



Region Hannover in Zusammenarbeit mit Mobilnetzwerk Hannover

## AKTIONSLEITFADEN STADTEXPERIMENT

Reallabor für die Mobilität der Zukunft





**Jedes Experiment startet auf einem leeren Blatt.**

# INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort.....	5
Stadtexperiment.....	6
Versuchsfelder.....	16
Inspiration & Fakten.....	24
Praxisleitfaden.....	30
Mobilnetzwerk.....	48
Anhang: Checklisten.....	54



## **In der Zukunft treffen wir uns auf dem Experimentierfeld.**

Das Stadtexperiment AM KREUZWEG in Seelze im Herbst 2019 hat gezeigt, welches Potenzial in der Umsetzung von Reallaboren im Stadtraum steckt. Die Einrichtung einer Fußgängerzone und die Sperrung für den Autoverkehr haben eine theoretische Diskussion in die Praxis geholt – mit all ihren Kontroversen, schönen Momenten und Widerständen. Im Rahmen des Projekts konnte eine wertvolle Sammlung an Erkenntnissen gewonnen werden, vor allem was die Handlungen der Stadtverwaltung in Seelze betrifft. So hat das Projekt offengelegt, welche Hindernisse es gibt, wie eine Verwaltung damit umgehen kann, aber auch, welche Herausforderungen sich für die Verwaltungsmitarbeiterinnen und Verwaltungsmitarbeiter ergeben.

Diese Erkenntnisse stehen als Handreichung für folgende Projekte nun zur Verfügung. Das Stadtexperiment AM KREUZWEG kann als konkretes Beispiel andere Kommunen der Region inspirieren, ebenfalls Reallabore umzusetzen. Wie schaffen wir in der Zukunft verkehrssichere, nachhaltige und lebenswerte urbane Räume, die unsere Lebensqualität verbessern? Ein Stadtexperiment gibt die Möglichkeit, eine Vision erlebbar zu machen, eine Idee in der Wirklichkeit zu testen und einen aktiven Beitrag zur Verkehrssicherheit in der Region Hannover zu leisten.

# STADT EXPERIMENT

Wie lassen sich Veränderungen im Straßenraum erlebbar machen? Auf den folgenden Seiten beschreiben wir das Konzept Stadtexperiment und stellen als konkretes Beispiel die Aktion AM KREUZWEG der Stadt Seelze vor.



# KONZEPT: STADTEXPERIMENT

## 8 **Stadtexperimente machen Veränderungen positiv erlebbar.**

Die Herausforderungen im Bereich der Mobilität stellen uns vor relevante gesellschaftliche Fragen unserer Zeit. Es stehen tiefgreifende Veränderungen der urbanen Räume an, mit deren Gestaltung wir heute schrittweise beginnen müssen. Eine Verkehrspolitik, die hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist, kann dabei keine zukunftsfähigen Lösungen entwickeln. Car-Sharing, öffentliche Verkehrsmittel, der Rad- und Fußverkehr werden in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Darin liegt eine große Chance für mehr Lebensqualität.

Die Themen Verkehrssicherheit, Nachhaltigkeit und Lärmbelastung haben direkte Auswirkungen auf die alltägliche Lebenswelt von Bürgerinnen und Bürgern. An dieser Stelle setzen die Stadtexperimente, die das Mobilnetzwerk in Kooperation mit den Kommunen der Region Hannover initiiert, an:

### **Intervention von Routinen**

Unsere Stadtexperimente sind Testräume für neue Mobilitätskonzepte. Durch ihren Experimentiercharakter ermöglichen sie, ergebnisoffen in der Wirklichkeit neue Lösungen auszuprobieren und schrittweise weiter zu entwickeln. Sie sind als Kooperation zwischen Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu sehen und eröffnen den diskursiven Verhandlungsraum über Raumverteilung und -gestaltung. Das Reallabor schafft die Grundlage für eine gesellschaftliche Akzeptanz innovativer Ansätze und gibt Verwaltung und Politik Erkenntnisse über die tatsächlichen Bedarfe und Potentiale.

## **DIE STADTEXPERIMENTE ZEICHNEN SICH DADURCH AUS, DASS SIE**

9

- einen Beitrag für eine nachhaltige und verkehrssichere Mobilität leisten,
- temporär und ergebnisoffen geplant werden,
- von interdisziplinären Teams in der Verwaltung umgesetzt werden,
- Planungsroutinen in der Verwaltung verändern,
- Kommunikation und Beteiligung der Zivilgesellschaft als zentralen Baustein mitdenken,
- Erkenntnisse und Erfahrungen an andere Kommunen weitergeben,
- Konzepte in der Praxis testen und iterativ weiterentwickeln,
- einen gesellschaftlichen Lern- und Austauschprozess anstoßen.

# PRAXISBEISPIEL

## STADTEXPERIMENT AM KREUZWEG

10 **Gemeinsam mit der Stadtverwaltung eröffnete das Mobilnetzwerk im Oktober 2019 ein Reallabor für Verkehrssicherheit und Lebensqualität im Herzen der Stadt Seelze.**

### **Ausgangslage**

Die Stadt Seelze initiierte im Mai und August 2019 ein Beteiligungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger zur Aufwertung des Stadtzentrums Seelze. Im Innenstadtbereich zwischen Hannoverscher Straße, AM KREUZWEG, Alter Krug und Bremer Straße wurde mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert, um für die Nutzung und Gestaltung des Innenstadtbereichs gemeinsam bedarfsorientierte Konzepte zu entwickeln. Im Prozess formulierten dabei viele Bürgerinnen und Bürger den Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigten Räumen in Seelze.

Die Straße AM KREUZWEG ist bereits ein verkehrsberuhigter Bereich, wurde aber von den Bürgerinnen und Bürgern als eine Straße beschrieben, in der viele Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und ein hohes Unsicherheitsgefühl vorherrschen – vor allem durch den starken Autoverkehr. Als Ergebnis der Beteiligung entstand deshalb das Stadtexperiment AM KREUZWEG, das in Kooperation mit dem Mobilnetzwerk umgesetzt wurde.

---

*„Kinder spielen hier selten, das ist viel zu gefährlich.“*

**Anwohnerin AM KREUZWEG**

---



## Konzept

Das gemeinsam mit der Stadtverwaltung entwickelte Konzept sah vor, für drei Wochen vom 14. Oktober bis 03. November 2019 die Straße AM KREUZWEG im Zentrum der Stadt Seelze in eine Experimentierfläche zu verwandeln und neue Perspektiven auf die Nutzung und Raumgestaltung der verkehrsberuhigten Straße zu gewinnen. Im Zeitraum des Stadtexperiments sollte die Straße AM KREUZWEG für den Autoverkehr gesperrt werden. Für Parkplätze in fußläufiger Nähe wurde gesorgt, Liefer- und Krankentransporte waren von der Regelung ausgeschlossen. Während der ersten Aktionswoche sollte die Straße durch Workshops und Veranstaltungen neu bespielt werden und der Dialog, der mit der Bürgerbeteiligung begonnen hatte, sich weiterentwickeln und vertiefen. Dazu wurde der Wochenmarkt, der bisher vor dem Rathaus platziert war, hierhin verlegt. Eine begleitende Evaluation durch Befragungen vor, während und nach dem Aktionszeitraum sollte zudem sicherstellen, dass die Wirkung und Wahrnehmung des Experiments für alle transparent werden.



