

erober dir
die Straße
zurück!

Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen

VCD-Leitfaden zur Rückeroberung der Straße

erober dir die Straße zurück!

VCD – der ökologische Verkehrsclub

Seit 1986 arbeitet der VCD als gemeinnützige Organisation erfolgreich für eine menschenfreundliche und umweltschonende Mobilität: mehr Sicherheit im Verkehr vor allem für Kinder, null Verkehrstote, mehr Platz für Fahrräder, ein gutes Bus- und Bahnangebot und spritsparende Autos. Wir kämpfen auf politischer Ebene. Und wir helfen Verbraucherinnen und Verbrauchern. Ob Auto- oder Bahnfahrerin, Fußgänger oder Radlerin – der VCD vertritt als ökologischer Verkehrsclub die Interessen aller Menschen, die umweltbewusst mobil sein wollen oder sind. Rund 55 000 Mitglieder und Förderer unterstützen unsere Arbeit für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität.

www.vcd.org

Impressum

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.



Wallstraße 58
10179 Berlin

Fon: 030 280351-0
Fax: 030 280351-10

mail@vcd.org
www.vcd.org

Text und Recherche:

Wolfgang Aichinger, Sebastian Gerloff, Saskia Leckel, Bjarne Lotze

Redaktion und Konzeption:

Ole Kamm, Nicole Knaup (verantwortlich)

Gestaltung und Layout:

Heide Kolling

Bildrecht Titel:

Peter Steudtner/panphotos.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e. V. 06/2016

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	4
1 WIEDERENTDECKUNG DER STRASSE ALS ÖFFENTLICHER LEBENSRAUM	6
2 NEW YORK ALS VORREITER: MEHR PLATZ AUF DEN STRASSEN ZUM LEBEN FÜR MENSCHEN!	8
3 AKTIONEN UND PLANUNGSBEISPIELE	10
3.1 Sicherung von Querungsstellen	11
3.2 Kinderzebrastreifen	14
3.3 Park(ing) Day	16
3.4 Aufenthaltsbereiche statt Autostellplätze	18
3.5 Bench Bombing und Bankerl-Tag	22
3.6 Mehrgenerationenbänke	24
3.7 Baumscheiben bepflanzen	26
3.8 Fahrradparken auf Kfz-Stellplätzen	28
3.9 EXKURS: Ortsbegehungen	30
3.10 Temporäre Spielstraße	32
3.11 Lebensstraße – den Sommer über autofrei	36
3.12 Filmabend mit Entscheidungsträgern	38
3.13 Laufbus und Elternhaltestellen	40
3.14 Förderprogramm »Grätzl-Oase«	42
GEMEINSAM DIE STRASSE ZURÜCKEROBERN	44
LITERATUR	46

Vorwort

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

Mobilität bestimmt unser Leben. Ob auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Kino, wir bewegen uns von einem Ziel zum nächsten. Wir sind auf Mobilität angewiesen – jeder Einzelne von uns genauso wie die Gesellschaft insgesamt. Noch spielt die Automobilität dabei die Hauptrolle. Entsprechend dominiert das Auto wie kein anderes Verkehrsmittel das Bild auf unseren Straßen und beansprucht – sei es parkend oder fahrend – einen Großteil des öffentlichen Raumes. Dicht und schnell befahrene Straßen sind für alle, die nicht im Auto sitzen, unangenehm und Verkehrsachsen erweisen sich in vielen Fällen als schwer überwindbare und gefährliche Barrieren. Lärm, Feinstaub und Luftschadstoffe, die durch den Autoverkehr verursacht werden, belasten Mensch und Umwelt zusätzlich. Gleichzeitig werden in Städten wie Berlin oder Frankfurt am Main schon heute mehr Wege zu Fuß als mit dem Auto zurückgelegt. Egal ob von zu Hause zur Schule, auf dem Weg zur nächsten Haltestelle oder vom Parkplatz zum Einkauf – alle sind täglich auch zu Fuß unterwegs. Auf unseren Straßen wird diese Tatsache so gut wie nicht berücksichtigt – sie sind nach wie vor in erster Linie auf den Autoverkehr ausgerichtet.

WAS KÖNNEN WIR SELBST TUN, UM DAS STRASSEN-BILD IN UNSEREN STÄDTEN MENSCHENFREUNDLICHER ZU GESTALTEN? WELCHE MITTEL SIND DAZU GEEIGNET, STRASSEN UND PLÄTZE LEBENSWERTER ZU MACHEN?

Mit dem vorliegenden Leitfaden wollen wir anhand von Beispielen zeigen, wie es auch mit vergleichsweise geringem Aufwand und begrenzten finanziellen Ressourcen gelingen kann, das Leben zurück auf die Straße zu holen. Denn urbane Lebensqualität ist wichtig. Bei kurzen Wegen in lebendigen Quartieren ist man gerne draußen unterwegs, hält sich dort auf und Kinder können ihre Wege stressfrei, selbstständig und sicher zurücklegen. Ein eigenes Auto ist dabei in vielen Fällen unnötig. Für den dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl ist eine Stadt dann lebenswert, wenn sie an die Bedürfnisse derjenigen angepasst ist, die in ihr wohnen:

WENN KINDER UND ALTE MENSCHEN DRAUSSEN UNTERWEGS SEIN KÖNNEN UND ES PLÄTZE GIBT, WO SICH MENSCHEN BEGEGNEN KÖNNEN.

In einer lebenswerten Stadt geben alle, die zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren die Geschwindigkeit vor, nicht der Autoverkehr. Wurde Jan Gehl für seine Vorstellungen früher nicht ernst genommen, so ist er heute einer der angesagtesten Stadtplaner. Er hat aus Manhattan wieder eine lebendige Stadt gemacht und der Boom Kopenhagens ist ihm zu verdanken.



Temporäre Spielstraße in Berlin, Foto: Peter Steudtner/panphotos.org

Man ist in der Stadt, in seinem Kiez am besten zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Attraktive Straßenräume mit breiten Gehwegen und sicheren Radverkehrsanlagen sind eine wichtige Voraussetzung dafür. Genauso wie ein niedrigeres Tempo. Straßen für Menschen orientieren sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden und schaffen die Basis für lebenswerte Städte.

DER VCD WILL LANGFRISTIG DIE STRASSEN ALS ÖFFENTLICHEN RAUM FÜR MENSCHEN ZURÜCKEROBERN.

Damit uns das gelingt, brauchen wir Sie. Nehmen Sie diesen Leitfaden zur Hand und lassen Sie sich inspirieren. Engagieren Sie sich für mehr Lebensqualität in Ihrer Stadt und auf den Straßen. Erobern Sie die Straßen für Ihre Bedürfnisse zurück und wagen Sie einen Anfang. Dieser Leitfaden unterstützt Sie bei den ersten Schritten.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen Ihr VCD-Team



1.

Wiederentdeckung
der Straße
als öffentlicher
Lebensraum

Welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Straßen für Menschen zu planen und zu gestalten, ist in den letzten Jahren immer deutlicher geworden. Wichtige Faktoren sind unter anderem ausreichend Raum für Fuß- und Radverkehr, attraktive Aufenthaltsbereiche, niedrige Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr, gute Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden und gemischte Nutzungen im Erdgeschoss.

Viele Städte haben in den letzten Jahren bereits mit gelungenen Straßenumbauten gezeigt, was ihnen der öffentliche Raum wert ist. Angesichts knapper Kassen in den Kommunen und des großen Anpassungsbedarfs braucht es neben einem langen Atem **EINFACHE UND KOSTENGÜNSTIGE MASSNAHMEN**, die ohne hohe Investitionen und lange Planungs- und Bauphasen spürbar die Lebensqualität verbessern.

Unser Leitfaden zeigt daher Beispiele, die es bei vergleichsweise geringem Aufwand geschafft haben, das Leben zurück auf die Straße zu holen. Wichtige Voraussetzungen für diese gut übertragbaren Beispiele sind vielfach: **DER POLITISCHE WILLE ZUR UMSETZUNG UND DAS ENGAGEMENT DER BEVÖLKERUNG**.

