungen und Hinweise	Versuche machen bei großen Projekten Sinn zur Abschätzung von Folgen und Auswirkungen  Vorhinein Zeitleiste und einhalten	Bessere ÖA und Kommunikation  Vision und Bekenntnis	Mehr Kommunikation nach außen  Vermeehrt räumliche Interventionen	Bedarfe bei Abstimmungen, Personal, Zeit, ... nicht unterschätzen

Tabelle 12: Ergebnisse Untersuchungsraster zur Gegenüberstellung der Fallstudien | eigene Darstellung

## 4.4.1. Infos und Steckbrief

### Vorgeschichte und Räumliche Gegebenheiten

Im Fall der Vorgeschichten unterscheiden sich die einzelnen Projekte grundlegend, wohingegen die Fußgängerzone in Brüssel bereits seit den 1990er Jahren eine sehr lange, intensive Planungsgeschichte hinter sich hatte, in Maribor auch schon seit Jahrzehnten und in diversen Konzepten über eine zukünftige Gestaltung der Koroška Cesta nachgedacht wurde und die Umgestaltung der Sendlinger Straße schon seit den 1960er Jahren politisch gewollt war, war der Ausgangspunkt für das **Projekt „Ottensen macht Platz“** ein gänzlich anderer. Das Projekt entstand aus einem Forschungsprojekt und den darin geäußerten Wünschen auf Verkehrsberuhigung des Gebietes. Innerhalb dieses Projektes konnten jedoch keine größeren Eingriffe vorgenommen werden, weshalb die Umsetzung einer teilweisen Sperre des Bezirks in Rahmen eines neuen Projektes durchgeführt wurde.

Von den Dimensionen des Projektgebietes her war das Brüsseler Projekt mit Abstand das größte und befasste sich mit einer ehemals zentralen Achse für den MIV. Die anderen Gebiete waren eher kürzere, innerstädtische (Einkaufs-)Straßen oder Stadtteilzentren.

Gesamtstädtisch betrachtet wurden die Umgestaltung der Fußgängerzone in Brüssel wie auch die Schaffung der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße, schon von Beginn als Teil eines größeren Konzeptes gedacht. In Hamburg Altona soll nun im Anschluss und vor der baulichen Umgestaltung des Projektgebietes „Ottensen macht Platz“ ein Bezirks-Mobilitätskonzept erstellt werden.

### Auskunftspersonen und Einordnung der Fallstudie

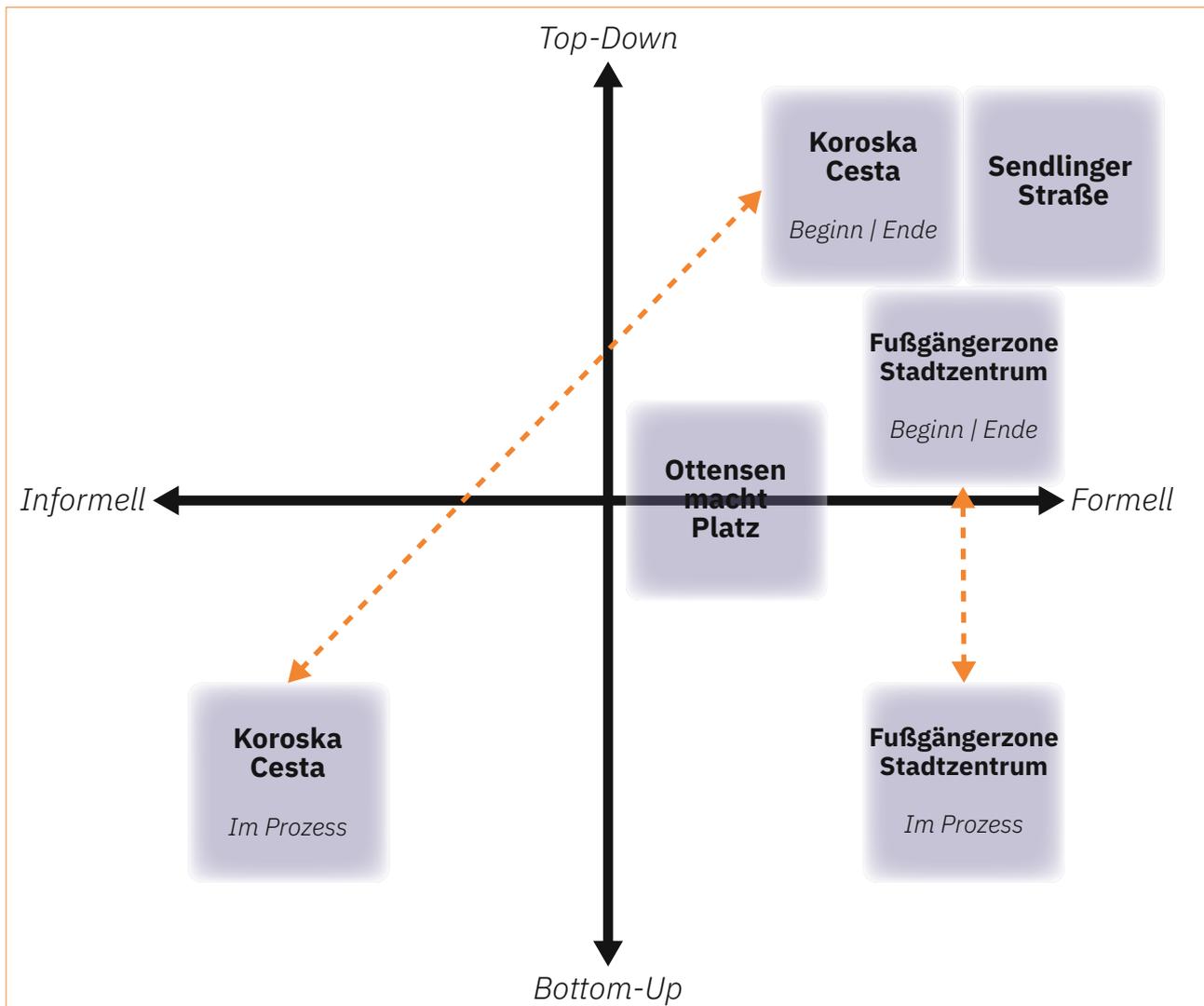


Abbildung 52: Einordnung der Fallstudien hinsichtlich Steuerung | eigene Darstellung (2021)

In der obigen Grafik wurden die Selbsteinschätzungen der beteiligten Interview-PartnerInnen der verschiedenen Fallstudien eingearbeitet, angelehnt an die Einordnung in Abbildung 3. Die Frage nach der Steuerung von Projekten zwischen Top-Down versus Bottom-Up Initiierung und formeller zu informeller Umsetzung lässt sich nicht allgemein beantworten, da sich hier die Verhältnisse innerhalb des Projektverlaufes der Verkehrsversuche oftmals geändert haben. Diese Einordnung ist Ergebnis der ExpertInnen-Interviews und diente als Einstiegsfrage. Folglich sind Verkehrsversuche oft hybride Formate, die stark von Kooperation der AkteurInnen leben. Im Laufe des Prozesses bilden sich hierzu oft ungewöhnliche Zusammenschlüsse zwischen Beteiligten heraus, die wiederum mit Macht, Kompetenzen und Ressourcen eng verknüpft sind. Bezüglich der (Re-)Initiierung waren sowohl das Brüsseler und das Mariboer Projekt interessant, da es hier durch breiten zivilgesellschaftlichen Ungehorsam zu einer Wiederbelebung eines alten Umgestaltungskonzeptes kam, wie auch durch Pfeile in der Grafik dargestellt. Im Fall des Projektes der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone fiel beiden befragten Personen die Einordnung leicht. Sowohl der Top-Down initiierte Start, wie auch die formelle Umsetzung, waren für beide eindeutig zuordenbar. Im Rahmen dieses Versuches gab es auch vereinzelt informelle Formate. Das Projekt „**Ottensen macht Platz**“ wurde eher Bottom-Up initiiert, da sein Ursprung in einem Forschungsprojekt mit viel Möglichkeiten auf Beteiligung lag. Bei der Umsetzung wurden alle bereits fertiggestellten Projekten durchwegs formell durch die jeweiligen Verwaltungen und externen Baufirmen umgesetzt. Hier sticht „**Ottensen macht Platz**“ als noch nicht vollendet hervor. Die rechtliche Form der Umsetzung ist noch offen.

## 4.4.2. Werkzeuge

### Konzepte und Instrumente

Gemeinsam haben die Versuche in Brüssel und Maribor, dass ihnen ein bereits fertiges Umgestaltungskonzept, beziehungsweise ein Gestaltungsentwurf, vorausging und diese nach Abschluss des Prozesses auch in abgewandelter Form umgesetzt wurden. Die Projekte „**Sendlinger Straße**“ und „**Ottensen macht Platz**“ gingen ohne vorheriges Konzept in die Versuchsphase ein und hatten/haben ein solches als weiteres Ziel nach Abschluss geplant. Die verschiedenen ganzheitlichen oder alleinstehenden Ansätze wurden bereits im Kapitel zur Vorgeschichte beschrieben.

### Methoden und Formate

Eine wesentliche Besonderheit der Wiederbelebung des Brüsseler Prozesses war, dass dieser komplett durch zivilgesellschaftlichen Widerstand in Form großer, unangemeldeter Picknicks mitten auf der Straße zustande kam. Daraufhin nahm die Stadt Brüssel ihre Planungen wieder auf und setzte als Reaktion darauf verstärkt auf Beteiligung. Auch in Maribor wurden der Diskurs und der Prozess durch Initiativen aus der Stadtgesellschaft wiederbelebt. Diese wandten unter anderem das Tool der „**Urban Hackathons**“ an.

Die Evaluierung und das Monitoring wurde dies in München und Hamburg sehr gewissenhaft durchgeführt. Zwar wurden auch in Maribor und Brüssel Messungen und auch andere Methoden durchgeführt. Diese wurden jedoch nicht so zentral im Prozess eingebettet, war der gewonnene Eindruck. München und Hamburg wandten einen sehr ausgeprägten und breiten Methodenmix zur Evaluierung an.

Die Dauer der Versuche war sehr unterschiedlich. Wohingegen die Versuchsphase sich in Brüssel ungeplant über mehrere Jahre erstreckte und in Maribor viele kleinere Sperrungen über mehrere Jahre stattfanden, waren die Versuche in München und Hamburg relativ kompakt auf ein halbes bzw. ganzes Jahr angelegt.

Eine methodische Besonderheit des Münchner Projektes war die Ansprech-Hotline samt Mail-Adresse. Das Projekt „**Ottensen macht Platz**“ definierte sich von Beginn an als Reallabor. Bezüglich des Aufbaus der Evaluierung wurden die temporären Möblierungen und die Gestaltung

gemeinschaftlich im Laufe des Prozesses hergestellt. Die anfängliche Leere des öffentlichen Raums wurde jedoch auch kritisch kommentiert.

### 4.4.3. Struktur

#### AkteurInnen und Beteiligte

Die Konstellation der AkteurInnen und Beteiligten war in jedem Projekt sehr individuell. Hier ließen sich kaum Ähnlichkeiten feststellen. Vielmehr zeigen alle vier Versuche auf, wie unterschiedlich man an solch einen Prozess herangehen kann und auch wer, wie involviert wird. In der Brüsseler Innenstadt gab es ein relativ klar abgrenzbares Projektleitungs-Konsortium und auch sonst konnte man diverse Verflechtungen und Zusammenhänge zwischen den AkteurInnen feststellen. Zentrale Rollen nahmen diverse Finanzgeber und Stellen ein. In Maribor kam es in der Versuchsphase zu einer Ad-Hoc-Organisation verschiedener AkteurInnen aus der Zivilgesellschaft, NPO'S und dem öffentlichen Sektor in Form verschiedener Abteilungen der Stadt Maribor. Im Beispiel München kam es zu keiner besonderen AkteurInnen-Konstellation, da die Rollen klar verteilt waren zwischen Auftraggeberseite (Stadt München) und Auftragnehmern (zwei private Büros). Wie in allen Projekten wurden auch in Hamburg zusätzliche personelle Ressourcen benötigt, um die große, unbekannte Aufgabe stemmen zu können. Bei „**Ottensen macht Platz**“ entstand ein großes Konsortium, wobei die Hauptlast trotzdem bei den MitarbeiterInnen des Bezirksamts Altona blieb. Gegen und für das Vorhaben der temporären Sperrung formierten sich einige BürgerInnen-Initiativen.

#### Rechtlicher Rahmen

Bezüglich des rechtlichen Rahmens konnte festgestellt werden, dass beinahe jedes Projekt auf individuelle Lösungen zurückgriff und nicht immer die vorhandenen Rechtsinstrumente nutzte. In Brüssel wurde der Testversuch ohne große Verwaltungsläufe inklusive aller Sicherheitsvorkehrungen lokal genehmigt und in einer politischen Entscheidung ausgesprochen. In Maribor bzw. Slowenien hätte es eigentlich ein solches Rechtsinstrument gegeben, nur kam es nicht zum Einsatz, sondern der Versuch wurde individuell durch die Stadtverwaltung Maribors genehmigt. Die finale rechtliche Form des Projektgebietes scheint immer noch Grund für Debatten zu sein. Rechtlich verordnet ist der Bereich eine Begegnungszone. Genutzt wird dieser als Fußgängerzone. Beim Projekt „**Sendlinger Straße**“ fand die Erprobungsklausel der deutschen StVO nicht Anwendung, sondern es wurde ein eigenes, spezifisches verkehrsrechtliches Instrumentarium von Seiten der Verwaltung geschaffen. Bereits in der Versuchsphase war der Abschnitt rechtlich eine Fußgängerzone. Das Projekt „**Ottensen macht Platz**“ wurde jedoch unter dieser spezifischen Regelung umgesetzt.

Besonders war auch, dass in Brüssel sehr viele Klagen gegen das Projekt des temporären Versuchs von AnrainerInnen und Gewerbetreibenden erhoben wurden, aber nicht gegen die Umgestaltung an sich. In Hamburg Altona führte ein Einspruch beim Verwaltungsgericht gar zur frühzeitigen Beendigung des Versuches.

#### Finanzierung und Kosten

Klar wurde, dass die Finanzierung der Umgestaltungen immer abhängig waren von den lokalen Konstellationen vor Ort und dem Aufbau des jeweiligen Verwaltungsapparates. In Brüssel erfolgte die Aufstellung der Finanzierung über verschiedenste Verwaltungsebenen und wäre ohne eine zwischenparteiliche Einigung in den 1990er Jahren und die Gründung von „**Beliris**“ nicht möglich gewesen. Die Finanzgeber übten entsprechend ihrer Finanzkraft Macht und Einfluss auf den Prozess und die Entscheidungen aus.

Besonders war die Situation in Maribor, wo ein finaler Umbau des Gebietes erst durch die Förderzusage des EU-Kohäsionsfonds möglich wurde. In München übernahm die Finanzierung zu

vollen Teilen die Stadt. Hier stellte das Projekt die Vollendung vieler langjähriger Visionen dar. Bei der Finanzierung von „*Ottensen macht Platz*“ kam es zu einer Teilung der Kosten zwischen Bezirksbudget und kleinen Teilen der Stadt, was die Mehrheit ausmachte.

#### 4.4.4. Prozess

##### Chronologischer Prozessverlauf

So individuell wie die Struktur stellte sich auch der Prozess der einzelnen Projekte dar. Die zentralen Projektphasen starteten oder endeten fast immer im Zuge einer politischen Wahl auf kommunaler Ebene und einer damit zusammenhängenden Änderung der Mehrheitsverhältnisse. Details zum chronologischen Prozessverlauf wurden im vorhergehenden Kapitel besprochen.

In Brüssel umfasste dieser Vorgang mehrere Perioden und wurde 2012 durch eine zivilgesellschaftliche Initiative, die sich „*Pic’Nic the Streets*“ nannte, wiederbelebt. Ausschlaggebend für die Durchführung eines Verkehrsversuches in diesem Fall war die Erkenntnis, dass die Auswirkungen einer Sperre der zentralen Verkehrsachse nicht modellhaft berechnet werden könnten, sondern in einem Reallabor erhoben werden mussten. Besonders im Vergleich zu den anderen Projekten war die Dauer dieses von 2 Jahren zwischen 2015 und 2017. Dies war auch den Brüsseler Terroranschlägen im Jahr 2016 geschuldet, die den gesamten Zeitplan durcheinanderbrachten.

Die ursprüngliche Idee zur Verkehrsberuhigung in der Koroška Cesta in Maribor war auch schon älter und ging auf mehrere, frühere Konzepte, Wettbewerbe und Ausschreibungen zurück. Durch Bottom-Up Initiativen wurde der Prozess wiederbelebt und im Jahr 2015 fanden viele Veranstaltungen und der Versuch an sich statt. Mit dem Ziel den Stillstand der vergangenen Jahre zu brechen, wurden viele Veranstaltungen und einzelne Projekte umgesetzt. Auch die tageweise Sperre der Straße im Rahmen eines Kunstfestivals wurde weitere Jahre fortgesetzt. Der Versuch wurde zwar nicht verlängert, jedoch verblieben die Gegenstände mehrere Jahre vor Ort.

Nach der Verfassung des Koalitionspapiers im München im Jahr 2014 erfolgte eine direkte Beauftragung zur Umsetzung der Fußgängerzone unter Einbeziehung der Bevölkerung durch den Bürgermeister persönlich. Danach wurde lange verwaltungsintern nach einer Lösung und Mehrheiten gesucht. Dies führte zum Beschluss zum Verkehrsversuch durch den Stadtrat, welcher ein Jahr dauerte. Begleitet wurde diese intensiv von Juli 2016 bis Februar 2017 von verschiedenen Methoden der Evaluierung.

Im Hamburg erhielt man nach einer Wahl eine äußerst positive Antwort der Politik auf die Idee eine Sperre des Viertels und diese sogar noch erweitert. Der Projektleitung wurde jedoch nicht wirklich mehr Zeit zur Vorbereitung eingeräumt. Auch während des Versuches ging die Beteiligung fortlaufend weiter. Parallel dazu fand die Evaluierung statt. Durch einen Einspruch kam es zu einem verfrühten Projektende, was bei den anderen Projekten nicht der Fall war. Die Evaluierung war jedoch bereits abgeschlossen, worauf die Ergebnisse präsentiert und diskutiert wurden.

##### Verstetigung und Umsetzung

Drei der vier Projekte konnten mittlerweile baulich fertiggestellt werden.

Die Fertigstellung der Fußgängerzone in Brüssel ist so gut wie abgeschlossen, denn nur mehr kleine Arbeiten müssten noch erledigt werden. Über weitere Fußgängerzonen würde schon diskutiert werden. Die Umgestaltung würde weitgehend gut angenommen, bilanzierten meine Gesprächspartner. Der Umbau der Koroška Cesta konnte nach Förderungen aus dem EU-Kohäsionsfonds im Herbst 2020 fertiggestellt werden. Nun wird darüber diskutiert, ob das Gebiet permanent eine Fußgängerzone bleiben könnte, oder auch wieder für öffentliche Verkehrsmittel geöffnet werden könnte. Interessant an der Art der Umsetzung der Stadt München nach dem offiziellen Beschluss war, dass für die Ausarbeitung des Umsetzungsentwurfs der Planungsauftrag an die stadteigenen Umsetzungsreferate erteilt wurde. Nach einer mehrjährigen Bauphase wurde die

Umgestaltung Anfang 2020 abgeschlossen. Bezüglich der Gestaltung und fehlender Begründung gab es im Nachhinein vereinzelt Kritik.

Im Fall des Projektes in Hamburg Altona ist der weitere Verlauf nach Beendigung der Versuchsphase noch offen. Besonderes Ergebnis war hier jedoch, dass ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den gesamten Stadtteil zu entwickeln sei. Dafür würden jedoch Mittel und Personal fehlen. Ein Endbericht befindet sich noch in Ausarbeitung. Im Frühjahr 2021 sollte sich ein neues Team mit der weiteren Planung befassen.

#### 4.4.5. Erkenntnisse

##### Entscheidungen und Hürden

Juristische Streitpunkte gab es in mehreren Projekten. Das Projekt rund um die Errichtung der Fußgängerzone in Brüssel wurde oft verklagt, blieb aber trotzdem beim Projektplan. Wie in Ottensen waren es auch in Brüssel einzelne Akteure, die das Projekt und den Versuch persönlich mit Klagen eindeckten.

Nicht-juristische Konflikte gab es auch. Besonders am Brüsseler Verkehrsversuch waren die vielen Beschwerden über Lärm und Müll im Versuchsgebiet. Dies lag an der sehr intensiven Nutzung der Sperren durch einzelne Gruppen. Neben zunehmender Flexibilität der BewohnerInnen Maribors hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zeigte sich auch in diesem Projekt, wie emotional das Thema „**Verkehr**“ sein kann in verschiedenen lautstarken Auseinandersetzungen während Diskussionen und anderen Veranstaltungen. Eine besondere Schwierigkeit im Projekt der Sendlinger Straße war es, dass TouristInnen oder Einkaufende, also Personen, die nicht oftmals die Straße nutzen würden, aber trotzdem einen wertvollen Beitrag zum Diskurs hinzufügen könnten, eine Stimme zu geben. Jedoch wurde auch allgemein festgestellt, dass trotzdem ergänzende Maßnahmen notwendig sein würden zur weiteren Verkehrsberuhigung in der Stadt. Ähnlich wie bei „**Ottensen macht Platz**“ in Hamburg hatte man auch in München die Kritik, dass einzelne Fragebögen innerhalb der Evaluierung nicht richtig zugestellt wurden. Hier musste durch erneute Zusendung reagiert werden. Eine Besonderheit war bestimmt das vorzeitige Ende des Versuches in Hamburg Altona durch eine Klage.

##### Empfehlungen und Hinweise

Diese Unterkategorie nimmt aufgrund ihrer Relevanz für zukünftige Umsetzungen einen größeren Stellenwert ein. Aus diesem Grund finden Sie im Anschluss ein eigenes Kapitel mit daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für zukünftige Verkehrsversuche.

## 4.5. Handlungsempfehlungen für zukünftige Verkehrsversuche

Handlungsempfehlungen zu ...	AdressatInnen	Bestandteile oder Vorgehensweise	
<b>Werkzeuge</b>			
	<b>Partizipation mit breitem Methodenmix als Kernelement verankern</b>	Politische Verantwortliche, Verwaltung, externe Büros für Beteiligung und Prozess	Kreativer Methodeneinsatz, Offenheit und Akzeptanz, Zuhören können und auf Bedenken eingehen, Mut
	<b>Proaktive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit anstreben und umsetzen</b>	Politische Verantwortliche, Verwaltung, externe Büros für Kommunikation	Konzepte erstellen, Formate entwickeln, Ansprechperson oder Anlaufstelle einrichten
	<b>Begrifflichkeiten und Benennungen bewusst wählen</b>	Gesamtes Projektteam involviert in die Planung und Konzeption des Projektes	Übereinkunft über Wording und Außenauftritt zu Beginn
	<b>Temporäres Stadtmobiliar mit Möglichkeiten auf Adaption von Beginn an umsetzen</b>	Verwaltung, externe Büros für Prozess und Beteiligung	Stadtmobiliar konzipieren, umsetzen, Formate und Methoden für Adaption überlegen, Finanzierung
<b>Struktur</b>			
	<b>Finanzierung sicherstellen und Kosten realistisch kalkulieren</b>	politische EntscheidungsträgerInnen, Verwaltung, sonstige Finanz- und Fördergeber	Finanzmittel, Budget
	<b>Rechtliche Absicherung der Versuchsanordnung sicherstellen</b>	Gesetzgeber, Länderparlamente, Ministerien, zuständige straßenrechtliche Behörden	Gesetzesänderung, -anpassung, rechtlichen Rahmen schaffen
	<b>Kooperationen ermöglichen und Steuerung gestalten</b>	politische EntscheidungsträgerInnen, Zivilgesellschaft, Projektteam	Offenheit, Kooperationswillen, Rahmen und Formate schaffen
<b>Prozess</b>			
	<b>Evaluierung, Monitoring und Dokumentation gewissenhaft durchführen</b>	ProjektpartnerInnen verantwortlich für Evaluierung	Evaluierung und Monitoring forcieren, Stellenwert einräumen, laufende Dokumentation umsetzen
	<b>Ausreichend Zeit für Vorbereitung und Umsetzung anberaumen</b>	Politische EntscheidungsträgerInnen und Verwaltung	Bezug auf andere Projekte, überlegte Entscheidung treffen, Prioritäten setzen

Tabelle 13: Handlungsempfehlungen im Überblick | eigene Darstellung (2021)

Im Folgenden werden aus der Durchführung der Fallstudien und deren Ergebnissen, welche im vorhergehenden Kapitel dargelegt wurden, Schlüsse gezogen und für künftige Projekte Handlungsempfehlungen formuliert. Diese induktiven Ableitungen von Thesen werden in unterer Tabelle und danach nochmals textlich, den Untersuchungskategorien aus dem Untersuchungsras-ter entsprechend zugeordnet, besprochen.

## Konzeption der Formulierung von Handlungsempfehlungen

Bereits während der Codierung und Analyse der durchgeführten ExpertInnen-Interviews wur- den zeitgleich Überlegungen und Schlüsse für zukünftige, ähnliche Projekte aufgestellt. Entspre- chend dem Untersuchungsra-ster wurden diese anschließend in Sub-/Kategorien geclustert. Diese daraus entstandenen Handlungsempfehlungen sind allgemein formuliert, um zukünftig mög- lichst universell anwendbar zu sein, basieren aber auf spezifischen Aussagen der Interview-Aus- kunftspersonen. Es lassen sich also keine „*klassischen Theorien*“ ableiten, sondern lediglich deren Vorbereitung (vgl. Eisenhardt, 1989; Mäder, 2015a). Die gewonnenen Ergebnisse aus den Fallstudien können abschließend dazu dienen einen kleinen Ausschnitt der Welt für bestimmte AdressatIn- nen im Detail sichtbar und zugänglich zu machen. Aus diesem Grund wurden diese in der vor- hergehenden Tabelle explizit erwähnt und Bestandteile oder Vorgehensweisen der Handlungs- empfehlungen als praktischer Umsetzungsbezug hervorgehoben.

