

[Various Article](#)

Transformatives Potenzial von Straßenexperimenten

Eine Untersuchung der *1. Meenzer Nachbarschaftsstraße*

[Miriam Mathein](#)

Hintergrund

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) konstatiert, dass die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5° C gegenüber dem vorindustriellen Niveau einen tiefgreifenden Systemwandel erfordern wird. Insbesondere der Mobilitätssektor, dessen CO₂-Emissionen seit den 1990er Jahren nicht signifikant reduziert werden konnten, steht im Fokus der Transformation. Doch der radikale Wandel erfordert neue Wege der Planung. Experimente im Straßenraum werden immer häufiger als Instrumente zur Lösungsfindung bei Mobilitätsfragen angewendet. Zahlreiche Studien konnten temporären Straßenexperimenten bereits eine positive Wirkung für die Dauer des Projektes bescheinigen. Dennoch bleibt zu diskutieren, inwiefern derartige Vorgehen über die kurzweiligen Effekte hinaus das Potenzial entfalten können, langfristig zur Transformation des städtischen Mobilitätssystems beizutragen. Aufbauend auf Erkenntnissen aus dem aktuellen Stand der Forschung wird das transformative Potenzial der *1. Meenzer Nachbarschaftsstraße* in Mainz untersucht.

Transition des urbanen Mobilitätssystems

Um die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes zur Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen, müssen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis 2030 im Vergleich zu 2019 fast halbiert werden (Deffner und Sunderer 2022). Die nachhaltige Mobilität gilt als normative Leitvorstellung für die integrierte Verkehrsplanung auf EU-, Landes- und Kommunalebene. Dies umfasst die Vermeidung von Verkehr, die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger und die Förderung emissionsarmer Fortbewegungsmittel. Jedoch erfordert die Umsetzung dieser Ziele einen grundlegenden Wandel der Gewohnheiten im Mobilitätsbereich, der über technische oder planerische Anpassungen hinausgeht.

Zu dem **urbanen Mobilitätssystem** zählen die drei Teilsysteme (private) Automobilität, öffentlicher Transportsektor und nicht-motorisierte Mobilität.

Die Herausforderung besteht in dem radikalen Wandel des starren **sozio-technischen Regimes** urbaner Mobilität, bestehend aus gesetzlichen Rahmenbedingungen, Arbeitsweisen, Technologien, Infrastrukturen und Märkten (Strukturen), Konsum- und Verhaltensmustern (Praktiken), wie auch aus Symboliken und NutzerInnenpräferenzen (Kultur). Praktiken, Strukturen und Kultur beeinflussen sich dabei wechselseitig (van den Bosch und Rotmans 2008). Der langfristige Veränderungsprozess eines gesellschaftlichen Teilsystems, wie dem der urbanen Mobilität, wird als **Transition** bezeichnet.

Straßenexperimente

Der **Straßenraum**, bestehend aus Fahrbahn, Parkstreifen, Rad- und Gehweg, bildet das räumliche Gerüst urbaner Mobilität (Bakradze 2011). Innerhalb temporärer Experimente wird der Straßenraum zugunsten von sozialen Begegnungen umgedeutet, wodurch sowohl der physische Raum als auch die gewohnten Verhaltensmuster und symbolischen Bedeutungen hinterfragt werden (Ruhrt et al. 2021).

„Straßenexperimente sind absichtliche und temporäre Veränderungen der Straßennutzung, -regulierung oder -form, die eine Verschiebung von der motorisierten zur nicht motorisierten Dominanz aufweisen und darauf abzielen, systematische Veränderungen in der städtischen Mobilität und im öffentlichen Leben zu erforschen.“

From "streets for traffic" to "streets for people": Can street experiments transform urban mobility?

(Bertolini 2020, 735)

Experimente im Straßenraum erzeugen neue Vorstellungen von der Nutzung des gewohnten Raumes. Damit können temporäre Aktionen im Straßenraum zur Erprobung alternativer Praktiken, Kultur und Strukturen als Experimente zur Transition betrachtet werden.

Wirkungsmodell zu Experimenten in Transitionsprozessen

Straßenexperimente können eine Nische bzw. einen geschützten Raum schaffen, in dem mit Abweichungen vom vorherrschenden Regime experimentiert wird (Geels 2011).