Die ausgewählten Praxisprojekte machen deutlich, dass mit diesen beiden wichtigen Ressourcen fehlende Investitionsmittel zumindest teilweise kompensiert werden können. Ist die Akzeptanz noch nicht vollständig gegeben, können einige Maßnahmen zunächst **PROBEWEISE** durchgeführt werden. Wenn solche Testphasen gut vorbereitet und umgesetzt werden, können sie das Potenzial neuer Nutzungen und eine umweltschonende Nahmobilität verdeutlichen; im Idealfall werden sie zu dauerhaften Einrichtungen.

info

- ✎ Das planerische Grundsatzwerk in Deutschland ist die »Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen« (FGSV Verlag GmbH 2006). Sie bietet Orientierung hinsichtlich der Dimensionierung und Aufteilung von Straßenräumen und folgt dabei dem Grundsatz, die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr vor jenen des Autoverkehrs zu berücksichtigen.
- ✎ Mehr Hintergrundwissen über die Zusammenhänge zwischen Verkehrsplanung und den Ansprüchen von Menschen an ihre bauliche Umwelt bietet Jan Gehls Klassiker »Städte für Menschen« (Gehl 2015).
- ✎ Die Bedeutung attraktiver Straßenräume für die Lebensqualität in der Stadt behandelt die Broschüre »Lebensraum Stadt und Mobilität« (VCÖ 2015).
- ✎ Sie wohnen in einem Bereich oder einer Straße, in der 50 km/h zu schnell sind? Vielleicht gab es schon mehrere Unfälle, es ist besonders laut oder Sie machen sich Sorgen um die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen. Mit unserem »Tempo 30 Soforthilfepapier« (VCD 2013 b) können Sie überprüfen, ob eine Temporeduzierung für Ihre Straße oder Ihr Gebiet nach heutigem Recht möglich ist. Neben Infos zu den Vorteilen von Tempo 30 liefert Ihnen das Soforthilfepapier konkrete Hilfestellungen, wie Sie sich vor Ort für Tempo 30 einsetzen können.






2.

New York als Vorreiter:
Mehr Platz
auf den Straßen
zum Leben für Menschen!



Viele gute Gründe sprechen für eine neue und gerechtere Aufteilung der Straßen, die jahrzehntelang fast ausschließlich dem Autoverkehr vorbehalten waren, was den Fußverkehr immer weiter an den Rand gedrängt hat. In einem ersten Schritt ist es notwendig, dass **DER STRASSENRAUM UMVERTEILT UND FÜR DEN FUSSVERKEHR NEU DEFINIERT WIRD**. Einfache und kostengünstige Projekte aus den USA zeigen eindrucksvoll, wie das funktionieren und aussehen kann. In den vergangenen Jahren wurden unter dem starken Einfluss des dänischen Architekten Jan Gehl zahlreiche Plätze in New York wieder für Fußgängerinnen und Fußgänger nutzbar gemacht (Gehl 2015). Zum Einsatz kamen dabei oft einfachste Mittel. 2009 erregte die Umgestaltung des Broadways (u. a. Times Square und Greeley Square) weltweite Aufmerksamkeit: Über Nacht wurden mehrere Abschnitte des Broadways verkehrsberuhigt. Der Grund für diese – zunächst temporäre – Maßnahme war die Tatsache, dass **NUR RUND ACHT PROZENT DER VERKEHRSTEILNEHMERINNEN UND VERKEHRSTEILNEHMER DEN TIMES SQUARE MIT DEM AUTO BEFUHREN, DAFÜR ABER SATTE 90 PROZENT DES STRASSENRAUMS ZUR VERFÜGUNG HATTEN** (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2015). Die nun für den Autoverkehr weitgehend gesperrten Plätze wurden kostengünstig mit Kaffeetischen, Klappstühlen, Pflanztrögen und Pollern neu möbliert. Und nach Ablauf der Testphase plädierten drei Viertel der New Yorker und New Yorkerinnen für eine dauerhafte Umgestaltung. Laut Behördenangaben wurde schließlich die Wahl der Bestuhlung sogar kontroverser diskutiert als die weitgehende Sperre des Platzes für den Straßenverkehr (Times Square Alliance 2016). Denn die Verkehrsberuhigung wirkte sich nicht nur positiv auf die Verkehrssicherheit aus, sondern verbesserte auch spürbar die Lebensqualität (PPS 2016). Seither folgen Städte weltweit dem Beispiel, mit günstigen Mitteln schnelle und vor allem anschauliche Veränderungen im Straßenraum umzusetzen.

tips

-  Die Testphase sollte mindestens sechs Monate dauern, denn Verhalten ändert sich langsam
-  Das Frühjahr bietet sich für einen Start an. Mit den Vorbereitungen im Winter beginnen
-  Evaluierung im Herbst (wichtig: Daten sammeln, Fotodokumentation)
-  Unabhängig vom Budget sollte die gestalterische Qualität hoch sein
-  Wichtig sind Unterstützerinnen und Unterstützer: Unternehmen, Politikerinnen und Politiker, Anwohnerinnen und Anwohner

3.

Aktionen

und

Planungsbeispiele



3.1 Sicherung von Querungsstellen

EINMÜNDUNGEN UND KREUZUNGEN SIND POTENZIELLE GEFAHREN-QUELLEN, DA AUTOFAHRERINNEN UND AUTOFAHRER HIER OFT ZU UNVORSICHTIG EINFAHREN.

UNTER BETEILIGUNG VON STADT, SCHULEN UND ENGAGIERTEN BÜRGERINNEN UND BÜRGERN KANN DAS PROBLEM MIT GESTALTERISCHEN MITTELEN GELÖST WERDEN.

INNOVATIVE FAHRBAHNMARKIERUNGEN ÜBERRASCHEN AUTOFAHRERINNEN UND AUTOFAHRER UND SORGEN FÜR EINE ERHÖHTE AUFMERKSAMKEIT UND VERKEHRSSICHERHEIT.

Es kommt immer wieder vor, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Straße queren wollen und vom fließenden Kfz-Verkehr übersehen werden. Das passiert besonders an Einmündungen und auf Kreuzungen und bringt Menschen in unnötige Gefahr. Hier kann man mit gestalterischen Elementen Abhilfe schaffen und die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen.

ÜBERRASCHUNG ENTSCHEUNIGT DEN STRASSENVERKEHR

Die Stadt Frankfurt am Main geht einen kreativen Weg, um auf gefährliche Passagen im Straßenverkehr aufmerksam zu machen. Als im Jahr 2012 eine Straße zum verkehrsberuhigten Bereich erklärt wurde, fiel dadurch ein Zebrastreifen weg. Im Rahmen der Schulwegesicherung hat die Stadtverwaltung festgestellt, dass Autos dennoch zu schnell in die Straße einfahren. Um die Sicherheit auf den Schulwegen zu gewährleisten, hat die Stadt den verkehrsberuhigten Bereich daher mit einem Schachbrettmuster und einem Piktogramm markiert.

Auch wenn die Vorfahrtsregel nicht verändert wird, fällt es vielen Menschen durch die innovative Fahrbahnmarkierung leichter, die Straße zu überqueren. Das Schachbrettmuster schafft bei allen Verkehrsteilnehmenden eine erhöhte Aufmerksamkeit, ohne einem Zebrastreifen zu ähnlich zu sein. Dabei ist es wichtig, dass die neue Gestaltung nicht mit verkehrsrechtlich bindenden Markierungen verwechselt werden kann.

Es entspricht übrigens auch den Grundsätzen von Verkehrskonzepten wie »Street Reclaiming« (Raphael 2016) oder »Shared Space« (VCD 2016 a), die Einfahrt in einen besonderen Raum klar zu betonen. Autofahrerinnen und Autofahrer werden mit solchen einfachen Mitteln überrascht und sehen deutlich, dass diese Straße anders genutzt wird. Das entschleunigt den Straßenverkehr und wird den Frankfurter Erfahrungen zufolge sehr gut von den Autofahrenden angenommen und akzeptiert.






DER SCHLÜSSEL ZU SICHEREN STRASSEN IST ZUSAMMENARBEIT

Eine derartige Initiative erfordert in der Regel, dass viele verschiedene Gruppen zusammenkommen und eine zielführende Lösung erarbeiten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. In Frankfurt waren die benachbarten Schulen, die Elternbeiräte und das Stadtschulamt am Prozess beteiligt. Außerdem haben sich der Ortsbeirat sowie die Ämter für Straßenverkehr, Stadtplanung und Straßenbau eingebracht. Die Kosten für die beiden Markierungen – das Schachbrettmuster und das Piktogramm – betrugen laut Stadtverwaltung in Frankfurt insgesamt etwa 500 Euro, der Zeitaufwand etwa 1,5 Stunden. Schon mit wenigen Ressourcen haben es alle Beteiligten geschafft, die Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich sichtbarer zu gestalten und für eine sichere Teilnahme von Kindern und Passanten am Straßenverkehr zu sorgen.