Diese sind formuliert für und gerichtet an interessierte zivile AkteurInnen, mögliche InitiatorIn- nen, private Büros, die planende und ausführende Verwaltung und politische Entscheidungsträ- gerInnen. Eine direkte Beeinflussung zukünftiger Entwicklung durch diese ist nicht realistisch, jedoch können sie zu einer weiteren Öffnung des Diskurses über das Thema, die Durchführung und den Nutzen von Verkehrsversuchen in der Planungspraxis beitragen. (vgl. Lamker et al., 2014, S. 18–10)

### 4.5.1. Werkzeuge

#### Partizipation mit breitem Methodenmix als Kernelement verankern

Verkehrsversuche sind nur dann zielgerichtet und breitenwirksam, wenn sie durchzogen sind von einem wohlüberlegten Methodenmix, in dem Beteiligung eine zentrale Rolle einnimmt. Be- teiligung darf jedoch nicht als bloß kosmetische Maßnahme, um das Projekt besser „*verkaufen*“ zu können, verstanden werden. Es geht um eine frühzeitige, ernsthafte Einbindung breiter Be- völkerungsschichten und die Möglichkeit wirklich selbst mitgestalten zu können. Also im Sinne von Sorgen ernst zu nehmen, aber Extrempositionen auszuhalten und mit Argumenten und Lö- sungsansätzen zu reagieren. Klassische Interessens- und Zielkonflikte im öffentlichen Raum, um die faire Verteilung des Raums im Allgemeinen, oder den vermeintlichen Anspruch Privater auf Parkraum für PKWs können immer auftreten. Durch das Instrument des Verkehrsversuchs kön- nen noch unbekannt Meinungen oder Konflikte erstmalig „*freigelegt*“, antizipiert und gemein- sam verhandelt werden. Weiters können hier verschiedenste, niederschwellige Dialog- und Dis- kussionsformate zum Einsatz kommen, oder auch die Situation eines „*Reallabors*“ zur Erprobung co-kreativer Prozesse geschaffen werden. Aus den analysierten Anwendungsprojekten kann man hier im Detail noch viel mehr mitnehmen.

Gemeinschaftliches Ziel muss es sein möglichst viele/alle Gruppen in den Prozess der „*Trans- formation von Straßenraum zu Lebensraum*“ einzubeziehen. Auch hier hat man natürlich wie- derholtermaßen das „Dilemma der Beteiligung“, denn diejenigen, die sich auch sonst am lau- testen Gehör verschaffen, tun dies auch hier. Möglich ist auch, dass sie ihre Vorstellungen und Ziele auch gegen solche Projekte durchsetzen. Angst davor einen Teil der eigenen Wählerschaft zu verstimmen oder zukünftig zu verlieren, darf nicht das ausschließende Argument gegen die Umsetzung eines Verkehrsversuches von Seiten (politischer) EntscheidungsträgerInnen sein. In beinahe jeder Stadt der untersuchten Fallstudien ging dem Startbeschluss ein Wechsel der poli-

tischen Mehrheiten voraus, was oft auch direkt mit dem Bekenntnis zum visionierten Projekt zusammenhing. In Brüssel etwa führte das Eintreten des damaligen Oppositionskandidaten für Umgestaltung zu dessen Sieg. Dies zeigt exemplarisch, dass sich politischer Mut und visionäres Handeln bezahlt macht und durch die Gesellschaft honoriert wird.

## **Proaktive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit anstreben und umsetzen**

Breite Kommunikationskonzepte, viel Information und transparente Öffentlichkeitsarbeit sind essentielle Bestandteile solcher Vorhaben. Eine transparente und klare Kommunikationslinie von Beginn eines Projektes an ist enorm wichtig für eine hohe Akzeptanz und Verständnis der Öffentlichkeit für Veränderungen oder Maßnahmen im öffentlichen Raum. Wichtige Elemente einer solchen Strategie sind laut Erkenntnissen der Projekte von Beginn an mögliche Entwicklungsstränge zu beschreiben, permanent über den Fortschritt zu berichten, sowohl in analoger wie digitaler Form, und vor Beschluss die Entscheidungsgrundlagen transparent zur allgemeinen Einsicht zu publizieren und präsentieren.

Dies kann auch in Form öffentlicher Veranstaltungen erfolgen, wie es zum Beispiel in Hamburg und München der Fall war. Aufbauend auf anderen Erkenntnissen aus den Fallstudien ist das Konzept einer zentralen Ansprechperson oder Anlaufstelle als sehr sinnvoll und notwendig zu erachten. Diese kann informierend und koordinierend tätig sein und für die Beantwortung bzw. Weiterleitung von Fragen zuständig sein. Eine solche Einrichtung sollte für alle zukünftigen Verkehrsversuche als gesetzt gelten. Zu bedenken ist, dass hier nicht proaktiv vorgegangen wird, sondern lediglich verwaltend. Somit sollte es als ein Element von vielen gesehen werden und bestmöglich mit aufsuchenden Formaten in Kombination gesetzt werden.

Eine kontinuierliche Informationsarbeit sollte auch nach Abschluss des Versuchsteils beibehalten werden und in die konkrete Planungs- und Umbauphase mitgenommen werden. Es soll transparent ersichtlich sein, was aus den verschiedenen, individuellen Inputs, Meinungen, Kritik und Wünschen wurde. Die Übertragung und Mitnahme dieser in die Verstetigung und den Umbau sollte ernst genommen werden und bestmöglich sichtbar sein.

## **Begrifflichkeiten und Benennungen bewusst wählen**

Oftmals Erwähnung fand, dass das konkrete Wording von und in solchen Projekten zur Außenkommunikation mit und an die betroffenen AnwohnerInnen von immenser Bedeutung war. Wichtig in der täglichen Projektarbeit sollte sein, dass nicht nur vorrangig von Versuchen, Tests oder Laboren gesprochen werde. Die Verwendung dieser und ähnlicher Begriffe könnte sofort gewisse negativ konnotierte Assoziationsketten auslösen, die dem Projekt im weiteren Verlauf und hinsichtlich der Akzeptanz durch die allgemeine Bevölkerung nicht wirklich zuträglich wären. Hiervon nahm man anfänglich vor allem in Hamburg Notiz, wo man sich schlussendlich auf ein harmonischeres Wording und Projekttitle einigte. Projektverantwortliche sollten hierbei bereits in der Konzeption darauf achten mögliche kritische, oder falsch zu verstehende Formulierungen, wie Labor oder auch Versuch, zu vermeiden. Zur Verwendung würden Bezüge zum Viertel oder Quartier stehen, sowie Wortspiele mit Mobilitätsbegriffen oder Ähnlichem.

Die Bezeichnung Verkehrsversuch an sich fand in Deutschland ja bereits Eingang in die StVO und kann natürlich aus diesem Grunde auch zusätzlich Erwähnung in der Kommunikation eines so gelagerten Projektes finden. Ein zusätzlicher, griffiger Projekttitle ist aber trotzdem von hoher Bedeutung. Einerseits um eine gewisse Aufmerksamkeit und Bekanntheit zu generieren, andererseits um ein sprachliches Alleinstellungsmerkmal mit geringer Verwechslungsmöglichkeit kombiniert mit lokalem Bezug zu haben. Zusätzlich ist es wichtig weiterhin zu vermitteln, dass es sich bei einem „Versuch“ um ein Projekt in Arbeit handelt und nicht um eine bereits abgeschlossene Umgestaltung. Diese Verwechslung passierte in Brüssel und man verlor dadurch potenzielle BefürworterInnen der dauerhaften Umgestaltung im Vorhinein.

## Temporäres Stadtmobiliar mit Möglichkeiten auf Adaption von Beginn an umsetzen

Bei der temporären (Um-)Gestaltung öffentlicher Räume im Rahmen von Verkehrsversuchen bietet sich mit baulichen Interventionen ein direkter Einfallswinkel und Ansatz. Es geht darum Handlungsspielräume zu schaffen, Aneignung zu ermöglichen, Sichtbarkeit alternativer Nutzungen des öffentlichen Raums zu schaffen und baulich prägnant zu einem Umdenken anzuregen. Hier sollte ein mögliches Gestaltungs-, Rechts- und Beschilderungskonzept in einem qualitativ hochwertigen Maß zusammenfinden, um den gewonnenen Raum möglichst erleb- und gestaltbar für alle zu machen, denn das eigene Tun kann nachhaltig zu einer Verhaltensänderung führen. Allein auch die Aufenthaltsqualität wird durch temporäre Möblierungen, Beschattung oder Spiel- und Tauschmöglichkeiten, wie aus den Projekten ableitbar, immens gesteigert.

Auch der Faktor des Erlebarmachens des Möglichen spielt hier eine große Rolle. Leere Straßenräume erzielen oft nicht denselben Effekt, sondern lösen bei vielen Menschen Unverständnis und Unbehagen aus. Als Reaktion auf viele solche Äußerungen wurden im Projekt „**Ottensen macht Platz**“ frei zugängliche Ideentreffen ins Leben gerufen. Diese Formate können die Möglichkeit schaffen in einer Art Co-Creation-Prozess über die gesamte Projektlaufzeit den Bau von Stadtmobiliar für den Straßenraum voranzutreiben und auch selbst unter Anleitung umzusetzen. Als Anreiz zur Aneignung und Selbstermächtigung müssen von Seiten der Projektverantwortlichen bei Verkehrsversuchen dahingehend, wie obig skizziert, Grundvoraussetzungen geschaffen werden und Budget zur Verfügung gestellt werden.

Hierfür würde es auch Sinn machen, konkret BewohnerInnen-Initiativen oder sonstige NGOs im Umfeld zur Teilnahme einzuladen, einzubinden oder um einen sonstigen Beitrag zu bitten. Zu bedenken ist trotzdem, dass es stark von dem oder der NutzerIn abhängt, ob er oder sie sich den Raum auch ohne bauliche Maßnahmen aneignen kann und will. Zu viel Möblierung schränkt ein, nimmt vorweg und definiert Räume vor. Zu wenig Interventionen lassen den Raum leer wirken, rufen KritikerInnen auf den Plan und verhindern möglicherweise spontane Dinge, wenn die dazu nötige Infrastruktur fehlt. Hierbei sollte bereits vor Projektstart immer individuell vor Ort eine spezifische Entscheidung getroffen werden, die eben innerhalb dieser Pole zu verorten ist.

### 4.5.2. Struktur

#### Finanzierung sicherstellen und Kosten realistisch kalkulieren

Um eine hohe Qualität auf jeglicher Ebene zu gewährleisten, muss im Vorhinein eine ausreichende Finanzierung sichergestellt und gewährleistet werden. Beteiligung, Information, Vermittlung, Öffentlichkeitsarbeit, Prozessbegleitung und deren Umsetzung kosten Geld und müssen bewusst und voller Überzeugung von allen politischen Verantwortlichen in den jeweiligen Bezirken und in der Verwaltung eingesetzt und umgesetzt werden. An diesem Punkt zu sparen könnte sich im Nachhinein als großer Fehler herausstellen, da dadurch der gesamte Prozess zum Scheitern gebracht werden könnte. Zusammenfassend sind hier von Kostenfaktoren wie Personal, Material, Genehmigungskosten oder Veranstaltungsorganisation auszugehen. Diesen Faktor Kosten und Finanzierung gaben nahezu alle Auskunftspersonen an frühzeitig sicherzustellen und zu bedenken. Auch seien unvorhergesehene Kosten oder Ausgaben im Budget mit zu berücksichtigen, die zum Beispiel für Reparaturen, spontane Veranstaltungen oder zusätzlich notwendige Planungsleistungen im Projekt anfallen könnten. Dass diese nicht wirklich vorherzusehen sind, ist klar, jedoch sollte man zumindest einen kleinen Budgetteil dafür einkalkulieren. In Brüssel zum Beispiel konnte man aufgrund fehlender Mittel und einer nicht einkalkulierten Verlängerung des Verkehrsversuches nicht die vorhandene Möblierung und Gestaltungselemente nach Vielnutzung erneuern und es kam zu Kritik über den qualitativen Zustand dieser Elemente.

## Rechtliche Absicherung der Versuchsanordnung sicherstellen

Um potentiellen InteressentInnen aus städtischen Verwaltungen oder politische EntscheidungsträgerInnen die Angst vor der Durchführung eines Verkehrsversuchs zu nehmen, müssen die formellen Rahmenbedingungen rechtssicherer werden. Viele der Fallstudien wurden laufend regelrecht mit Klagen verschiedenster Art eingedeckt. Im Fall von Hamburg wurde der Versuch sogar vor dem geplanten Ende vom Verwaltungsgericht für nicht rechtmäßig und ausreichend begründet erklärt. Er wurde vorzeitig abgebrochen. Eine Rechtssicherheit könnte ansonsten durch individuelle Lösungen stadintern erreicht werden.

Eben diese Dienststellen in den Verwaltungen sollten zukünftig stärker proaktiv eingebunden werden, um deren Einstellung gegenüber Experimenten nachhaltig zu verändern und mehr Flexibilität im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten zu schaffen. Um Kommunen auch zukünftig zu motivieren, experimentell tätig zu werden und progressive Verkehrspolitik zu machen, muss dafür Sorge getragen werden, dass gewisse Grundvoraussetzungen, auch rechtlicher Natur, vorhanden sind.

Dazu gehört auch, dass der „**Versuchsparagraph**“ als Grundlage zur Durchführung von Verkehrsversuchen wie in der deutschen StVO bereits festgeschrieben klar und deutlich definiert wird. Generell muss man auch in anderen Ländern, in denen eine solche Rechtsgrundlage noch in keiner Form existiert, auf die Schaffung einer solchen drängen. Städte und Gemeinden sind daran gebunden in ihrem eigenen Wirkungsbereich stetig nach geltenden Gesetzen und Vorschriften zu handeln. Aus diesem Grund sollten diese auch möglichst präzise ausgearbeitet sein und die Möglichkeit auf einfache Beeinspruchung nicht gegeben sein. In Städten und Kommunen, in denen bisher schon progressive Verkehrspolitik vorangetrieben wurde, ist dieser Umstand nicht ganz so essentiell, wie in Gemeinden, die sich durch diese Ungewissheiten rechtlicher Natur gleich gar nicht an einen Versuch heranwagen würden. Eine Blaupause gibt und wird es für solche Projekte nie geben, da die Umstände, Gegebenheiten und AkteurInnen nie vergleichbar sind. Gerade deswegen sollte eine klare formelle Leitlinie vorhanden sein, um interessierten Kommunen und EntscheidungsträgerInnen einen rechtssicheren, einfachen Rahmen zu geben.

## Kooperationen ermöglichen und Steuerung gestalten

Die untersuchten Städte sind hinsichtlich der Durchführung noch nicht so weit BewohnerInnen zu ermöglichen sich ihre Stadt, oder in diesem Fall, Teile ihrer Straße wirklich „**selbst zu bauen**“ und an der zukünftigen Entwicklung direkt teil haben zu lassen. Der Einordnung der Steuerung nach Initiierung und Umsetzung innerhalb der Projekte folgend (vgl. Kapitel 2.6) sind Verkehrsversuche jedoch bereits jetzt hybride Formate, die ganz stark von Kooperation und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Sektoren leben und auch davon meist profitieren. Ziel für zukünftige Projekte sollte es deshalb sein den positiven ersten, oft Bottom-Up initiierten Schwung mitzunehmen und auch in der Umsetzung öfter Kooperationen anzudenken und auch proaktiv zu ermöglichen. Natürlich nur dort, wo dies sinnvoll und möglich ist, wie etwa in einer abschließenden gemeinsamen Begründung oder weiteren gestalterischen Mitsprachemöglichkeiten. Auch nach der Durchführung der Versuchsphase sollte eine offene, partizipative Haltung und eventuell ein weiterer Beteiligungsprozess zur konkreten Gestaltung unter Einbeziehung aller betroffener Stakeholder mitgedacht werden. Denn ohne Kooperationen lassen Prozesse oft innovative Formate, neue Herangehensweisen oder kreative Lösungen, wie zum Beispiel spontane, künstlerische Aktionen wie in Fällen Maribor oder Hamburg, vermissen. Ein konstruktiver Beitrag zur langfristigen Einbindung ehrenamtlicher Initiativen in den Prozess könnte durch finanzielle Zuwendungen für ehrenamtliche Tätigkeiten sein, ohne den Versuch auf Einflussnahme versteht sich.

### 4.5.3. Prozess

#### Evaluierung, Monitoring und Dokumentation gewissenhaft durchführen

Ohne gute Dokumentation in Kombination mit proaktiver Pressearbeit können solche groß angelegte Versuche relativ leicht von der Außenperspektive als gescheitert und ineffektiv dargestellt und interpretiert werden. Vorzeigebeispiele für eine umfassende Evaluation und Dokumentation stellen die untersuchten Projekte in München und Hamburg dar. In Brüssel und Maribor wurde dies nach Recherchen und den Aussagen der Interviewpartner nur teilweise und themenspezifisch durchgeführt. Ziel solcher Erhebung sollte sein gewissenhaft und mit hoher wissenschaftlicher Präzision evidenzbasierte Entscheidungsgrundlagen zu schaffen und sowohl transparent als auch zeitnah öffentlich zu präsentieren. Eine umfassende Evaluierung hilft, wie bereits erwähnt, auch ungemein in der Kommunikation und Information. Potenzielle, unvorhergesehene Ereignisse, die ein Evaluierungs-Ergebnis verfälschen könnten, sollte man auch immer mitdenken, da sich die Daten sonst nicht vergleichen lassen und GegnerInnen ein Einfallstor für Kritik geöffnet wird. Was aus den Fallstudien nicht herauszulesen war, oder auch nicht durchgeführt wurde, war eine Rücküberprüfung der formulierten Ziele und der erhobenen Evaluierungsergebnisse vor der Detailplanung an der realen, baulichen Umgestaltung der öffentlichen Räume. Dies sollte in zukünftigen Projekten nach Fertigstellung überprüft werden, um auch fundierte Aussagen über den Erfolg solcher Versuche treffen zu können. Außerdem ist in zukünftigen Verkehrsversuchen anzustreben entweder zu Änderungen in vorhandenen Planungen beizutragen oder überhaupt den Startpunkt zur Transformation öffentlicher Räume zu bilden und diese basierend auf den Wünschen, Ideen und Evaluierungsergebnissen in einem transparenten Prozess zu erstellen.

#### Ausreichend Zeit für Vorbereitung und Umsetzung anberaumen

Verkehrsversuche entstehen nicht aus dem Nichts und haben oft lange Vorlaufzeiten, die eventuelle (Vor-) Projekte beinhalten können, aber auch der Versuch an sich sollte zeitlich gut gewählt sein. Zeit spielt auch in der Aufsetzung des konkreten Versuchsablaufes eine wesentliche Rolle. In den untersuchten Beispielen variiert hier dieser Faktor zwischen mehreren Wochen und Tagen und mehreren Jahren. Als Kompromissvariante hat sich die Versuchsdauer von ungefähr einem halben Jahr herausgebildet. Jedoch merken verschiedene Auskunftspersonen an, dass bei einer Ausdehnung des Zeitraums auf ein Jahr die Jahreszeiten und deren inhärente Faktoren auf die Nutzung des Raums aufgezeigt werden könnten. Darüber hinaus muss sich die Nutzung des öffentlichen Raums immer erst einspielen. Es braucht oft eine gewisse Zeit, um wirkliche (Verhaltens-)Änderungen oder Aneignungstendenzen feststellen zu können. Manche Veränderungen brauchen lange, um einen Wandel herbeizuführen. Außerdem dürfen Abstimmungsbedarfe und deren zeitliche Bearbeitung in öffentlichen Verwaltungen nicht unterschätzt werden. Insgesamt sollte man jedoch auch darauf achten einen gut abgewogenen Mittelweg zwischen „**nicht zu kurz und nicht zu lange**“ zu finden. Auch zu lange Prozesse haben nicht nur positive Aspekte, da dadurch natürlich auch den GegnerInnen eine Möglichkeit zu Kritik gegeben werden kann.





# 5. Fazit und Ausblick

» **Fazit**

» **Ausblick**

*»Without flexibility and the ability to improvise, spatial planning will in the long run fade away. By making planning open and more communicative, it can be saved.«*

*Zef Hemel (2013, S. 29)*

## 5.1. Fazit

### Methodisches Fazit zu Methoden und empirischer Durchführung

Ziel dieses Kapitels ist es Diskrepanzen zwischen der Konzeption und der Umsetzungen der Methodik zu beleuchten. Die Reflexion der empirischen Forschung und der ausgewählten Methoden steht im Mittelpunkt. Methodisch betrachtet war diese qualitative Arbeit äußerst umfangreich. Der Beginn war eine Literatur- und Dokumentenrecherche zu Projekten, Konzepten, Praktiken und Verständnissen rund um den öffentlichen Raum (Kapitel 2) und Prozessen in der Planung (Kapitel 3), sowie zu qualitativen Erhebungs- und Analysemethoden für die Fallstudien.

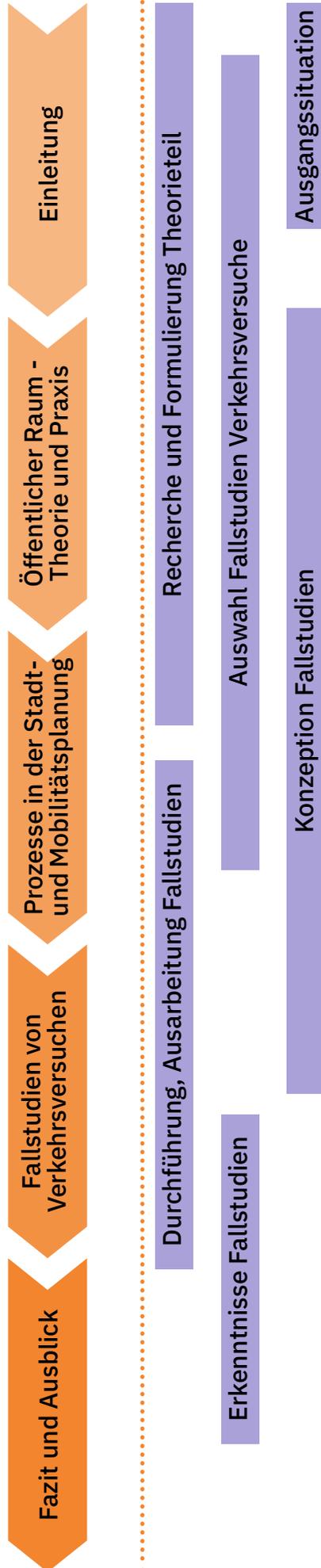
Die Entscheidung mit Fallstudien zu arbeiten erwies sich als gute und passende Entscheidung, da dadurch sehr praxisnah über Konzepte und Instrumente reflektiert werden konnte. Außerdem konnte eine gewisse Breite an Verkehrsversuchen dargestellt werden. Dabei kam als zentrale Erhebungsmethode das leitfadengestützte, narrative ExpertInnen-Interview (Kapitel 4.1.1.1) zum Einsatz. Insgesamt vier Projekte mit jeweils zwei Interview-PartnerInnen wurden analysiert. Klar festzustellen ist jedoch, dass die Ergebnisse durch die geringe Anzahl an Auskunftspersonen nur als Ausschnitte der Prozesse gesehen werden können. Aufgrund von Zeit und Kapazitäten wurden keine Personen außerhalb des inneren Projektkonsortiums, wie etwa TeilnehmerInnen an Initiativen oder AnwohnerInnen zu ihren Meinungen und Sichtweisen befragt. Somit ist festzustellen, dass weitere Forschungen mit mehr Breite wünschenswert wären.

Nach einer umfangreichen Projektauswahl, der Auswahl der Auskunftspersonen und der Erstellung eines Interviewleitfadens erfolgte im Sommer 2020 die Durchführung der Interviews online mittels Videotelefonie und einem Whiteboard-Tool zur Prozess-Skizzierung. Diese Umsetzung erwies sich, trotz anfänglicher Zweifel bezüglich der Qualität der Ergebnisse oder möglichen Technikproblemen als äußerst praktikabel und einfach durchführbar. Dieser virtuelle Zugang zum Feld verlief zumeist äußerst umfangreich und informativ. Lediglich die Terminfindung erwies sich oft als schwierig. Der Interview-Leitfaden (Kapitel 4.1.1.2) an sich erwies sich als sehr hilfreich, wurde aber stellenweise vom Ablauf her angepasst.

Zur qualitativen Inhaltsanalyse (Kapitel 4.1.2.1) wurde ein bis dato persönlich unbekanntes Programm – MAXQDA – zur qualitativen Datenanalyse herangezogen. Nach anfänglicher Einarbeitungsphase stellte sich dieses als äußerst hilfreich bezüglich Transkription, Codierung und Auswertung dar. Die daraus resultierende Prozessanalyse (Kapitel 4.1.2.2) war methodisch nicht einfach zu definieren und dem Forschungsgegenstand entsprechend zu konzipieren, da dazu wenig planungsrelevante Literatur auffindbar war. Daraus ergab sich eine selbst konzipierte Analyse des Prozesses und der AkteurInnen. Dieses Konzept sollte zukünftig weiter überarbeitet und ausgebaut werden. Als Überbau und Rahmen für die anschließende Anwendung diente ein selbst konzipierter Untersuchungsrasters (Kapitel 4.2.3). Die Erstellung dieses nahm viel Zeit in Anspruch, was sich jedoch für die Strukturierung und Vergleichbarkeit der Fallstudien bezahlt machte. In der Bearbeitung wurden Unklarheiten im Kategoriensystem erkennbar. Hier wurde vereinzelt nachgeschärft. Die textliche und grafische Ausarbeitung der Fallstudien (Kapitel 4.3) erwies sich als äußerst langwierig und umfangreich. Hierbei und auch zur Verschriftlichung der Ableitung der Ergebnisse aus den Fallstudien (Kapitel 4.4) und der Konzeption der Handlungsempfehlungen für zukünftige Verkehrsversuche (Kapitel 4.5) war der Untersuchungsrasters sehr hilfreich.