# PRAXISBEISPIEL

## STADTEXPERIMENT AM KREUZWEG

12

---

*„Ein Auto ist nur kurz in der Straße, aber wir wohnen hier und hören den ganzen Tag den Lärm. Wer sollte also Priorität bei der Planung haben?“*

**Anwohner AM KREUZWEG**

---

### Vorbereitung

Die Vorbereitung des Stadtexperiments fand in sehr kurzer Zeit statt. Der erste Kontakt zwischen der Stadtverwaltung Seelze und dem Mobilnetzwerk war im Juli 2019 und bereits gut drei Monate später startete der Aktionszeitraum. Entsprechend knapp war die Planungsphase. In mehreren internen Workshops erarbeitete eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe der Seelzer Stadtverwaltung gemeinsam mit den Verantwortlichen der Region Hannover und dem Team der Identitätsstiftung das Konzept. Zugleich startete eine Befragung AM KREUZWEG, um die aktuelle Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger zu evaluieren. Mit Rundschreiben wurden die Anwohnerinnen und Anwohner über die geplante Aktion informiert. Ebenso wurde der Kontakt zu den ansässigen Unternehmen gesucht. Im Rahmen einer Abendveranstaltung Bedarfe und Einwände diskutiert. Parallel entstand das Konzept für den Aktionszeitraum, bei dem Akteurinnen und Akteure aus Seelze an der Programmplanung mitwirkten. So entstand mit einer kompakten Planungsphase ein umfangreiches und vielfältiges Stadtexperiment.

#### **BAUSTEINE:**

- Interne Planungsworkshops
- Ortsbegehungen
- Befragung vor Ort
- Rundschreiben an die Anwohnerinnen und Anwohner
- Information und Treffen mit den ansässigen Einzelhändlerinnen und Einzelhändlern
- Einbindung von Akteurinnen und Akteuren aus Seelze für die Programmplanung
- Pressearbeit







# PRAXISBEISPIEL

## STADTEXPERIMENT AM KREUZWEG

14

### Umsetzung

Den Auftakt zur Aktionswoche machte eine öffentliche Pressekonferenz AM KREUZWEG. Durch einen Impulsrundgang wurden Einblicke in die aktuellen Themenfelder Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Mobilitätswende geliefert. Parallel testete der Wochenmarkt seinen neuen Standort.

In der ersten Woche des Experiments wurden kostenfreie Mitmach-Aktionen angeboten, um den neuen Stadtraum zu beleben: Es wurden Stadtmöbel gebaut, in einem Streetart-Workshop wurde dem Boden mit Kreidefarben ein neuer Anstrich verpasst, es gab einen Flohmarkt, Konzerte, Spiel- und Bastelangebote, Lastenräder zum Testen und Leihen, neue Sitzgelegenheiten... Was fehlte: die Hektik und der Lärm, den sonst die ein- und ausparkenden Autos verursachten.

#### BAUSTEINE:

- Pressekonferenz
- Impulsrundgang
- Installation von Informationstafeln
- Installation einer Verleihstation für Lastenfahrräder
- Street-Art-Workshop
- Stadtmöbelbau-Workshop
- Straßenfest mit Flohmarkt und zahlreichen Aktionen der Bürgerinnen und Bürger
- Verlegung des Wochenmarkts

---

*„Wir haben positive und negative Rückmeldungen erhalten und haben Erfahrungen mit Widerständen gesammelt. Ich nehme die Frage mit:*

*Wie kann man Bürgerinnen und Bürger, die Politik und Gewerbetreibende noch besser mitnehmen?“*

**Katharina Lofski, Projektleiterin Stadtverwaltung Seelze**

---

## **Auswirkung**

Das Stadtexperiment hat die kontroverse Situation AM KREUZWEG sichtbar gemacht. Für viele Anwohnerinnen und Anwohner hat die Straßensperrung und die temporäre Umgestaltung der Fläche ihre Wahrnehmung auf die Straße positiv verändert. Zugleich empfanden nicht alle Bürgerinnen und Bürger die Sperrung für den Autoverkehr als wünschenswert. Vor allem die Einzelhändlerinnen und Einzelhändler reagierten ablehnend. Gleichzeitig aber wurden Angebote umgesetzt, die zu Dialog, Mitgestaltung und zum Perspektivwechsel eingeladen haben. Mit dem Stadtexperiment wurden Verkehrsteilnehmende in den Blick genommen, die sonst wenig Priorität bei der Straßenaufteilung genießen und die oftmals keine Lobby haben: Kinder, zu Fuß Gehende, Anwohnende etc.

Insgesamt wurde so ein Erfahrungsraum geschaffen, der Veränderungsmöglichkeiten aufzeigte und damit Impulse für die Zukunft setzte. Die Kritik der Bürgerinnen und Bürger und Geschäftstreibenden wurde ernstgenommen und eine Modifikation des Experiments vorgenommen: Die Straße wurde früher, als angesetzt wieder für den Autoverkehr in eine Richtung freigegeben. Der Durchgangsverkehr war damit weiterhin nicht möglich.

## **Fazit**

Als konkrete Veränderung bleibt: Der Wochenmarkt behält seinen neuen Standort AM KREUZWEG, weshalb die Straße wöchentlich zur Marktzeit teilgesperrt wird. Vor allem hat die Stadtverwaltung Seelze im Rahmen des Stadtexperiments eine neue Arbeitsweise getestet und zahlreiche Erkenntnisse mitgenommen, die im Folgenden festgehalten sind.

Mit dem Stadtexperiment wurde eine Diskussion öffentlich, in der sich Politik und Verwaltung in Zukunft positionieren müssen: Wie schaffen wir eine nachhaltige und verkehrssichere Mobilität? Wie begegnen wir Widerständen, wenn wir Maßnahmen umsetzen, die den motorisierten Individualverkehr erschweren und den Raum neu aufteilen? Was gewinnen wir, wenn wir Verkehrssicherheit, Lärmbelastung und Aufenthaltsqualität als Priorität für eine lebenswerte Stadt sehen?

Das Stadtexperiment hat trotz der Widerstände und Kontroversen dazu geführt, dass sowohl die Stadtverwaltung als auch Bürgerinnen und Bürger aus Seelze weitere Veränderungen im Straßenraum angehen wollen.

# VERSUCHS FELDER

Auf den folgenden Seiten definieren wir die Versuchsfelder, auf denen sich die Stadtexperimente bewegen. Die Themen **Verkehrssicherheit**, **Aufenthaltsqualität** und **Mobilitätswende** stehen dabei im Fokus. Die Stadtexperimente suchen nach neuen Antworten in diesen drei Bereichen und sind damit der Versuch, eine sichere, soziale und nachhaltige Mobilität für die Zukunft zu gestalten.



# VERSUCHSFELD: VERKEHRSSICHERHEIT

- 18 Die städtischen Infrastrukturen, auf die nach dem zweiten Weltkrieg Wert gelegt wurde, mussten funktionell sein und gewährleisten, dass die Menschen möglichst schnell zu ihren Arbeitsplätzen an den Stadträndern kommen.

Das Auto war dabei das priorisierte Verkehrsmittel, an dem sich die städtebauliche Entwicklung orientierte. Das muss heute nicht mehr so sein. Zum einen gibt es sowohl kurze als auch lange Distanzen zu überbrücken, zum anderen gibt es ein erweitertes Angebot an Verkehrsmitteln.

Viele Akteurinnen und Akteure im Straßenverkehr haben Anspruch darauf, sicher von einem zum anderen Ort zu kommen, obwohl die Infrastruktur meist Autos bevorzugt. Es entsteht ein Spannungsfeld. Bei den Stadtexperimenten bietet sich die Chance, eine andere Planungsphilosophie in den Mittelpunkt zu stellen.