Mit ähnlich geringem Aufwand machen Städte wie Frankfurt am Main, aber auch Krefeld Zebra-
streifen besser sichtbar: mit »Lollis«. Diese blau-silber gestreiften Hüllen an Schildern und Pollern
verbessern die Sichtbarkeit des Fußgängerüberwegs und verhindern außerdem, dass die für die V
erkehrssicherheit wichtigen Sichtfelder zugeparkt werden. Letztlich gibt es viele Möglichkeiten,
Einmündungen und Kreuzungsbereiche verkehrssicherer zu machen.


tips

-  Gefährliche Straßenabschnitte beobachten, Probleme festhalten und mit anderen Engagierten und Betroffenen besprechen
-  Schulen, Kindertagesstätten und andere Einrichtungen zur Unterstützung gewinnen, eventuell eine Initiative gründen
-  Stadt- oder Bezirksverwaltung auf die Probleme hinweisen und die lokale Presse in den Prozess einbinden
-  Eine Schulwegsicherung durch die Kommunen durchführen lassen und die Ergebnisse in der Straßengestaltung umsetzen
-  Zu Anlässen wie den Aktionstagen »Zu Fuß zur Schule« außerdem über Sicherheitsprobleme im Verkehr aufklären

Ansprechpartner

Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung, Frankfurt am Main

 069 21237370

 Referat66A@stadt-frankfurt.de

Weitere Informationen und Inspiration

-  **Raphael, Craig (2016):** »David Engwicht«, Project for Public Spaces;
www.pps.org/reference/david-engwicht/
-  **VCD (2016):** »Shared Space: Straßenraumgestaltung mal anders«, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin;
www.vcd.org/themen/verkehrsplanung/shared-space
-  **VCD (2014):** »VCD Städtecheck 2014: Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern«, Verkehrsclub Deutschland e. V., Berlin; https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Hintergrund_Staedtecheck_2014.pdf

3.2 Kinderzebrastreifen

WENN WIR DIE STRASSE FÜR DEN MENSCHEN ZURÜCKEROBERN WOLLEN, DANN HEISST DAS, INSBESONDERE AUCH FÜR MEHR VERKEHRSSICHERHEIT UND PLATZ FÜR KINDER ZU SORGEN.

ABGESEHEN VON SCHULEN, KOMMUNEN UND ELTERN SOLLTEN AUCH KINDER IHRE IDEEN IN DIE STRASSENPLANUNG EINBRINGEN KÖNNEN.

WENN STRASSEN KINDGEMÄSS GESTALTET SIND, RECHNEN AUTOFAHRERINNEN UND AUTOFAHRER AUCH EHER MIT KINDERN AUF DER STRASSE UND FAHREN VORSICHTIGER.






Kinder akzeptieren Regeln am besten, wenn sie selbst in den Prozess der Regelaufstellung eingebunden werden. Aus diesem Grund durften 2011 die Schülerinnen und Schüler der Kerpener Ulrichschule aktiv an der Straßenraumplanung ihres Schulweges teilnehmen und die Fahrbahnmarkierungen selbst gestalten. Dadurch eroberten sie sich die Straße ein Stück weit zurück und konnten das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs deutlich herabsetzen – um gut 30 Prozent (Liebsch 2012). Die kindliche Bemalung erinnert Autofahrerinnen und Autofahrer daran, dass sie mit Kindern im Straßenverkehr rechnen müssen, und sorgt für mehr Sicherheit für alle.

WER WEISS AM BESTEN, WIE SICHERE STRASSEN FÜR KINDER AUSSEHEN, WENN NICHT DIE KINDER SELBST?

Ursprünglich hatten Kinder und Eltern in einer Befragung der Kinderunfallkommission die Straßenkreuzung im Kerpener Ortsteil Sindorf als besonders unsicher eingeschätzt. Daraufhin setzten sich die Schülerinnen und Schüler der Grundschule in Projektarbeiten ausführlich mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinander. Um die Straßenkreuzung noch besser kennenzulernen, haben sie außerdem Ortsbegehungen durchgeführt (Kolpingstadt Kerpen 2016).

Zum Abschluss dieser ersten Phase haben die Kinder ein dreidimensionales Modell des Straßenabschnitts hergestellt und der fachlichen Planung übergeben. Auch bei der anschließenden Umsetzung konnten die Grundschüler den Fortgang begleiten. Sie haben aufgepasst, als die Straßenbauarbeiter die Straße neu asphaltierten, und waren dabei, als die Verkehrsschilder aufgestellt wurden. Am Ende des insgesamt zwölf Monate langen Prozesses bemalten die Kinder den Mini-Kreisverkehr und den Zebrastreifen.

tipps

-  Gefährliche Straßenabschnitte beobachten, Probleme notieren und mit anderen Engagierten besprechen
-  Schulen, Kindertagesstätten und andere Einrichtungen als Unterstützung gewinnen, eventuell eine Initiative gründen und Kinder einbeziehen
-  Stadt- oder Bezirksverwaltung auf die Probleme hinweisen und die lokale Presse in den Prozess einbinden
-  Eine Schulwegsicherung durch die Kommunen durchführen lassen und die Ergebnisse in der Straßengestaltung umsetzen
-  Zu Anlässen wie den Aktionstagen »Zu Fuß zur Schule« außerdem über Sicherheitsprobleme im Verkehr aufklären



Kinderzebrastreifen, Foto: M. Maske, Kolpingstadt Kerpen

ÜBERFLÜSSIGE VERKEHRSSCHILDER KÖNNEN VERKAUFT WERDEN UND DIE UMGESTALTUNG DER STRASSE MITFINANZIEREN

Das Projekt hat insgesamt etwa 35.000 Euro gekostet, wobei die Neuasphaltierung der Straße das meiste kostete. Die Farbe für die Fahrbahnbemalung und die neu angebrachten Verkehrsschilder konnte die Stadt finanzieren, indem sie überflüssige Verkehrsschilder an ein Unternehmen für Verkehrssicherung verkaufte.

Der Kinderzebrastreifen in Kerpen ist ein beeindruckendes Beispiel dafür, was engagierte Eltern, Lehrerinnen und Lehrer und nicht zuletzt Kinder, die ernst genommen werden, gemeinsam erreichen können.

Ansprechpartner

Michael Strehling, Verkehrsplanung der Kolpingstadt Kerpen

☎ 02237 58277

✉ michael.strehling@stadt-kerpen.de

Weitere Informationen und Inspiration

📺 **Liebsch, Hilmar (2012):** »Bunt statt Grau – Der Kerpener Kinderzebrastreifen«, Stadt Kerpen, YouTube-Video; www.youtube.com/watch?v=JyoWM-IQyVE

📄 **Kolpingstadt Kerpen (2016):** Der Kinderzebrastreifen in Sindorf, Webartikel; <http://www.stadt-kerpen.de/index.phtml?La=1&sNavID=166.203&object=tx|17.08.2729.1&kat=&kuo=2&sub=0>

3.3 Park(ing) Day

VIELEN MENSCHEN FEHLT DAS BEWUSSTSEIN FÜR DEN GROSSEN FLÄCHENVERBRAUCH DURCH PARKENDE AUTOS.

MIT KREATIVEN AKTIONEN IM RAHMEN DES PARK(ING) DAYS KANN GEZEIGT WERDEN, WIE KFZ-STELLPLÄTZE AUCH ANDERS GENUTZT WERDEN KÖNNEN.

IMMER WIEDER MÜSSEN WIR UNS DIE FRAGE STELLEN, WIE WIR EIGENTLICH LEBEN WOLLEN UND FÜR WEN DIE STRASSE GEDACHT IST: FÜR AUTOS ODER FÜR DIE MENSCHEN?

Ein geeigneter Anlass, um Alternativen für die Straßennutzung zu thematisieren, ist der jährlich stattfindende »Park(ing) Day«. Seit seiner Gründung im Jahr 2005 in San Francisco werden auf der ganzen Welt jeden letzten Freitag im September Parkplätze kreativ umgewidmet. Gezeigt werden soll, wie groß der Flächenverbrauch durch parkende Autos ist – und wie die Abstellfläche eines Autos anders genutzt werden könnte. Damit werden positive Bilder und Beispiele für einen Straßenraum geschaffen, in dem parkende Autos nicht mehr einen Großteil der Fläche einnehmen (Rebar Group 2012).