In Abbildung 47 wurde der zuvor beschriebene Forschungsablauf aus der Perspektive danach grafisch dargestellt. Die Anzahl der Arbeitsschritte, Phasen und Zusammenhänge waren viel komplexer als im ersten Moment angenommen. Im Vergleich dazu gab es in Kapitel 1 (Tabelle 2) eine vereinfachte tabellarische Strukturierung. Rückkoppelungen und Überarbeitungen einzelner Arbeitsschritte wurden aufgrund der Lesbarkeit der Grafik nicht dargestellt.

# Kapitel Phasen



# Arbeitsschritte

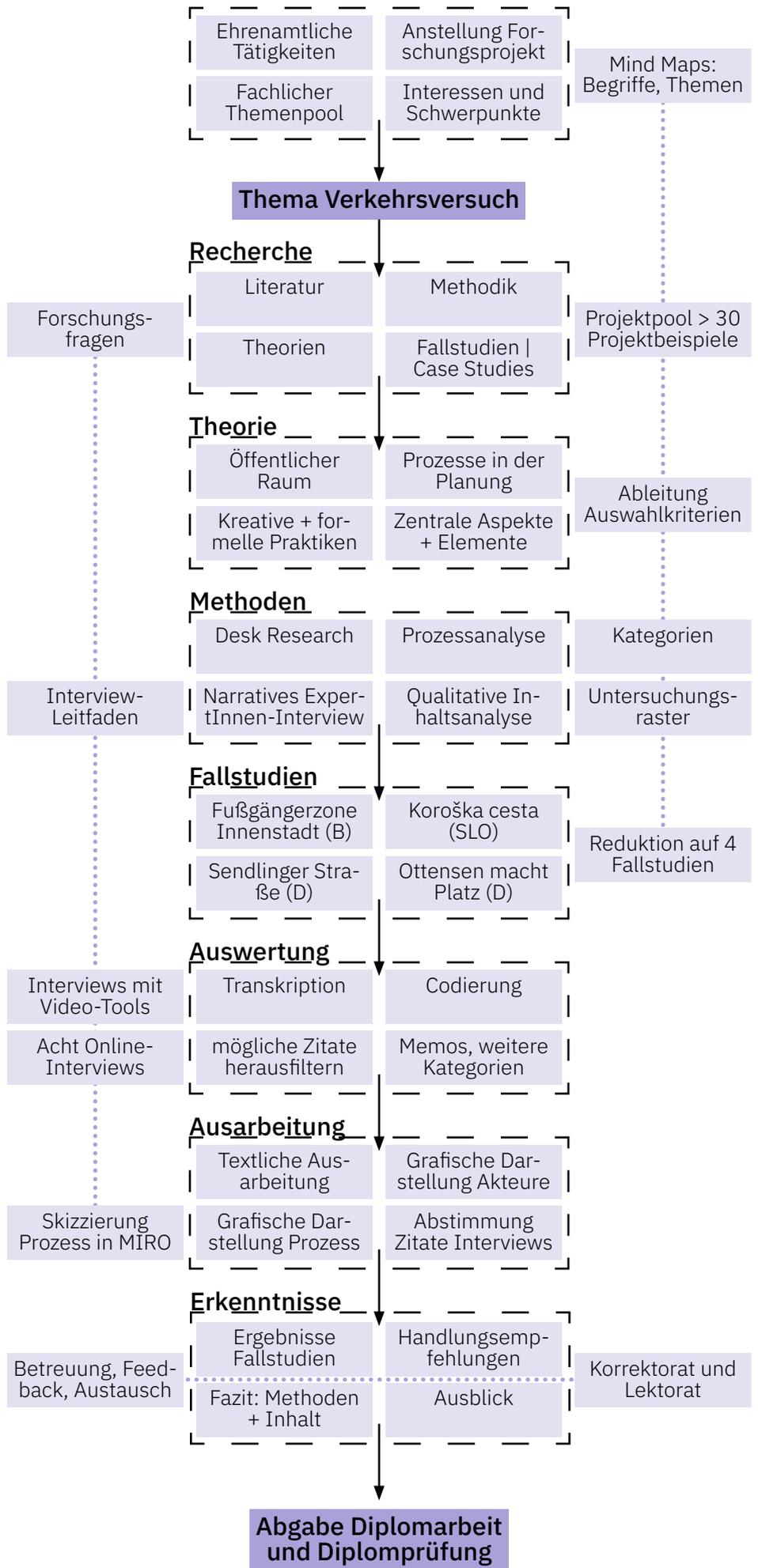


Abbildung 54: Forschungsablauf in Realität | eigene Darstellung (2021)

## Inhaltliches Fazit nach Forschungsfragen

Diese Arbeit startete mit dem simplen Ziel das „*Instrumentarium Verkehrsversuch*“ in seiner Anwendungsvielfalt zu beschreiben und insgesamt bekannter zu machen. Außerdem sollte bereits durchgeführten Projekten und deren Beteiligten eine gewisse Sichtbarkeit gegeben werden. Im weiteren Verlauf wurden diese analysiert, um daraus Erkenntnisse für zukünftige Durchführungen zu gewinnen und generell das Potential des Verkehrsversuchs zur Umgestaltung öffentlicher urbaner Räume abzuleiten. Diese Zielsetzungen wurden definitiv erreicht.

### Welche Potentiale hat der Verkehrsversuch in zukunftsorientierten Planungen zur Umgestaltung öffentlicher Räume in urbanen Gebieten?

Bezugnehmend auf die Hauptfrage wurden in dieser Forschungsarbeit vier Verkehrsversuche aus der Planungspraxis exemplarisch und doch detailliert hinsichtlich ihrer Werkzeuge, ihren Strukturen, ihren Prozessen und Potentialen untersucht. Die daraus gewonnenen detaillierten Fallbeschreibungen nach dem Untersuchungsraaster (4.3) und die Zusammenfassung der Ergebnisse der Fallstudien (4.4) sind hier als umfangreiche Antwortkapitel zu nennen. Verkürzt zusammengefasst unterscheiden sich die Projekte in deren individuellen AkteurInnen-Konstellationen und Prozessverläufen, jedoch einen sie sich in deren Experimentierfreudigkeit im Werkzeugeinsatz und deren Beitrag zu einer polarisierenden Diskussion über die Thematik des öffentlichen Raums in den jeweiligen Stadtgesellschaften. Zukünftig können Verkehrsversuche eine Möglichkeit bieten verfahrenere Prozesse zu lösen oder anhand erhobener Daten Entscheidungsgrundlagen und Fakten für die Politik schaffen.

### Wie lassen sich kreative Praktiken mit Interventionscharakter im öffentlichen Raum beschreiben?

Diese Frage und die dazugehörigen Unterfragen wurden im Kapitel „*Öffentlicher Raum – Theorie und Praxis*“ umfangreich beantwortet und die wesentlichen Ergebnisse im Zwischenfazit in Kapitel 2.6 dargelegt. Außerdem wurde sowohl eine grafische (Abbildung 3) und eine tabellarische (Tabelle 5) Einordnung erstellt. Zentral ist hierbei die Einordnung der Praktiken und des Verkehrsversuches in das Spannungsfeld zwischen Bottom-Up/Top-Down und Informell/Formell in der der Verkehrsversuch als formellere Praktik hervorsteicht. Diese Darstellungen sind jedoch nicht als unveränderlich und allumfassend zu sehen, sondern als Arbeitsstand und Ausgangspunkt für weitere Forschungen. Wesentlich für zukünftige Umsetzungen von Verkehrsversuchen wird dessen bessere rechtliche Absicherung sein.

### Wie lassen sich Planungsprozesse im öffentlichen Raum beschreiben und charakterisieren?

Planungsverständnisse unterliegen einem permanenten Wandel und lassen sich daher nur im Zusammenhang damit charakterisieren. Planungsprozesse lassen sich jedoch vereinfacht nach einigen Aspekten beschreiben. In Kapitel „*Prozesse in der Stadt- und Mobilitätsplanung*“ wird die Beantwortung dieser Frage und ihrer Unterfragen detailliert behandelt. Die wesentlichen Erkenntnisse sind im Zwischenfazit 3.4 textlich zusammengefasst.

### Worauf sollte laut den untersuchten Fallstudien bei zukünftigen Umsetzungen von Verkehrsversuchen geachtet werden?

Im empirischen Hauptteil der Arbeit der „*Durchführung der Fallstudien von Verkehrsversuchen*“ wurden dem Untersuchungsraaster entsprechend die Projekte im Detail analysiert und chronologisch nach Durchführungszeitraum der Versuchsphase entsprechend beschrieben. Die Beantwortung der Fragestellung wurden in neun Handlungsempfehlungen, welche nach dem Untersuchungsraaster strukturiert sind, dargelegt. Dazu zählen Empfehlungen zur Umsetzung von Stadtmobiliar, einer kontinuierlichen Evaluation und der Aufruf zur rechtlichen Verankerung.

## 5.2. Ausblick

Was in dieser Arbeit versucht wurde war es vier verschiedene Projekte von Verkehrsversuchen im mitteleuropäischen Kontext einerseits zu porträtieren, andererseits von ihnen für die Zukunft zu lernen. Diese europaweite Zusammenschau kann nur als Ausgangspunkt für weitere theoretische Diskussionen und praktische Umsetzungsprojekte gesehen werden. Hierbei bedarf es auch zukünftig mutigen Anwendungsbeispielen, um den Verkehrsversuch weiter zu verbreiten und um Anerkennung unter AnwenderInnen als zusätzlichen Prozessschritt in der Transformation öffentlicher Räume zu erzielen. Zielführend hierfür wären in weiterer Folge, vergleichbar mit dem deutschen Modell des „**Versuchsparagraphen**“ in der StVO, weitere formelle Verankerungen auf staatlicher Ebene. Oder auch die Schaffung individueller, städtischer Übereinkünfte könnte angestrebt werden. Diese Arbeit dient hierfür als Informationsquelle, wie zum Beispiel das Kapitel Handlungsempfehlungen. Auch eine Novellierung der österreichischen StVO mit der Aufnahme von temporären Versuchsmöglichkeiten zum Testen neuer Verkehrsführungen oder -ordnungen wäre anzustreben. Weitere praktische Weiterentwicklungen könnten die Ausarbeitung eines **“pilot to permanent”** – Konzepts zur Umsetzung von Verkehrsversuchen inklusive eines Handbuches oder die Erstellung einer Toolbox **„Verkehrsversuch in Österreich“** betreffen.

Eine Krise ist auch immer eine Chance. Frei nach diesem Motto wirkt die COVID-Pandemie im urbanen Bereich wie ein Motor für Innovation in Richtung Experimente im öffentlichen Raum. Dies merkten auch mehrere Interview-PartnerInnen an. Ein allgemeiner, kontinuierlicher Wandel in Richtung lebenswerterer Städte, Verkehrswende und einer gerechteren Verteilung öffentlichen Raums ist bereits festzustellen. Doch die große Frage bleibt weiterhin, was Experimente, Versuche oder Simulationen hierbei wirklich leisten können. Vereinfacht können Verkehrsversuche, wie auch Realexperimente, als Gegenstücke zu klassischen Laborexperimenten unter kontrollierbaren Bedingungen. Der grundlegende Unterschied zwischen diesen experimentellen Formen ist, dass der Verkehrsversuch eigentlich nicht in seinen wirklichen Ursprungszustand, wie unter Laborbedingungen möglich, jemals zurückkehren kann. Allein die Durchführung führt bereits zu Veränderungen am Ausgangsgegenstand und auch Einstellungen der AnwohnernInnen können sich durch einen solchen Eingriff nachhaltig ändern. Auch die Antwort auf die Frage, welche dieser Formen besser geeignet sei die größte Krise unserer modernen Zivilisation – die Klimakrise – nachhaltig zu bekämpfen, bleibt offen. Die Verringerung von Verkehrsaufkommen und der Umstieg auf aktive Mobilitätsformen spielen hier Schlüsselrollen hinsichtlich der Verringerung von CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Klimawandelanpassungen in Straßenräumen. Hier kann und sollte der Verkehrsversuch als Instrument zum Umbau von Straßen auch zukünftig eine bedeutende Rolle spielen.

Um von einem objektiv messbaren Erfolg von Verkehrsversuchen sprechen zu können bedarf es bei zukünftigen Projekten klar formulierten Zielen und der lückenlosen Evaluierung dieser nach Fertigstellung und Umbau. Hierfür sollten Erhebungen auch bis nach Prozessende und erfolgtem Umbau ausgedehnt werden. Langzeitstudien, wodurch wirkliche Änderungen von Mobilitätsverhalten messbar sein sollten, könnten hier ein Mittel der Wahl sein. Doch auch eine offene **„Kultur des Scheiterns“** sollte zukünftig mitbedacht werden, da ansonsten ein wirklich ergebnisoffener und unvoreingenommener Prozess, wie es der Verkehrsversuch im Regelfall sein sollte, nicht möglich ist. Hierfür müssten sich auch lokale Gouvernance-Strukturen ändern und politische EntscheidungsträgerInnen wegkommen von ihrer oftmals „angstgesteuerten Haltung“ Wählerstimmen zu verlieren.

Der Verkehrsversuch kann aber nur als ein kleiner Baustein auf dem Weg zu einer ganzheitlichen Verkehrswende gesehen werden, dessen Anwendung auch nicht immer zielführend sein kann. Gewisse Voraussetzungen für eine effektive Durchführung eines Verkehrsversuchs sollten laut den Auskunftspersonen der Interviews gegeben sein. Hierzu zählen Faktoren, wie einem Experiment gegenüber eher positiv eingestellte Bevölkerungszusammensetzungen und Nachbarschaften, vorhandene bauliche Voraussetzungen, ein gewisser Nutzungsdruck im Straßenraum, bereits lebendige Erdgeschosszonen und Nutzungen als Rechtfertigung und eine ungerechte Platzverteilung für einzelne VerkehrsteilnehmerInnen, die vorhanden sein sollten.

Anschließend sollten auch die wesentlichen Potenziale des Instruments Verkehrsversuch abgeleitet aus den Interviews Erwähnung finden. Diese können als Antwortmöglichkeiten auf den Gemeinplatz gegen die Durchführung von Versuchen gesehen werden, welcher sinngemäß lautet: „Warum gestaltet man eine Straße oder öffentliche Räume nicht direkt um, aber führt stattdessen einen weiteren Prozessschritt in Form eines Verkehrsversuches durch?“

- Die Durchführung einer Testphase ist einfach, kostengünstig und schnell anwendbar und macht dadurch direkt mögliche Veränderungen im öffentlichen Raum erlebbar und sichtbar.
- Der Verkehrsversuch bietet bei komplexen, verfahrenen oder kontroversen Prozessen oder Konzepten eine Hilfestellung, um Daten- und Entscheidungsgrundlagen für weitere, hoffentlich zielführendere Diskussionen und Entscheidungen, in Zukunft zu schaffen.
- Die Herstellung einer temporären Versuchsanordnung ist allgemein gesprochen zielführender als jahrzehntelanger Stillstand und kontroverse Diskussionen ohne wirkliche Fortschritte. Auch für politische EntscheidungsträgerInnen.
- Das „Erlebarmachen“ und die Möglichkeit Vorteile von Veränderungen für die direkt Betroffenen, aber auch für sonstige interessierte oder kritische Steakholder, darzustellen ist von unschätzbarem Wert.
- Experimente an sich sind zwar nur temporär, jedoch können sie potenziell langfristige Veränderungen in der Wahrnehmung des öffentlichen Raums, im Mobilitätsverhalten oder der Akzeptanz zukünftig weiterer Maßnahmen in Richtung Verkehrsberuhigung herbeiführen.

Es ist jedoch auch festzustellen, dass anschließend an die Forschungsarbeit noch viele weitere Fragen für zukünftige Untersuchungen aufgeworfen wurden. Daran ist ersichtlich, dass es deutlich weiteren Forschungsbedarf hinsichtlich der kritischen Erforschung von Realexperimenten, der Auslotung der Grenzen von Verkehrsversuchen und deren Potential gibt. Einige der Fragen könnten wie folgt lauten:

- Wie können Kooperationen verschiedener Akteursgruppen in formalisierten Instrumenten, wie dem Verkehrsversuch, gelingen?
- Führen Versuche zu mehr Akzeptanz für permanente Umgestaltungen in der jeweiligen Stadtgesellschaft?
- Woran macht man den Erfolg von Verkehrsversuches fest? Wie evaluiert man, wen bezieht man ein und wann führt man diese Evaluierung durch?
- Was kann man gut simulieren und welche Situationen kann man im Rahmen eines Verkehrsversuches nachempfinden? Welche nicht? Was für andere Maßnahmen gibt es und braucht es?
- Was sind die Grenzen von Realexperimenten, Verkehrsversuchen oder Reallaboren?
- Wie gelingt die Verstetigung von temporären Interventionen?

Diese Arbeit möchte abschließend als Mutmacher für EntscheidungsträgerInnen und auch Verwaltungen verstanden werden, um in Zukunft mehr Experimente im öffentlichen Raum erlebbar zu machen. Entsprechend dem Anfangszitat des ersten Kapitels von Sadik Khan „***If you can change the street, you can change your world.***“ (Janette Sadik-Khan in Cafin, 2017) sollten weitreichende und schwer abschätzbare Veränderungen, die auch ein Verkehrsversuch im urbanen Kontext und auch im individuellen (Mobilitäts-)Verhalten auslösen und bewirken kann, als Ansporn und Zeugnis davon deuten, dass man damit Stück für Stück die „eigene“ Welt Kleinen verändern kann. Damit kann und sollte bereits im Kleinen mit der Umgestaltung von Straßen begonnen werden.



# 6. Verzeichnisse und Anhänge

- » **Literaturverzeichnis**
- » **Abbildungsverzeichnis**
- » **Tabellenverzeichnis**
- » **Interviewverzeichnis**
- » **Anhänge**

## 6.1. Literaturverzeichnis

- lypblik], & artgineering. (2017). Gids van de Brusselse publieke ruimte. Brussels: Brussels Capital Region.
- Achatz, P., Dörrzapf, L., & Berger, M. (2020). Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur? REAL CORP 2020 Proceedings/Tagungsband, 8(September), 479–489.
- Aichinger, W., & Frehn, M. (2017). Fachbroschüre: Straßen und Plätze neu denken (P. Röthke-Habeck & T. Schubert, Hrsg.). Abgerufen von <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>
- Aichinger, W., Frehn, M., Pöpsel, L., & Röthke-Habeck, P. (2020). Quartiersmobilität gestalten: Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Dessau-Roßlau.
- Albers, G. (1983). Über den Wandel im Planungsverständnis. *RaumPlanung*, 61, 97–103.
- Altona, B. (2019, Dezember 3). Neue Stadtmöbel, Bäume und Fahrradstellplätze für „Ottensen macht Platz“. Abgerufen 8. August 2020, von [ottensenmachtplatz.de](http://ottensenmachtplatz.de) Website: <https://ottensenmachtplatz.de/2019/12/03/neue-stadtmobel-baeume-und-fahrradstellplaetze-fuer-ottensen-macht-platz/>
- Appelmans, M. (2020, September 23). Interview Fußgängerzone Innenstadt Brüssel. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Planning Association*, 35(4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Avelino, F., & Wittmayer, J. M. (2016). Shifting power relations in sustainability transitions: A multi-actor perspective. *Journal of Environmental Policy and Planning*, 18(5), 628–649. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2015.1112259>
- Bachmann, A. (2020, März 6). Hermann Knoflacher will autofreie Städte: „Wir sollten überhaupt keine Straßen mehr bauen“. Abgerufen 6. März 2020, von [moment.at](http://moment.at) Website: <https://bit.ly/3soWukw>
- Bader, J., Scholl, B., Vinzens, M., & Staub, B. (2013). Testplanung – Methode mit Zukunft. Abgerufen von <https://bit.ly/3qPZhmp>
- Bahrtdt, H.-P. (1998). Die moderne Großstadt : Soziologische Überlegungen zum Städtebau (1. Aufl.; U. Herlyn, Hrsg.). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Baier, A., Müller, C., & Werner, K. (2013). Stadt der Communiten - Neue Urbane Räume des Do it yourself. Bielefeld: transcript Verlag.
- Bamberg, S. (2013). Changing environmentally harmful behaviors: A stage model of self-regulated behavioral change. *Journal of Environmental Psychology*, 34, 151–159. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.01.002>
- Bayer, D. (2008). Das Verhalten auf öffentlichen Plätzen. In M. Erlhoff, P. Heidkamp, & I. Utikal (Hrsg.), *Designing Public* (1. Aufl., S. 160–162). Basel: Birkhäuser.
- Berger, F. (2020, April 9). Erste Fußgängerstraßen in Wien - Ministerin Gewessler freut sich über mehr Platz. Abgerufen 5. November 2020, von [ots.at](http://ots.at) | BM für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Website: <https://bit.ly/3pQKs1A>
- Bergevoet, Tom; van Tuijl, M. (2016). *The Flexible City: Sustainable Solutions for a Europe in Transition*. Rotterdam: nai010.
- Bergmann, M., Herlo, B., Schubert, J., Sametinger, F., & Unteidig, A. (2013). Community Infrastructuring: Designwerkzeuge zur partizipatorischen Stadtgestaltung. In *Ortsentwürfe: Urbanität im 21. Jahrhundert* (1. Aufl., S. 62–67). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Bermann, K., & Clough Marinaro, I. (2014). 'We work it out': Roma settlements in Rome and the limits of do-it-yourself. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4), 399–413. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.952321>
- Bertolini, L., & le Clercq, F. (2003). Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and Planning A*, 35(4), 575–589. <https://doi.org/10.1068/a3592>
- Bezirksamt Altona. (2019a). *D\_Hamburg\_2019\_Ottensen macht Platz Uebersichtskarte*. Abgerufen 25. März 2021, von: <https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2019/08/Paketshops.pdf>
- Bezirksamt Altona. (2019b). *Dokumentation der Infoveranstaltungen für Gewerbetreibende*. Abgerufen 25. März 2021, von: [https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2019/08/OMP\\_Dokumentation\\_Infoveranstaltungen\\_Gewerbetreibende\\_Mai\\_2019.pdf](https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2019/08/OMP_Dokumentation_Infoveranstaltungen_Gewerbetreibende_Mai_2019.pdf)

- Bezirksamt Altona. (2019c). Infoflyer „Ottensen macht Platz“. Abgerufen 25. März 2021, von: [www.ottensenmachtplatz.de](http://www.ottensenmachtplatz.de)
- Bezirksamt Altona. (2019d). Über das Projekt. Abgerufen 8. August 2020, von [ottensenmachtplatz.de](http://ottensenmachtplatz.de) Website: <https://ottensenmachtplatz.de/ueber-das-projekt/>
- Bezirksamt Altona. (2020). Ausstellungstafeln der Evaluationsergebnisse. Abgerufen 25. März 2021, von: [https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2020/02/200205\\_Stellwände\\_omp.pdf](https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2020/02/200205_Stellwände_omp.pdf)
- Bezirksamt Altona. (2021, Februar 5). Experiment gewinnt Deutschen Verkehrsplanungspreis 2020. Abgerufen 8. Februar 2021, von [hamburg.de](http://hamburg.de) website: <https://bit.ly/2ZJDINB>
- Bezirksamt Altona, & Technische Universität Hamburg (TUHH). (2019). Evaluationskonzept der Technischen Universität Hamburg (TUHH) für das Projekt „Ottensen macht Platz“. Hamburg.
- Bezirksversammlung Altona. Beschluss zum Projekt „Ottensen macht Platz“. , Pub. L. No. A/BVG/123.30-01, Drucksache 21-0032E (2019).
- Bezirksversammlung Altona. Beschluss zur Erprobung eines Fußgängerbereichs als Ergebnis von „Cities4People“. , Pub. L. No. A/BVG/123.30-01, Drucksache 20-5750 (2019).
- Bezirksversammlung Altona. Beschluss der Bezirksversammlung Altona für ein dauerhaft autoarmes Quartier. , Pub. L. No. A/BVG/123.30-01, Drucksache 21-0689 (2020).
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020a). Duden | Akteur. Abgerufen 15. Februar 2021, von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Akteur>
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020b). Duden | Aspekt. Abgerufen 15. Februar 2021, von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Aspekt>
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020c). Duden | Logik. Abgerufen 7. März 2021, von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Logik>
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020d). Duden | Potenzial. Abgerufen 7. März 2021, von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Potenzial>
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020e). Duden | Praktik. Abgerufen von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Praktik>
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020f). Duden | Straße. Abgerufen 15. Februar 2021, von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Straße>
- Bibliographisches Institut GmbH. (2020g). Duden | Verkehrswende. Abgerufen 15. Februar 2021, von [duden.de](http://duden.de) Website: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Verkehrswende>
- Birdsall, M. (2013). Parklets Providing Space for People to Park ... Themselves. *ITE Journal (Institute of Transportation Engineers)*, 83(5), 36–39. Abgerufen von: [https://www.researchgate.net/publication/298491047\\_Parklets\\_Providing\\_Space\\_for\\_People\\_to\\_Park\\_Themselves](https://www.researchgate.net/publication/298491047_Parklets_Providing_Space_for_People_to_Park_Themselves)
- Birdsall, M. (2015). Knowing how far your feet can take you: „Walk [your city]“ paves the way for pedestrians. *ITE Journal (Institute of Transportation Engineers)*, 85(5), 36–38.
- bisa.brussels. (2021, Jänner 2). Bevolking: Jaarlijkse evolutie. Abgerufen 2. Jänner 2021, von: <https://bisa.brussels/themas/bevolking/jaarlijkse-evolutie>
- Bishop, P., & Williams, L. (2012). Re-imagining the city: planning for temporary activity. In *The Temporary City* (S. 179–189). London: Routledge.
- Bliss, L. (2020, April 3). Mapping How Cities Are Reclaiming Street Space. Abgerufen 10. November 2020, von [Bloomberg CityLab](http://bloomberg.com) Website: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-03/how-coronavirus-is-reshaping-city-streets>
- Bock, S., & Kamlage, J.-H. (2020). Bürgerbeteiligung - Von der Idee zur Infrastruktur. In S. Bukow, O. Meinefeld, & R. Schmidt (Hrsg.), *Infrastrukturatlas - Daten und Fakten über öffentliche Räume und Netze* (1. Aufl., S. 16–17). Berlin: Heinrich-Böll Stiftung.
- Boie, G. (2017, März 2). Picnic Architecture. Abgerufen 5. August 2020, von [bavo.biz](http://bavo.biz) Website: <https://www.bavo.biz/picnic-architecture>
- Bork, H., Zech, S., & Klingler, S. (2015). Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum. Studienreihe Stadtpunkte: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 16. Abgerufen von: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-737521>
- Bratz, J., Kreft, L., Latzko, J., Peitzsch, E., Wilke, H., & Haberle, H. (2020). *Baukultur Bericht: Öffentliche Räume 2020/21* (1. Aufl.; B. Rukschcio, M. Lesch, & F. Schacht, Hrsg.). Potsdam: Reiner Nagel.