**Wie wäre es, wenn der Mensch die zentrale Rolle in der Stadt spielen würde und sich der Verkehr den heterogenen Bedürfnissen unterordnete?**

---

*„Denken Sie an all die positiven Dinge, nicht nur an die Unfälle. Wenn man die Stadt verändert, dann um etwas Positives für die Menschen und die Stadt selbst zu erreichen.“*

**Jan Gehl, Stadtarchitekt**

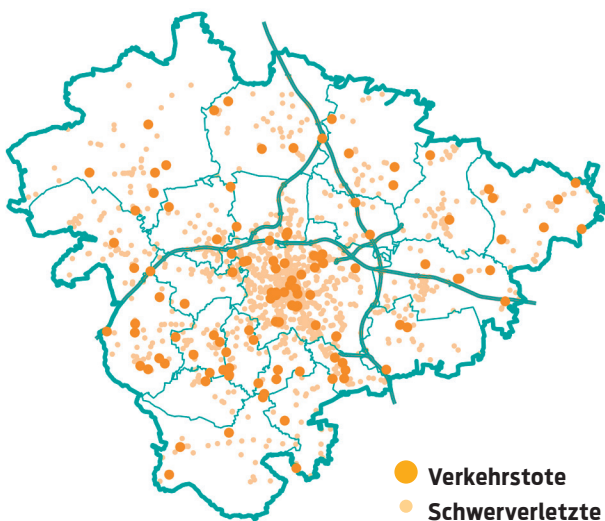
Quelle: [identitaetsstiftung.de/journal](https://identitaetsstiftung.de/journal)

---

## Verkehrssicherheit geht uns alle an.

Es braucht einen gesamtgesellschaftlichen Perspektivwechsel. Die Auswertung der Unfallzahlen aus den Jahren 2011 bis 2018 zeichnet ein eindeutiges und leider ernüchterndes Bild. Die Verkehrsunfallzahlen in der Region Hannover stagnieren auf hohem Niveau. Die Entwicklung ist zudem unabhängig von der Ortslage (innerorts/außerorts) zu erkennen.

Es ist ein flächendeckendes Problem: Unfälle mit getöteten und schwerverletzten Personen gibt es im gesamten Gebiet der Region Hannover. Stadtexperimente ermöglichen es, unsere Handlungsspielräume für Verkehrssicherheit neu zu denken. **Perspektivwechsel heißt, die bestehende Verkehrssituation in Frage zu stellen.**



- Fast **100 Unfälle** passieren pro Tag in der Region Hannover. Das sind vier Unfälle pro Stunde.
- 2018 gab es in der Region **30 Getötete** bei Verkehrsunfällen.
- Dazu kommen über **615 Schwerverletzte** bei Verkehrsunfällen.
- Insgesamt ereignen sich jährlich mehr als **33.000 Verkehrsunfälle** in der Region Hannover.

### PRAXISBEZUG SEELZE

Häufig gibt es in Ortskernen und Stadtzentren verkehrsberuhigte Straßen, wie auch in der Straße AM KREUZWEG in Seelze.

#### In der Theorie heißt das:

Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen, Kinderspiele sind überall erlaubt und Fahrzeuge müssen Schrittgeschwindigkeit einhalten.

#### Die Praxis sieht anders aus:

In einer Umfrage, die für das Stadtexperiment AM KREUZWEG in Seelze erstellt wurde, äußern rund 60% der Bürgerinnen und Bürger, dass sie die Verkehrssicherheit AM KREUZWEG als sehr gefährlich oder gefährlich empfinden. AM KREUZWEG ist damit ein typisches Beispiel für urbane Räume, in denen eine gefühlte Unsicherheit die eigentlichen Nutzungsmöglichkeiten beschränkt.



# VERSUCHSFELD: STADTRAUMGESTALTUNG

20 Stadtraum ist mehr als nur Verkehrsraum. Er ist Wohnraum, Geschäftsraum, Ruheraum, Spielraum und vor allem: Gestaltungsraum. Mit einem Stadtexperiment kann skizziert werden, wie eine Veränderung im echten Raum wirken könnte.

**Jede Bürgerin und jeder Bürger kann sich von dieser Skizze ein eigenes Bild machen.  
Denn schließlich bilden sie die Zielgruppe, die mit und in dem Stadtraum lebt.**

---

*„Wir wissen, dass Städte, die einladend für Fuß- und Radverkehr sind, im Einzelhandel und der Gastronomie wirtschaftlich viel besser aufgestellt sind.*

*Außerdem steigt auch der Wert der Gebäude an diesen Straßen. Manchmal macht es Sinn, Taxis und Lieferverkehr zu bestimmten Uhrzeiten zuzulassen.*

*Es dauert ein bisschen, bis die Menschen und der Einzelhandel sich an die neuen Möglichkeiten gewöhnen, aber dann kann es ein großer Erfolg sein.“*

**Jan Gehl, Stadtarchitekt**

Quelle: [identitaetsstiftung.de/journal](http://identitaetsstiftung.de/journal)

---



## Stadtraumgestaltung ist ein Standortvorteil.

Seit Jahrzehnten sind Städte und Gemeinden in Deutschland von einer autogerechten Bauweise geprägt. Breite Fahrbahnen, viele Parkplätze und Gebäude mit monotonen Fassaden haben das Leben zwischen Häusern, auf Straßen und Plätzen zurückgedrängt.

Dabei zeigen sowohl Forschungsergebnisse, als auch reale Projekte: Gemischt genutzte Stadtgebiete, verkehrsberuhigte Zonen, interessante und anregende Fassaden führen dazu, dass mehr Menschen zu Fuß gehen, verweilen und der soziale Austausch wie der Einzelhandel gleichermaßen gestärkt werden. Der Mensch im Mittelpunkt.

Die Gestaltung lebenswerter Innenstädte ist nicht gegen Autos gerichtet, sondern stellt vielmehr den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt. Ausreichend breite Bürgersteige ohne Konfliktpotentiale sowie vorhandene Sitzgelegenheiten bestimmen, ob Menschen die Straßen nutzen und sich dort wohlfühlen. Gerade Klein- und Mittelstädte bieten dabei gute Voraussetzungen, den Straßenraum neu zu denken, denn die Entfernungen zu wichtigen Zielorten sind hier kurz.

- Zonen für zu Fuß Gehende führen langfristig zu einer Steigerung der Kunden-Frequenz, der Immobilienwerte und des Umsatzes des lokalen Handels.

### **Umweltbundesamt, TEXTE 75/2018**

- 91 % der Deutschen sehen eine Umgestaltung von Städten und Gemeinden, die Alternativen zum Auto schafft, als Beitrag für mehr Lebensqualität.

### **BBSR-Online-Publikation Nr. 08/2019**

#### **PRAXISBEZUG SEELZE**

AM KREUZWEG ist ein typisches Beispiel, wie es in vielen Kommunen in der Region Hannover vorzufinden ist. Die Sperrung wurde besonders von den ansässigen Geschäftstreibenden skeptisch gesehen.

#### **Für andere Interessensgruppen entstanden neue Möglichkeiten:**

Eltern konnten ihre Kinder auf der Straße spielen lassen, mobilitätseingeschränkte Seniorinnen und Senioren konnten sich freier bewegen. Temporäre Stadtexperimente bieten die Möglichkeit, die Gestaltung von Innenstädten neu zu denken.

# VERSUCHSFELD: MOBILITÄTSWENDE

22 Was kann ein Stadtexperiment für die Mobilitätswende tun und was tut die Mobilitätswende für das Stadtexperiment? Alle Themen, die wir hier als Forschungsfelder unserer Stadtexperimente bezeichnen, haben Gemeinsamkeiten.

Die Mobilitätswende hat viel mit der Raumaufteilung in den Städten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu tun. Genauso ist auch das Thema Verkehrssicherheit mit der Frage verknüpft, wie wir den Raum gestalten und welche Prioritäten wir setzen. Die Intentionen von Veränderungsprozessen in diesen drei Forschungsfeldern zählen auf ein Ziel ein: Lebensqualität.

Wir wollen ein sicheres, ein gut angebundenes, ein umweltfreundliches, ein ruhiges und dennoch dynamisches Umfeld für alle.

**Nutzen wir die Reaktionsenergie und stoßen wir gemeinsam Veränderungen an!**

---

*„Die Menschen müssen darüber informiert werden, welche Alternativen und klimatischen Auswirkungen es gibt und dass wir schnell und drastisch handeln müssen.“*

*Wir müssen aufhören, fossilen Brennstoff zu nutzen und Mobilität komplett neu denken.“*

**Jan Gehl, Stadtarchitekt**

Quelle: [identitaetsstiftung.de/journal](https://identitaetsstiftung.de/journal)

---

## Die Verkehrswende beginnt im Kopf.

Elektroautos, Fahrradstraßen, kostenfreier ÖPNV. Kaum ein Thema wird so heiß diskutiert wie die Veränderungen im Verkehr. Dabei gibt es ein gemeinsames Ziel: Mit weniger Kosten eine nachhaltigere, sichere und flexiblere Mobilität für alle zu ermöglichen.