EIN PARKSCHEIN, EIN FAHRZEUG, DER REST IST KREATIVITÄT





Teilnehmen am Park(ing) Day kann jeder. Eventuell müssen bestimmte Regularien, beispielsweise bei der Parkraumbewirtschaftung, beachtet werden. Sind für Parkplätze Parkscheine erforderlich, so muss in Berlin ein Fahrzeug (z. B. ein Fahrrad) in Parkrichtung auf dem Stellplatz aufgestellt und mit einem Parkschein ausgestattet werden. Der restliche Bereich des Platzes kann dann frei gestaltet werden. Die Initiatoren des Park(ing) Days in Leipzig empfehlen, die Aktion beim Ordnungsamt anzumelden, um mögliche Konflikte mit der Polizei oder der Stadtverwaltung zu vermeiden (Supplies 2015). Drei verschiedene Möglichkeiten schlagen sie dabei vor: Parking(day) als Sondernutzung, als Versammlung oder als Eilversammlung.

DER PARK(ING) DAY LÄDT PASSANTEN EIN, SICH ZU INFORMIEREN UND ZU REFLEKTIEREN, WAS EINE STRASSE IST


In vielen Städten koordinieren sich Personen und Gruppen, um gemeinsam einen geeigneten Standort für ihre Park(ing)-Day-Aktionen zu finden. Zusammen macht es mehr Spaß und schafft wesentlich mehr Aufmerksamkeit bei Passanten und Pressevertretern. Hilfreich ist es, Informationsmaterial zum Park(ing) Day und zu seinem Hintergrund vorzubereiten. Dies können vorgefertigte Pressemitteilungen sein, Vorschläge für die Umgestaltung einer Straße vor Ort, internationale Praxisbeispiele oder die Einladung zu einer weiterführenden Bürgerversammlung, bei der die Rückeroberung der Straße diskutiert werden soll.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Aktion sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Häufig werden die Parkplätze mit Pflanzen, Kunstrasen und Sitzmöbeln dekoriert. Viele verschiedene Aktivitäten sind denkbar. Man kann einfach verweilen, sich sonnen, ein gutes Buch lesen, Yogaübungen machen, kickern oder mit Freundinnen und Freunden picknicken. Kaffee, Kuchen oder Köstlichkeiten vom Grill können auch Passanten dazu einladen, vorbeizuschauen und sich über den Aktionstag zu informieren. Ein Bewusstsein für Alternativen zu autoüberfluteten Straßen schafft, wer einfach zeigt, dass es auch anders geht.

tips

-  Bereits existierende Park(ing)-Day-Initiativen vor Ort kontaktieren und sich beteiligen
-  Falls der Park(ing) Day vor Ort noch nicht etabliert ist, andere Initiativen in anderen Städten und Kommunen um Hilfe bitten
-  Unterstützerinnen und Unterstützer finden, die Aktion bei der Stadtverwaltung anmelden und schließlich kreativ werden
-  Park(ing) Day nutzen, um lokale Presse, Politik sowie Passantinnen und Passanten über das Anliegen zu informieren

Weitere Informationen und Inspiration

-  **Park(ing) Day International;** www.parkingday.org
-  **Park(ing) Day Leipzig;** www.parking-day-leipzig.de

3.4 Aufenthaltsbereiche statt Autostellplätze

PARKENDE AUTOS DRÄNGEN ALLE, DIE ZU FUSS GEHEN ODER MIT DEM RAD FAHREN, AN DEN RAND DER STRASSE UND VERHINDERN, DASS MAN AN DIESEM ORT VERWEILEN MÖCHTE ODER SICH MIT DEM EIGENEN KIEZ IDENTIFIZIERT.

ENGAGIERTE BÜRGERINNEN UND BÜRGER KÖNNEN SICH AN IHRE KOMMUNE WENDEN UND DIE PARKPLATZFLÄCHEN FÜR DEN FUSS-VERKEHR ZURÜCKGEWINNEN.

MIT SOGENANTEN PARKLETS WERDEN KFZ-STELLPLÄTZE ZU KLEINEN GÄRTEN, SITZECKEN UND ORTEN DER BEGEGNUNG.



Umnutzung eines Parkplatzes in Wien, Foto: Anna Wernhart

Autos nehmen nicht nur den größten Raum der Straße für sich ein, wenn sie fahren. Der Anblick vieler Straßen wird von langen Reihen parkender Autos geprägt. Dadurch werden alle, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, an den Rand gedrängt und ein Straßenleben kann sich nicht entfalten. Doch es gibt einfache Mittel, etwas gegen diese ungerechte Flächenverteilung zu tun und für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen.

Eines dieser Mittel sind die sogenannten Parklets, die in San Francisco entwickelt wurden. Das sind künstlerisch gestaltete, meist nicht kommerzielle Aufbauten, die die Parkplatzflächen für den Fußverkehr zurückgewinnen. Sie schließen direkt an den Gehweg an und werten die Straße mit einem kleinen Garten, einer Sitzecke, Fahrradabstellplätzen oder einer Kombination aus all diesen Elementen auf.



Parklet mit Sitzgelegenheiten, Foto: Mark Hogan/Freewheel Parklet, CC BY-SA 2.0

PARKLETS KÖNNEN FLEXIBEL VON EINEM ORT ENTFERNT UND AN EINE ANDERE STELLE GESETZT WERDEN.

Besonders geeignet sind Standorte in Straßen mit wenig Grünflächen oder mit schmalen Gehwegen, die ansonsten wenig Platz zum Verweilen bieten.

Auch wenn ein Parklet mehrere Jahre an einem Standort stehen könnte und durchaus aufwendig gestaltet ist, handelt es sich nur um eine temporäre Konstruktion. Es muss gewährleistet sein, den Aufbau wieder restlos und ohne Beschädigungen des Bordsteins oder Asphalts zu entfernen.

PARKLETS WERDEN BEREITS WELTWEIT IN METROPOLEN EINGESETZT

Die Stadt San Francisco stellt einen umfangreichen Leitfaden zur Verfügung, wie sich Parklets errichten lassen (San Francisco Planning 2016). Die Gestaltungshinweise dieses Leitfadens sind zwar unter anderem aufgrund rechtlicher Aspekte nicht exakt auf deutsche Beispiele übertragbar. Sie bieten aber dennoch gute Anregungen für das eigene Parkletprojekt. Andere Städte wie Vancouver oder Sacramento haben inzwischen ähnliche Handbücher (u. a. City of Vancouver 2013, City of Sacramento 2014). Die Stadt Wien unterstützt die Anlage von Parklets sogar finanziell (Lokale Agenda 21 Wien 2016 a).

MIT NUR EINEM BEHÖRDENGANG ZUM NEUEN PARKLET

In Deutschland müssen Parklets von der zuständigen Behörde genehmigt werden, da es sich um eine Sondernutzung des Straßenraumes handelt. Welche Behörde zuständig ist, ist in den Ländern und Kommunen unterschiedlich. Ansprechpartner in den Verwaltungen können zum Beispiel die Ämter für Ordnung, Tiefbau oder Straßenbau sein.



Schankgarten in Bonn, Foto: Valeska Zepp/fairkehr





info

Unterstützung von Cafés und Restaurants

In immer mehr Städten werden Parkplätze auch in Schankgärten umgewandelt. 2014 stellten in einem Modellversuch Cafés und Restaurants in der Bonner Altstadt Tische und Stühle auf Parkplätze vor ihrer Tür. Im Gegensatz zu Parklets geht es weniger darum, den Straßenraum aufzuwerten, als vielmehr attraktive Außenbereiche für Kunden zu schaffen. Der Versuch war ein Erfolg, und inzwischen ist es in der gesamten Stadt möglich, Schankgärten auf Kfz-Stellplätzen einzurichten. Die Stadt muss dafür eine Sondernutzungserlaubnis erteilen. Interessierte Gastronomiebetriebe können sich vom Amt für Bürgerdienste beraten lassen (Stadt Bonn 2016).