- Brög, W. (2015). Vienna Walking: Quantifying the importance of walking. Abgerufen von: [https://files.designer.hoststar.ch/hoststar10546/file/broeg\\_walk21\\_pre-conf\\_vienna\\_2015.pdf](https://files.designer.hoststar.ch/hoststar10546/file/broeg_walk21_pre-conf_vienna_2015.pdf)
- Bruns, L. (2014). Stadt Selber Machen: Ein Handbuch. Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Bruns, L. (2021). Stadtmacher Archiv: Eine Sammlung selbst gemachter Nischen im Stadtraum. Abgerufen 2. Jänner 2021, von stadstattstrand: Kreativer Umgang mit urbanem Raum. website: <http://stadtstattstrand.de/>
- Bruns, L., Braun, K., Tödli, S., Ohm, I., & Ziehl, M. (2016). Freiraum-Fibel: Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt (A. Trautwein & N. Weidmann, Hrsg.). Abgerufen von: [https://www.bbbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel-dl.pdf;jsessionid=AC248520116749244EC7D8E4B74B5BBD.live11292?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bbbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel-dl.pdf;jsessionid=AC248520116749244EC7D8E4B74B5BBD.live11292?__blob=publicationFile&v=3)
- Bukow, S., Meinefeld, O., & Schmidt, R. (2020). Teilhabe - Gute Infrastruktur für Heute und Morgen. In S. Bukow, O. Meinefeld, & R. Schmidt (Hrsg.), *Infrastrukturatlas - Daten und Fakten über öffentliche Räume und Netze* (1. Aufl., S. 12–13). Berlin: Heinrich-Böll Stiftung.
- Burchert, H., & Sohr, S. (2008). Recherchieren. In *Praxis des wissenschaftlichen Arbeitens: Eine anwendungsorientierte Einführung* (2. Aufl., S. 39–46). München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- Buttenberg, L., Overmeyer, K., & Spars, G. (2014a). Intro: Von Raumpionieren zu Raumunternehmen. In L. Buttenberg, K. Overmeyer, & G. Spars (Hrsg.), *Raumunternehmen: Wie Nutzer selbst Räume entwickeln* (S. 4–10). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Buttenberg, L., Overmeyer, K., & Spars, G. (2014b). Was Raumunternehmen ausmacht: Erkenntnisse aus den Fallstudien. In L. Buttenberg, K. Overmeyer, & G. Spars (Hrsg.), *Raumunternehmen: Wie Nutzer selbst Räume entwickeln* (S. 85–96). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- BXL Online. (2017). What will the future Pedestrian Zone of the City of Brussels look like? (Long Version). Abgerufen von: <https://tinyurl.com/3mhfejfk>
- Cafin, B. (2017, Juli 21). Author Janette Sadik-Khan: „If You Can Change The Street, You Can Change The World“. Abgerufen 24. Februar 2021, von wfdd.org Website: <https://www.wfdd.org/story/author-janette-sadik-khan-if-you-can-change-street-you-can-change-world>
- Cervenka, P., Hauger, G., Hörl, B., & Klamer, M. (2004). *Einführung in die Verkehrssystemplanung* (Nachdruck). Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag.
- Cities-4-People Consortium. (2017). Cities4People | Towards people oriented transport and mobility. Abgerufen 8. August 2020, von cities4people.eu website: <https://tinyurl.com/477mht7t>
- City of Brussels. (2020a). Circulation plan Pentagon. Abgerufen 5. August 2020, von brussels.be Website: <https://www.brussels.be/circulation-plan-pentagon>
- City of Brussels. (2020b). Infographie\_travaux\_pietonnier2.png. centreville.bruxelles.be. Abgerufen von: [https://centreville.bruxelles.be/sites/default/files/inline-images/Infographie\\_travaux\\_pietonnier2.png](https://centreville.bruxelles.be/sites/default/files/inline-images/Infographie_travaux_pietonnier2.png)
- City of Brussels. (2020c). Municipal Plan for Sustainable Development. Abgerufen 5. August 2020, von brussels.be Website: <https://www.brussels.be/thecityinthemaking>
- City of Brussels. (2020d). Project. Pedestrian zone. Abgerufen 5. August 2020, von brussels.be Website: <https://www.brussels.be/project-pedestrian-zone>
- CityToolBox. (2020). Urban Hackathon. Abgerufen 27. Jänner 2020, von citytoolbox.net Website: <https://www.citytoolbox.net/tools/urban-hackathon/>
- Dambeck, H., & Stotz, P. (2020, Oktober 27). Paris und Barcelona schlagen Berlin: Datenanalyse von sechs Verkehrswende-Projekten. Abgerufen 10. November 2020, von Der Spiegel - Mobilität Website: <https://tinyurl.com/vnc4as3m>
- Danielzyk, R., & Knieling, J. (2011). Informelle Planungsansätze. In K. Borchard, W. Buchner, W. Müller, A. Prieb, D. Scholich, M. Sinz, & P. Müller (Hrsg.), *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung* (S. 473–498). Abgerufen von [www.arl-net.de](http://www.arl-net.de)
- de Bruyn, S., & de Vries, J. (2020). Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport. Abgerufen von: <https://www.cedelft.eu/en/publications/download/2976>
- de Waal, M., & de Lange, M. (2019). Introduction—The Hacker, the City and Their Institutions: From Grassroots Urbanism to Systemic Change. In M. de Waal & M. de Lange (Hrsg.), *The Hackable City: Digital Media and Collaborative City-Making in the Network Society* (1. Aufl., S. 1–21). <https://doi.org/10.1007/978-981-13-2694-3>

- De Waegeneer, G. (2016, Oktober 19). Burgers becijferen Black Carbon. standaard.be. Abgerufen von: [https://static.standaard.be/Assets/Images\\_Upload/2016/10/19/86a70f62-9560-11e6-b68f-5a09aa-ce92c7.jpg?width=1152&format=jpg](https://static.standaard.be/Assets/Images_Upload/2016/10/19/86a70f62-9560-11e6-b68f-5a09aa-ce92c7.jpg?width=1152&format=jpg)
- Deffner, J., Götz, K., Stete, G., Bracher, T., Stein, M., & Bülow, S. (2017). Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten: Konzept für eine Mobilitätsstrategie. Abgerufen von <https://library.fes.de/pdf-files/13229.pdf>
- Deutsches Bundesamt für Justiz. Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist. , (2013).
- Deutsches Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2020). StVO-Novelle: Wir machen die Straßen noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter! Abgerufen 23. Jänner 2020, von: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/stvo-novelle.html>
- Deutsches Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, & Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2020). Für mehr Sicherheit: Verkehrs neu geregelt Das wurde in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geändert. Abgerufen von: <https://www.lbb-bayern.de/fileadmin/quicklinks/Quick-Link-Nr-181600000-StVO-Novelle-Broschuere.pdf>
- Deutsches Institut für Urbanistik. (2017, Juni 6). Was ist eigentlich ... Transformation? Abgerufen 15. Februar 2021, von difu.de Website: <https://difu.de/nachricht/was-ist-eigentlich-transformation>
- Die Grünen/RL-Fraktion. (2013). Fußgängerzone Sendlinger Straße fortführen und vervollständigen (StR-Antrags-Nummer: 08-14 / A 04618). Abgerufen 20. Jänner 2021, von RIS - RatsInformationsSystem - Stadtrat Website: [https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_antrag\\_detail.jsp?risid=3075684](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=3075684)
- Dimbath, O., Ernst-Heidenreich, M., & Roche, M. (2018). Praxis und Theorie des Theoretical Sampling. Methodologische Überlegungen zum Verfahren einer verlaufsorientierten Fallauswahl. Forum Qualitative Sozialforschung, 19(3). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.17169/fqs-19.3.2810>.
- Domaradzka, A. (2019). The un-equal playground: Developers and urban activists struggling for the right to the city. Geoforum, (February 2019), 0–1. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2019.01.013>
- Douglas, G. C. C. (2014). Do-It-Yourself Urban Design: The Social Practice of Informal “Improvement” Through Unauthorized Alteration. City & Community, 13(1), 5–24. <https://doi.org/10.1111/cico.12029>
- Douglas, G. C. C. (2018). The Help-Yourself City: Legitimacy and Inequality in DIY Urbanism. New York: Oxford University Press.
- Dovey, K. (2016). Urban Design Thinking: A Conceptual Toolkit (1. Aufl., Bd. 1). New York: Bloomsbury Academic.
- dpa. (2019, März 26). Ottensen.jpg. abendblatt.de. Abgerufen von: [https://img.abendblatt.de/img/incoming/crop216755263/4427655995-w1200-cv16\\_9-q85/Ottensen.jpg](https://img.abendblatt.de/img/incoming/crop216755263/4427655995-w1200-cv16_9-q85/Ottensen.jpg)
- Dresing, T., & Pehl, T. (2012). Praxisbuch Interview & Transkription. Regelsysteme und Anleitungen für qualitative ForscherInnen. In T. Dresing & T. Pehl (Hrsg.), Audiotranskription.De (4. Aufl.). Abgerufen von: [www.audiotranskription.de/praxisbuch](http://www.audiotranskription.de/praxisbuch)
- Drobek, S., & Tran, M.-C. (2017). Die Experimentalstadt. In J.-L. Reinermann & F. Behr (Hrsg.), Die Experimentalstadt: Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9>
- Ehmayer, C. (2016). Sich die Stadt zu eigen machen. Abgerufen von stadtpsychologie.at Website: <http://stadtpsychologie.at/sich-die-stadt-zu-eigen-machen/>
- Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA. (2019). Stakeholder Analysis and Mapping. Abgerufen von <https://www.shareweb.ch/site/Learning-and-Networking>
- Eisenhardt, K. M. (1989). Building Theories From Case Study Research. The Academy of Management Review, 14(4), 532–550.
- Eismann, S., & Zobl, E. (2011). Radical Crafting, DIY-Aktivismus & Gender-Politiken. Einleitung. In Craftista! Handarbeit als Aktivismus (S. 188–197). Mainz: Critical Crafting Circle.
- Ellenbeck, S., & Jungjohann, A. (2020). Infrastrukturen verändern - Auf dem Weg zur Fahrradstadt. In S. Bukow, O. Meinefeld, & R. Schmidt (Hrsg.), Infrastrukturatlas - Daten und Fakten über öffentliche Räume und Netze (1. Aufl., S. 18–19). Berlin: Heinrich-Böll Stiftung.

- ENoLL Office. (2020). European Network of Living Labs. Abgerufen 15. April 2020, von: <https://enoll.org/>
- Evers, A., & Laville, J.-L. (2004). The Third Sector in Europe. <https://doi.org/https://doi.org/10.4337/9781843769774>
- Feuerstein, C. (2009). Anfänge der sanften Stadterneuerung: Die Entdeckung der alltäglichen Stadt. In C. Feuerstein & A. Fitz (Hrsg.), Wann begann temporär?: Frühe Stadtinterventionen und sanfte Stadterneuerung in Wien (S. 9–60). Wien: Springer Verlag/Wien.
- Fitschen, K. (2020, Juli 11). Interview Sendlinger Straße. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Fitz, A. (2009). Frühe Stadtinterventionen in Wien: Schnittstellen von Kunst und Stadtplanung. In C. Feuerstein & A. Fitz (Hrsg.), Wann begann temporär?: Frühe Stadtinterventionen und sanfte Stadterneuerung in Wien (S. 81–134). Wien: Springer Verlag/Wien.
- Flecken, U., & Calbet i Elias, L. (2011). Der öffentliche Raum – Sichten, Reflexionen, Beispiele (1. Aufl.). Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin.
- Flyvberg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research In: In: SAGE Qualitative Research Methods. Qualitative Inquiry, (April 2006), 220–245. <https://doi.org/10.1177/1077800405284363.CITATIONS>
- Flyvberg, B. (2011). Case Study. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Hrsg.), The Sage handbook of qualitative research (S. 301–316). Thousand Oaks: Sage Publications Inc.
- Förster, A., Ackermann, C., Fitschen, K., Knopp, S., Kurz, J., & Wassmer, M. (2017). Evaluationsbericht: Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit. München.
- Frick, D. (2011). Theorie des Städtebaus: Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt (3., verän.). Tübingen: Wasmuth.
- Friedmann, J. (2005). Globalization and the emerging culture of planning. Progress in Planning, 64(3), 183–234. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2005.05.001>
- GADM. (2018). Belgium Shapefiles - GADM data. Abgerufen 18. Jänner 2021, von Center for Spatial Sciences at the University of California, Davis Website: [https://gadm.org/download\\_country\\_v3.html](https://gadm.org/download_country_v3.html)
- Gadringer, M. (2010). Urban Hacking as a Strategy for Urban (Re-) Planning/Designing. In G. Friesinger, J. Grenzfurthner, & T. Ballhausen (Hrsg.), Urban Hacking: Culutral Jamming Strategies in the Risky Spaces of Modernity (S. 35–44). Bielefeld: transcript Verlag.
- Gaffron, P. (2020, September 15). Interview Ottensen macht Platz. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Gaffron, P., Berestetska, A., Koch, V., Suter, F., Scheeler, C., Clausen, S., ... Schröder, G. (2020). „Ottensen macht Platz“ – Erfahrungen mit einer temporären Fußgängerzone in Hamburg. In T. Stein & U. Bauer (Hrsg.), Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen. Erkenntnisse, Erfahrungen und Diskussionsstand des Städtenetzwerktreffens aus dem laufenden BMU-Forschungsprojekt City2Share und kommunaler Umsetzungspraxis (3. City2Sh, S. 16–25). Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH.
- Gall, S. (2020, Jänner 20). Unattraktive Orte beleben. Cans-tatter Zeitung. Abgerufen von: <https://tinyurl.com/zhf6cb4n>
- Gehl, J. (2016). Städte für Menschen (3. Aufl.). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Gerring, J. (2006). Case study research: Principles and practices. In Case Study Research: Principles and Practices. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511803123>
- Gilroy, P. (2000). Driving while black. In D. Miller (Hrsg.), Car Cultures (S. 81–104). Oxford, New York: Berg Publishers.
- Google LLC. (2020). Google Earth Pro. Abgerufen von [kh.google.com](https://www.google.com/earth/) website: <https://www.google.com/earth/>
- Gornik Mulec, N., & Pogačar, K. (2015). Open Koroška Street: European Mobility Week Maribor 2015. Maribor: Municipality of Maribor - Intermunicipal Office for Environmental Protection and natural Conservation Maribor.
- Gruschwitz, D. (2020). Mobilität in Deutschland. Abgerufen 16. März 2020, von [moebilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) Website: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>
- Häberlin, U. W., & Furchtlehner, J. (2017). Öffentlicher Raum für alle?: Raumeignung versus Gemeinwesen in der Wiener Praxis. In T. E. Hauck, S. Hennecke, & S. Körner (Hrsg.), Aneignung urbaner Freiräume: Ein Diskurs über städtischen Raum (S. 171–199). Bielefeld: transcript Verlag.

- Habermas, J. (1981). *Theorie des kommunikativen Handelns* (1. Aufl.). Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- HafenCity Universität Hamburg. (2019, August 8). *Cities4People Hamburg – Koproduktion urbaner Mobilität*. Abgerufen 8. August 2020, von cities4people-hamburg.de Website: <https://www.cities4people-hamburg.de/>
- Hauck, T. E., Hennecke, S., & Körner, S. (2017). Aneignung urbaner Freiräume - Einleitung. In T. E. Hauck, S. Hennecke, & S. Körner (Hrsg.), *Aneignung urbaner Freiräume: Ein Diskurs über städtischen Raum* (S. 7–20). Bielefeld: transcript Verlag.
- Hayek, P. (2020). *Mobilitätsreport Wien 2019*. Wien.
- Healey, P. (1992). Planning through debate: the communicative turn in planning theory. *Town Planning Review*, 63(2), 143–162. <https://doi.org/10.3828/tpr.63.2.422x602303814821>
- Heineberg, H. (2006). *Stadtgeographie* (3. Aufl.). Paderborn, München, Wien, Zürich: UTB Schöningh.
- Heinrich-Böll-Stiftung und VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019). *Mobilitätsatlas: Daten und Fakten für die Verkehrswende 2019* (1. Aufl.; S. Groll, U. Brümmer, S. Drewes, & M. Müller-Görnert, Hrsg.). Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung und VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
- Heißenbüttel, D. (2019, August 7). *Möbel als Brücken*. KONTEXT:Wochenzeitung. Abgerufen von: <https://www.kontextwochenzeitung.de/gesellschaft/436/moebel-als-bruecken-6108.html>
- Helfferich, C. (2019). Leitfaden- und Experteninterviews. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 669–686). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4\\_44](https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4_44)
- Hemel, Z. (2013). WikicitY. In TU Wien Fachbereich Örtliche Raumplanung (IFOER) (Hrsg.), *Wissensplattform Stadtentwicklung - Stadt und Hochschule im Dialog* (Werkstattb, S. 28–31). Abgerufen von: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008331.html>
- Hou, J. (2010). (Not) your everyday public space. In J. Hou (Hrsg.), *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities* (S. 1–17). Abgerufen von: [https://www.academia.edu/367650/Insurgent\\_Public\\_Space\\_Guerrilla\\_Urbanism\\_and\\_the\\_Remaking\\_of\\_Contemporary\\_Cities](https://www.academia.edu/367650/Insurgent_Public_Space_Guerrilla_Urbanism_and_the_Remaking_of_Contemporary_Cities)
- Hubert, M., Corijn, E., Neuwels, J., Hardy, M., Vermeulen, S., & Vaesen, J. (2017). From pedestrian area to urban project: assets and challenges for the centre of Brussels. *BSI Synopses*, 115. <https://doi.org/10.4000/brussels.1563>
- Hüttenmoser, M. (2004). Kinder und ihr öffentlicher Lebensraum. *Pädiatrie - Beilage zu ARS MEDICI*, (1), 7–9.
- IFIP TU Wien. (2019). *Grundregeln für das Verfassen von Diplom-, Magister-, Bachelor-, Seminar- und Übungsarbeiten*. Abgerufen von: [http://www.ifip.tuwien.ac.at/lehre/Ifip\\_Lehre\\_Arbeiten\\_Grundregeln.pdf](http://www.ifip.tuwien.ac.at/lehre/Ifip_Lehre_Arbeiten_Grundregeln.pdf)
- Ištoković, A. (2010, August 12). *Old part of Koroška cesta*. jpg. sl.wikipedia.org. Abgerufen von: [https://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Old\\_part\\_of\\_Koroška\\_cesta.jpg](https://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Old_part_of_Koroška_cesta.jpg)
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-72>
- John W. Creswell. (2007). *Five Qualitative Approaches to Inquiry*. In *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among Five Approaches* (S. 53–84). London: Sage Publications Inc.
- Kache, D.-I. M., Römer, M., Müller, M., & Günther, S. (2015). *Leitfaden Literaturrecherche*. Abgerufen von: [https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ibb/sft/ressourcen/dateien/lehre/informationen/Leitfaden\\_Literaturrecherche.pdf?lang=de](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ibb/sft/ressourcen/dateien/lehre/informationen/Leitfaden_Literaturrecherche.pdf?lang=de)
- Karow-Kluge, D. (2010). *Experimentelle Planung im öffentlichen Raum*. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH.
- Keserü, I., Wiegmann, M., Vermeulen, S., Boveldt, G. te, Heyndels, E., & Macharis, C. (2018). The Impact of the Extension of the Pedestrian Zone in the Centre of Brussels on Mobility, Accessibility and Public Space. In E. Corijn, M. Hubert, M. Hardy, A. M. Mezoujed, J. Neuwels, & S. Vermeulen (Hrsg.), *Portfolio 2 - Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre* (S. 133–142). Brussels: Brussels Studies Institute – Brussels Centre Observatory I BSI-BCO.
- Knieling, J., & Othengrafen, F. (2016). En Route to a Theoretical Model for Comparative Research on Planning Cultures. In J. Knieling & F. Othengrafen (Hrsg.), *Planning Cultures in Europe: Decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning* (Urban and, S. 39–64). London and New York: Routledge.

- Koch, V., & Suter, F. (2020, August 13). Interview Ottensen macht Platz. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- KommunalWiki-Bearbeiter. (2020, April 29). Ottensen macht Platz – KommunalWiki. Abgerufen 8. August 2020, von: [kommunalwiki.boell.de](https://kommunalwiki.boell.de) website: <https://tinyurl.com/hcr3kz62>
- Körner, S. (2017). Aneignung in der Freiraumplanung - eine ideengeschichtliche und planungstheoretische Einordnung. In T. E. Hauck, S. Hennecke, & S. Körner (Hrsg.), *Aneignung urbaner Freiräume: Ein Diskurs über städtischen Raum* (S. 129–150). Bielefeld: transcript Verlag.
- Kos, I. (2020, August 20). Interview Koroška cesta. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Koska, T., Jansen, U., Reutter, O., Schäfer-Sparenberg, C., Spitzner, M., & Ulrich, A. (2020). *Praxis kommunale Verkehrswende: Ein Leitfaden* (Schriften). Berlin: Heinrich-Böll Stiftung.
- Kramper, G. (2019, November 23). Wie wäre eine Stadt ohne Autos? In Oslo kennt man schon die Antwort. [stern.de](https://www.stern.de). Abgerufen von: <https://www.stern.de/auto/service/oslo-zeigt--wie-liebenswert-die-stadt-ohne-autos-sein-koennte-9011114.html>
- Krasny, E. (2013). Re-Claiming Karnevalisierung: Die Straße als Öffentliches Wohnzimmer. In B. Lange, G. Prasenc, & H. Saiko (Hrsg.), *Ortsentwürfe: Urbanität im 21. Jahrhundert* (S. 192–196). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Kühn, M. (2008). Strategische Stadt- und Regionalplanung. *Raumforschung und Raumordnung*, 66, 230–243.
- Kuhn, R., Alcántara, S., Lindner, D., Puttrowait, E., & Sonnberger, M. (2018). Gemeinsam Experimentieren: Gesellschaftlichen Wandel gestalten und verstehen. In R. für nachhaltige M.-U. Stuttgart (Hrsg.), *Stuttgart in Bewegung – Berichte von unterwegs* (S. 59–63). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Küsters, I. (2019). Narratives Interview. In N. Baur & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (S. 687–693). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4\\_45](https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4_45)
- Lamker, C., Langenscheidt, K., Lersmacher, T., & Sendal, J. (2014). *Fallstudien: Materialien „Studium und Projektarbeit“* 11. Dortmund.
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (2015). *Innenstadt weiterdenken: Pläne und Positionen für München*. Abgerufen von [https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:17ac985f-78b8-4c71-80c8-6b6932d55430/Ausstellungskatalog\\_InnenstadtWeiterdenken2015.pdf](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:17ac985f-78b8-4c71-80c8-6b6932d55430/Ausstellungskatalog_InnenstadtWeiterdenken2015.pdf)
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (2016). *Anlage 4\_Beschildeungskonzept*. Abgerufen 20. Jänner 2021, von RIS - Rat-Informationssystem - Stadtrat Website: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGS-VORLAGE/3891271.pdf>
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung. *Sendlinger Straße – Verkehrsversuch Fußgängerzone im Teilabschnitt zwischen Hackenstraße und Sendlinger Tor Ergebnisse der Evaluierung.* (2017).
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (2019). *Fußgängerzone Sendlinger Straße - Ablauf der Öffentlichkeitsarbeit*. München.
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (2020a). *Ausstellung Innenstadt weiterdenken*. Abgerufen 20. Jänner 2021, von [muenchen.de](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Veranstaltungen/Zukunft-findet-Stadt/2015.html) Website: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Veranstaltungen/Zukunft-findet-Stadt/2015.html>
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (2020b). *Das Innenstadtkonzept*. Abgerufen 20. Jänner 2021, von [muenchen.de](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Entwicklungsflaechennutzungsplanung/Innenstadtkonzept.html) Website: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Entwicklungsflaechennutzungsplanung/Innenstadtkonzept.html>
- Lange, B. (2013). *Neue Orte des Städtischen durch Soziale Innovationen*. In B. Lange, G. Prasenc, & H. Saiko (Hrsg.), *Ortsentwürfe: Urbanität im 21. Jahrhundert* (S. 14–24). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Lange, B., Saiko, H., & Prasenc, G. (2013). *Vorwort: Neuvormessungen städtischer Orte*. In L. Bastian, G. Prasenc, & H. Saiko (Hrsg.), *Ortsentwürfe: Urbanität im 21. Jahrhundert* (S. 2–3). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Langenau, B. (2001). *Die Fallstudie als Forschungsansatz in der Raumplanung*, Nr. SOZ 2001-1. Dortmund.