Die öffentlichen Debatten um autonomes Fahren, Elterntaxis oder urbane Logistik zeigen: Wir sind bereits mittendrin im Umbruch. Es sind nicht technische Neuerungen, die uns fehlen, sondern eine gemeinsame Vision, wie eine solche Zukunft aussehen soll. Wir stehen durch den Klimawandel vor der Herausforderung, Mobilität nachhaltig zu gestalten. Darin liegt eine gesellschaftliche Chance.

Wir können eine gerechtere Raumverteilung, verbesserte Gesundheit und größere Lebensqualität gewinnen und öffentliche Räume neu gestalten. Die Stadtexperimente sind der Versuch, solche Visionen erlebbar zu machen und sollen einen offenen und kreativen Austausch über die aktuellen Fragen der Mobilität in Bewegung setzen – mit Workshops, Experimenten und Veranstaltungen, zu denen alle Bürgerinnen und Bürger herzlich eingeladen sind. Mobilitätswende bedeutet auch Verhaltensänderung. Durch frühe und intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wird die nötige Grundlage dafür geschaffen.

- Ein Auto steht 22:48 Stunden am Tag.
- Die Mindestgröße eines Parkplatzes beträgt 11,5 m<sup>2</sup>. Die Mindestgröße für ein Kinderzimmer ist kleiner.
- In den letzten zwei Jahren haben über eine halbe Million Deutsche für fahrradfreundliche Volksinitiativen gestimmt und dadurch etwas in der Mobilitätswende bewegt.

### MOBLITÄTSATLAS 2019 11/2019

#### PRAXISBEZUG SEELZE

Beim Stadtexperiment AM KREUZWEG wurde die Straße temporär für Autos gesperrt. Als Alternative wurden Parkplätze in der Nähe ausgewiesen und eine Station mit Lastenrädern installiert, die kostenfrei ausgeliehen werden konnten.

**Der Lieferverkehr für die anliegenden Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe fand dennoch statt.**

# INSPIRATION & FAKTEN

Veränderungen lösen immer Widerstände aus. Doch die Realität macht Mut und konkrete Beispiele aus anderen Städten zeigen, welche Chance sich für Kommunen bietet.



# INSPIRATION & FAKTEN

26

## **Es gibt zahlreiche gute Gründe, sich über die Gestaltung unseres Straßenraums grundlegende Gedanken zu machen:**

- 75 % der deutschen Bevölkerung fühlen sich vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt  
(Umweltbundesamt, Verkehrslärm 10/2019)
- 20 % der Emissionen werden vom Verkehr verursacht. **(Mobilitätsatlas 2019)**
- Im Jahr 2017 verunglückten in Deutschland 8.168 Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren, acht davon starben. Mehr als ein Viertel dieser Unfälle passierten zu Uhrzeiten, an denen Kinder auf dem Schulweg sind.  
(Statistisches Bundesamt 2017)

Es braucht grundlegende Veränderungen. Doch grundlegende Veränderungen rufen immer Widerstände hervor und lösen Unsicherheit aus. Gerade bei der Umgestaltung innerstädtischer Räume hin zu mehr Verkehrssicherheit, Mobilität und Aufenthaltsqualität ist ein wiederkehrendes Gegenargument, dass der Einzelhandel unter den Folgen leidet. Doch in der Regel ist das Gegenteil der Fall.

## **Drei Beispiele, die Mut machen:**

## Praxisbeispiel Kassel

Die Umgestaltung der Quartier-Kernbereiche Goethestraße, Germaniastraße und Friedrich-Ebert-Straße in Kassel ist ein Musterbeispiel für einen modernen, zukunftsfähigen Umbau von Straßen mit beteiligungsorientierter Quartiersentwicklung. Das erklärte Ziel war die Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität und eine ökonomische Aufwertung u.a. für die Wirtschaft. Dieses Großvorhaben ist aus einem Vorgängerprojekt entstanden und wurde 2007 bis 2015 umgesetzt und von 2009 bis 2015 durch ein Monitoring begleitet.

Durch eine hohe Transparenz in der Kommunikation und eine starke Einbindung der Bürgerinnen und Bürger wurde die umständliche Baustellenphase nicht nur überstanden, sondern auch gewinnbringend genutzt. Beispielsweise informiert die während des Umbaus erstmalig erschienene Stadtteilzeitschrift noch immer über die aktuellen Themen des Quartiers.

### ERGEBNISSE DES MONITORTINGBERICHTS

- Deutlich höhere Attraktivität des Standorts als Einkaufs-, Versorgungs- und Vergnügungsstandort
- Deutlich positiveres Erscheinungsbild des Standorts für Einzelhandel und Dienstleistungen
- Leerstandsreduzierung
- 93 % gleichbleibende/ erhöhte Kundenfrequenz
- 18 % höherer Umsatz, 57 % gleichbleibend
- Mehr Außengastronomie

Quelle: S.9 Monitoringbericht 2017 „Programm aktive Kernbereiche“,  
Stadtbüro Friedrich-Ebert-Straße, Kassel 2017

# INSPIRATION & FAKTEN

28

## Praxisbeispiel München

Am 13. Juli 2016 startete der Verkehrsversuch „Fußgängerzone Sendlinger Straße“, der den Abschnitt von der Herzog-Wilhelm-Straße am Sendlinger Tor bis zur Hackenstraße als Fußgängerzone auswies. Die eingerichtete Fußgängerzone sollte ein Jahr lang getestet und dabei evaluiert werden.

### ERGEBNISSE DER EVALUATION

- 78 % gleichbleibender & erhöhter Umsatz
- 57 % gleichbleibende Kundenfrequenz
- 21 % erhöhte Kundenfrequenz
- Die befragten Gewerbetreibenden mit Sitz in der Sendlinger Straße wünschten sich die Einführung einer ganztägigen Anliefererlaubnis zum Be- und Entladen vor den Geschäften. Alternativ konnten sie sich vielfach eine Verlängerung der Anlieferzeit bis mindestens 11 Uhr vorstellen.

**Quelle S.6; S.25f: Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit; Evaluationsbericht, München 2017**



## Praxisbeispiel Wien

Testweise wurden im Jahr 2013 erste Bereiche der Mariahilfer Straße in Wien in Fußgängerzonen umgewandelt. Der Autoverkehr durfte nur eingeschränkt und die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in Schrittgeschwindigkeit fahren, auch der Taxiverkehr wurde eingeschränkt. Zudem wurden „Kiss & Ride“-Zonen eingerichtet. Denn das Parken war grundsätzlich nicht erlaubt.

Nach etwa einem Jahr Testphase sprach sich die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger für die Beibehaltung der Verkehrsberuhigung aus, wenige Monate später erfolgte der Spatenstich des Umbaus, der 2015 fertiggestellt und evaluiert wurde.

### ERGEBNISSE DER EVALUATION

- Für 75 % ist Einkaufen das Hauptmotiv des Besuchs
- Weitere Besuchsmotive: flanieren, Gastronomie nutzen, bummeln
- Konstante Besucherfrequenz
- 78 % Aufenthaltsqualität nach Umbau sehr gut / ziemlich gut
- 57 % sehen Mariahilfer Straße als Teil lokalen Identität

**Quelle: Evaluierung der Verkehrsberuhigung und des Umbaus der Inneren Mariahilfer Straße - zentrale Ergebnisse; Christoph Hofinger, Evelyn Hacker und Bernhard Hoser (SORA), September 2015**

# PRAXIS LEITFADEN

Jedes Stadtexperiment ist anders. Dennoch gibt es wiederkehrende Fragestellungen und Hürden. Aus den Erfahrungen mit dem Stadtexperiment AM KREUZWEG haben wir einen Praxisleitfaden für die Umsetzung eigener Stadtexperimente erstellt.