Derartige Experimente werden als **Transitionsexperimente** bezeichnet. Diese können zur Transition des urbanen Mobilitätssystems beitragen, sobald diese *radikal, herausforderungsgesteuert, realisierbar, strategisch und kommunikativ* sind. Transitionsexperimente sind vornehmlich auf einen breiten, sozialen und reflexiven Lernprozess zwischen diversen Akteur:innen ausgerichtet (VanHoose et al. 2022). Demnach

ist das Lernen über das Experiment in dessen Kontext eine wichtige Voraussetzung zur Verbreitung der alternativen Kultur, Praktiken und Strukturen. Eine Vielzahl an Experimenten in verschiedenen Kontexten kann somit im Laufe der Zeit aufeinander aufbauen und zur neuen Norm werden (Geels und Raven 2006).

Das Wirkungsmodell (vgl. Abbildung 1) veranschaulicht, wie Straßenexperimente gestaltet werden sollten, um **transformatives Potenzial** zu entfalten. Dies meint die Fähigkeit des Experimentes langfristige Veränderungen zur Transformation des städtischen Mobilitätssystems bewirken zu können. Das Modell dient als Grundlage für die Erstellung des Untersuchungsschemas zur Bewertung des Potenzials der Fallstudie.

Es wird überprüft, welche Anforderungen an Transitionsexperimente erfüllt werden konnten und welche Veränderungen im urbanen Mobilitätssystem daraus resultierten. Des Weiteren werden Anzeichen der Verbreitung und der Übertragbarkeit der Experimentresultate identifiziert. Diese geben Aufschluss über die Qualität des Lernprozesses und sind relevant für das Verständnis darüber, ob die Lernresultate auf weitere Kontexte angewendet werden können.

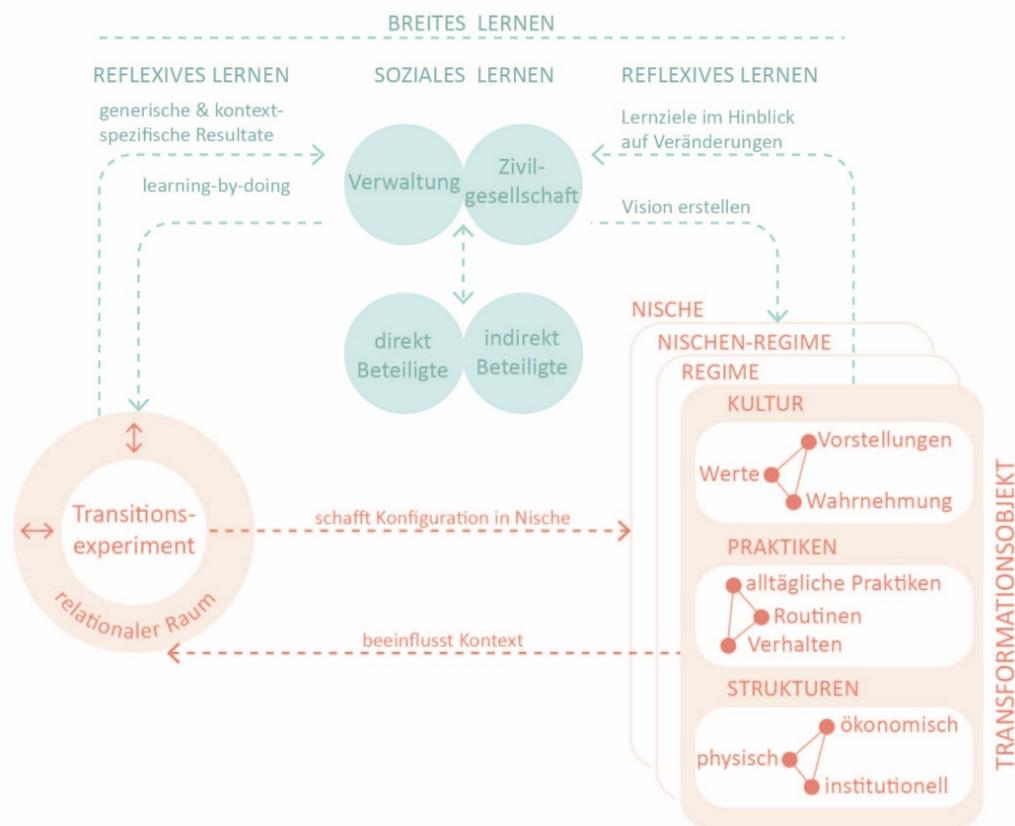


Abbildung 1: Wirkungsmodell zu Experimenten in Transitionsprozessen.

Quelle: eigene Darstellung.