- Läpple, D. (1991). Essay über den Raum: Für ein gesellschaftliches Raumkonzept. In H. Häußermann, D. Ipsen, T. Krämer-Bodoni, D. Läpple, M. Rodenstein, & W. Siebel (Hrsg.), *Stadt und Raum: Soziologische Analysen* (1. Aufl., S. 157–207). Pfaffenweiler: Centaurus.
- Laven, J., Bradley, A., & Polyak, L. (2019). Placemaking in the European context. The movement is here to stay. *The Journal of Public Space*, 4(1), 135–154. <https://doi.org/10.32891>
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Lenz, B. (2018). Wem gehört der öffentliche Raum? In A. Becker, S. Lampe, N. Lessano, & P. C. Schmal (Hrsg.), *Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt* (S. 62–65). <https://doi.org/https://doi.org/10.1515/9783035615265>
- Leonard, R. (2015). Green infrastructure grows up. *Planning*, 81(6), 16–21.
- Letz, B., Korte, J., & Fitschen, K. (2017). Testen , Testen , Testen : Wie Experimente des » Taktischen Urbanismus « die Bürgerbeteiligung in Berlin und München aufmischen. 1–9.
- Liedtke, C., Baedeker, C., Hasselkuß, M., Rohn, H., & Grinewitschus, V. (2015). User-integrated innovation in Sustainable LivingLabs: An experimental infrastructure for researching and developing sustainable product service systems. *Journal of Cleaner Production*, 97, 106–116. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.04.070>
- Lietzmann, H. J., & Ehlers, A. (2014). Teilhabe: Platzhirsch oder neue Form von Nachbarschaft? In L. Buttenberg, K. Overmeyer, & G. Spars (Hrsg.), *Raumunternehmen: Wie Nutzer selbst Räume entwickeln* (S. 106–112). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Lokale Agenda 21 Wien. (2019). Grätzeloase. Abgerufen 21. Jänner 2020, von <https://www.graetzloase.at/>
- Lorenz, F. (2020). Offene Straßen für Alle: Temporär autofreie Straßen als Bewegungs- und Interaktionsräume. *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung*, 80(Pandemie), 37–45. Abgerufen von: <https://derive.at/texte/offene-strassen-fuer-alle/>
- Löw, M. (2001). *Raumsoziologie*. Berlin: Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft.
- Lydon, M., Bartman, D., Garcia, T., Preston, R., & Woudstra, R. (2012). *Tactical Urbanism 2: Short Term Action, Long Term Change*. USA: Street Plans Collaborative.
- Lydon, M., Bartman, D., Woudstra, R., & Khawarзад, A. (2011). *Tactical Urbanism 1: Short Term Action, Long Term Change*. Abgerufen von [https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical\\_urbanism\\_vol.1](https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1)
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). Tactical urbanism: Short-term action for long-term change. In *Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change*. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-567-0>
- Mäder, M. (2015a). Fallstudien. In *Empirische Sozialforschung: Eine Einführung* (3. Aufl., S. 357–360). <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19675-6>
- Mäder, M. (2015b). Qualitative Ansätze der Inhaltsanalyse. In *Empirische Sozialforschung: Eine Einführung* (3. Aufl., S. 340–343). <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19675-6>
- Mädling, H. (2011). Große Trends. In K. Borchard, W. Buchner, W. Müller, A. Priebis, D. Scholich, M. Sinz, & P. Müller (Hrsg.), *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung* (S. 21–40). Hannover: Verlag der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL).
- Magazin Zoë. (2015, April 12). Victor Gruen: Der Weg der Fußgängerzonen. Abgerufen 7. November 2020, von Magazin Zoë – Gesundheit, Freude & Zeitgeist website: [http://zoe.imwebtv.at/victor\\_gruen/](http://zoe.imwebtv.at/victor_gruen/)
- Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung, & stadtländ – Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH. (2014). *Beteiligungsprozess Mariahilfer Straße* (Werkstattb). Wien: Stadtentwicklung Wien: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Marshall, C. (2005). *The Art of Complex Problem Solving*. Abgerufen 29. April 2020, von [idiagram.com](http://idiagram.com) Website: <https://www.idiagram.com/CP/cpprocess.html>
- Marshall, W., Duvall, A., & Main, D. (2016). Large-scale tactical urbanism: The Denver bike share system. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), 135–147.
- Mayntz, R. (2004). *Governance Theory als fortentwickelte Steuerungstheorie?* Abgerufen von: <https://www.mpifg.de/pu/workpap/wp04-1/wp04-1.html>
- Mayring, Philipp, & Fenzl, T. (2019). Qualitative Inhaltsanalyse. In N. Baur & J. Blausius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (Bd. 1, S. 633–648). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4\\_42](https://doi.org/10.1007/978-3-658-21308-4_42)

- Mayring, Phillip. (2008). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken* (10. Aufl.). Weinheim und Basel: Beltz Verlag.
- Meenken, A. (2020). Der VCD bewertet die StVO-Novelle. Abgerufen 8. Juli 2020, von fairkehr-magazin.de website: <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2020/fk-02-2020/politik/stvo-novelle/>
- Merkur tz Redaktions GmbH & Co. KG. (2019, Oktober 29). Sendlinger Straße: Genügen sechs Bäume in der Betonwüste? Abgerufen 30. Jänner 2021, von tz.de Website: <https://www.tz.de/muenchen/stadt/alts-tadt-lehel-ort43327/muenchen-sendlinger-strasse-genuegen-sechs-baeume-in-betonwueste-13177342.html>
- Meuser, M., & Nagel, U. (2002). ExpertInneninterviews — vielfach erprobt, wenig bedacht. In A. Bogner, B. Littig, & W. Menz (Hrsg.), *Das Experteninterview* (Bd. 1, S. 71–93). [https://doi.org/10.1007/978-3-322-93270-9\\_3](https://doi.org/10.1007/978-3-322-93270-9_3)
- Meyer, T. (2000). 4. Kapitel: Die Logik des Politischen. In *Was ist Politik?* (S. 52–100). Opladen: Verlag Leske + Budrich GmbH.
- Mitteregger, M., Bruck, E. M., Soteropoulos, A., Stickler, A., Berger, M., Dangschat, J. S., ... Banerjee, I. (2020). AVENUE21. Automatisierter und vernetzter Verkehr: Entwicklungen des urbanen Europa. <https://doi.org/10.1007/978-3-662-61283-5>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (o. J.). Schulstraße. Abgerufen 7. November 2020, von <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2020, September 20). Eine faire Verteilung des öffentlichen Raums?!. Ringaktion Mobilitätsagentur. [fahrradwien.at](https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2020/09/Ringaktion_Mobilitaetsagentur-1024x724.jpg). Abgerufen von [https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2020/09/Ringaktion\\_Mobilitaetsagentur-1024x724.jpg](https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2020/09/Ringaktion_Mobilitaetsagentur-1024x724.jpg)
- Mohr, H., & Landau, F. (2017). Interventionen als kreative Praxisform: Die Suche nach Neuheit als gesellschaftliches Phänomen. In J.-L. Reinermann & F. Behr (Hrsg.), *Die Experimentalstadt* (S. 59–76). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9_4)
- Monsorino, L. (2021). Sendlinger Straße nach Umbau. München.
- Morandini, T. (2013). Konfliktraum Stadt. Der urbane Raum als Schauplatz und Inhalt zivilgesellschaftlicher Aushandlungsprozesse. Technische Universität Wien.
- Mullis, D. (2018). Vom Recht auf Stadt zur radikalen Demokratie. *engagée*, 6/7(Radical Cities), 23–27.
- NACTO. (2013). Parklets. In *National Association of City Transportation Officials (Hrsg.), Urban Street Design Guide* (1. Aufl., S. 77–80). [https://doi.org/10.5822/978-1-61091-534-2\\_1](https://doi.org/10.5822/978-1-61091-534-2_1)
- Németh, J., & Langhorst, J. (2014). Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land. *Cities*, 40, 143–150. <https://doi.org/10.1016/J.CITIES.2013.04.007>
- Nieuwenhuijsen, M. J., & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251–262. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032>
- Open Data Portal Österreich. (2014). SVG Vorlage - Europa alle Staaten - Datamaps.eu . Abgerufen 17. Jänner 2021, von [data.opendataportal.at](https://data.opendataportal.at) website: <https://data.opendataportal.at/dataset/datamaps-eu-svg-vorlagen/resource/3a06f69c-3240-429a-9a8c-1f010cc624ca>
- OSM-Mitwirkende. (2020). OSM-Shapefiles. Abgerufen 16. Jänner 2021, von [openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org) Website: <https://www.openstreetmap.org/#map=11/53.5878/9.8808>
- Österreichischer Nationalrat. *Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO. 1960).*, Fassung vo § (1960).
- Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013). *Urban Catalyst – The power of temporary use*. Berlin: Dom Publishers.
- Othengrafen, F., & Fischer, F. (2016). *Planning Cultures in Europe: Decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning* (Urban and; J. Knieling & F. Othengrafen, Hrsg.). London and New York: Routledge.
- Patzak, G., & Rattay, G. (2004). *Projekt Management: Leitfaden zum Management von Projekten, Projektportfolios und projektorientierten Unternehmen* (4. Aufl.). Wien: Linde Verlag Wien GesmbH.
- Pegels, J., & Berding, U. (2013). Öffentliche Räume in den Innenstädten: Nicht nur zentrale Orte. In K. Steffen, M. Neumüllers, L. Wüllner, E. Hofedank, B. Kulka, & C. Kalka (Hrsg.), *stadt:pilot spezial: Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume* (Das Magazi, S. 8–10). Berlin, Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

- Pestoff, V. A. (1992). Third sector and co-operative services — An alternative to privatization. *Journal of Consumer Policy*, 15(1), 21–45. <https://doi.org/10.1007/BF01016352>
- Pirchl, C. (2015). Utopie und Realität des Selbermachens: Potenziale von Eigeninitiativ-Projekten im urbanen Raum von Wien. Technische Universität Wien.
- Pissourios, I. (2014). Top-down and bottom-up urban and regional planning: Towards a framework for the use of planning standards. *European Spatial Research and Policy*, 21(1), 83–99. <https://doi.org/10.2478/esrp-2014-0007>
- PlacemakingPlus. (2017). PlacemakingPlus: From Livable to Lovable. Abgerufen von: <https://static1.squarespace.com/static/5878ac959de4bbafa8b1bccf/t/59fb1fe-64265feb54d12478/1509629750275/Placemaking+Plus+bookje2.pdf>
- Pogacar, K. (2017). Open Koroška cesta. *zku-berlin.org*. Abgerufen von: [https://www.zku-berlin.org/fileadmin/\\_processed\\_/7/1/csm\\_Community\\_projects\\_-\\_Koroska\\_street\\_bc7deea3b3.jpg](https://www.zku-berlin.org/fileadmin/_processed_/7/1/csm_Community_projects_-_Koroska_street_bc7deea3b3.jpg)
- Pogačar, K. (2014). 'Urban activator' - Participatory and bottom-up tool of urban change: Definition and selected examples. *Prostor*, 22(2), 188–199.
- Pogačar, K. (2017). Struggle for Change – Process of Urban Transformation of Koroška Street in Maribor. In M. Schrenk, V. V. Popovich, P. Zeile, P. Elisei, & C. Beyer (Hrsg.), *REAL CORP 2017 Proceedings/Tagungsband* (S. 549–560). Wien.
- Pogačar, K. (2020, Juli 16). Interview Koroška cesta. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Pogačar, K., & Šenk, P. (2018). Alternative approaches and tools for the transformation of streetscapes direct physical interventions and different modes of participation. *Prostor*, 26(1), 170–183.
- Pogačar, K., & Žižek, A. (2016). Urban Hackathon - Alternative Information Based and Participatory Approach to Urban Development. *Procedia Engineering*, 161(November 2017), 1971–1976. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.08.788>
- Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG. (2017). Stadtrat beschließt: Sendlinger Straße bleibt Fußgängerzone. Abgerufen 10. Juli 2020, von *muenchen.de* website: <https://www.muenchen.de/aktuell/2017-10/sendlinger-strasse-wird-dauerhafte-fussgaengerzone.html>
- Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG. (2019). Sendlinger Straße: Fußgängerzone fertig. Abgerufen von *muenchen.de* Website: <https://www.muenchen.de/aktuell/2019-12/sendlinger-strasse-fussgaengerzone-fertig.html>
- Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG. (2020). Sendlinger Straße. Abgerufen 10. Juli 2020, von: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Sendlinger-Strasse.html>
- Project for Public Spaces. (2007). What Is Placemaking?
- Puttrowait, E., Dietz, R., Gantert, M., & Heynold, J. (2018). Der Weg zum Realexperiment – Schlüsselakteure identifizieren, Kooperationsstrukturen aufbauen, Projektideen auswählen. In A. Di Giulio & R. Defilla (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen* (S. 195–232). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-21530-9\\_11](https://doi.org/10.1007/978-3-658-21530-9_11)
- Rädiker, S., & Kuckartz, U. (2019). Mit Paraphrasen arbeiten, thematische Zusammenfassungen und Fallübersichten erstellen. In S. Rädiker & U. Kuckartz (Hrsg.), *Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA* (S. 143–158). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-22095-2\\_11](https://doi.org/10.1007/978-3-658-22095-2_11)
- Randelhoff, M. (2016, Juli 3). Der Boulevard Anspach - die zweitgrößte Fußgängerzone Europas . Abgerufen 5. August 2020, von *zukunft-mobilitaet.net* Website: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/163099/urbane-mobilitaet/bruessel-fussgaengerzone-boulevard-anspach-umbau-anspachlaan/>
- Reidl, A. (2019). Verkehr: „Deutschland hat den Anschluss verloren“. Abgerufen 18. Dezember 2019, von *riffreporter.de* Website: <https://www.riffreporter.de/busystreets-koralle/stefanwallmann/?fbclid=IwAR0rH2sBsNCi7632AcPVX-Kk8KzakqeXn-dQuQZTMNQWCcuyzR2MsiJPWy-OQ>
- Reinermann, J.-L., & Behr, F. (2017). Einleitung: Vier Thesen für die Experimentalstadt. In J.-L. Reinermann & F. Behr (Hrsg.), *Die Experimentalstadt* (S. 1–17). [https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9_1)
- Reiss, J. (2013, November 22). Als Buxtehude die Tempo-30-Zone erfand. *welt.de*. Abgerufen von [https://www.welt.de/print/die\\_welt/hamburg/article122143941/Als-Buxtehude-die-Tempo-30-Zone-erfand.html](https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article122143941/Als-Buxtehude-die-Tempo-30-Zone-erfand.html)

- RIM Marktforschung GmbH. (2017). Anlage 4: Verkehrsversuch - Vorübergehende Umwandlung der Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone 2016/2017. Abgerufen 20. Jänner 2021, von RIS - RatsInformationsSystem - Stadtrat Website: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4656520.pdf>
- Rodler, G. (2020, Februar 27). Autofreie Städte? Gibt's schon lange. Abgerufen 5. März 2020, von immobilienmagazin.at Website: [https://www.immobilienmagazin.at/artikel/autofreie\\_staedte\\_gibts\\_schon\\_lange/2020.9575/](https://www.immobilienmagazin.at/artikel/autofreie_staedte_gibts_schon_lange/2020.9575/)
- Sabine Drewes. (2019). Urbaner Raum: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt. Abgerufen 5. Jänner 2020, von boell.de Website: <https://www.boell.de/de/urbaner-raum-von-der-autogerechten-zur-lebenswerten-stadt?fbclid=IwARoRFUegogEzKDERzmooTHHH7anx-ePzBAS-7CKHXsdt5o>
- Saiko, H. (2013). Neue Stadtmenschen und Ortsentwürfe der Re-Urbanisierung. In B. Lange, G. Prasenc, & H. Saiko (Hrsg.), *Ortsentwürfe: Urbanität im 21. Jahrhundert* (1. Aufl., S. 26–34). Berlin: JOVIS Verlag GmbH.
- Saitta, E. (2010). Playing with the Built City. In G. Friesinger, J. Grenzfurthner, & T. Ballhausen (Hrsg.), *Urban Hacking: Cultural Jamming Strategies in the Risky Spaces of Modernity* (S. 49–82). Bielefeld: transcript Verlag.
- Salet, W., Bertolini, L., & Giezen, M. (2013). Complexity and uncertainty: Problem or asset in decision making of mega infrastructure projects? *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(6), 1984–2000. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2012.01133.x>
- Savini, F., Majoor, S., & Salet, W. (2015). Dilemmas of planning: Intervention, regulation, and investment. *Planning Theory*, 14(3), 296–315. <https://doi.org/10.1177/1473095214531430>
- Scherz, S. (2018). Urbane Strassenräume. In R. für nachhaltige Mobilitätskultur (Hrsg.), *Stuttgart in Bewegung – Berichte von unterwegs* (S. 76–80). Abgerufen von: [https://www.jovis.de/de/buecher/product/reallabor\\_fuer\\_nachhaltige\\_mobilitaetskultur.html](https://www.jovis.de/de/buecher/product/reallabor_fuer_nachhaltige_mobilitaetskultur.html)
- Scheuvs, R., Tschirk, W., & Krassnitzer, P. (2010). *Planung als Prozess: Gestaltung dialogorientierter Planungs- und Umsetzungsprozesse* (Werkstattb). Wien: Magistratsabteilung 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung Süd-Nordost.
- Schlaf. (2015). 1848508065-sendlinger-strasse-muenchen-Ka7.jpg. tz.de. Abgerufen von: <https://www.tz.de/bilder/2015/10/25/5682395/1848508065-sendlinger-strasse-muenchen-Ka7.jpg>
- Schneider, F. A., & Friesinger, G. (2009). Urban Hacking als praktische und als theoretische Kritik der öffentlichen Räume. Vorüberlegungen zu paraflows 09. In J. Fegerl & G. Friesinger (Hrsg.), *URBAN HACKING als praktische und als theoretische Kritik der öffentlichen Räume. Vorüberlegungen zu paraflows 09* (S. o.S.). Bielefeld.
- Schneidewind, U. (2014). Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. *Pnd Online*, 3, 1–7.
- Scholl, B. (1995). Aktionsplanung: zur Behandlung komplexer Schwerpunktaufgaben in der Raumplanung. In Institut für Orts- Regional- und Landesplanung ETH Höggerberg (Hrsg.), *ORL-Bericht* (Bd. 98). Abgerufen von [https://books.google.at/books?id=id4-YyNBoxsC&printsec=frontcover&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.at/books?id=id4-YyNBoxsC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- Scholl, B. (2011a). Die Methode der Testplanung- Exemplarische Veranschaulichung für die Auswahl und den Einsatz von Methoden in Klärungsprozessen. In K. Borchard, W. Buchner, W. Müller, A. Prieb, D. Scholich, M. Sinz, & P. Müller (Hrsg.), *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung* (S. 330–346). Abgerufen von: [www.arl-net.de](http://www.arl-net.de)
- Scholl, B. (2011b). Methoden, Einordnung sowie Denkmuster für Einsatz und Umgang in der Raumplanung. In K. Borchard, W. Buchner, W. Müller, A. Prieb, D. Scholich, M. Sinz, & P. Müller (Hrsg.), *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung* (S. 281–291). Abgerufen von: [www.arl-net.de](http://www.arl-net.de)
- Schollaert, J. (2020, August 12). Interview Fußgängerzone Innenstadt Brüssel. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Schuh, G. (2006). Prozessanalyse und Prozessdesign. In G. Schuh (Hrsg.), *Change Management — Prozesse strategiekonform gestalten* (S. 41–71). [https://doi.org/10.1007/3-540-30978-0\\_4](https://doi.org/10.1007/3-540-30978-0_4)
- Schwegmann, M., Surwiłło-Hahn, A., & Polok, D. (2015). *Actors of Urban Change: Program Documentation 2013–2015*. Abgerufen von: [http://www.bosch-stiftung.de/content/language1/downloads/AoUC-Book\\_klein.pdf](http://www.bosch-stiftung.de/content/language1/downloads/AoUC-Book_klein.pdf)

- Selle, K. (1996). Planung und Kommunikation - Anmerkungen zu Thema und Aufbau dieses Buches - RWTH Publications. In K. Selle, B. Rösener, & M. Rössig (Hrsg.), *Planung und Kommunikation : Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft; Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen* (S. 11–20). Abgerufen von: <https://publications.rwth-aachen.de/record/660138>
- Selle, K. (2002). Was ist los mit öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. In *Werkbericht der AGB* (1. Aufl.). Aachen, Dortmund, Hannover: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Sieverts, T. (2010). Der Entwurf des Planungsprozesses ist eine Kunst. In *Planung als Prozess: Gestaltung dialogorientierter Planungs- und Umsetzungsprozesse* (Werkstattb, S. 19). Wien: Magistratsabteilung 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung Süd-Nordost.
- Silva, P. (2016). Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 43(6), 1040–1051. <https://doi.org/10.1177/0265813516657340>
- Stadtentwicklung Wien. (2021). Flaniermeilen in Wien. Abgerufen 7. November 2020, von: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/flaniermeilen.html>
- stadtland – Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH. (2015). *Mariahilfer Straße neu! Der Prozess zur Umgestaltung und Neuorganisation* (A. Baur & W. Dvorak, Hrsg.). Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Referat für Öffentlichkeitsarbeit und Wissensmanagement.
- Stadtlücken e.V. (2019). *Der Österreichische Platz: Information*. Abgerufen von: <https://oe-platz.de/information>
- Stary, J. (2013). Wissenschaftliche Literatur lesen und verstehen. In N. Franck & J. Stary (Hrsg.), *Die Technik wissenschaftlichen Arbeitens: Eine praktische Anleitung* (13. Aufl., S. 65–90). Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh GmbH.
- Statistični urad Republike Slovenije. (2020). *Izbrani podatki po občinah, Slovenija, letno*. Abgerufen 4. Jänner 2021, von [pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2640010S.px/](https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2640010S.px/)
- Statistik Austria. (2020). *Kraftfahrzeuge - Bestand Österreich*. Abgerufen 3. November 2020, von [http://www.statistik.at/Website: http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_-\\_bestand/index.html](http://www.statistik.at/Website: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html)
- Statistisches Amt der Landeshauptstadt München. (2020). *Statistisches Taschenbuch 2020*. Abgerufen von: [https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:37bb7df1-52ea-4249-bacc-7417754a0193/LHM-StatTB\\_2020.pdf](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:37bb7df1-52ea-4249-bacc-7417754a0193/LHM-StatTB_2020.pdf)
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. (2019a). *Bevölkerung - Statistikamt Nord*. Abgerufen 4. Jänner 2021, von [statistik-nord.de](http://www.statistik-nord.de) Website: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung>
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. (2019b). *Gebiet, Fläche - Statistikamt Nord*. Abgerufen 4. Jänner 2021, von [statistik-nord.de](http://www.statistik-nord.de) Website: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/gebiet-flaechen>
- Straßenverwaltung und Straßenbau - MA 28, Verkehrsorganisation und technische, & Verkehrsangelegenheiten - MA 46. (2021). *Gemeindestraßen in Wien Verkehrsflächen und Radverkehrsanlagen 2004 bis 2017 - Offizielle Statistik der Statistik der Stadt Wien*. Abgerufen 2. November 2020, von [wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) website: <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/verkehrsflaechen-rad-zr.html>
- SumProject+SumResearch. (2020). *Central Boulevards, Brussels*. Abgerufen 5. August 2020, von [sum.be](http://www.sum.be) Website: <https://www.sum.be/central-lanes>
- tbw research GesmbH, & netwiss OG. (2020). *ULTIMOB - Projektbeschreibung*. Abgerufen 14. Jänner 2021, von [ultimob.at](http://www.ultimob.at) Website: <https://www.ultimob.at/871/Das-Projekt>
- Technum - Smart & Sustainable Infrastructure. (2014). *Plan de Circulation dans le Pentagone - Situation existante*. Abgerufen von: <http://fr.calameo.com/read/001057645bb2a4aac6500>
- Technum - Smart & Sustainable Infrastructure. (2015). *Réalisation d'un plan de Circulation dans le Pentagone: Résultats modélisation macroscopique*. Brû.
- Temel, R., Korab, R., Andreas, N., & Wiltschko, G. (2015). *Grundlagen für kooperative Planungsverfahren* (Werkstattb). Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung.
- Toolis, E. E. (2017). *Theorizing Critical Placemaking as a Tool for Reclaiming Public Space*. *American Journal of Community Psychology*, 59(1–2), 184–199. <https://doi.org/10.1002/ajcp.12118>