# PRAXISLEITFADEN

## GRUNDLAGE 1: ENGAGEMENT

32

Zu Anfang steht die Frage: Warum ein Stadtexperiment? Denn bevor die Planung beginnen kann, braucht es ein gemeinsames Verständnis der Ziele und Möglichkeiten. Ein Stadtexperiment muss von der Verwaltungsspitze gewollt und mitgetragen werden. Denn die Umsetzung verlangt eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit.

**Die Aufgabe ist es, diese Grundlage in der Verwaltung zu schaffen: Es braucht das Engagement der zentralen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger für die Umsetzung eines Stadtexperiments.**

Mit einem Stadtexperiment lassen sich Planungsparadigmen verändern, indem wir nicht lange auf dem Papier arbeiten und ausgiebig planen, sondern Reallabore erschaffen. Dafür stecken wir das Experimentierfeld für Verkehrssicherheit, Stadtraumgestaltung und Mobilitätswende im realen Raum ab und skizzieren eine Situation, wie sie sein könnte. Bereits das angedeutete Szenario reicht aus, um die wichtigste Prüfungskommission auf das Feld zu lassen: die Bürgerinnen und Bürger. Wie fühlt es sich an, was zeigt der Praxistest? Durch ein iteratives Forschungsdesign nähern wir uns schrittweise, durch Ausprobieren und Diskutieren, einer möglichen Lösung an.

### DIE ARGUMENTE FÜR EIN STADTEXPERIMENT SIND:

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

## 1. Leitfragen Grundlage

33

- 1.1** Gibt es in der Verwaltung die Bereitschaft für ein Stadtexperiment?
- 1.2** Haben zentrale Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger ihr Commitment gegeben?
- 1.3** Herrscht Klarheit darüber, was die Absicht und Chancen eines Stadtexperiments sind?

# PRAXISLEITFADEN

## GRUNDLAGE 2: HANDLUNGSFELD

- 34 Als Grundlage braucht es neben dem Engagement zugleich auch eine erste Aussage dazu, was das Handlungsfeld des Stadtexperiments sein soll. Zahlreiche Maßnahmen und Situationen können Ausgangspunkt für ein Stadtexperiment sein.

### MÖGLICHEN HANDLUNGSFELDER SIND:

- Umnutzung von Parkflächen
- Einführung/Ausweitung eines verkehrsberuhigten Bereichs
- Umbau einer Querungsstelle
- Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Umsetzung eines Parking Days
- Einführung neuer Mobilitätsangebote

**Die Aufgabe ist es, gemeinsam das Handlungsfeld für das Stadtexperiment zu definieren – das die Bereiche Verkehrssicherheit, Stadtraumgestaltung und Mobilitätswende berührt und grundlegende Veränderungen erlebbar macht.**

## 1. Leitfragen Grundlage

- 1.4** Ist das Handlungsfeld des Stadtexperiments definiert?
- 1.5** Deckt das Handlungsfeld die drei Bereiche Verkehrssicherheit, Stadtraumgestaltung und Mobilitätswende ab?
- 1.6** Hat das Handlungsfeld das Potenzial, grundlegende Veränderungen in der Verkehrs- und Stadtplanung für die Bürgerinnen und Bürger erlebbar zu machen?
- 1.7** Werden durch das Stadtexperiment auch die internen Planungsrouitinen hinterfragt?

# PRAXISLEITFADEN

## PLANUNG

36 Ein Stadtexperiment darf nicht mit einer üblichen Baumaßnahme oder Aktion im Stadtraum gleichgesetzt werden. Beim Stadtexperiment geht es immer darum, sowohl nach innen die bestehenden Planungsroutinen als auch nach außen im Stadtbild das Verständnis von Mobilität und Stadtraumgestaltung zu hinterfragen und neu zu denken. Daher ist für die Planung eines Stadtexperiments grundlegend, dass es eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe gibt, die das Experiment dazu nutzt, mit neuen Ansätzen und Lösungen für mehr Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Mobilität zu sorgen.

**Die Aufgabe ist es, eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe einzurichten und einen leistbaren Projektplan aufzusetzen.**

Neben den allgemeingültigen Voraussetzungen für ein gelungenes Projektmanagement sollte dazu im Team klar sein, was das Ziel des Stadtexperiments ist und wie es ggf. nach dem Stadtexperiment mit dem Handlungsfeld weitergehen wird.



## 2. Leitfragen Planung

- 2.1 Was ist das Ziel des Stadtexperiments?
- 2.2 Was sind die zentralen Elemente?
- 2.3 Wann wird es stattfinden?
- 2.4 Wo wird es stattfinden?
- 2.5 Sind die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen vorhanden?
  
- 2.6 Wer ist im Planungsteam, bzw. ist das Planungsteam fachbereichsübergreifend besetzt?
- 2.7 Welche Arbeitsweise hat das Planungsteam?
- 2.8 Wann trifft sich das Planungsteam?
- 2.9 Wer übernimmt welche Rolle und Aufgabe?
- 2.10 Wer ist die zentrale Ansprechperson, bzw. wer übernimmt die Leitung?
  
- 2.11 Wie sieht der Projektplan aus?
- 2.12 Was sind die zentralen Meilensteine?
- 2.13 Wie wird der Planungsverlauf kontrolliert?
- 2.14 Wie wird das Stadtexperiment dokumentiert?
- 2.15 Wie wird das Stadtexperiment evaluiert?
  
- 2.16 Wie geht es nach dem Stadtexperiment mit der Thematik weiter?

# PRAXISLEITFADEN

## BETEILIGUNG

38

Ein Stadtexperiment ist immer auch ein Beteiligungsprojekt, das den Dialog zwischen verschiedenen Akteurs- und Interessensgruppen ermöglicht - das Stadtexperiment als Dialogplattform. In welchen Formen die Beteiligung abläuft, kann sehr unterschiedlich sein. In Seelze erwuchs das gesamte Stadtexperiment aus einem vorgelagerten Beteiligungsprozess. Aber das muss so nicht sein. Auch die grundlegende Planung des Stadtexperiments muss nicht in Form eines Beteiligungsverfahrens ablaufen.

### ZWEI ASPEKTE SIND JEDOCH ENTSCHEIDEND:

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

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

### ZENTRALE AKTEURSGRUPPEN:

- Vereine und Verbände
- Einzelhandel
- Seniorinnen und Senioren
- Jugendliche
- Schulen/Hochschulen
- Fahrradclub
- Künstler/Kulturszene
- Politik
- Presse

### MÖGLICHE FORMATE:

- Ortsbegehung/Stadtspaziergang
- Workshops (z.B. Stadtmöbelbau oder Street-Art)
- Zukunftswerkstatt
- Straßenfest
- Theater im öffentlichen Raum
- Schnitzeljagd

### 3. Leitfragen Beteiligung

- 3.1 Wer ist direkt von dem Stadtexperiment betroffen?
- 3.2 Wie findet die Information/Beteiligung im Vorfeld statt?
- 3.3 Welche Informationen müssen vermittelt werden, um Verständnis für die Aktion herzustellen?
- 3.4 Welche Formate ermöglichen es, dass Bürgerinnen und Bürger aktiv mitwirken können?
- 3.5 Wer koordiniert die Beteiligung?

# PRAXISLEITFADEN KOMMUNIKATION

40

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

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

**Die Aufgabe ist es, eine ganzheitliche Kommunikationsstrategie zu erarbeiten. Gerade hierfür bietet es sich an, erfahrene Kooperationspartnerinnen und Kooperationspartner einzubinden.**

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

## MÖGLICHE KANÄLE UND MEDIEN:

- Zeitung
- Webseite
- Video
- Brief
- Podcast
- Social Media
- Mail
- Gespräch
- Guerilla-Aktion
- Flyer
- Workshop
- Plakat
- Veranstaltung

## 4. Leitfragen Kommunikation

41

- 4.1 Wie sieht die Kommunikation zu welcher Projektphase aus?
- 4.2 Wann beginnt die Informationsphase?
- 4.3 Wie werden Anwohnende und Geschäftstreibende informiert?
- 4.4 Wie werden alle Bürgerinnen und Bürger informiert?
- 4.5 Wie werden Nachbarkommunen informiert?
  