Fallstudie

Die zehntägige Straßenaktion *1. Meenzer Nachbarschaftsstraße* wurde im Mai 2023 von einer städtischen Nachhaltigkeitsinitiative und einem Mainzer Amt in Mainz-Neustadt realisiert.

Im Rahmen der empirischen Forschung wurden im Verlauf der Aktion sowohl die subjektive Raumwahrnehmung der Besucher:innen als auch die objektiven, räumlichen und sozialen Veränderungen erfasst. Es wurde ein Methoden-Mix aus der Raumbeobachtung, einer Befragung und qualitativer Interviews verwendet. Anhand des Untersuchungsschemas wurden die gesammelten Erkenntnisse zwei Monate nach Projektschluss mittels Lückenanalyse ausgewertet. Die Evaluation der 1. Nachbarschaftsstraße diente dem Erkenntnisgewinn darüber, wie das transformative Potenzial der geplanten neun weiteren Experimente gesteigert werden kann.

Testfeld für die Schaffung von Grünachsen

Die verantwortliche Nachhaltigkeitsinitiative wurde 2022 an der Fortschreibung der städtischen Strategie mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2035, dem *Masterplan 100% Klimaschutz*, beteiligt. Somit konnte die Gruppe die Forderung zur Schaffung von Grünachsen in allen Stadtteilen in den Masterplan einbringen. **Grünachsen** sind verkehrsberuhigt, fassen Grünflächen zusammen und bieten Raum für soziales Miteinander (Landeshauptstadt Mainz 2022). Des Weiteren sieht der Masterplan die Durchführung von zehn saisonalen Nachbarschaftsstraßen bis 2025 zur Erprobung von Grünachsen vor. Allerdings bestanden zum Zeitpunkt der Untersuchung keine städtischen Planungen zur Verortung von Grünachsen.

Die 1. Nachbarschaftsstraße diente der Vernetzung von Verwaltung und Bürger:innen, wie auch der Entwicklung eines Standardverfahrens zur Genehmigung weiterer Straßenaktionen.

Erkenntnisse

Die *1. Meenzer Nachbarschaftsstraße* erzeugte kurzweilige positive Effekte zur Förderung der Gemeinschaft, wie auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und des Wohlbefindens hinsichtlich der verkehrlichen Situation. Darüber hinaus wurden langfristige Kapazitäten zur Transition des Systems gebildet.

Insbesondere die Charakteristiken *kommunikativ, realisierbar und radikal* waren stark ausgeprägt. So konnte die Nachbarschaftsstraße problemlos in einem kurzen Zeitraum *realisiert* werden. Die organisierende Initiative stellte den Kontakt zu lokalen Akteur:innen und 39 Vereinen her, um notwendige Ressourcen zu mobilisieren.

Die Straße konnte als Ort der Geselligkeit, des Spiel und des Sports erlebt werden. Diese Aktivitäten waren an Veränderungen des materiell-physischen Raumes gebunden, wie der

Entfernung parkender Autos oder der Bereitstellung von Mobiliar. Von diesen verblieben nach Veranstaltungsende lediglich die vier Parklets.

Sowohl das veränderte Erscheinungsbild des Straßenraumes als auch die mediale Präsenz erregten Aufmerksamkeit. Somit war die Aktion besonders *kommunikativ*.

Durch die Befragung bestätigte sich die Annahme, dass ein Großteil der Menschen vor Ort der temporären Straßenaktion bereits im Vorfeld offen gegenüberstand. Daher blieb es fraglich, wie *radikal* das Experiment im lokalen Kontext war und welche Auswirkungen dies auf die Kultur nehmen konnte.

Die schwache Ausprägung des Merkmals *herausforderungsgesteuert* ist darauf zurückzuführen, dass durch die Nachbarschaftsstraße weder städtische Strategien noch Maßnahmen zu alternativen Transport- und Parkmöglichkeiten getestet wurden. Somit konnten Anwohnende keine abweichenden Mobilitätspraktiken erproben.

Die *strategische* Schwäche des Experimentes resultiert aus dem Fehlen einer konkreten Lernstrategie. Aufgrund der homogenen Akteur:innenlandschaft im Lernprozess konnten kaum strukturelle Veränderungen bewirkt werden.

Zudem blieben bestehende *physische, institutionelle und ökonomische Strukturen* nahezu unverändert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass auf die kurzfristige Straßensperrung keine regulativen Änderungen folgten. Dennoch konnten durch die neuerliche Zusammenarbeit verschiedener Ämter notwendige Schritte zur Genehmigung temporärer Straßenaktionen identifiziert und Arbeitsweisen verändert werden.