- Umweltbundesamt. (2020, Juni 19). Siedlungs- und Verkehrsfläche. Abgerufen 2. November 2020, von umweltbundesamt.at website: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-bodenland-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#anhaltender-flachenverbrauch-fur-siedlungs-und-verkehrszwecke>
- Université catholique de Louvain. (2020, August 4). Philippe Van Parijs | UCLouvain. Abgerufen 4. August 2020, von: <https://uclouvain.be/fr/chercher/hover/philippe-van-parijs.html>
- van Parijs, P. (2012a). Brussels: Picnic the Streets. Abgerufen von: [https://cdn.uclouvain.be/public/Exports/reddot/etes/documents/Picnic\\_the\\_Streets\\_\\_EN\\_Living\\_in\\_Diversity.pdf](https://cdn.uclouvain.be/public/Exports/reddot/etes/documents/Picnic_the_Streets__EN_Living_in_Diversity.pdf)
- van Parijs, P. (2012b, Juni 15). Reclaim the streets. The Bulletin, S. 20–21. Abgerufen von: [https://cdn.uclouvain.be/public/Exports\\_reddot/etes/documents/2012.06.15.Protest\\_picnic.pdf](https://cdn.uclouvain.be/public/Exports_reddot/etes/documents/2012.06.15.Protest_picnic.pdf)
- Vanhellemont, L. L. (2016). The Power of Imaginaries in Urban Planning Processes. Biccoca - Università degli Studi di Milano.
- Vanhellemont, L., & Vermeulen, S. (2016). De Aanleg van de Voetgangerszone in het Brusselse Stadscentrum (2012-...): Een Analyse van (het Discours van) het Procesverloop. In E. Corijn, M. Hubert, M. Hardy, J. Neuwels, & S. Vermeulen (Hrsg.), Portfolio 1 - Cadrages - Kader | Ouvertures - Aanzet | Focus. Report of the Brussels Centre Observatory (Brussels Studies Institute) on the Brussels city centre (S. 43–62). Brussels: Brussels Studies Institute – Brussels Centre Observatory I BSI-BCO.
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2016). VCD für die Rückeroberung der Straße. VCD Position, (03/16).
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2021, Februar 4). Deutscher Verkehrsplanungspreis 2020 geht an Hamburg-Altona. Abgerufen 8. Februar 2021, von vcd.org Website: <https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/deutscher-verkehrsplanungspreis-2020-geht-an-hamburg-altona/>
- VCÖ. (2019). Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen (VCÖ-Schri). Wien: VCÖ.
- Vermeulen, S., Hardy, M., Mezoued, A. M., Corijn, E., & Hubert, M. (2018). Edito: The Pedestrian Zona as a Driver for a sustainable and liveable City Center for Brussels! In E. Corijn, M. Hubert, M. Hardy, A. M. Mezoued, J. Neuwels, & S. Vermeulen (Hrsg.), Portfolio 2 - Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre (S. 37–50). Brussels Studies Institute – Brussels Centre Observatory I BSI-BCO.
- Verwaltungsgericht Hamburg. Beschluss vom 27.01.2020, Az. 15 E 5647/19. , Aktenzeichen 15 E 5647/19 § (2020).
- von Borries, F., Hiller, C., Kerber, D., Wegner, F., & Wenzel, A.-L. (2012). Glossar der Interventionen: Annäherung an einen überverwendeten, aber unterbestimmten Begriff (1. Aufl.; F. von Borries, Hrsg.). Abgerufen von: <https://www.merve.de/index.php/book/show/440>
- Vu, V. (2019, September 27). Städteplanung: Die männliche Stadt. Abgerufen 16. März 2020, von ZEIT ONLINE Website: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/staedteplanung-maenner-geschlechtergerechtigkeit-berlin-bruessel-barcelona/komplettansicht>
- Webb, D. (2018). Tactical Urbanism : Delineating a Critical Praxis. Planning Theory & Practice, 9357, 1–16. <https://doi.org/10.1080/14649357.2017.1406130>
- Weichhart, P. (2008). Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobke bis Benno Werlen. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Westermeier. (2016, August 23). 20160823\_greencity\_sendlingerstrasse\_sendlingerstrasse\_westermeier-1200x800.jpg (1200×800). greencity.de. Abgerufen von: [https://www.greencity.de/wp-content/uploads/20160823\\_greencity\\_sendlingerstrasse\\_sendlingerstrasse\\_westermeier-1200x800.jpg](https://www.greencity.de/wp-content/uploads/20160823_greencity_sendlingerstrasse_sendlingerstrasse_westermeier-1200x800.jpg)
- Whyte, W. H. (2016). The Social Life of Small Urban Spaces (13. Aufl.). New York: Project for Public Spaces.
- wien.gv.at-Redaktion. (2021). „Coole Straßen“ sorgen für Abkühlung. Abgerufen 7. November 2020, von: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolstrasse.html>
- Wiener Linien. (2020, Oktober 28). Zahlen, Daten, Fakten | Die Wiener Öffis in Zahlen. Abgerufen 2. November 2020, von wienerlinien.at Website: <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do?pageTypeId/66528/programId/67199/contentTypeId/1001/channelId/-47395/contentId/68061>
- Winkler-Schlang, R. (2018, Oktober 19). Doch kein Bach für die Sendlinger Straße. Abgerufen 30. Jänner 2021, von sueddeutsche.de Website: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/stadtentwicklung-doch-kein-bach-fuer-die-sendlinger-strasse-1.4175712>

- Wirnsberger, T. (2020, Juni 12). Die Psychologie der Pop-up-Stadt. futurezone.at. Abgerufen von: <https://futurezone.at/meinung/die-psychologie-der-pop-up-stadt/400937795>
- Wirtschaftsuniversität Wien. (2017). Fair und inklusiv in Sprache und Bild. Ein Leitfaden der Wirtschaftsuniversität Wien (2. aktuali). Wien: Rektorat der Wirtschaftsuniversität Wien.
- worldbank.org. (2020, Februar 11). The Hidden Wealth of Cities: Creating, Financing, and Managing Public Spaces. Abgerufen 6. März 2020, von worldbank.org Website: [https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/publication/the-hidden-wealth-of-cities-creating-financing-and-managing-public-spaces?fbclid=IwAR-1CA964F0420sSFDeopqRr-G1N7sffJJXsFehT-1brLWez\\_G9Yohkzy5Euw#](https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/publication/the-hidden-wealth-of-cities-creating-financing-and-managing-public-spaces?fbclid=IwAR-1CA964F0420sSFDeopqRr-G1N7sffJJXsFehT-1brLWez_G9Yohkzy5Euw#)
- Wurdack, P. (2020, August 28). Interview Sendlinger Straße. Online Video-Interview für Diplomarbeit Achatz, unveröffentlicht.
- Yin, R. K. (1994). Case Study Research: Design and Methods. London: Sage Publications Inc.
- Yin, R. K. (2003). Case Study Research: Design and Methods. London and New Dehli: Thousand Oaks.
- Zakonodaja Ministrstva za Infrastrukturo. Zakon o pravih cestnega prometa (ZPrCP). , (2011).
- Zimmermann, A., & Maennling, C. (2007). Multi-stakeholder management. Tools for Stakeholder Analysis: 10 building blocks for designing participatory systems of cooperation. In Sector Project: Mainstreaming Participation Financial. Abgerufen von: <http://www.fsnnetwork.org/sites/default/files/en-svmp-instrumente-akteuersanalyse.pdf>
- 罗布泊. (2013, Juli 15). Dansaert, 1000 Brussel, Belgium. panoramio.com. Abgerufen von: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dansaert,\\_1000\\_Brussel,\\_Belgium\\_-\\_panoramio\\_\(13\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dansaert,_1000_Brussel,_Belgium_-_panoramio_(13).jpg)

## 6.2. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1, vorherige Seite: Cover Hauptstraße Trofaiach (AT)   eigene Darstellung (2021) .....	- 1 -
Abbildung 2, links: Geparktes Auto am Straßenrand (UA)   eigene Darstellung (2018).....	- 10 -
Abbildung 3, links: Piazza del Campo in Siena (IT)   eigene Darstellung (2015).....	- 20 -
Abbildung 4: Gegenüberstellung globale Trends und spezifische Herausforderungen und Handlungsfelder   eigene Darstellung (2021).....	- 23 -
Abbildung 5: Platzinanspruchnahme nach Mobilitätsformen   Abbildung Mobilitätsagentur Wien GmbH (2020) ....	- 26 -
Abbildung 6: Einordnung kreativer Praktiken hinsichtlich Steuerung im Kontext Verkehrsversuch   eigene Darstellung nach Achatz et al. (2020, S. 482).....	- 37 -
Abbildung 7, links: Radweg in Brüssel (BE)   eigene Darstellung (2019).....	- 39 -
Abbildung 8: Übersicht stadtplanerische Leitbilder   Darstellung von Heineberg (2006, S. 113).....	- 41 -
Abbildung 9: Zentrale Aspekte von Planungsprozessen   eigene Darstellung (2021).....	- 43 -
Abbildung 10: Gesellschaftliche Sektoren mit Angabe beispielhafter AkteurInnenrollen   Eigene Darstellung nach Avellino & Wittmayer, (2016, S. 636); Bearbeitung nach Evers & Laville, (2004, S. 17) (2021).....	- 46 -
Abbildung 11, links: Pylon auf gepflastertem Platz (SI)   eigene Darstellung (2020).....	- 50 -
Abbildung 12: Idealtypische Prozessphasen   eigene Darstellung (2021).....	- 55 -
Abbildung 13: Template für Prozessgrafik   eigene Darstellung (2021) .....	- 56 -
Abbildung 14: Template für AkteurInnen-Analyse   eigene Darstellung nach Zimmermann & Maennling (2007, S. 15)-	57 -
Abbildung 15: Übersichtskarte Fallstudien   eigene Darstellung (2021) nach Grundlage von Open Data Portal Österreich (2014).....	- 61 -
Abbildung 16: Lagegrafik Belgien   Eigene Abbildung (2021) nach Grundlage Open Data Portal Österreich (2014) .....	- 62 -
Abbildung 17: Lagegrafik Hauptstadtregion Brüssel   Eigene Abbildung (2021) nach Grundlage von GADM (2018) ....	- 62 -
Abbildung 18: Lagegrafik Fußgängerzone Stadtzentrum   Eigene Abbildung (2021) nach OSM-Mitwirkenden (2020) -	62 -
Abbildung 19: Vor Umbau   罗布泊 (2013) .....	- 62 -
Abbildung 20: Während Versuch   Geertje De Waegeneer (2016).....	- 62 -
Abbildung 21: Nach Umbau   eigene Abbildung (2019).....	- 62 -
Abbildung 22: AkteurInnen-Analyse Fußgängerzone Innenstadt (Brüssel)   eigene Darstellung (2021) .....	- 66 -
Abbildung 23: Prozessgrafik Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel)   eigene Darstellung (2021).....	- 70 -
Abbildung 24: Übersichtsplan Fortschritt Fußgängerzone Innenstadt(Brüssel)   Grafik von City of Brussels (2020b) -	74 -
Abbildung 25: Lagegrafik Slowenien   Eigene Abbildung nach Grundlage Open Data Portal Österreich (2014) .....	- 78 -
Abbildung 26: Abbildung 11: Lagegrafik Maribor   Eigene Abbildung nach Grundlage von OSM-Mitwirkenden (2020) -	78 -
Abbildung 27: Lagegrafik Koroška cesta   Eigene Abbildung nach OSM-Mitwirkenden (2020) .....	- 78 -
Abbildung 28: Vor Umbau   Ištokovic (2010) .....	- 78 -
Abbildung 29: Während Versuch   Pogačar (2017) .....	- 78 -
Abbildung 30: Nach Umbau   eigene Abbildung (2020) .....	- 78 -
Abbildung 31: AkteurInnen-Analyse Koroška cesta (Maribor)   eigene Darstellung (2021).....	- 81 -
Abbildung 32: Prozessgrafik Koroška cesta (Maribor)   eigene Darstellung (2021) .....	- 84 -
Abbildung 33: Konzeptgrafik „Open Koroška Street“   Grafik von Gornik Mulec und Pogačar (2015, S. 21).....	- 86 -
Abbildung 34: Lagegrafik Deutschland   Eigene Abbildung nach Grundlage von Open Data Portal Österreich (2014) -	90 -
Abbildung 35: Lagegrafik München   Eigene Abbildung nach Grundlage von OSM-Mitwirkenden (2020) .....	- 90 -
Abbildung 36: Lagegrafik Sendlinger Straße   Eigene Abbildung nach OSM-Mitwirkenden (2020).....	- 90 -

Abbildung 37: Vor Umbau   Schlaf (2015).....	- 90 -
Abbildung 38: Während Versuch   Westermeier (2016) .....	- 90 -
Abbildung 39: Nach Umbau   Monsorno (2021) .....	- 90 -
Abbildung 40: AkteurInnen-Analyse Sendlinger Straße (München)   eigene Darstellung (2021) .....	- 94 -
Abbildung 41: Plan Beschilderungskonzept   Grafik von Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2016) .....	- 95 -
Abbildung 42: Prozessgrafik Sendlinger Straße (München)   eigene Darstellung (2021).....	- 98 -
Abbildung 43: Lagegrafik Deutschland   Eigene Abbildung nach Grundlage von Open Data Portal Österreich (2014) -	104 -
Abbildung 44: Lagegrafik Hamburg   Eigene Abbildung nach Grundlage von OSM-Mitwirkenden (2020) .....	- 104 -
Abbildung 45: Lagegrafik Ottensen macht Platz   Eigene Abbildung nach OSM-Mitwirkenden (2020) .....	- 104 -
Abbildung 46: Vor Umbau   dpa (2019) .....	- 104 -
Abbildung 47: Während Versuch   eigene Abbildung (2020) .....	- 104 -
Abbildung 48: Ausstellung Ergebnisse   eigene Abbildung (2020) .....	- 104 -
Abbildung 49: AkteurInnen-Analyse Ottensen macht Platz (Hamburg)   eigene Darstellung (2021) .....	- 109 -
Abbildung 50: Übersichtskarte Ottensen macht Platz   Grafik von Bezirksamt Altona (2019a) .....	- 111 -
Abbildung 51: Prozessgrafik Ottensen macht Platz (Hamburg)   eigene Darstellung (2021)-.....	- 113 -
Abbildung 52: Einordnung der Fallstudien hinsichtlich Steuerung   eigene Darstellung (2021) .....	- 122 -
Abbildung 53, links: Kind auf Fahrrad in Kopenhagen (DK)   eigene Darstellung (2019).....	- 134 -
Abbildung 54: Forschungsablauf in Realität   eigene Darstellung (2021) .....	- 137 -
Abbildung 55, links: Stapel Notizhefte (AT)   eigene Darstellung (2020).....	- 141 -
Abbildung 56: Screenshot Good-Practice-Sammlung   eigene Aufnahme aus Excel (2021).....	- 162 -
Abbildung 57: Screenshot leere Musterseite Prozessanalyse   eigene Aufnahme aus Miro (2021).....	- 163 -
Abbildung 58: Screenshot befüllte Musterseiten Prozessanalyse   eigene Aufnahme aus Miro (2021).....	- 163 -
Abbildung 59: Screenshot Beispiel Transkript   eigene Aufnahme aus Word (2021) .....	- 176 -
Abbildung 60: Screenshot von Beispiel-Code-System   eigene Aufnahme aus MAXQDA (2021).....	- 180 -

### 6.3. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Verkehrsversuche im deutschsprachigen Raum   eigene Darstellung und Recherche (2021).....	- 14 -
Tabelle 2: Forschungsablauf als Konzeption   eigene Darstellung (2021).....	- 16 -
Tabelle 3: Formelle Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung  eigene Darstellung nach dem Österreichischen Nationalrat (1960) (2021) .....	- 36 -
Tabelle 4: Informelle Ansätze zur Verkehrsberuhigung der Stadt Wien   eigene Darstellung und Recherche (2021) ...	- 36 -
Tabelle 5: Tabellarische Einordnung kreativer Praktiken im Kontext Verkehrsversuch   eigene Darstellung nach Achatz et al. (2020, S. 482) .....	- 38 -
Tabelle 6: Untersuchungsraaster Fallstudien   eigene Darstellung (2021).....	- 60 -
Tabelle 7: Übersicht Steckbriefe Fallstudien   eigene Darstellung (2021); Statistikdaten von bisa.brussels (2021), Google Earth Pro (2020), stat.si (2020), muenchen.de (2020), statistik-nord.de (2019a, 2019b) .....	- 61 -
Tabelle 8: Steckbrief Fußgängerzone Stadtzentrum (Brüssel)   eigene Darstellung (2021).....	- 62 -
Tabelle 9: Steckbrief Koroška cesta (Maribor)   eigene Darstellung (2021) .....	- 78 -

Tabelle 10: Steckbrief Sendlinger Straße (München)   eigene Darstellung (2021).....	- 90 -
Tabelle 11: Steckbrief Ottensen macht Platz (Hamburg)   eigene Darstellung (2021).....	- 104 -
Tabelle 12: Ergebnisse Untersuchungsraaster zur Gegenüberstellung der Fallstudien   eigene Darstellung .....	- 121 -
Tabelle 13: Handlungsempfehlungen im Überblick   eigene Darstellung (2021) .....	- 127 -
Tabelle 14: Interviewverzeichnis   eigene Darstellung (2021).....	- 159 -
Tabelle 15: Quellen Tabelle 1 - Übersicht durchgeführter Verkehrsversuche deutschsprachiger Raum (2021) .....	- 160 -
Tabelle 16: Bewertungskategorien Good-Practice-Sammlung   eigene Darstellung (2021) .....	- 162 -
Tabelle 17: Codesystem Analyse mit MAXQDA   eigene Darstellung (2021).....	- 180 -
Tabelle 18: Informelle Strategiedokumente europäischer Kontext   eigene Recherche (2021).....	- 181 -

## 6.4. Interviewverzeichnis

Fallstudie	Name Auskunftsperson	Institution   Rolle Verkehrsversuch	Datum Durchführung	Länge Interview	Interviewtyp   Software
<b>Fußgänger- zone Stadtzentrum (Brüssel)</b>	Jan Schollaert	Stadt Brüssel   Projektmanager	12.08.2020	01h 36min	Virtuell   Skype
	Marc Appelmans	SumProject+SumRe- search   Konzeption, Beteiligung	23.09.2020	01h 17min	Virtuell   Zoom
<b>Koroška cesta (Maribor)</b>	Kaja Pogačar	Universität Maribor   Initiierung, Umset- zung, ...	16.07.2020	01h 21min	Virtuell   GoToMeeting
	Igor Kos	Stadt Maribor   Leitung, Evaluierung, Umsetzung	20.08.2020	01h 17min	Virtuell   GoToMeeting
<b>Sendlinger Straße (München)</b>	Katja Fitschen	Agentur Zebralog   Moderation und Prozess	11.07.2020	01h 30min	Virtuell   GoToMeeting
	Petra Wurdack	Stadt München   Auftrag, Umsetzung, Durchführung	28.08.2020	01h 13min	Virtuell   Cisco Webex
<b>Ottensen macht Platz (Hamburg)</b>	Viola Koch und Flavia Suter	Bezirk Altona   Auf- trag, Umsetzung, Begleitung, ...	13.08.2020	01h 03min	Telefonisch
	Philine Gaffron	Technische Uni- versität Hamburg   Evaluation, ...	15.09.2020	00h 58min	Virtuell   GoToMeeting

Tabelle 14: Interviewverzeichnis | eigene Darstellung (2021)

## 6.5. Anhänge

### Quellen zu Tabelle 1 – Übersicht durchgeführter Verkehrsversuche im deutschsprachigen Raum

Land	Stadt   Region	Weitere Infos
Schweiz	Schwyz	<a href="https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/verkehrsversuch-der-hauptplatz-wird-teilweise-verkehrsfrei-ld.65340">https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/verkehrsversuch-der-hauptplatz-wird-teilweise-verkehrsfrei-ld.65340</a>
Schweiz	Thun	<a href="https://www.thunertagblatt.ch/region/thun-und-berner-oberland/fuer-stadt-ist-verkehrsversuch-ein-erfolg/story/17606089">https://www.thunertagblatt.ch/region/thun-und-berner-oberland/fuer-stadt-ist-verkehrsversuch-ein-erfolg/story/17606089</a> <a href="https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/thun/verkehrsversuch-wankdorfdreieck-beendet.html">https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/thun/verkehrsversuch-wankdorfdreieck-beendet.html</a>
Schweiz	Kreuzlingen	<a href="https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/kreuzlingen/zurueck-auf-start-naechste-woche-endet-der-verkehrsversuch-auf-dem-kreuzlinger-boulevard-und-die-tafeln-verschwinden-ld.1158578">https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/kreuzlingen/zurueck-auf-start-naechste-woche-endet-der-verkehrsversuch-auf-dem-kreuzlinger-boulevard-und-die-tafeln-verschwinden-ld.1158578</a> <a href="https://www.kreuzlinger-zeitung.ch/2018/09/26/verkehrsversuch-muss-wiederhergestellt-werden/">https://www.kreuzlinger-zeitung.ch/2018/09/26/verkehrsversuch-muss-wiederhergestellt-werden/</a>
Deutschland	Greifswald	<a href="https://insidegreifswald.de/2012/11/verkehrsversuch-an-der-europakreuzung-beendet/">https://insidegreifswald.de/2012/11/verkehrsversuch-an-der-europakreuzung-beendet/</a>
Deutschland	Frankfurt	<a href="https://www.frankfurt-greencity.de/de/berichte-uebersicht/status-trends-2016/mobilitaet/verkehrsversuch-tempo-30-bei-nacht/">https://www.frankfurt-greencity.de/de/berichte-uebersicht/status-trends-2016/mobilitaet/verkehrsversuch-tempo-30-bei-nacht/</a> <a href="https://www.fr.de/frankfurt/frankfurt-tempo-nacht-weniger-verkehrslaerm-nibelungenallee-zr-13118443.html">https://www.fr.de/frankfurt/frankfurt-tempo-nacht-weniger-verkehrslaerm-nibelungenallee-zr-13118443.html</a>
Deutschland	- (Sachsen)	<a href="https://www.medianservice.sachsen.de/medien/news/216308">https://www.medianservice.sachsen.de/medien/news/216308</a> <a href="https://www.blick.de/sachsen/a4-bei-dresden-tempolimit-bleibt-dauerhaft-artikel11207219">https://www.blick.de/sachsen/a4-bei-dresden-tempolimit-bleibt-dauerhaft-artikel11207219</a>
Deutschland	Köln	<a href="https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrsversuch-bayenthalmarienburg?kontrast=schwarz#">https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrsversuch-bayenthalmarienburg?kontrast=schwarz#</a>
Deutschland	Lübeck	<a href="https://www.luebeck.de/de/presse/pressemeldungen/view/134613">https://www.luebeck.de/de/presse/pressemeldungen/view/134613</a> <a href="https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/innenstadt/umsetzung/index.html">https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/innenstadt/umsetzung/index.html</a> <a href="https://www.wochenspiegel-online.de/index.php/2020/05/07/einjaehriger-versuch-verkehrsberuhigung-in-der-luebecker-city/">https://www.wochenspiegel-online.de/index.php/2020/05/07/einjaehriger-versuch-verkehrsberuhigung-in-der-luebecker-city/</a>
Deutschland	Tübingen	<a href="https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Beteiligung-fuehrt-zu-Zeitverlust-423287.html">https://www.tagblatt.de/Nachrichten/Beteiligung-fuehrt-zu-Zeitverlust-423287.html</a> <a href="https://www.spiegel.de/auto/paris-und-barcelona-schlagen-berlin-datenanalyse-von-sechs-verkehrswende-projekten-a-031c2766-f599-4794-996f-ce947c370d20?fbclid=IwAR00qg-KcAh53C7pn56FGARLTXAsuoubcMrAqCrOjPnGkH8Bu4JTVIjDI-o">https://www.spiegel.de/auto/paris-und-barcelona-schlagen-berlin-datenanalyse-von-sechs-verkehrswende-projekten-a-031c2766-f599-4794-996f-ce947c370d20?fbclid=IwAR00qg-KcAh53C7pn56FGARLTXAsuoubcMrAqCrOjPnGkH8Bu4JTVIjDI-o</a>
Deutschland	Hamburg	<a href="https://www.spiegel.de/auto/jungfernstieg-hamburg-sperrt-prachtboulevard-fuer-autos-a-ef074397-4d42-4a37-92c9-b987f4962b81">https://www.spiegel.de/auto/jungfernstieg-hamburg-sperrt-prachtboulevard-fuer-autos-a-ef074397-4d42-4a37-92c9-b987f4962b81</a>
Deutschland	Berlin	<a href="https://www.berlin.de/events/5914821-2229501-autofreie-friedrichstrasse.html">https://www.berlin.de/events/5914821-2229501-autofreie-friedrichstrasse.html</a>

Tabelle 15: Quellen Tabelle 1 - Übersicht durchgeführter Verkehrsversuche deutschsprachiger Raum (2021)

## Bewertungskategorien der Good-Practice-Sammlung kreativer Praktiken

Kategorie	Unterkategorie	Erläuterungen   Glossar   Wahlmöglichkeiten
<b>Bewertungsschema (nach Relevanz)</b>	x	Sehr passend
	xx	Weniger passend
	xxx	Nicht passend
<b>Grundlegende Infos</b>	Projekttitel	individuell
	Kurzbeschreibung	individuell
	Kontakt	Individuell   Email o.Ä.
<b>Raum</b>	Verortung	Google-Maps-Link
	Ort	individuell
	Typologie Ort	Dorf   Kleinstadt   Mittelstadt   Großstadt   Metropole
	Land	individuell
	Typologie Nutzung	Mehrheitlich Wohnen   mehrheitlich Büros und Verwaltung   mehrheitlich Gewerbe   innerstädtischer Bereich   gemischte Nutzungen   sonstige Typologie
	Bebauung	... – Gründerzeit   Zwischenkriegszeit   1945-1980   1980-2000   Neubaugebiet   Einfamilienhausgebiet   Stadtentwicklungsgebiet   gemischte Bebauung
	Räumliche Aneignung	Straße gesamt   Fahrbahn   Parkplatz   Gehwege   Platz   Verkehrsfläche   Park oder Grünraum   Pflanzscheibe   vers. Räume
	Mikroklimatische Maßnahmen	Bepflanzung   Pflanztröge   Kühlung   Vertikalbegrünung   Entsiegelung   Bäume
<b>Prozess</b>	Zeitrahmen	individuell
	Status	Abgeschlossen   Laufend   Ruhend   Unklar
	Initierung	Bottom-Up   Top-Down   Kooperation
	Versuch als Element	X – XX – XXX
	Verstetigung	X – XX – XXX
<b>Projekttyp</b>	Ausstellung   Veranstaltung   ...	Mehrfach-Nennung verschiedener Projekttypen möglich mit X
	Kunstaktion	
	Urban Hacking	
	Teil formeller Planung	
	Verkehrliche Maßnahme   Mobilität im Fokus	

Tabelle 16: Bewertungskategorien Good-Practice-Sammlung | eigene Darstellung (2021)

<b>Struktur</b>	Kosten   Budget	€ – €€ – €€€
	Finanzierung	Privat   ö. Förderung   ö. Gelder   Crowdfunding, Spenden, ...   gemischte Finanzierung
	Umsetzer	Individuell
	Organisationsform	Privates Büro   Öffentliche Stelle   NGO   Verein oder Initiative   Kunstschaffende   mehrere
	Kooperationspartner	Individuell
<b>Methodik</b>	Partizipation	X – XX – XXX
	Evaluation	X – XX – XXX
	Monitoring	X – XX – XXX
	Öffentlichkeitsarbeit	X – XX – XXX
<b>Zugänglichkeit</b>	Dokumentation	X – XX – XXX
	im Nahraum (DACH-Region)	X – XX – XXX
	Sprachbarriere Dokumente	X – XX – XXX
	Übertragbarkeit	X – XX – XXX