- 4.6 Welche Medien werden genutzt?
- 4.7 Wer koordiniert die Bespielung der Medien?
- 4.8 Wer lädt zur Eröffnung/Pressekonferenz ein?
- 4.9 Wer wird zur Eröffnung/Pressekonferenz eingeladen?
  
- 4.10 Welche Feedbackkanäle gibt es?
- 4.11 Wer dokumentiert das Feedback?
- 4.12 Wer wertet das Feedback aus?

# PRAXISLEITFADEN

## WIDERSTÄNDE

42

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

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

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

Dass Feedback in positiver und negativer Form entsteht, ist sehr wahrscheinlich. Struktur und Haltung hilft Ihnen, mit den Kritiken umzugehen. Ein offizieller Feedbackkanal, z.B. ein Mailpostfach als digitaler Meckerkasten oder eine Telefonnummer einer Ansprechperson, signalisiert ein offenes Ohr für Kritik. Dies sind Feedbackkanäle, die Sie selbst moderieren können. Das wird aber nicht immer möglich sein, denn auch in spontanen Situationen, sei es bei Besprechungen oder bei Gesprächen auf der Straße kann Ihnen Meinung entgegengebracht werden, die Sie ebenfalls dokumentieren, zusammentragen und im Planungsteam besprechen sollten. Auch wenn Kritik nicht immer auf konstruktive Weise geäußert wird, sollten Sie im Planungsteam eine Haltung entwickeln, die mit emotional aufgeladener Kritik dennoch konstruktiv umgeht. Ausgangspunkt für die Argumentation für Ihr Stadtexperiment ist die Begründung, warum Sie sich entschlossen haben, ein temporäres Experiment zu wagen. Ein argumentatives Fundament zur Unterstützung Ihres Vorhabens finden Sie u.a. in der Sammlung von Fakten und Beispielen aus der Praxis, die wir in Kapitel 3 zusammengestellt haben.

---

*„Ich als Anwohner war erst skeptisch, aber jetzt finde ich es toll,  
dass man hier sitzen kann und es so ruhig ist.“*

**Stadtexperiment AM KREUZWEG, Seelze**

---



## 5. Leitfaden Widerstand

- 5.1 Gibt es eine Zusammenstellung der Argumente für das Stadtexperiment?
- 5.2 Sind die Ziele und die Abläufe des Experiments transparent kommuniziert?
- 5.3 Gibt es Kontakt zu Befürwortenden, die aktiv in die Kommunikation eingebunden werden können?
- 5.4 Gibt es eine Kontaktstelle für Feedback?
- 5.5 Wird Feedback bearbeitet werden und die Antworten transparent kommuniziert?
- 5.6 Sind die entsprechenden Kontaktstellen und Personen in der Verwaltung informiert und vorbereitet?

### WIDERSTÄNDE BEIM STADTEXPERIMENT AM KREUZWEG IN SEELZE

- *„Als Anwohnerin muss ich doch einen Parkplatz vor der Haustür haben!“*
- *„Kann es noch schlimmer hier in Seelze kommen? Es gibt zu wenig Parkplätze, keine Geschäfte zum Bummeln außer einem Bekleidungsgeschäft. Als ältere Person bin ich auf das Auto angewiesen, ich komme aus Lohnde. Wie soll ich hier noch einkaufen! Da gibt es im Ort doch andere Möglichkeiten, ein Experiment zu machen. Ich bin entsetzt und sprachlos.“*
- *„Straßen sind nicht für Kinder, für die gibt's Spielplätze.“*
- *„Ich halte das Experiment für völlig überflüssig, geschäftsschädigend und für unnütze Steuergeldverschwendung, und es ist nicht im Sinne der Seelzer. Ich kaufe bereits deswegen in Ahlem ein.“*

# PRAXISLEITFADEN

## UMSETZUNG

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

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

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

## 6. Leitfaden Umsetzung

- 6.1 Wer koordiniert den Auf- und Abbau?
- 6.2 Wer betreut die Aktionen?
- 6.3 Wer liefert nötiges Material?
- 6.4 Wer kümmert sich um die Versorgung, wie z.B. Stromanschlüsse?
- 6.5 Wie sieht die Alternative bei schlechtem Wetter aus?
  
- 6.6 Hat die Aktion Veranstaltungscharakter und muss diese Anforderungen erfüllen?  
(z.B. öffentliche Toiletten, Versicherung?)
- 6.7 Wer klärt die Rettungswege und -zufahrten?
- 6.8 Wie werden Lieferverkehre berücksichtigt?
- 6.9 Wie werden Krankentransporte berücksichtigt?
- 6.10 Wer muss darüber frühzeitig informiert werden?
  
- 6.11 Gibt es alternative Parkmöglichkeiten?
- 6.12 Wann werden die alternativen Parkmöglichkeiten ausgewiesen?
- 6.13 Wann wird eine mögliche Straßensperrung kommuniziert?
  
- 6.14 Wer ist für das Raumkonzept und die Gestaltung zuständig?
- 6.15 Gibt es eine Pressekonferenz?
- 6.16 Wer betreut die Presse?
- 6.17 Wer beschafft und betreut technische Geräte wie Mikrofone und Lautsprecher?
- 6.18 Wer kümmert sich ggf. um Musik und Gema?
- 6.19 Wie werden wichtige Multiplikatoren (aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft)  
in die Umsetzung eingebunden
- 6.20 Wer dokumentiert das Projekt (Film und Foto)?
- 6.21 Wer ist für die Kommunikation während der Projektumsetzung zuständig?

# PRAXISLEITFADEN NACHBEREITUNG

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

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

## 7. Leitfaden Nachbereitung

- 7.1 Wie werden die Ergebnisse sichtbar gemacht?
- 7.2 Was folgt aus dem Stadtexperiment?
- 7.3 Welche Kontakte zu Bürgerinnen, Bürgern und Multiplikatoren haben sich ergeben, die sich weiter nutzen lassen?
  
- 7.4 Wurde die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit intern reflektiert?
- 7.5 Welche Erkenntnisse lassen sich für die Verwaltung ableiten?
- 7.6 Wie können die Ergebnisse für die örtliche Politik aufbereitet und genutzt werden?

# MOBIL NETZWERK

Das Mobilnetzwerk der Region Hannover unterstützt mit Fachwissen und Erfahrungen Maßnahmen und Projekte für Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität in der Region. Wir setzen uns ein für mehr Kommunikation und Wissenstransfer zwischen den Kommunen und Akteurinnen und Akteuren.





# MOBILNETZWERK HANNOVER

50 Das Mobilnetzwerk ist ein offener und freiwilliger Zusammenschluss der Akteure und Akteurinnen, die sich für das Thema Mobilität mit dem Schwerpunkt Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Wir sehen Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe und haben uns ein konkretes Ziel gesetzt:

## **40 % weniger Verkehrstote und Schwerverletzte bis 2035.**

Das Mobilnetzwerk schafft einen fachübergreifenden Austausch zum Themenbereich Verkehrssicherheit und Mobilität. Hier sind gleichermaßen Personen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit, sowie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft willkommen:

- Fachübergreifender Austausch
- Zugang zu Wissen
- Gemeinsame Umsetzung von Projekten
- Offenheit für kreative Innovationen
- Netzwerk und neue Kontakte

Die zahlreichen Initiativen für mehr Verkehrssicherheit in der Region Hannover haben bereits viel bewegt – und sie können es noch mehr, wenn sich ihre Akteurinnen und Akteure miteinander vernetzen und gemeinsam Ideen für Aktionen und Maßnahmen entwickeln







## Unterstützung der Stadtexperimente

Das Mobilnetzwerk will agieren statt reagieren. Mit Kommunen der Region Hannover testen wir deshalb eine experimentelle, iterative Vorgehensweise: Durch temporäre Umgestaltungen probieren wir aus, wie sich der Stadtraum anders nutzen lässt.