Zwischen dem Merkmal *herausforderungsgesteuert* und den *Anzeichen der Verbreitung und der Übertragbarkeit* der Resultate schien eine große Verbindung zu herrschen (vgl. Abbildung 2). Dies folgte aus der Beteiligung zahlreicher Vereine, die Informationen zur Veranstaltung unter den Mitgliedern verbreiteten.

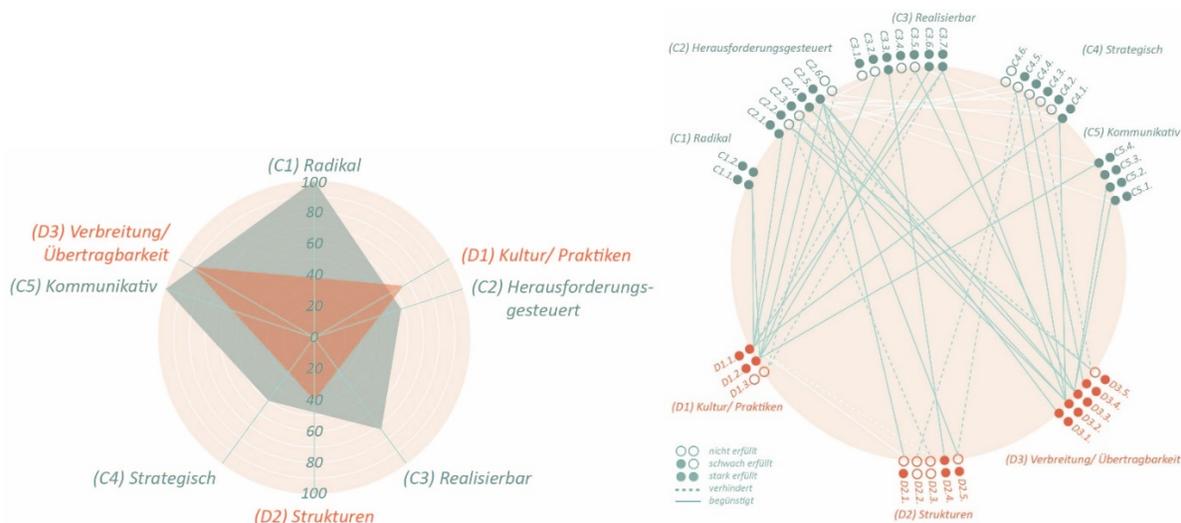


Abbildung 2: Transformatives Potenzial der Fallstudie.

Quelle: eigene Darstellung.



Abbildung 3: Eindrücke aus der Feldforschung.

Quelle: eigene Darstellung.

Fazit

„Das finde ich spannend, dass Mainz da auch im Gang ist [...] und ich glaube, da trägt so ne Straßensperrung dazu bei, dass viele kleine Samen gesät werden in den Gedanken von Menschen.
[...] Ich glaube so Bilder zeichnen sich dann auch im Kopf, wenn so eine Aktion gerade irgendwie möglich wird. Dann fängt man an ein bisschen zu träumen und diese Träume sind dann glaube ich manchmal der Anfang von der Realität.“

Mitglied eines teilnehmenden Vereins im Interview

Temporäre Experimente im Straßenraum können als strategisches Instrument zur Transition des urbanen Mobilitätssystems verstanden werden. Demnach wirken diese auf Praktiken, Strukturen und Kultur des urbanen Mobilitätssystems ein.

Das Experimentieren sollte als kollektiver Lernprozess zwischen diversen Akteur:innen verstanden werden, mit dem Ziel, Hemmnisse und Treiber des Wandels zu identifizieren. Dafür bedarf es einer konkreten Lernstrategie und einer Vorstellung davon, was durch die experimentelle Vorgehensweise erreicht werden soll. Insbesondere die Zivilgesellschaft, als Treiber des Wandels, sollte in die Planung und Durchführung integriert werden.

Folgende Aspekte sind bei der Durchführung künftiger Experimente zu beachten, um deren transformatives Potenzial zu steigern:

— Integrierte Betrachtung des Straßenraumes

Der Straßenraum, als ein strukturelles Element des urbanen Mobilitätssystems, nimmt neben öffentlichem Grün soziale, ökonomische und verkehrstechnische Faktoren auf. Es bedarf einer integrierten Betrachtung all jener Aspekte, um eine Vorstellung davon erzeugen zu können, was Grünachsen für den Wandel des Straßenraumes bedeuten.