# Screenshot Good-Practice-Sammlung

Nennung	Grundlegende Infos			Bewertungsschema					Raum							Prozess				
	Projektziel	Kurzbeschreibung	Kontakt	Name	Prozess	Struktur	Methodik	Zugänglichkeit	Vonort	Ort	Typologie	Land	Typologie Nutzung	Bebauung	Ästhetische Anregung	mittelmaßnische Maßnahmen	Maßnahmen	Zeitraum	Status	Initiierung
	Mariahilferstraße Neu	Umgestaltung der Mariahilferstraße	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	gemischte Nutzungen	... - Gründerzeit	Straße gesamt	Bepflanzung, Bäume	x	Herbst 2011	abgeschlossen	top down
	Maria lila	Intervention in der Maria lila	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Ripa	Mittelstadt	Litauen	gemischte Nutzungen	... - Gründerzeit	Gehwege	x	2014, eine	abgeschlossen	bottom up	
	Plac Bankowy	Test um zentralen Platz	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Warschau	Großstadt	Polen	mehrfachlich Büros um	Platz	Kühlung, Pflanztröge	x	2018-2019	unklar	top down	
	Opzomer Mae	„Opzomer Mae“ list	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Rotterdam	Mittelstadt	Niederlande	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	vers. Räume	vers. Maßnahmen	x	seit 1980	laufend	bottom up
	Der Österreichische Platz	Bis zum Frühjahr 2018	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Stuttgart	Mittelstadt	Deutschland	innensiedlerischer Bereich	Platz	-	-	x	2018-2019	laufend	bottom up
	Wohnstraßenleben/Wien lebt auf der Wohnstraße	Space and place effort	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Straße gesamt	-	x	2018-	laufend	bottom up
	Aktionsprogramm Glotzloase	Der öffentliche Raum	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	verschiedene Typologie	gemischte Bebauung	vers. Räume	Begrünung, Bäume	x	2015-	laufend	Mischform
	SuperBlocks/Superillas	Verkehrsberuhigung	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Barcelona	Großstadt	Spanien	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	vers. Räume	Bäume, Pflanztröge	x	2013-	laufend	top down
	Leifstrat	Programm zur temporären	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Gent	Mittelstadt	Belgien	verschiedene Typologie	gemischte Bebauung	Straße gesamt	Pflanztröge	x	2013-2016	laufend	Mischform
	Umgestaltung Orskam Trofalach	längerer Prozess zur Um-	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Trofalach	Dorf	Österreich	innensiedlerischer Bereich	gemischte Bebauung	vers. Räume	-	x	2015-	laufend	top down
	Parkfas für Stuttgart	... ist aus einem Studen-	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Stuttgart	Mittelstadt	Deutschland	gemischte Nutzungen	gemischte Bebauung	Parkplatz	Bepflanzung	x	2017	abgeschlossen	bottom up
	Bergamottstraße (Parklet - Begegnungszone - SuperBlock)	Umstrittenes Projekt, da	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Berlin	Großstadt	Deutschland	gemischte Nutzungen	... - Gründerzeit	Straße gesamt	Bepflanzungen auf	x	2017	abgeschlossen	Mischform
	Wiener Spitzstraßen	Die Wiener Spitzstraßen	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	mehrfachlich Wohnen	... - Gründerzeit	Straße gesamt	-	x	Isärl schon	laufend	top down
	Park macht Platz!	Projekt innerhalb der V	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	sonstige Typologie	... - Gründerzeit	Parkplatz	-	x	Sommer 201	abgeschlossen	Mischform
	Wohnstraßen Bemalungen Wien	Mittlerweile gibt es drei	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Fahrbahn	-	x	seit 2018	laufend	Mischform
	Les rues végétales	Eine „Gemischstraße“ is	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Paris	Großstadt	Frankreich	innensiedlerischer Bereich	gemischte Bebauung	Gehwege	Bepflanzung, Bäume	x	2017	abgeschlossen	bottom up
	Ottensan macht Platz	Die Stadt Hamburg initi	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Hamburg	Großstadt	Deutschland	innensiedlerischer Bereich	gemischte Bebauung	Straße gesamt	-	x	September 2	laufend	top down
	Go Karlsruhe	Ein Schwerpunkt des Pr	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Karlsruhe	Mittelstadt	Deutschland	gemischte Nutzungen	gemischte Bebauung	vers. Räume	-	x	2016-2019	abgeschlossen	Mischform
	Sandlinger Straße	Aufgrund der großen W	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	München	Großstadt	Deutschland	gemischte Nutzungen	gemischte Bebauung	Straße gesamt	-	x	seit 2013	abgeschlossen	top down
	Oskar nimmt Platz	Projekt seit 2018 der G	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	mehrfachlich Büros um	... - Gründerzeit	Parkplatz	-	x	seit 2018	abgeschlossen	Mischform
	Fußgängerzone Innenstadt Brüssel	Begann mit mehreren D	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Brüssel	Großstadt	Belgien	innensiedlerischer Bereich	gemischte Bebauung	Straße gesamt	Bäume, Bete, ...	x	seit 2012	laufend	Mischform
	Landwibbel	Der „Landwibbel“ best	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Graz	Mittelstadt	Österreich	innensiedlerischer Bereich	... - Gründerzeit	Platz	Diskussionen	x	seit 2007	laufend	top down
	Zabkowska Street/na prawu Warszawa/Otwarta Zabkowska	integriert in das Warsc	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Warschau	Großstadt	Polen	mehrfachlich Wohnen	... - Gründerzeit	Straße gesamt	Pflanztröge	x	29.06. 01.0	laufend	top down
	Trifal Face High Street	Versuch Optionen für	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Auckland	Großstadt	New Zealand	innensiedlerischer Bereich	gemischte Bebauung	Straße gesamt	Pflanztröge	x	seit Oktober	laufend	top down
	Wandebaumallee Stuttgart	Mit der Wandebaumal	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Stuttgart	Mittelstadt	Deutschland	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Straße gesamt	Bäume	x	seit 2019	laufend	bottom up
	Konkisa Carta	Konkisa Carta ist die	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Zürich	Mittelstadt	Schweiz	gemischte Nutzungen	... - Gründerzeit	Straße gesamt	Pflanztröge	x	2014-2017	abgeschlossen	bottom up
	Plaza Pop-Up	Belebende Plätze könn	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Zürich	Mittelstadt	Schweiz	gemischte Nutzungen	gemischte Bebauung	Platz	Pflanztröge	x	seit 2017	laufend	top down
	New York Plaza Program	Das Ziel war es ungen	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	New York	Großstadt	USA	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Fahrbahn	Pflanztröge	x	seit 2009	laufend	top down
	Urbane Interventionen	Mit dem Projekt Urban	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Osana	KleinStadt	Deutschland	innensiedlerischer Bereich	gemischte Bebauung	vers. Räume	-	x	2015-2017	abgeschlossen	top down
	Plaza Aperte	Neue Plätze in der Na	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Mailand	Großstadt	Italien	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Platz	-	x	ab Septembe	laufend	Mischform
	Cocote Straße Plus Goldschlagsstraße, Lebenswertes Matzen	Pilotprojekte Stadt Wien	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	mehrfachlich Wohnen	... - Gründerzeit	Straße gesamt	Sprünghelb, Rollre	x	09.08.-08.0	laufend	top down
	Stoffe Gallery - Konzept für die Stadt	konkret Begegnung w	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Stuttgart	Mittelstadt	Deutschland	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Stiegen und Stufen	-	x	Sommer 201	abgeschlossen	bottom up
	Verkehrsweg Zappelinstraße	sichermögliche Laufst	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Perndorf	Mittelstadt	Deutschland	gemischte Nutzungen	gemischte Bebauung	Fahrbahn	-	x	Jul - Dazam	abgeschlossen	top down
	Pilotversuch Schulstraße Vereinsgasse	Der Pilotversuch „Schul	in@your	x	x	x	x	x	https://geo	Wien	Großstadt	Österreich	mehrfachlich Wohnen	gemischte Bebauung	Straße gesamt	-	x	Herbst 2018	laufend	Mischform

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abbildung 56: Screenshot Good-Practice-Sammlung | eigene Aufnahme aus Excel (2021)

Nennung	Projekttyp				Struktur				Methodik				Zugänglichkeit									
	Versuch als	Verstärkung	Ausstellung	Veranstaltung	Kunstaktion	Urban Hacking	Teil formeller Planung	Verkehrliche Maßnahmen (Mobilität im Fokus)	Kosten/Budget	Finanzierung	Umsetzung	Organisationsform	Kooperationspartner	Partizipatio	Evaluation	Monitoring	Öffentlichkeit	Dokumentation	im Nahraum (DACH-Region)	Sprachbarriere	Übertragbarkeit	Verbreitung
	x	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Wien	Öffentliche Stelle	private Büros	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	xxx	xx	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Wien	Öffentliche Stelle	Coca Cola	xx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
	x	x	x	x	x	x	x	€	gemischte Fi	Verein Os	Verein oder Initiat	Stadt Rotterdam	x	7	7	x	x	x	x	x	x	x
	xx	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Verein St	Verein oder Initiat	mehrsene	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	xx	x	x	x	x	x	x	€	ö. Förderung	space and	Verein oder Initiat	Kollektiv Rau	x	x	xxx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	xx	x	x	x	x	x	x	€€	ö. Förderung	vers. Vere	Verein oder Initiat	mehrsene	x	x	7	x	x	x	x	x	x	x
	x	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Banc	Öffentliche Stelle	?	x	x	x	x	x	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
	x	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Trof	mehrsene	Ortskommün	Stadt Gent	7	7	x	x	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
	xx	x	x	x	x	x	x	€€	ö. Förderung	private Ak	?	Stadt Stuttgart	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	xxx	xx	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Bezirk Kre	Öffentliche Stelle	?	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	xxx	xx	x	x	x	x	x	€	ö. Förderung	verschieden	Institutionen	Jurivo, Mobil	x	7	7	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	xx	x	x	x	x	x	€	gemischte Fi	Team Wien	Verein oder Initiat	Mik, Vienna	xx	xx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
	7	xx	x	x	x	x	x	€	ö. Gelder	Grüffier	mehrsene	Umsetzung	Stad	x	7	7	x	x	x	x	x	x
	7	xx	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Par	?	Verwaltung	x	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	xxx	xx	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Ham	Öffentliche Stelle	Bezirk Altona	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	xxx	xx	x	x	x	x	x	€€€ (1,17	ö. Gelder	versch. U	Forschungskooper	versch. Unive	xxx	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	xx	x	x	x	x	x	x	€	ö. Gelder	Stadt Mü	Kooperation für E	private Büros	xx	xx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
	7	x	x	x	x	x	x	€€	ö. Gelder	Studieren	Öffentliche Stelle	versch. Insti	x	7	7	7	x	x	x	x	x	x
	7	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Brn	Öffentliche Stelle	Zivilgesellschaft	x	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	7	x	x	x	x	x	x	€	ö. Förderung	private Ak	?	Stadt Graz	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	mehrsene	mehrsene	mehrsene	xx	-	-	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€€	gemischte Fi	Stadt Auc	mehrsene	Interessensve	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€	gemischte Fi	Verein	Verein	Bürgerinnen	x	xx	-	xx	x	x	x	x	x	x
	7	x	x	x	x	x	x	€	gemischte Fi	private Ak	Verein oder Initiat	Stadt Marlbor	x	xx	xx	xx	x	x	x	x	x	x
	7	x	x	x	x	x	x	€	ö. Gelder	Stadt Zü	?	Tiefbauamt	x	xx	xx	-	7	x	x	x	x	x
	7	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt New	Kooperation	Stadt mit zue	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€	ö. Gelder	Hochschu	Kooperation	Stadt Osana	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€	ö. Gelder	Stadt Mail	Kooperation	Bloomberg A	7	7	7	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	xxx	xx	x	x	x	x	x	€	ö. Förderung	private Ak	?	Stadt Wien	Öffentliche Stelle	Mobilisierungs	x	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€€€	ö. Gelder	Stadt Pon	Öffentliche Stelle	?	xx	xxx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
	7	x	x	x	x	x	x	€	ö. Gelder	Stadt Wien	Öffentliche Stelle	Stamweine	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx

# Leere und befüllte Musterseiten zur Prozessanalyse im Whiteboard-Tool Miro

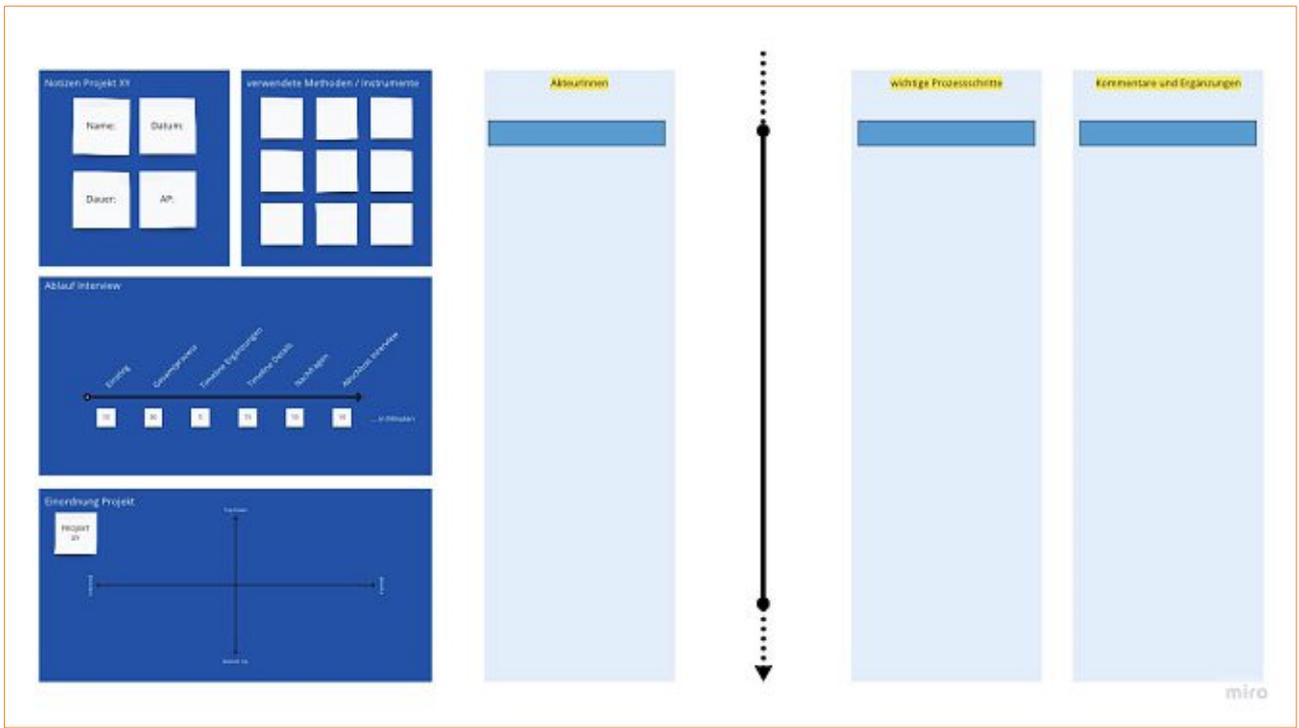


Abbildung 57: Screenshot leere Musterseite Prozessanalyse | eigene Aufnahme aus Miro (2021)

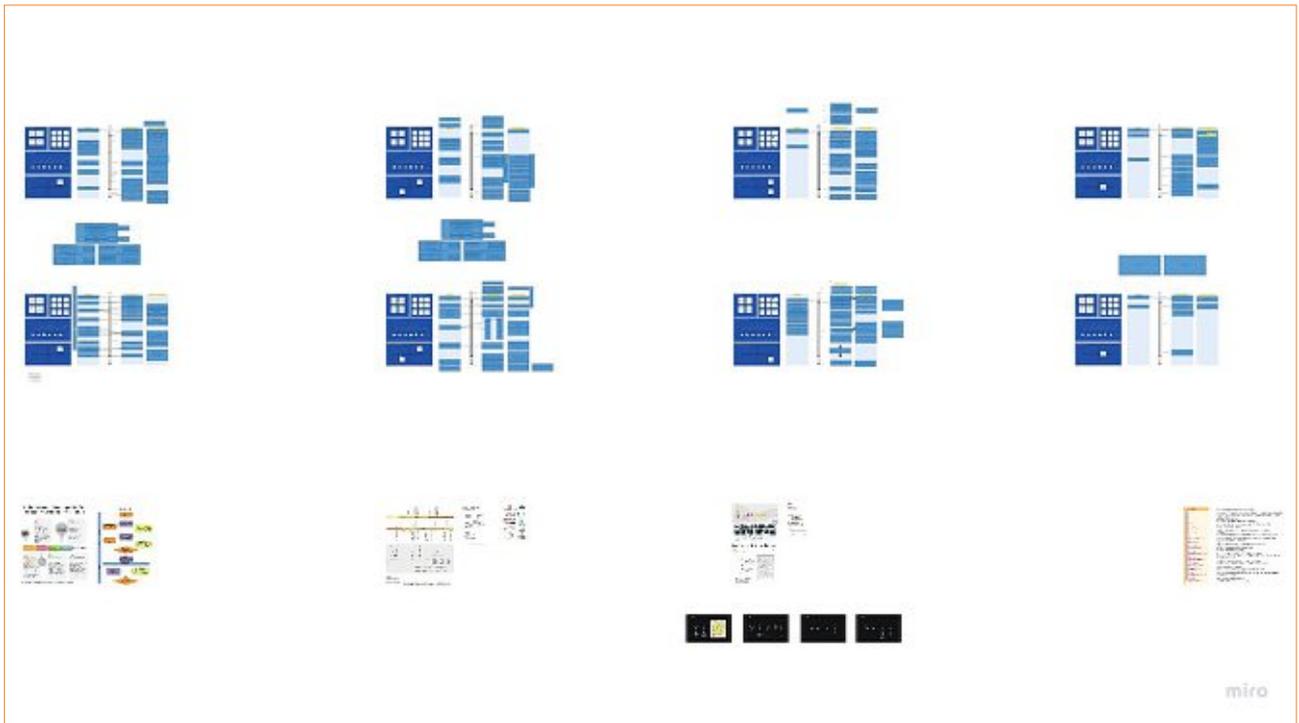


Abbildung 58: Screenshot befüllte Musterseiten Prozessanalyse | eigene Aufnahme aus Miro (2021)

# EINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG

## Forschungsvorhaben (Diplomarbeit/Masterarbeit an der TU Wien)

„Öffentlicher Raum in Transformation – Neuformatierung von Orten des Städtischen:  
Fallstudienuntersuchung von Verkehrsversuchen aus der Planungspraxis“

## Befragte Auskunftsperson (kurz AP)

Nachname: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

## Einwilligungserklärung

1) Ich bestätige hiermit die Teilnahme an einem Interview mit dem anfragenden INT der Technischen Universität Wien. Ich wurde über das Interview, dessen Ziele und Modalitäten aufgeklärt. Mir ist der Ablauf bekannt und ich fühle mich ausreichend informiert.

2) Ich nehme freiwillig am Interview teil und weiß, dass ich meine Zustimmung zur Teilnahme jederzeit, ohne besondere Gründe zu nennen, zurückziehen kann. Außerdem kann ich die Übermittlung, sowie die Löschung, der Aufnahme bei der zuständigen INT verlangen. Mir wurde die Kontaktperson für die Verwendung meiner Daten mitgeteilt.

- 1. Ich stimme zu, dass das Interview mittels Ton-/Videoaufnahme aufgezeichnet und für wissenschaftliche Zwecke ausgewertet wird. Ich bin mir dessen bewusst, dass durch meine Antworten ein Rückschluss auf meine Person bzw. meinen Betrieb möglich sein kann.
- 2. Ich gebe meine Zustimmung zur Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen des oben genannten Forschungsvorhabens. Insbesondere dürfen meine Aussagen in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen unter Nennung meines Namens zitiert und wiedergegeben werden dürfen. Angaben zu meiner Person wie Telefonnummer, Emailadresse oder Postadresse werden nicht veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben.
- 3. Ich habe Interesse daran bei der Verwendung direkter Zitate vor der Veröffentlichung auf Rückfrage die Arbeit zur Durchsicht zu erhalten.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Interviewpartner/in für eine Datenerhebung zur Abfassung einer Masterarbeit an der Technischen Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da Ihre Aussagen unter Nennung Ihres Namens in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet (zitiert) werden. Ein Transkript des Interviews kann unter Umständen der Arbeit im Anhang beigelegt werden.

Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek) und sie sind üblicherweise auch online zugänglich. Die Daten können von der Betreuerin/dem Betreuer und/oder der Begutachterin/dem Begutachter der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs. 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung des Interviews jederzeit widerrufen. Jede Verwendung Ihrer Aussagen in einer wissenschaftlichen Arbeit, die bis zu diesem Zeitpunkt stattgefunden hat, ist allerdings rechtskonform und muss nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch die/den Verantwortlichen dieser Datenerhebung über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie das Recht auf Datenübertragbarkeit.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an die Datenschutzbeauftragte der Technischen Universität Wien, Mag.iur. Christina Thirsfeld ([datenschutz@tuwien.ac.at](mailto:datenschutz@tuwien.ac.at)). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über [dsb@dsb.gv.at](mailto:dsb@dsb.gv.at)).

# DECLARATION OF CONSENT

**Research Project** (Diploma Thesis/Master Thesis at the TU Vienna)

*"Public Space in Transformation - Reformatting Places of the Urban: Case Study Investigation of Traffic Experiments from Planning Practice".*

## Interviewee Respondent (AP in German for short)

Last Name: \_\_\_\_\_ First Name: \_\_\_\_\_

## Declaration of Consent

1) I hereby confirm my participation in an interview with the requesting INT of the Vienna University of Technology. I was informed about the interview, its aims and modalities. I am familiar with the procedure and I feel sufficiently informed.

2) I take part in the interview voluntarily and I know that I can withdraw my consent to participate at any time without giving any special reasons. Furthermore, I can demand the transmission, as well as the deletion, of the recording at the responsible INT. I have been informed about the contact persons contacts for the use of my data.

- 1. I agree that the interview will be recorded by means of audio/video recording and evaluated for scientific purposes. I am aware of the fact that my answers may allow conclusions to be drawn about my person or my company.
- 2. I give my consent to the use of my personal data within the framework of the above mentioned research project. In particular, my statements may be quoted and reproduced in scientific papers and publications by mentioning my name. Personal data such as telephone number, e-mail address or postal address will not be published or passed on to third parties.
- 3. When using direct quotes, I am interested in receiving the work for review before publication on request.

\_\_\_\_\_  
Place, Date

\_\_\_\_\_  
Signature

## Data Protection Notice

Thank you very much for agreeing to be available as an interview partner for the data collection for the writing of a master thesis at the Vienna University of Technology.

According to the Austrian Data Protection Act (§ 7 Abs. 2 Ziffer 2 DSGVO) your consent must be obtained for such an interview, since your statements will be used (quoted) in the scientific work by mentioning your name. A transcript of the interview may be attached to the paper.

According to university law, theses must be published (by posting them in the National and University Library) and they are usually also accessible online. The data can be consulted by the supervisor and/or the reviewer of the scientific work for the purpose of performance assessment. In accordance with Art 89 Paragraph 1 DSGVO, the data collected may in principle be stored without restriction.

You can revoke your consent to use the interview at any time. However, any use of your statements in a scientific work that has taken place up to this point is in conformity with the law and does not have to be removed from the work.

Furthermore, you have the right to be informed by the person(s) responsible for this data collection about the personal data collected and the right to correct, delete, restrict the processing of the data as well as a right to object to the processing and the right to data transferability.

For fundamental legal questions in connection with the DSGVO/FOG and student research, please contact the data protection officer of the Vienna University of Technology, Mag.iur. Christina Thirsfeld ([datenschutz@tuwien.ac.at](mailto:datenschutz@tuwien.ac.at)). You also have the right of appeal to the data protection authority (e.g. via [dsb@dsb.gv.at](mailto:dsb@dsb.gv.at)).

# LEITFADEN INTERVIEW

## Einleitung

**Small Talk und Einverständniserklärung: bereits per Mail erhalten, offene Fragen?**

### **Kurze persönliche Vorstellung INT und Vorgehen**

*Danke für Ihre Bereitschaft zu diesem Gespräch. Mein Name ist Paul Achatz und ich bin Master-Student der Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung. Derzeit verfasse ich meine Masterarbeit am Institut für Verkehrssystemplanung zum Thema Verkehrsversuche in der Planungspraxis unter dem Arbeitstitel „Öffentlicher Raum in Transformation – Neuformatierung von Orten des Städtischen“. Hierbei führe ich eine qualitative Fallstudien-Untersuchung vier verschiedener Verkehrsversuche im europäischen Kontext durch*

*Es geht um das Projekt XY. Ich möchte mit Ihnen gemeinsam den Prozessablauf rekonstruieren und dabei versuchen herauszufinden, was die wichtigen Ereignisse, Akteure und Methoden waren, die den Verlauf des Projektes oder die Verstetigung bestimmt haben. Ich würde das Gespräch aufzeichnen, wenn Sie damit einverstanden sind. Parallel zu unserem Gespräch werden Notizen angefertigt und der zeitliche Ablauf des Projekts skizziert. Gemeinsam mit Ihnen will ich im Anschluss dann eine Art Timeline erstellen.*

*Übergeordnete Zielsetzung und Fragestellung ist es mit meiner Arbeit das Instrument Verkehrsversuch anhand von Fallstudien zu untersuchen und auf eine mögliche Öffnung des Prozesses hin abzuklopfen. Zentraler methodischer Bestandteil ist das leitfadengestützte, narrative ExpertInnen-Interview, da ich anhand dessen den Prozess von temporärer Aneignung und Intervention zu einer perspektivisch permanenten Umsetzung und Verstetigung nachempfinden und analysieren kann.*

### **Vorstellung helfender Person und Verwendung MIRO**

#### **Steckbrief Interviewpartner und Projekt in MIRO**

#### **Abschnitte des Interviews:**

1. Einstieg: in das Thema und Kennenlernen der AP und des Projektes
2. Gesamtprozess: freie Erzählung aus Sicht der AP mit fixiertem Start- und Endpunkt
3. Timeline Ergänzungen: parallel und virtuell, in MIRO durch INT
4. Timeline Details: gemeinsame Überarbeitung der Timeline
5. Nachfragen: Nacherfassung von offenen Informationen zum Gesamtprojekt

#### **Start Aufzeichnung**

# Abschnitte Interview

## Einordnung MIRO

Wir haben aufgrund der bisherigen Recherchen eine Einordnung des Projektes XY hinsichtlich der Herangehensweise und des Prozesses vorgenommen: Passt das aus Ihrer Sicht oder würden Sie es anders einordnen bzw etwas gerne im Vorhinein ändern? Skala Bottom Up zu Top Down (Initiierung und Umsetzung) und formell – informell plus Beschreibung

## Einstieg

### Kurze persönliche Vorstellung AP

*Wer sind Sie? Was ist ihr fachlicher Hintergrund? Wo arbeiten Sie?*

*Was ist ihre liebste Aktivität im öffentlichen Raum?*

- Was war Ihre Rolle/Aufgabe im Projekt? Hatten Sie in dieser Rolle schon vor Beginn des Projektes XY Vorerfahrung aus anderen Projekten?
- Wie würden Sie das Projekt und dessen Verlauf in wenigen Sätzen beschreiben?