Für die Genehmigung ist es hilfreich, verantwortliche Ansprechpartner zu nennen und die regelmäßige Pflege des Parklets sicherzustellen. Auch der finanzielle Aufwand kann eine Hürde sein. Daher ist es immer eine gute Idee, lokale Akteure wie Initiativen oder auch den Einzelhandel mit ins Boot zu holen. Wenngleich Parklets nicht kommerziell genutzt werden sollten, ziehen ungewöhnliche und gut gestaltete öffentliche Räume Kundschaft an und erhöhen den Umsatz von umliegenden Läden, Cafés oder Bars (New York City DOT 2012). Warum also nicht das Bio-Café in der Straße oder die Crêperie nach Unterstützung fragen?

tipps

-  Mit Park(ing)-Day-Aktionen gute Beispiele und Argumente auch für längerfristige Parklets schaffen: Vorteile für die Stadt sichtbar machen!
-  Weitere Engagierte finden und gemeinsam Skizze des Parklets erstellen, das Vorhaben beschreiben und einen Plan für die regelmäßige Pflege anfertigen
-  Mit einem gut durchdachten Konzept wird ein (formloser) Antrag auf Sondernutzungsgenehmigung bei der Kommune eher bewilligt
-  Das Projekt über seine gesamte Dauer dokumentieren, fotografieren und Daten schaffen, die für die Stadt den Erfolg der Aktion und die Vorteile von Parklets verdeutlichen

Ansprechpartner

Für Schankgärten:

Ulrich Erken, Amt für Gewerbeangelegenheiten, Stadt Bonn

☎ 0228 772544

✉ ulrich.erken@bonn.de







Für Parklets:

Annelies Larcher, Grätzloase, Lokale Agenda 21, Wien

☎ +43 660 712 88 56

✉ info@graetzloase.at

Weitere Informationen und Inspiration

-  **San Francisco Planning (2016):** »Pavement to Parks: Parklets«, San Francisco Planning, Department of Public Works, Municipal Transportation Agency; www.pavementtoparks.org/parklets
-  **Lokale Agenda 21 Wien (2016):** »Grätzl-Oase«; www.graetzloase.at
-  **Stadt Bonn (2016):** »Sondernutzungen öffentlicher Verkehrsflächen«; www.bonn.de/rat_verwaltung_buergerdienste/buergerdienste_online/buergerservice_a_z/00490/index.html?lang=de
-  **City of Sacramento (2014):** »Parklet Manual«, City of Sacramento; portal.cityofsacramento.org/Public-Works/Parking-Services/Pilot-Parklet-Program/Parklet-Manual
-  **City of Vancouver (2013):** »Parklet Pilot Program Guide«, City of Vancouver; vancouver.ca/files/cov/2013-parklet-pilot-program-guide.pdf
-  **New York City DOT (2012):** Measuring the Street; www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf

3.5 Bench Bombing und Bankerl-Tag

WENN ES AN SITZMÖGLICHKEITEN IN DER STRASSE MANGELT, IST ES EIN WICHTIGER SCHRITT, KOMMUNE UND BEVÖLKERUNG AUF DIESEN MANGEL AUFMERKSAM ZU MACHEN.

BEIM SOGENANTEN BENCH BOMBING STELLEN BÜRGERINNEN UND BÜRGER IN EIGENINITIATIVE SELBST GEBAUTE BÄNKE DA AUF, WO SIE GEBRAUCHT WERDEN.

DEN MENSCHEN WIRD SO BEWUSST, WIE DIE AUFENTHALTSQUALITÄT AUF PLÄTZEN UND STRASSEN DURCH EINFACHE BÄNKE VERBESSERT WIRD.



Bürgerinnen und Bürger beim Bau von Stadtmöbeln, Foto: Aktionsprogramm Grätzloase/ LA 21 Wien

Die Initiative, den öffentlichen Raum aufzuwerten, muss nicht immer von der Stadt ausgehen. Um auf fehlende Sitzmöglichkeiten und die mangelnde Qualität des öffentlichen Raumes hinzuweisen, gibt es zum Beispiel die Idee des sogenannten Bench Bombings (Talarowski 2013). Dabei stellen Bürgerinnen und Bürger selbst gebaute Bänke auf Straßen und Plätzen dort auf, wo sie für besonders notwendig erachtet werden. Das können einfache und kostengünstige Sitzmöbel sein, aber auch aufwendige und mit künstlerischem Anspruch gestaltete.

Vermutlich wird ein spontan von Privatleuten aufgestelltes Sitzmöbel früher oder später von zuständigen Behörden entdeckt und im Zweifelsfall entfernt. Damit sollten alle rechnen, die auf diese Weise aktiv werden wollen (Prösser 2014). Aber selbst wenn die Bank nach einiger Zeit entfernt wird, kann sie eine Diskussion über die Gestaltung des öffentlichen Raums ankurbeln und Anstöße für eine Umgestaltung liefern.





BENCH BOMBING MIT DEM SELBST GEBAUTEN BERLINER HOCKER KOSTET NUR 10 EURO

Wie lässt sich so eine Aktion starten? Eine sehr einfache und günstige Variante eines Sitzmöbels ist der Berliner Hocker. Er ist Teil der Hartz-IV-Möbelserie, die Anleitungen für den Eigenbau von möglichst einfachen und trotzdem gut durchdachten Möbeln liefert. Die Beschreibung und Bauanleitung steht im Internet zum Beispiel auf der Website <http://hartzivmoebel.blogspot.de/> zur freien Verfügung. Die Materialkosten belaufen sich auf nur 10 Euro (Le-Mentzel 2016). Oft lässt sich schon kurz nach dem Aufstellen beobachten, wie Passanten die neuen Sitzgelegenheiten nutzen und sich den Raum so auf neue Weise aneignen. Es ist einer der vielen Schritte, die wir auf dem Weg zur Rückeroberung der Straße gehen können.

IN WIEN GEHT BENCH BOMBING AUCH GANZ OFFIZIELL


Im September 2015 fand in Wien ganz offiziell der erste Bankerl-Tag statt. Der Verein Raumteiler e. V. baute zusammen mit Bewohnerinnen und Bewohnern eines Straßenzuges Stadtmöbel, um den öffentlichen Raum zu beleben und die Anonymität der Großstadt aufzubrechen. Die Aktion wurde von der Lokalen Agenda 21 zur Förderung von Bürgerbeteiligungsprozessen unterstützt. Anders als beim Bench Bombing ist durch die Beteiligung der Stadt Wien gewährleistet, dass die Möbel nicht sofort von den Behörden entfernt werden und die Bürgerinnen und Bürger sie länger nutzen können (Lokale Agenda 21 Wien 2016 b).


tips

-  Mitstreiter suchen und gemeinsam Plätze und Straßen finden, die sonst kaum genutzt werden und mit Bänken und Sitzgelegenheiten aufgewertet werden können
-  Achtung: nicht bereits enge Gehwege mit Bänken verstellen
Auch Senioren, die an ausreichenden Sitzgelegenheiten zum Ausruhen meist besonders interessiert sind, über die Vereine als Unterstützung gewinnen
-  Bench Bombing als gutes Mittel, um auf eine übergeordnete Agenda für ein besseres Stadtleben aufmerksam zu machen
-  Infomaterial vorbereiten und gegebenenfalls die lokale Presse zu einem Gespräch einladen





Ansprechpartner

Annelies Larcher, Grätzloase, Lokale Agenda 21, Wien

 +43 660 712 88 56

 info@graetzloase.at

Weitere Informationen und Inspiration

-  **Talarowski, Meghan (2013):** »Bench Bombing: One Simple Way to Transform Public Space«, GOOD; www.good.is/articles/bench-bombing-one-simple-way-to-transform-public-space
-  **Prösser, Claudius (2014):** »Bänke gehen nicht in Ordnung«, in: taz, 13.05.2014, Berlin; www.taz.de/1/archiv/digitaz/artikel/?ressort=bl&dig=2014%2F05%2F13%2Fa0130
-  **Le-Mentzel, Van Bo (2016):** »Hartz IV Möbel«; hartzivmoebel.blogspot.de/p/berliner-hocker.html
-  **Lokale Agenda 21 Wien (2016):** »Grätzl-Oase: Bankerl-Tag«; www.graetzloase.at/aktionen.html#bankerltag

3.6 Mehrgenerationenbänke

DER ÖFFENTLICHE RAUM IST NICHT NUR FÜR DEN VERKEHR RESERVIERT, SONDERN GERADE AUCH EIN ORT ZUR ERHOLUNG, KOMMUNIKATION UND ZUM SPIELEN.

AN PLÄTZEN UND STRASSEN BEGEGNEN SICH MENSCHEN ALLER GENERATIONEN, DIE JEWEILS UNTERSCHIEDLICHE ANSPRÜCHE AN DIE GESTALTUNG IHRES VIERTELS HABEN.