- Konkrete Vision als Leitfaden für weitere Experimente
Dafür braucht es kollektive Lernziele und eine Vision, die von allen Beteiligten angenommen werden und somit als Leitfaden für das experimentelle Vorgehen dienen. Die Zielvorstellung baut auf den gesammelten Erfahrungen auf und sollte kontinuierlich an die Erkenntnisse aus weiteren Experimenten angepasst werden.
- Verbindung der Nachbarschaftsstraßen mit weiteren Maßnahmen
Auf Grundlage einer integrierten Strategie kann eine Verbindung zwischen den Straßenexperimenten und weiteren Maßnahmen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz hergestellt werden. Dies involviert weitere zuständige Ämter, wie das Stadtplanungsamt.
- Raum für soziales Lernen
In künftige Nachbarschaftsstraßen sollten neben Nachhaltigkeitsinitiativen soziale Vereine und Einrichtungen involviert werden, die die Gesamtheit der Gesellschaft abbilden. Zudem sollten weitere Akteur:innen außerhalb der Verwaltung und der Zivilgesellschaft, wie Parkhausbetreibende, beteiligt werden.
- Prozessmanagement zur Begleitung und Evaluation der Experimentreihe
Es bedarf kontinuierlich einer aktiven Betreuung der Projektreihe durch eine konstante Arbeitsgruppe. Dies bezieht sich auf die Vorbereitung, Begleitung und Evaluation, wie auch auf die Verbindung ähnlicher Aktionen miteinander.
- Gleichmäßige Verteilung der Zuständigkeiten
Zuständigkeiten zwischen Verwaltung, Zivilgesellschaft und möglichen weiteren Akteur:innen sollten gleichmäßiger verteilt werden, um finanzielle, zeitliche oder personelle Überforderung zu vermeiden.
- Frühzeitige Konsultation lokaler Akteur:innen
Die Relevanz des Projektes und die dem zugrundeliegende Vision sollten frühzeitig kommuniziert werden. Es muss klar vermittelt werden, an wen sich die Nachbarschaftsstraße richtet und wer zur „Nachbarschaft“ zählt.
- Lernen von anderen Städten
Zahlreiche Experimentreihen werden weltweit durchgeführt und können als Orientierung für die strategische Ausrichtung, Umsetzung und Verstetigung weiterer Vorhaben dienen.

Literatur

- Bakradze, Lukas (2011): „Öffentlicher Raum - Vom Verkehrsraum zum Lebensraum.“ In: Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele; Dankschrift für Urs Kohlbrenner. Hrsg. von Ursula Flecken. Sonderpublikation des Instituts für Stadt und Regionalplanung, Technische Universität Berlin. Berlin: Univ.-Verl. der TU Univ.-Bibl, S. 49–60.
- Bertolini, Luca (2020): From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? In: *Transport Reviews* 40.6, S. 734–753.
- Deffner, Jutta und Sunderer, Georg (2022): Alternativen zum privaten Auto – was es dazu braucht. Wege zu einem multioptionalen Verkehrsmittelmix. Hrsg. von UBA.
- Geels, Frank W. und Raven, Rob (2006): Non-linearity and Expectations in Niche-Development Trajectories: Ups and Downs in Dutch Biogas Development (1973-2003) In: *Technology Analysis & Strategic Management* 18.3-4, S. 375–392.
- Geels, Frank W. (2011): The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 1.1, S. 24–40.
- Landeshauptstadt Mainz (2022): Masterplan 100% Klimaschutz für die Landeshauptstadt Mainz. Fortschreibung 2022 | Maßnahmen. url: <https://www.mainz.de/microsite/klimaneutral/medien/bindata/Massnahmenkatalog.pdf> (besucht am 19. 04. 2023).
- Van den Bosch, Suzanne und Rotmans, Jan (2008): Deepening, Broadening and Scaling up: a Framework for Steering Transition Experiments. Hrsg. von Knowledge Centre for Sustainable System Innovations and Transitions (KCT)
- VanHoose, Katherine; Rivas de Gante, Ana; Bertolini, Luca; Kinigadner, Julia und Büttner, Benjamin (2022): From temporary arrangements to permanent change: Assessing the transitional capacity of city street experiments. In: *Journal of Urban Mobility* 2
- Ruhrort, Lisa; Levin-Keitel, Meike; Allert, Viktoria; Gödde, Jan und Krasilnikova, Nadezda (2021): Perspektiven einer sozioräumlichen Transformation zu nachhaltiger Mobilität: Theoretische und konzeptionelle Grundlagen. Arbeitspapier der Nachwuchsforschungsgruppe MoveMe.