### Selbst experimentieren!

Haben Sie in Ihrer Kommune oder Gemeinde in der Region aktuelle Projekte oder Vorhaben zu den Themen Raumaufteilung, Lebensqualität oder Verkehrssicherheit? Das Mobilnetzwerk unterstützt Stadtexperimente in der Region durch Fachwissen und Erfahrungen in der Prozessgestaltung und unterstützt durch Kommunikationsmaßnahmen. Der Versuchsaufbau ist frei gestaltbar, von der Umnutzung einer Fläche über einen neuen Zebrastreifen bis hin zur Sperrung einer Straße oder einer Maßnahme für sichere Schulwege ist alles denkbar!

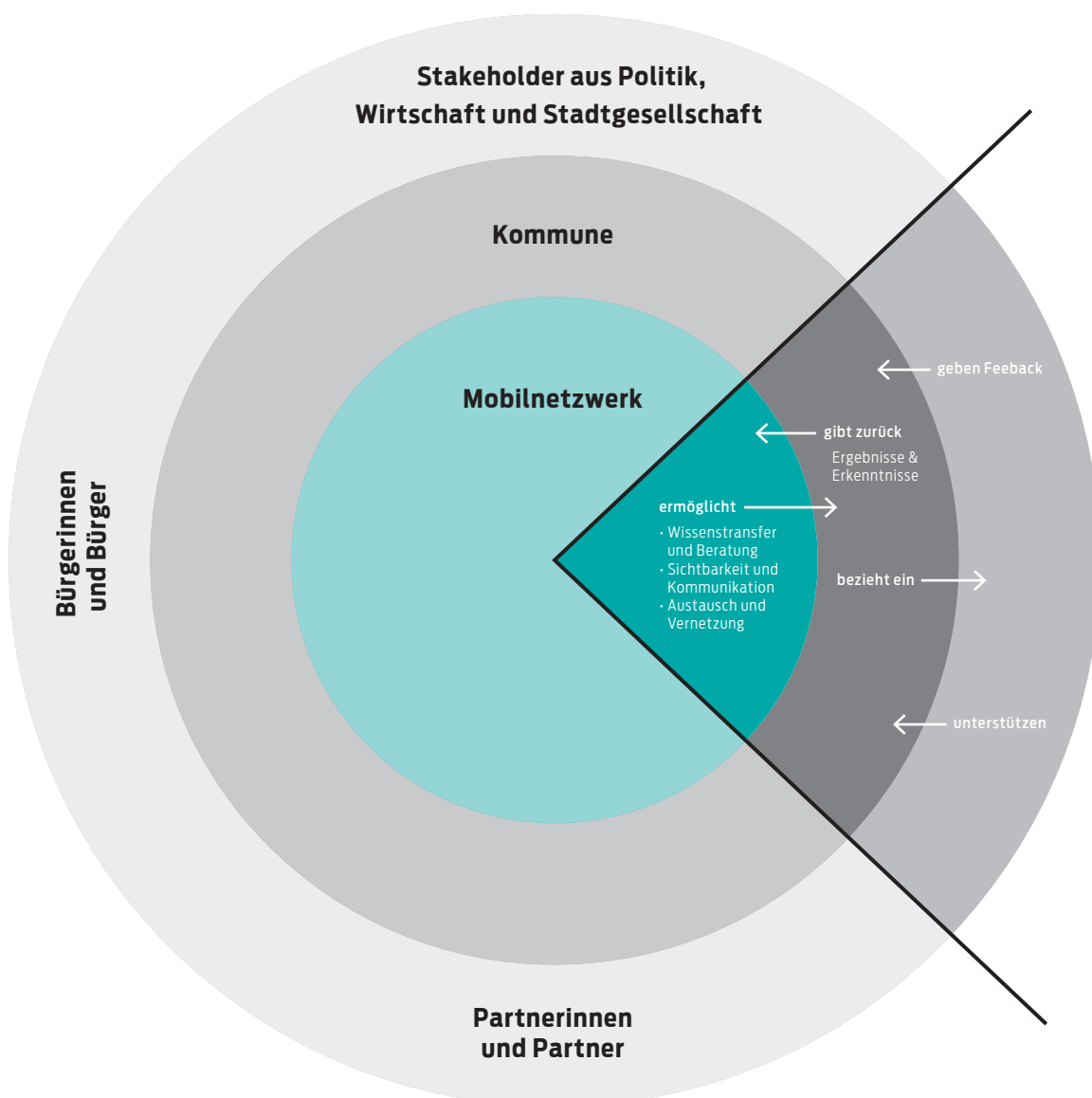
#### DAS MOBILNETZWERK UNTERSTÜTZT STADTEXPERIMENTE DURCH:

- Aktionsleitfaden (Prozessplanung, Organisation, Kommunikation, Dokumentation)
- Workshops zum Wissenstransfer und zur Inspiration
- Kommunikationsstrategie und -material
- Öffentlichkeit und Sichtbarkeit über das Mobilnetzwerk
- Vernetzung mit anderen Kommunen und Gemeinden, sowie mit Netzwerkpartnerinnen und Netzwerkpartner

## Das Mobilnetzwerk fördert den Wissenstransfer in der Region

Die Projekte und Kooperationen des Mobilnetzwerks – zum Beispiel in Form der Stadtexperimente – schaffen Raum für Austausch und Vernetzung. Das Mobilnetzwerk ermöglicht so den Wissenstransfer zwischen den Kommunen.

Durch den gemeinschaftlichen Rahmen bekommen die Maßnahmen und Projekte für Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität eine höhere Sichtbarkeit in der Region Hannover. Die Kommunen geben ihre Erkenntnisse und Erfahrungen an das Mobilnetzwerk zurück und erweitern den Wissenspool für alle.



# CHECK LISTEN

Im Anhang finden Sie die Leitfragen des Praxisleitfadens als  
Checkliste zum Kopieren und Nutzen.



# CHECKLISTEN FÜR DIE UMSETZUNG

56

Bei der Planung eines Stadtexperiments müssen einige Fragen geklärt werden, damit der Versuch auf dem Experimentierfeld die bestmöglichen Voraussetzungen hat. Um stressende Überraschungen zu vermeiden, können Sie sich einen Überblick über mögliche Aufgaben verschaffen.

**Es lohnt sich, diese Checklisten von Beginn an im Hinterkopf zu haben, sie als Orientierung mit in Arbeitstreffen zu nehmen und die Fragen nach und nach zu beantworten.**

Nicht alle Fragen müssen zu Ihrem Projekt passen, weil jedes Stadtexperiment seine eigenen Anforderungen mitbringt. Führen Sie die Checkliste mit Ihren individuellen Bedarfen weiter.

**Tipp: Kopieren Sie die Checkliste für Mitglieder des Planungsteams.**

Um den Bearbeitungsstatus sichtbar zu machen und ebenso auf einen Blick sehen zu können, was noch nicht bearbeitet ist, gibt es den Fortschrittsanzeiger. Auf diesem können Sie den jeweiligen Punkt markieren, an dem Ihr Team bei den Arbeitstreffen steht.

---

## 1. Checkliste Grundlage

	0	Fortschritt	100
1.1 Gibt es in der Verwaltung die Bereitschaft für ein Stadtexperiment?			
1.2 Haben zentrale Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger ihr Commitment gegeben?			
1.3 Herrscht Klarheit darüber, was die Absicht und Chancen eines Stadtexperiments sind?			
1.4 Ist das Handlungsfeld des Stadtexperiments definiert?			
1.5 Deckt das Handlungsfeld die drei Bereiche Verkehrssicherheit, Stadtraumgestaltung und Mobilitätswende ab?			
1.6 Hat das Handlungsfeld das Potenzial, grundlegende Veränderungen in der Verkehrs- und Stadtplanung für die Bürgerinnen und Bürger erlebbar zu machen?			
1.7 Werden durch das Stadtexperiment auch die internen Planungsroutinen hinterfragt?			