MIT MEHRGENERATIONENBÄNKEN KÖNNEN KOMMUNEN, JUGEND-INITIATIVEN, SENIORENVEREINE UND ANDERE ENGAGIERTE GEMEINSAM ORTE DER BEGEGNUNG UND DES ZUSAMMENLEBENS SCHAFFEN.



Mehrgenerationenbank, Foto: Stadt Gladbeck

Sitzgelegenheiten entlang von Gehwegen und in Fußgängerzonen bestimmen ganz wesentlich, wie sich Menschen im öffentlichen Raum verhalten, die Straße nutzen, und letztlich, ob sie sich wohlfühlen oder nicht. Diese Erfahrung hat die Stadt Gladbeck im Rahmen des Programms »Soziale Stadt« gemacht. Das Ziel dieses Programms war es, die Innenstadt als Mittelpunkt des Lebens in Gladbeck zu stärken und die Wohn- und Lebensverhältnisse zu verbessern (AGFS NRW 2015). Mit Beteiligung von Kindern, Jugendlichen und Senioren, die jeweils eigene Ansprüche an die Gestaltung der Innenstadt mitbringen, wurden sogenannte Mehrgenerationenbänke entwickelt. Diese sind nach einem Modulsystem aus unterschiedlich geformten Betonelementen mit Sitzflächen aus Pagh Holz gebaut und können an unterschiedliche Bedürfnisse angepasst werden.

DIE FLEXIBLEN UND VIELSEITIGEN MEHRGENERATIONENBÄNKE FÖRDERN DAS ZUSAMMENLEBEN ALLER GENERATIONEN

Die Bänke bieten Passantinnen und Passanten die Möglichkeit, eine Pause einzulegen und ohne Konsumzwang am öffentlichen Leben teilzuhaben. Für Kinder stehen niedrige Sitzflächen zur Verfügung. Ältere Menschen können auf erhöhten Sitzflächen Platz nehmen, sodass es ihnen leichter fällt, aufzustehen. Zudem stehen die Bänke nicht weit voneinander entfernt und mobilitätseingeschränkte Menschen können öfter eine Pause einlegen. Gemeinsam mit den Mehrgenerationenbänken wurden auch Spielgeräte aufgestellt, um Kindern Raum zum Spielen zu geben und erneut die Kommunikation zwischen den Generationen zu fördern.





Die Anpassungsfähigkeit der Bänke gilt auch für ihren Standort. Mit entsprechendem Gerät können die Sitzbänke – zum Beispiel bei Kanalarbeiten – abgebaut, verladen und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden.

MIT PROVISORISCHEN BÄNKEN IN DER FUSSGÄNGERZONE BETEILIGT DIE STADT BÜRGERINNEN UND BÜRGER



Die Mehrgenerationenbänke wurden unter der Moderation des Quartiersmanagements in Gladbeck konzipiert und geplant. Daran hat sich unter anderem der Senioren- und Behindertenbeirat in Planungsspaziergängen und bei einer Stadtkonferenz beteiligt. Auch die Werbegemeinschaft der Einzelhändler und weitere Gewerbetreibende waren intensiv eingebunden, um den öffentlichen Raum im Sinne einer »Stadt für alle« aufzuwerten.

Schließlich wurden Bänke gemeinsam mit dem städtischen Jugendrat provisorisch aus Porenbetonsteinen an Ort und Stelle aufgebaut, um die Meinung von Passantinnen und Passanten der Fußgängerzone einzuholen. In den gesamten Planungsprozess waren verschiedene Gremien und Gruppen involviert; auch deshalb wurden die Bänke von vielen Stadtbewohnern akzeptiert. Die durchschnittlichen Bruttokosten von rund 1.600 Euro pro laufenden Meter – jede einzelne Bank ist individuell gestaltet – sind daher eine lohnende Investition in eine lebenswertere Innenstadt für alle Generationen.

tipp

-  Plätze und Straßen begutachten und mit anderen Engagierten und Betroffenen besprechen, ob zu wenig Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen
-  Seniorenvereine, Jugendeinrichtungen und andere Organisationen als Unterstützung gewinnen
-  Mit Bench Bombing vorher Aufmerksamkeit für das Problem schaffen und für mehr Bänke im öffentlichen Raum werben
-  Kommunalverwaltung über die Mängel in Kenntnis setzen, Vorschläge zur Verbesserung der Situation machen und auf gute Beispiele in anderen Orten verweisen

Ansprechpartner

Anja Boddenberg, Quartiersmanagement Projekt Stadtmitte Gladbeck, c/o Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Köln
 0221 94072-11  aboddenberg@stadtplanung-dr-jansen.de

Weitere Informationen und Inspiration

 **AGFS NRW (2015): »Mehrgenerationenbänke finden großen Anklang«, in: nahmobil, H. 06: 10–11, Köln.**

3.7 Baumscheiben bepflanzen

EINE LEBENSWERTE STADT IST GRÜN. DOCH BÄUME SIND IN DEN STRASSEN HOHEN UMWELTBELASTUNGEN AUSGESETZT UND DIE FLÄCHE UM SIE HERUM IST MEIST UNGEPFLEGT UND KAHL.

DIESE FLÄCHEN KANN MAN EINFACH MIT AKELEIEN, PRIMELN, VEILCHEN UND ANDEREN BLUMEN BEPFLANZEN.




DIE REGELMÄSSIGE PFLEGE TUT DEN BÄUMEN GUT, WERTET DEN ÖFFENTLICHEN RAUM AUF UND HILFT, IN DER NACHBARSCHAFT KONTAKTE ZU KNÜPFEN.

Straßenbäume prägen das Bild vieler Städte und tragen zu einem angenehmen Erleben des Viertels oder Straßenzuges bei. Doch Bäume in der Stadt sind erheblichen Belastungen ausgesetzt, die nicht zuletzt durch den dichten Autoverkehr ausgelöst werden. Oft werden auch die Baumscheiben – das ist der offene Boden um den Stamm eines Straßenbaumes – sich selbst überlassen und wirken ungepflegt und trostlos: Die Erde ist festgetreten, vermüllt oder wird als Hundetoilette verwendet (NABU Berlin 2016). Dass es auch anders geht, zeigen zahlreiche Einzelpersonen und Initiativen in verschiedenen Städten. Sie bepflanzen die Baumscheiben und gestalten sie zu kleinen Garteninseln in der Straßenslandschaft.

Besonders in Quartieren mit wenigen Grünflächen können bepflanzte und entsprechend betreute Baumscheiben das Straßenbild wesentlich aufwerten. Menschen, die im öffentlichen Raum gärtnern, finden häufig Gelegenheiten, miteinander ins Gespräch zu kommen, neue Kontakte zu knüpfen und die Nachbarschaft besser kennenzulernen.



tips

-  Baumscheibe suchen, Verbündete finden und die gemeinsame Pflege abstimmen
-  Über Richtlinien informieren und die Kommunalverwaltung über das Vorhaben in Kenntnis setzen
-  Pflanzen oder Samen besorgen, die Gartenschaufel in die Hand nehmen und loslegen

Auch für die Bäume selbst kann eine bepflanzte Baumscheibe gut sein. Unter anderem wird bei der Gartenarbeit die Erde um die Bäume aufgelockert, sodass der Boden besser atmen und wieder mehr Wasser aufnehmen kann (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin 2010). Das befördert zudem die Humusbildung und steigert die Nährstoffqualität im Boden.

AUCH FÜR BEPFLANZTE BAUMSCHEIBEN GIBT ES RICHTLINIEN

Wer selbst die Baumscheiben in der eigenen Straße bepflanzen möchte, muss sich zunächst über gewisse Rahmenbedingungen informieren. Denn die Behörden gehen sehr unterschiedlich damit um. In Berlin existiert beispielsweise keine stadtweite Lösung. Viel mehr regelt jeder Bezirk die Bepflanzung von Baumscheiben individuell. Häufig wird die Bepflanzung geduldet, solange die jeweiligen Richtlinien eingehalten werden. Andernorts ist es notwendig, sich als Pate oder Patin für die betreffende Baumscheibe anzumelden. Oft finden sich auf den Internetauftritten der jeweiligen Bezirke alle nötigen Informationen zum Thema Baumscheiben und Bepflanzung (u. a. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2016 sowie Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin 2016).