## Gesamtprozess

*Gemeinsame Festlegung des Start- und Endpunktes der Rekonstruktion des Prozesses  
Fokus Kernlaufzeit, Vorgeschichten ausblenden bis auf Entstehung und Auswirkungen*

- Wo legen wir nun zeitlich den Start und das Ende des Projektes fest?
- Bitte erzählen Sie nun die Geschichte des Projektes aus Ihrer Sicht. Das Interesse liegt vor allem darauf, was Ihrer Meinung nach wichtige Ereignisse, Entscheidungen, Akteure oder Methoden waren, die das Projekt geprägt haben und für die Umsetzung förderlich oder eher hinderlich waren.
- Wie ist das Projekt entstanden, was waren die Auslöser und Rahmenbedingungen dafür? Und welche Motivationen und Interessen führten zur Umsetzung?

*Freie Erzählung der AP, bis er/sie zu einem eigenen Schluss der Erzählung gelangt. Falls dies nicht passiert können Nachfragen von INT hilfreich sein, der mitnotiert und skizziert.*

*Überleitung vom freien Erzählen zur Überprüfung/Erweiterung der Timeline.*

## Timeline Ergänzungen

*Anhand der Erzählung, möchte ich die wichtigsten Stationen im Projektablauf aufzeichnen und die Timeline ergänzen. Unter Station verstehe ich Zeitpunkte, an denen wichtige Ereignisse stattfanden oder Entscheidungen getroffen wurden, die großen Einfluss auf die Umsetzung des Projektes hatten. Anhand des geteilten Bildschirms können Sie Einordnung sehen.*

*Zeigen der Timeline (MIRO). Fragen, ob die Reihenfolge stimmt, Stationen fehlen. Sollten es mehr als 5 Stationen sein, gemeinsam mit AP eine Auswahl der 4-5 wichtigsten treffen. Einzelne Stationen NICHT im Detail besprechen..*

- Ist die Reihenfolge richtig?
- Ist der Ablauf vollständig oder fehlen wichtige Stationen?

## Timeline Details

*Wiederholungen vermeiden, eingehen auf spezifische Informationen und Details bei einzelnen Punkten; Details, Akteure und Methoden ergänzen in MIRO, aber auch in den Notizen. Mögliche Nachfragen je Punkt könnten sein:*

- Welche Entscheidungen wurden getroffen, um mit auftretenden Problemen umzugehen? Gab es Alternativen?
- Welche Alternativen hätte es gegeben? Was war ausschlaggebend, dass Sie sich für diese Alternative entschieden haben?
- Wer spielte bei dieser Entscheidung eine wichtige Rolle und welche?
- Wie fiel die Entscheidung? (rasch/langsam, konsensual/im Konflikt, partizipativ/top down)
- Wie ist es danach im Projekt weiter gegangen, was war der nächste Schritt?
- Wie sehen Sie den Prjektschritt aus heutiger Sicht? Würden Sie es etwas anders machen / Ihr Vorgehen ändern?
- Wie gut wurde der Schritt XY aus Ihrer Sicht bewältigt?
- Wie wichtig war dieser Schritt für das Gesamtprojekt und die Implementierung?

## Nachfragen

### Gesamtprozess

- Welche Phasen und Punkte verliefen gut im Projektverlauf?
- Was waren die größten Hürden bzw. Barrieren, die das Projekt verlangsamt, verteuert oder das Ergebnis beeinträchtigt haben? (Behörden, ...)
- Wer oder was waren die wichtigsten Treiber, die das Projekt ermöglicht oder unterstützt haben, Barrieren zu überwinden?
- Wer hat mit wem gut oder weniger gut kooperiert? Was war der Grund dafür?
- Wer entschied? Was war der Grund, dass gerade diese Person/Gruppe entschied?
- Wie wurden Kooperationspartner einbezogen?
- War eine Verstetigung des Projektes immer mitgedacht? Wieso gab es eine Testphase und nicht eine klassische Neuplanung?
- Wie und wann wurden verschiedene Zielgruppen berücksichtigt?
- Wie wurde das Projekt begleitet, wie evaluiert? Waren die Ergebnisse positiv/negativ?

### Räumliche Gegebenheiten

- Was war ausschlaggebend für die Wahl des Standortes?
- Was sind Ihrer Meinung nach die Besonderheiten dieses Raumes?
- Was sind die Merkmale der Nachbarschaft hier und wie wirkte sie sich das auf das Projekt aus?

### Projektstruktur

- Wie erfolgte die Finanzierung des Projektes?
- Wie war das Projektteam aufgebaut?

- Wie war/ist das Verhältnis zu offiziellen/formellen Stellen?
- Wie ist die rechtliche Einbettung des Projektes?

#### Theorie und Methodik

- Wie würden Sie das Projekt theoretisch einordnen? Welches Planungsverständnis liegt diesem zu Grunde?
- Welche Methoden und Mittel kamen zum Einsatz? Haben sich diese bewährt?

## Abschluss Interview

*Zum Schluss würde ich Ihnen gerne noch allgemeinere Fragen, die noch nicht zur Sprache gekommen sind, stellen.*

- Waren alle Akteursgruppen involviert? Was sind die möglichen Handlungsspielräume in solchen Projekten?
- Was halten Sie von Testphasen in Projekten? Wann machen sie Sinn, wann sind sie hinderlich?
- Was würden Sie bei diesem Projekt rückbezüglich anders machen?
- Sehen Sie den Verkehrsversuch als zukunftssträchtige Methode um Neuplanungen vorzubereiten, Qualität und Bewusstsein zu schaffen?
- Wie verändert die Corona-Krise den Diskurs um den öffentlichen Raum? Könnten verkehrliche/planerische Maßnahmen schneller umgesetzt werden? Wie eröffnet diese Krise eine Chance auf mehr Experimente und mehr Flexibilität?
- Welche weitere Auskunftsperson aus dem Projekt würde Ihnen einfallen, die mir einen weiteren Aspekt/Blickwinkel auf den Verkehrsversuch geben könnte?
  - Welche Büros oder Projekte sind Ihrer Meinung nach interessant für dieses Thema und könnten auch für mich als Inspiration dienen?

**Danke für das Interview!**

## Interne Nachbereitung

- Was lief gut / schlecht / sollte geändert werden? (notieren, skizzieren und fragen?)
- Wie kann der Leitfaden noch verbessert werden?
- Wie offen war der/die AP?

# INTERVIEW GUIDELINE

## Introduction

**Small talk and Declaration of Consent: already received by email, open questions?**

## Short Personal Introduction INT and Procedure

*Thank you for your willingness to have this interview. My name is Paul Achatz and I am a Master's student of Spatial Planning and Development at the Vienna University of Technology, Faculty of Architecture and Spatial Planning. I am currently writing my master's thesis at the Institute of Transportation Systems Planning on the topic of traffic experiments in planning practice under the working title "Public Space in Transformation - Reformatting Urban Places". I am conducting a qualitative case study investigation of four different traffic experiments in the European context*

*It's about Project XY. Together with you I would like to reconstruct the process flow and try to find out what the important events, actors and methods were that determined the course of the project or its perpetuation. I would record the conversation if you agree. Parallel to our conversation, notes will be taken and the time schedule of the project will be outlined. Together with you, I would then create a kind of timeline.*

*The overall objective and question is to examine the instrument of traffic experiments by means of case studies and to check for a possible opening of the process. The central methodological component is the guideline-based, narrative interview with experts, as I can use it to understand and analyze the process from temporary appropriation and intervention to a perspective of permanent implementation and perpetuation.*

## Presentation of the assisting person and the use of MIRO

### Profile of Interview Partners and project in MIRO

## Sections of the Interview:

1. Introduction: to the topic and getting to know the AP and the project
2. Overall Process: free narrative from the perspective of the AP with fixed starting and end points
3. Timeline Additions: parallel and virtual, in MIRO by INT
4. Timeline Details: joint revision of the timeline
5. Enquiries: Post-entry of open information on the overall

**Start of the Recording. Info that I'm going to use it for transcription.**

# Sections of the Interview

## Classification MIRO

On the basis of our research so far, we have classified project XY in terms of its approach and process: Does it fit from your point of view or would you like to classify it differently or change something in advance? Scale from bottom up to top down (initiation and implementation) and formal - informal plus description

## Introduction

### Short personal introduction AP

*Who are you? What is your professional background? Where do you work?  
What is your favourite activity in public space?*

- What was your role/task in the project? Did you already have previous experience in this role from other projects before the start of project XY?
- How would you describe the project and its progress in a few sentences?

## Overall Process

Joint definition of the start and end point of the reconstruction of the process  
*Focus on core runtime, hide prehistories up to origin and effects*

- Where do we now set the start and end of the project?
- Please tell the story of the project from your point of view. The main interest lies in what you think were important events, decisions, actors or methods that shaped the project and were either beneficial or rather hindering for the implementation.
- How did the project come into being, what were the triggers and framework conditions? And which motivations and interests led to the implementation?

*Free narration of the AP until he/she reaches a conclusion of his/her own. If this does not happen, it may be helpful to ask INT, who will note and sketch it out.*

Transition from free narration to review/expansion of the timeline.

## Timeline Additions

*On the basis of the story, I would like to record the most important stages in the course of the project and complete the timeline. By station, I mean points in time when important events took place or decisions were made that had a great influence on the implementation of the project. On the split screen you can see classification.*

*Show the timeline (MIRO). Ask if the order is correct, stations are missing. If there are more than 5 stations, select the 4-5 most important ones together with AP. DO NOT discuss individual stations in detail.*

- Is the order correct?
- Is the sequence complete or are important stations missing?

## Timeline Details

*Avoid repetition, refer to specific information and details on individual points; details, actors and methods supplement in MIRO, but also in the notes. Possible questions per phase could be:*

- What decisions have been taken to deal with problems that arise? Were there alternatives?
- What would have been the alternatives? What was the decisive factor that led you to choose this alternative?
- Who played an important role in this decision and which ones?
- How was the decision made? (rapid/slow, consensual/conflict, participatory/top down)
- How did the project proceed afterwards, what was the next step?
- How do you see the project step from today's perspective? Would you do it differently / change your approach? How well was step XY handled from your point of view?
- How important was this step for the overall project and implementation?

## Enquiries

### Entire Process

- Which phases and points went well in the course of the project?
- What were the biggest hurdles or barriers that slowed down the project, made it more expensive or affected the result? (authorities, ...)
- Who or what were the main drivers that enabled or supported the project to overcome barriers?
- Who cooperated well or less well with whom? What was the reason for this?
- Who decided? What was the reason that this particular person/group decided?
- How were cooperation partners involved?
- Was a continuation of the project always considered? Why was there a test phase and not a classic replanning?
- How and when were different target groups considered?
- How was the project monitored and evaluated? Were the results positive/negative?

### Spatial Characteristics

- What was the decisive factor in the choice of location?
- What do you think are the special features of this space?
- What are the characteristics of the neighbourhood here and how did it affect the project?

### Project Structure

- How was the project financed?
- How was the project team structured?
- What was/is the relationship with official/formal bodies?
- How is the legal embedding of the project?

## Theory and Methodology

- How would you classify the project theoretically? What is the underlying understanding of planning?
- Which methods and means were used? Have they proven themselves?

## Conclusion

*Finally, I would like to ask you more general questions that have not yet been raised.*

- Were all groups of actors involved? What are the possible scopes of action in such projects?
- What do you think about test phases in projects? When do they make sense, when are they hindering?
- Do you see the traffic test as a promising method to prepare new planning, to create quality and awareness?
- How does the corona crisis change the discourse about public space? Could traffic/planning measures be implemented faster? How does this crisis open a chance for more experiments and more flexibility?
- Which other respondent from the project would you think of who could give me another aspect/viewpoint of the traffic experiment?
  - Which offices or projects do you think are interesting for this topic and could also serve as inspiration for me?

**Thank you for the interview!**

## Internal Follow-Up

- What went well / bad / should be changed? (note, sketch and ask?)
- How can the guideline be improved?
- How open was the AP?

## Vorgehensweise zur Transkription der ExpertInnen-Interviews mit MAXQDA

Anschließend an Kapitel 1.15.2.1 finden Sie hier nun eine detaillierte Darstellung der Vorgehensweise zur Transkription der durchgeführten Interviews. Angelehnt sind die nun aufgelisteten Regeln an diverse Literaturquellen, welche sie namentlich im erwähnten Methoden-Kapitel finden. Import der Video-Files der Interviews in MAXQDA

- Transkription der Interviews in einzelnen Dokumenten und erste danach Zusammenführung in ein Gesamtdokument
- Benennung der Teilnehmenden mit Kürzeln:  
INT = InterviewerIn | AP = Auskunftsperson
- Einstellung Sprecherwechsel und fortlaufende Nummerierung der Abschnitte
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf unter die Hälfte während der Transkription
- Transkription: möglichst genau, sinngemäß und am Inhalt orientiert
- Verzicht auf Transkription non-verbaler Äußerungen wie Pausen, Fülllauten, ..., da nicht relevant für Forschungsobjekt
- Visualisierung längerer Gesprächs- und Denkpausen mit Punkten
- Direkte Transkription der Gespräche in Schriftdeutsch, denn Mundart und dialektische Besonderheiten waren für den Untersuchungsgegenstand nicht relevant
- Nicht relevante Nebengespräche zu Beginn und am Ende eines Gespräches wurden entweder nur verkürzt oder gar nicht transkribiert, um zeitliche Kapazitäten zu schonen
- Die jeweiligen Sprachen der Durchführung des Interviews wurden in der Transkription beibehalten und nicht übersetzt (Englisch oder Deutsch)
- Durchsicht des entstandenen Dokuments auf Rechtschreibung, Grammatik und Ungenauigkeiten
- Zusammenführung der einzelnen acht Transkripte in Gesamt-Dokument
- Anschließende Codierung (siehe Codesystem), Auswahl Zitate und Formulierung Thesen

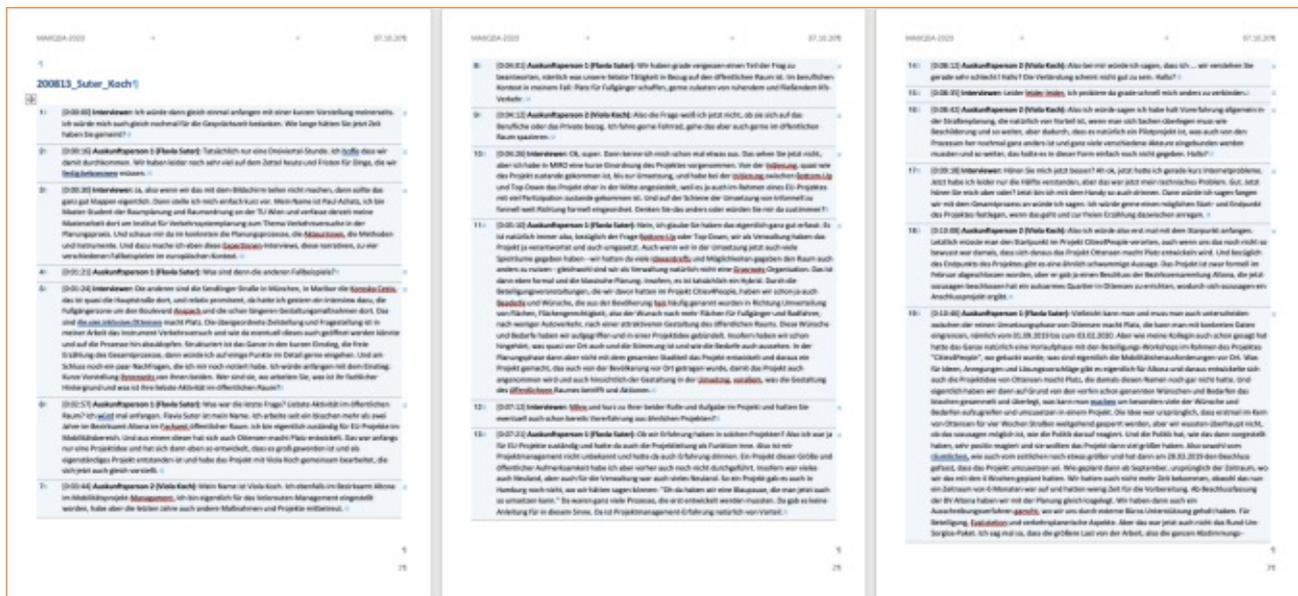


Abbildung 59: Screenshot Beispiel Transkript | eigene Aufnahme aus Word (2021)

## Codesystem zur Analyse der ExpertInnen-Interviews mit MAXQDA

Kategorie	Unterkategorie	Codierte Segmente	
<b>Codierung</b>		584	
<b>Infos und Steckbrief</b>	Vorstellung Forschungsvorhaben	8	
	Erklärung MIRO	7	
	Raum und Nachbarschaft	9	
	Einordnung Formell   Informell	13	
	Vorstellung und Rolle im Projekt	18	
	Fachlicher Hintergrund   Arbeit   Ausbildung	11	
	Liebste Aktivität im öffentlichen Raum	8	
<b>Werkzeuge</b>	Vorhandene Konzepte und Instrumente	6	
	Interventionen und Gestaltung	18	
	Öffentlichkeitsarbeit und Information	16	
	Partizipation und Beteiligung	18	
	Theoretische Einordnung	5	
	Formative Prozess-Evaluierung	7	
	Summative Projekt-Evaluierung	16	
<b>Struktur</b>	Kosten	10	
	Rechtliches	25	
	Konsortium	4	
	Verhältnis Formell   Informell	2	
	Finanzierung	11	
	Akteure und Beteiligte	Gewerbtreibende	8
		Zivilgesellschaft   Initiativen	18
		Private Auftragnehmer	8
		Öffentliche Verwaltung	27
		pol. EntscheidungsträgerIn	10
		KooperationspartnerIn	5
		Beschleuniger und Treiber	6
		InitiatorIn	1
Forschung   Wissenschaft	1		
<b>Prozess</b>	Vorgeschichte und Entstehung	21	
	Auslöser	15	
	Startpunkt	15	
	Vorbereitung und Vorarbeiten	16	
	Durchführung Testphase   Verkehrsversuch	17	
	Stillstand	10	
	Verstetigung	13	
	Umsetzung	11	
	Auswertungsphase	13	
	Endpunkt	11	
	Reflexion, Ergebnisse und Erkenntnisse	15	

<b>Erkenntnisse</b>	Ideen Änderung	4
	Unerwartetes	3
	Ziele	3
	Konflikte	20
	Änderungswunsch/-idee	11
	Suche nach Alternativen	2
	Hemmnisse und Hürden	13
	Krisen und Probleme	16
	Entscheidungspunkte	13
	Handlungsspielräume	7
	Corona und öffentlicher Raum	11
	Flexibilisierung und mehr Experimente	9
	Zukunft Verkehrsversuch	19

Kategorie	Codierte Segmente
<b>Zitate</b>	<b>294</b>
Voraussetzungen	5
Beteiligung	13
Öffentlichkeit	6
Finanzierung	3
Wille (politisch)	4
Ausgangslage	9
Ziele	3
Verteilung Flächen	4
Beauftragung Externer	2
Versuch	19
Zukünftige Herausforderungen	10
Zusammenfassung	3
Vorarbeiten	3
Aufgaben und Rollen	3
Akzeptanz	5
Interessenskonflikte	13
Zeit und Timing	9
Corona	2
Rechtliches	11
Gestaltung	7
Aufwertung	2

Kategorie	Codierte Segmente
<b>Memos</b>	<b>111</b>
(Interessens-) Konflikte	14
Beteiligung	10
Faktor Zeit	12
Verhaltensänderung	5
Methoden	9
Prozessgestaltung	13
Kooperation	13
Wording	2
Kommunikation und ÖA	13
Gestaltung, Intervention und Mobiliar	4
Finanzierung und Budget	5
Analyse, Evaluierung und Dokumentation	3
Corona, Zukunft, Ausblick	8

Tabelle 17: Codesystem Analyse mit MAXQDA | eigene Darstellung (2021)

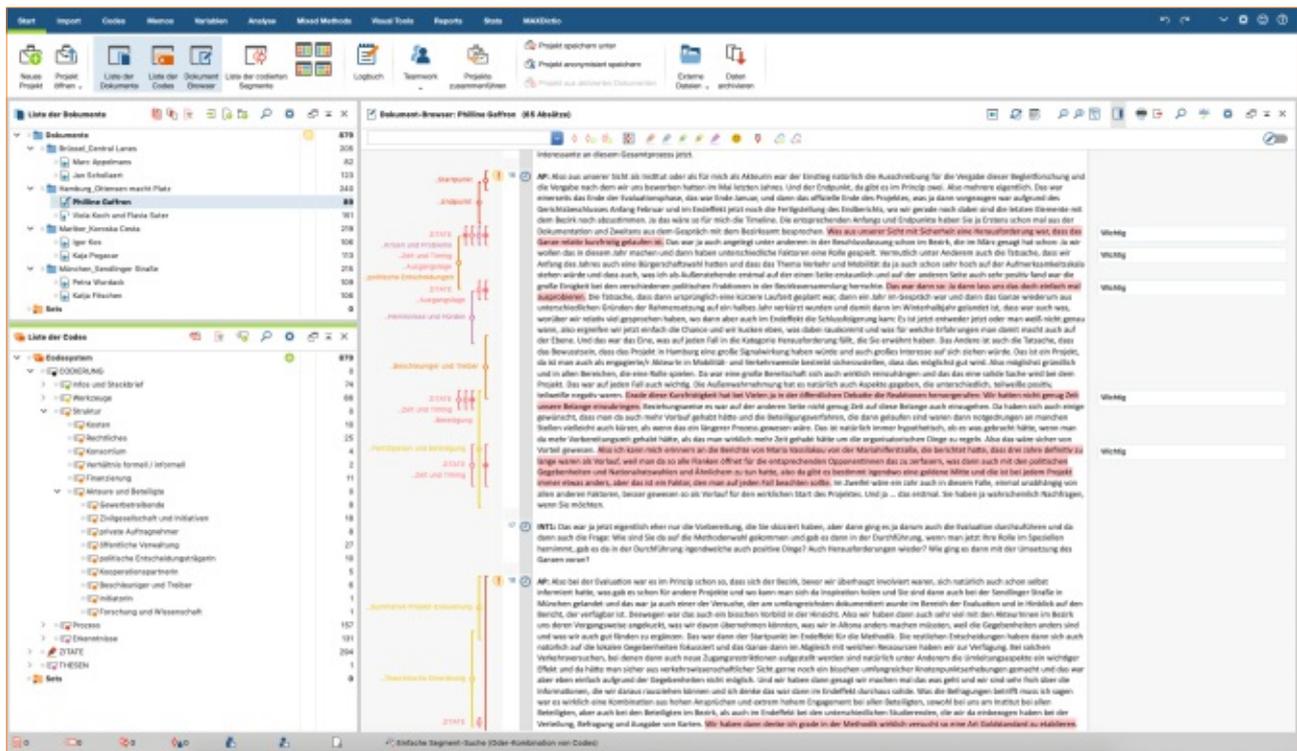


Abbildung 60: Screenshot von Beispiel-Code-System | eigene Aufnahme aus MAXQDA (2021)

## Sammlung strategische/informelle Dokumente zu Öffentlicher Raum in Europa

Land   Stadt	Jahr	Titel strategisches   informelles Dokument
<b>Österreich</b>	2015	Masterplan Gehen: Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Ö.
<b>Wien</b>	2011	Projektierungshandbuch öffentlicher Raum
	2014	Strategiepapier Fußverkehr
	2015	Fachkonzept Mobilität
	2018	Fachkonzept Öffentlicher Raum
<b>Brüssel</b>	2017	Guidelines for Public Space
<b>Berlin</b>	2018	Berliner Mobilitätsgesetz
<b>Bern</b>	2017	Handbuch Planen und Bauen im Öffentlichen Raum
<b>Milano</b>	2019	Piazze Aperte
<b>New York</b>	2015	Street Design Manual and NYC Plaza Program
<b>Oslo</b>	2019	The Car-Free Livability Program
<b>Zürich</b>	2010	Strategie für die Gestaltung von Zürichs Öffentlichem Raum
<b>Barcelona</b>	2015	Strategic Plan Mobility and Public Space
<b>Paris</b>	2014	Paris Pedestrian Plan-Plan Paris Piéton

Tabelle 18: Informelle Strategiedokumente europäischer Kontext | eigene Recherche (2021)





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.