## 2. Checkliste Planung

0                      Fortschritt                      100

- 2.1 Was ist das Ziel des Stadtexperiments?
- 2.2 Was sind die zentralen Elemente?
- 2.3 Wann wird es stattfinden?
- 2.4 Wo wird es stattfinden?
- 2.5 Sind die notwendigen Ressourcen vorhanden?
  
- 2.6 Wer ist im Planungsteam, bzw. ist das Planungsteam fachbereichsübergreifend besetzt?
- 2.7 Welche Arbeitsweise hat das Planungsteam?
- 2.8 Wann trifft sich das Planungsteam?
- 2.9 Wer übernimmt welche Rolle und Aufgabe?
- 2.10 Wer ist die zentrale Ansprechperson, bzw. wer übernimmt die Leitung?
  
- 2.11 Wie sieht der Projektplan aus?
- 2.12 Was sind die zentralen Meilensteine?
- 2.13 Wie wird der Planungsverlauf kontrolliert?
- 2.14 Wie wird das Stadtexperiment dokumentiert?
- 2.15 Wie wird das Stadtexperiment evaluiert?
  
- 2.16 Wie geht es nach dem Stadtexperiment mit der Thematik weiter?

## 3. Checkliste Beteiligung

- 3.1 Wer ist direkt von dem Stadtexperiment betroffen?
- 3.2 Wie findet die Information/Beteiligung im Vorfeld statt?
- 3.3 Welche Informationen müssen vermittelt werden, um Verständnis für die Aktion herzustellen?
- 3.4 Welche Formate ermöglichen es, dass Bürgerinnen und Bürger aktiv mitwirken können?
- 3.5 Wer koordiniert die Beteiligung?

# CHECKLISTEN FÜR DIE UMSETZUNG

58

## 4. Checkliste Kommunikation

0                      **Fortschritt**                      100

- 4.1 Wie sieht die Kommunikation zu welcher Projektphase aus?
- 4.2 Wann beginnt die Informationsphase?
- 4.3 Wie werden Anwohnende und Geschäftstreibende informiert?
- 4.4 Wie werden alle Bürgerinnen und Bürger informiert?
- 4.5 Wie werden Nachbarkommunen informiert?
  
- 4.6 Welche Medien werden genutzt?
- 4.7 Wer koordiniert die Bespielung der Medien?
- 4.8 Wer lädt zur Eröffnung/Pressekonferenz ein?
- 4.9 Wer wird zur Eröffnung/Pressekonferenz eingeladen?
  
- 4.10 Welche Feedbackkanäle gibt es?
- 4.11 Wer dokumentiert das Feedback?
- 4.12 Wer wertet das Feedback aus?

## 5. Checkliste Widerstand

- 5.1 Gibt es eine Zusammenstellung der Argumente für das Stadtexperiment?
- 5.2 Sind die Ziele und die Abläufe des Experiments transparent kommuniziert?
- 5.3 Gibt es Kontakt zu Befürwortenden, die aktiv in die Kommunikation eingebunden werden können?
- 5.4 Gibt es eine Kontaktstelle für Feedback?
- 5.5 Wird Feedback bearbeitet und werden die Antworten transparent kommuniziert?
- 5.6 Sind die entsprechenden Kontaktstellen und Personen in der Verwaltung informiert und vorbereitet?

## 6. Checkliste Umsetzung

- 6.1 Wer koordiniert den Auf- und Abbau?
- 6.2 Wer betreut die Aktionen?
- 6.3 Wer liefert nötiges Material?
- 6.4 Wer kümmert sich um die Versorgung, wie z.B. Stromanschlüsse?
- 6.5 Wie sieht die Alternative bei schlechtem Wetter aus?

## 6. Checkliste Umsetzung

0                      Fortschritt                      100

59

- |             |   |             |
|-------------|---|-------------|
| <b>6.6</b>  | Hat die Aktion Veranstaltungscharakter und muss diese Anforderungen erfüllen? (z.B. öffentliche Toiletten, Versicherung?) | ----- ----- |
| <b>6.7</b>  | Wer klärt die Rettungswege und -zufahrten?  | ----- ----- |
| <b>6.8</b>  | Wie werden Lieferverkehre berücksichtigt?   | ----- ----- |
| <b>6.9</b>  | Wie werden Krankentransporte berücksichtigt?  | ----- ----- |
| <b>6.10</b> | Wer muss darüber frühzeitig informiert werden?  | ----- ----- |
| <b>6.11</b> | Gibt es alternative Parkmöglichkeiten?  | ----- ----- |
| <b>6.12</b> | Wann werden die alternativen Parkmöglichkeiten ausgewiesen?   | ----- ----- |
| <b>6.13</b> | Wann wird eine mögliche Straßensperrung kommuniziert?   | ----- ----- |
| <b>6.14</b> | Wer ist für das Raumkonzept und die Gestaltung zuständig?   | ----- ----- |
| <b>6.15</b> | Gibt es eine Pressekonferenz?   | ----- ----- |
| <b>6.16</b> | Wer betreut die Presse?   | ----- ----- |
| <b>6.17</b> | Wer beschafft und betreut technische Geräte wie Mikrofone und Lautsprecher?   | ----- ----- |
| <b>6.18</b> | Wer kümmert sich ggf. um Musik und Gema?  | ----- ----- |
| <b>6.19</b> | Wie werden wichtige Multiplikatoren (aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft) in die Umsetzung eingebunden                  | ----- ----- |
| <b>6.20</b> | Wer dokumentiert das Projekt (Film und Foto)?   | ----- ----- |
| <b>6.21</b> | Wer ist für die Kommunikation während der Projektumsetzung zuständig?   | ----- ----- |

## 7. Checkliste Nachbereitung

- |            |  |             |
|------------|--|-------------|
| <b>7.1</b> | Wie werden die Ergebnisse sichtbar gemacht?  | ----- ----- |
| <b>7.2</b> | Was folgt aus dem Stadtexperiment?   | ----- ----- |
| <b>7.3</b> | Welche Kontakte zu Bürgerinnen, Bürgern und Multiplikatoren haben sich ergeben, die sich weiter nutzen lassen? | ----- ----- |
| <b>7.4</b> | Wurde die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit intern reflektiert?   | ----- ----- |
| <b>7.5</b> | Welche Erkenntnisse lassen sich für die Verwaltung ableiten?   | ----- ----- |
| <b>7.6</b> | Wie können die Ergebnisse für die örtliche Politik aufbereitet und genutzt werden?                             | ----- ----- |



## Region Hannover

### REGION HANNOVER DER REGIONSPRÄSIDENT

#### FACHBEREICH VERKEHR

Hildesheimer Straße 20  
30169 Hannover

Telefon: +49 (0) 511 616 23 - 410  
Telefax: +49 (0) 511 616 23 - 456

melanie.saraval@region-hannover.de

---

#### Koordination/Redaktion:

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement  
Melanie Saraval

#### Fotos:

Identitätsstiftung GmbH

#### Konzept und Text:

Identitätsstiftung GmbH:  
Johanna Worbs, Lutz Woellert, Marie-Christine Drunat

#### Gestaltung:

Identitätsstiftung GmbH: Felix Diener

#### Druck:

Team Medienservice & Post  
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

#### Stand:

Januar 2020

#### Grafische Abbildungen:

Identitätsstiftung GmbH

#### Datenauswertung:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR

Die Unfalldaten wurden von der Polizeidirektion Hannover zur Verfügung gestellt.

Eine Initiative der Region Hannover, Fachbereich Verkehr

Gedacht und umgesetzt von Identitätsstiftung GmbH und Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR

[www.hannover.de](http://www.hannover.de)