WUCHERNDE PFLANZEN SOLLTEN DIE VERKEHRSSICHERHEIT NICHT BEEINTRÄCHTIGEN

Für eine allgemeine Akzeptanz sollten die Anwohner und Anwohnerinnen sicherstellen, dass die Baumscheiben regelmäßig gepflegt werden. Zudem darf die Bepflanzung die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen. Daher sollte ein Rahmen die Baumscheibe begrenzen. Stolperfallen, die auf den Gehweg ragen, dürfen nicht entstehen. Als Pflanzen kommen zum Beispiel Frühjahrs-, Sommer- und Herbstblumen in Frage. Gehölze, dornige Pflanzen und tief wurzelnde Stauden, die die Baumwurzeln beschädigen können, sind nicht zu empfehlen.

Weitere Informationen und Inspiration

-  **NABU Berlin (2016):** »Baumscheiben«, berlin.nabu.de/stadt-und-natur/naturschutz-berlin/baumschutz/baumscheiben/index.html
-  **Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin (2010):** »Bürgerliches Engagement bei der Begrünung und Pflege von Baumscheiben im Bezirk Tempelhof-Schöneberg«, Land Berlin; www.berlin.de/imperia/md/content/batempelhofschoneberg/abtbauwesen/natur/baumscheiben.pdf?start&ts=1400587034&file=baumscheiben.pdf
-  **Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (2016):** »Patenschaft für Bäume und Baumscheiben«, Land Berlin; www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruenflaechen/artikel.196235.php
-  **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (2016):** »Baumscheibenbegrünung«, Land Berlin; www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruenflaechen/artikel.146174.php

3.8 Fahrradparken auf Kfz-Stellplätzen

NOCH IMMER WIRD AUTOS DER MEISTE PLATZ ZUM PARKEN EINGERÄUMT, SO DASS FAHRRÄDER AUF GEHWEGE AUSWEICHEN MÜSSEN UND DEN FUSSVERKEHR BEHINDERN.

DABEI GIBT ES FÜR KOMMUNEN DIE KOSTENGÜNSTIGE MÖGLICHKEIT, AUTOPARKPLÄTZE IN FAHRRADABSTELLPLÄTZE UMZUWANDELN.

MEHR PLATZ FÜR FAHRRÄDER ENTLASTET AUCH DEN FUSSVERKEHR UND SORGT FÜR MEHR SICHERHEIT UND KOMFORT AUF DEN GEHWEGEN.



Auch in Bremen werden Auto- in Fahrradparkplätze umgewandelt, Foto: Michael Glotz-Richter, Bremen

Während für Autos ganz selbstverständlich Flächen zum Parken zur Verfügung gestellt werden, mangelt es an vielen Orten an Radabstellanlagen. Fahrräder müssen auf Gehwege ausweichen, werden an Schildern, Laternen oder Geländern festgeschlossen und behindern so möglicherweise die Wege anderer. Im schlimmsten Fall werden dadurch Fluchtwege verstellt. Dem kann leicht entgegengewirkt werden, ohne Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr zu minimieren. Autoparkplätze lassen sich ohne großen (finanziellen) Aufwand in Fahrradabstellplätze umwandeln. In vielen Städten nutzen längst immer mehr Menschen das Fahrrad, um mobil zu sein. Vor dem Hintergrund des steigenden Radverkehrsanteils ist es also dringend notwendig, für eine entsprechende Radverkehrsinfrastruktur zu sorgen.

In Berlin-Kreuzberg wurden im Sommer 2015 fünf Autoparkplätze in insgesamt 50 Fahrradabstellplätze an 25 Fahrradbügeln umgewandelt. Bündnis 90/Die Grünen hatte das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg über die Bezirksverordnetenversammlung beauftragt, Autoparkplätze in Fahrradstellplätze umzuwidmen.

tipps

- ✍ Ortsbegehungen organisieren und dabei wild parkende Fahrräder zählen, um auf den Bedarf von mehr Fahrradabstellplätzen hinzuweisen
- ✍ Unterstützung durch Seniorenvereine, Jugendeinrichtungen und gegebenenfalls auch den Einzelhandel einholen
- ✍ Stadt- oder Bezirksverwaltung früh einbeziehen, die Ergebnisse der Ortsbegehung präsentieren und Vorschläge zusammentragen

info



Fahrräder dürfen übrigens auch ohne Fahrradbügel entlang des rechten Fahrbahnrandes parken, die Straßenverkehrsordnung (StVO) enthält kein gesondertes Parkverbot für Fahrräder (ADFC 2012).

AUF EINEN AUTOPARKPLATZ PASSEN ZEHN FAHRRÄDER ODER VIER LASTENRÄDER

Fahrradbügel auf ehemaligen Autoparkplätzen zu errichten ist besonders da sinnvoll, wo viele Fahrräder sonst die Gehwege versperren. Die Fahrradbügel bieten die Möglichkeit, das Rad sicher abzuschließen, und verhindern zudem, dass Autos wichtige Sichtbeziehungen blockieren (Loy 2015). Die Umwidmung der Autoflächen schafft also auch mehr Platz und Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr. Übrigens: Auf der Fläche eines Autoparkplatzes können auch vier Stellplätze für Lastenräder eingerichtet werden.

Bei diesem Ansatz, mehr Platz für Fahrräder zu schaffen, ist zu beachten, dass die Gesamtausgaben für ein Projekt je nach örtlichen Gegebenheiten variieren können. Die Kosten für einen Fahrradbügel sind mit etwa 100 Euro zwar überschaubar. Es kann aber sein, dass ein vorhandener Parkplatz so abgenutzt ist, dass die Oberfläche bei der Umwidmung erneuert werden muss. Ebenso sind variierende Personalkosten bei der Finanzplanung zu beachten. In Berlin-Kreuzberg ergaben sich etwa 6.000 Euro Gesamtkosten für die Schaffung der 50 Radabstellplätze.

NEW YORK CITY GEHT FÜR MEHR FAHRRADABSTELLFLÄCHEN UNGEWÖHNLICHE WEGE, IN KÖLN GIBT ES MOBILE FAHRRADBÜGEL

Die Stadt New York ist einen etwas anderen, unkonventionellen Weg gegangen, um mehr Platz für parkende Fahrräder zu schaffen. Hier hat man Parkhausbetreiber gesetzlich dazu verpflichtet, jeden zehnten Autoparkplatz mit Fahrradabstellbügel zu versehen.

In Köln kommen mobile Abstellbügel zum Einsatz, wenn an bestimmten Orten ein kurzfristiger Bedarf an weiteren Abstellplätzen besteht (Stadt Köln 2011). Oft sollen diese Bügel die Zeit bis zur festen Installation von stationären Radabstellplätzen überbrücken. Außerdem kann die Stadt mit ihnen Bedarfe ermitteln und überprüfen, ob an definierten Stellen weitere Parkmöglichkeiten für Fahrräder benötigt werden. Ist das der Fall, werden sie nach der Testphase durch fest installierte Anlagen ersetzt. Oft ändert sich der Bedarf auch kurzfristig, wenn zum Beispiel Radabstellflächen für größere innerstädtische Veranstaltungen fehlen. Die Stadt Paderborn nutzt daher drei- bis viermal im Jahr mobile Abstellanlagen Gebrauch, um derartige Engpässe abzufangen. Insgesamt verfügt die Stadt über 200 Bügel, die einen zusätzlichen Abstellraum für 400 Fahrräder bieten.

Ansprechpartner

Michael Glotz-Richter, Referent Nachhaltige Mobilität, Freie Hansestadt Bremen

✉ michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de

Saskia Leckel, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Projektassistenz »Mehr Platz fürs Rad«

☎ 030 28 03 51-30

✉ saskia.leckel@vcd.org

Weitere Informationen und Inspiration

📄 **Stadt Köln (2011):** »Fahrradparken auf dem Ottoplatz«; www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/fahrradparken-auf-dem-ottoplatz

📄 **ADFC (2012):** »Keine Parkverbote für Fahrräder«; www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/archiv-1--halbjahr-2012/keine-parkverbote-fuer-fahrraeder

📄 **Verkehrsclub Deutschland (VCD) (2016):** VCD Infoportal »Mehr Platz fürs Rad«; <https://fahrradfoerderung.vcd.org/startseite/>

3.9 EXKURS: Ortsbegehungen

VERSCHIEDENE BEVÖLKERUNGSGRUPPEN HABEN UNTERSCHIEDLICHE ANSPRÜCHE AN DEN ÖFFENTLICHEN RAUM.

BÜRGERINNEN UND BÜRGER, ABER AUCH DIE POLITIK KÖNNEN ZU ORTS-BEGEHUNGEN EINLADEN UND GEMEINSAM PROBLEME UND POTENZIALE IN EINEM STRASSENABSCHNITT ERKUNDEN.

DIE ERGEBNISSE SIND EIN GUTER ANHALTSPUNKT FÜR KOMMUNEN, UM STRASSEN FÜR DIE BEDÜRFNISSE VERSCHIEDENER GRUPPEN UND GENERATIONEN ZU PLANEN.



Stadteilsparcierung in Berlin-Lichtenberg, Foto: Anna Fehmel, VCD

Für alle, die in der Planung tätig sind, aber auch für Politikerinnen und Politiker ist es oft schwierig, die Sichtweisen und Bedürfnisse aller Nutzergruppen einer Straße oder eines Platzes zu kennen. Eine Ortsbegehung gemeinsam mit ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist eine gute Gelegenheit, um an einem bestimmten Ort die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse zu analysieren, Probleme aufzudecken und gemeinsam Lösungsvorschläge zu finden. Beispielsweise lässt sich wildes Fahrradparken schnell feststellen, sodass Rückschlüsse auf fehlende Fahrradparkplätze gezogen werden können.

tipp

Ortsbegehungen müssen nicht ausschließlich zu Fuß absolviert werden. In vielen Orten werden »Ortsbefahrungen« mit dem Fahrrad angeboten. Die Erfahrungen unterschiedlicher Gruppen von Radfahrenden – zum Beispiel von Kindern, Jugendlichen, Pedelec- oder Lastenradfahrern – werden hierbei ermittelt und im Anschluss Verbesserungen für Problemstellen entwickelt. Solch eine Ortsbefahrung hat beispielsweise der Leipziger Oberbürgermeister im Sommer 2015 durchgeführt, um einerseits Probleme in der Radverkehrsinfrastruktur festzustellen und andererseits über zukünftige Planungen zu informieren (Stadt Leipzig 2015).

GUTE STADTPLANUNG ERFORDERT, SICH IN MENSCHEN HINEINVERSETZEN ZU KÖNNEN ODER IHNEN ZUZUHÖREN

Während viele Straßengestaltungen als selbstverständlich hingenommen werden, können sie für bestimmte Personengruppen Hindernisse im Alltag bergen. Wild abgestellte Fahrräder an einer Straßenlaterne können zum Beispiel Menschen mit Kinderwagen zu einem Umweg zwingen. Aber auch fehlende Treppengeländer können für mobilitätseingeschränkte Personen eine große Hürde sein. Informationen über solche Hindernisse gewinnt in der Regel nur, wer die Perspektive der Nutzerinnen und Nutzern einnehmen kann.

Eine Ortsbegehung kann von unterschiedlichen Akteuren initiiert werden. Mitarbeitende eines Quartiersmanagements können zu einem Stadtteilspaziergang einladen, um für eine ausgewählte Personengruppe die Bedürfnisse zu ermitteln und die Situation zu verbessern. Aber auch auf Einladung der Politik, um Bürgerinnen und Bürger stärker in die Stadtgestaltung einzubeziehen, können Ortsbegehungen stattfinden.

Bei einer Ortsbegehung läuft eine Gruppe von maximal 15 Teilnehmenden eine vorher vom Veranstalter ausgewählte Strecke in einem Ort oder einem Bezirk ab. Sie begutachten, ob dieser Bereich für die jeweilige Personengruppe und deren Bedürfnisse geeignet ist, und nehmen kritische Stellen unter die Lupe. Festgestellt werden muss, ob die Breite der Gehwege ausreichend ist, Bordsteinabsenkungen vorhanden sind, aber auch Rampen und Fußgängerquerungen oder eine ausreichende Straßenbeleuchtung in der Dämmerung und nachts.

DIE ERGEBNISSE DER ORTSBEGEHUNG SIND EINE WICHTIGE INFORMATIONSGUELLE FÜR DIE KOMMUNE

Alle Beobachtungen werden vom Gruppenleiter auf einem vorgefertigten Bogen mit Kartenausschnitt erfasst. Verbesserungsvorschläge können sofort diskutiert werden. Ein Fotograf sollte die Begehung dokumentieren. Der ausgefüllte Erhebungsbogen, Fotos und weitere Ergebnisse können im Anschluss an die Veranstaltung der Bürgermeisterin oder dem Bürgermeister, dem Stadtplanungsamt oder beispielsweise dem Seniorenbeirat der Stadt übergeben werden. Die lokale Presse kann die nötige Aufmerksamkeit für die Vorschläge aus der Ortsbegehung erzielen.

Der VCD-Leitfaden »Ortsbegehung mit älteren Menschen« enthält praktische Tipps zur Umsetzung und lässt sich auch einfach für andere Gruppen – etwa Familien, Kinder, Personen mit Migrationshintergrund – anpassen (VCD 2013 a).

Ansprechpartner

Rainer Hauck, Verkehrsberater beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.

☎ 030/28 03 51-27

✉ verkehrsberatung@vcd.org

Weitere Informationen und Inspiration

📄 **VCD (2013 a):** »VCD-Leitfaden: Ortsbegehungen mit älteren Menschen«, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Seniorenmobilitaet/VCD-Leitfaden_Ortsbegehung_Senioren_2013.pdf

📄 **Stadt Leipzig (2015):** »Radtour mit dem Oberbürgermeister durch den Leipziger Süden«; www.leipzig.de/news/news/radtour-mit-dem-oberbuergermeister-durch-den-leipziger-sueden/

3.10 Temporäre Spielstraße

KINDER HABEN IN DEN VON AUTOS DOMINIERTEN STRASSEN KAUM EINE CHANCE, SICHER IM ÖFFENTLICHEN RAUM ZU SPIELEN UND SELBSTSTÄNDIG MOBIL ZU SEIN.

IN TEMPORÄREN SPIELSTRASSEN, DIE AUF INITIATIVE VON ANWOHNERINNEN UND ANWOHNERN ODER DER KOMMUNE EINGERICHTET WERDEN, KÖNNEN DIE KINDER ZUMINDEST KURZFRISTIG DEN ÖFFENTLICHEN RAUM ZURÜCKEROBERN.

ELTERN UND KINDER KÖNNEN DIE STRASSE NACH IHREN BEDÜRFNISSEN FREI GESTALTEN UND SO MIT HILFE DER KOMMUNE MEHR LEBENSQUALITÄT IM VIERTEL SCHAFFEN.





Temporäres Einfahrtsverbot, Foto: SpiellandschaftStadt e.V.

Spielen auf der Straße ist heute selten geworden. Meist dominiert der Autoverkehr dort, wo bis vor wenigen Jahrzehnten auch noch Kindern spielten. Ihnen wird so die Chance genommen, sich ungefährdet und sicher im öffentlichen Raum zu entfalten und selbstständig mobil zu sein. Dort, wo es zu wenig Freiraum für Kinder gibt oder Spielplätze regelmäßig überlastet sind, kann kurzfristig mit temporären Spielstraßen ein gutes Ergänzungsangebot geschaffen werden.

Ein sehr gutes Beispiel liefert die Stadt Bremen. Jedes Jahr im Sommer wird dort in fünf Straßen ein Fahrverbotsschild (Zeichen 250) aufgestellt, um Fahrverkehr und parkende Autos auszuschließen. Ein Zusatzschild (Zeichen 1010-10) erlaubt es Kindern auf der Fahrbahn und dem Seitenstreifen zu spielen. Diese Regelung gilt zwischen April und Oktober jeweils für einen bestimmten Zeitraum an einem Wochentag (z.B. donnerstags von 15.00 bis 18.00 Uhr). Die Beschilderung bleibt das ganze Jahr über für alle Anwohner sichtbar montiert. Zusätzlich errichten die Anwohnerinnen und Anwohner selbstständig zu den Spielzeiten eine sogenannte Scherensperre, die anfänglich noch von der Stadt aufgestellt wurde.

In einem Fall setzt die Stadt Bremen die temporäre Spielstraße als soziale Maßnahme in einem benachteiligten Viertel ein, um die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen zu fördern. In den anderen Fällen ging die Initiative von den Anwohnerinnen und Anwohnern aus.

MANCHMAL GENÜGT SCHON EIN ANRUF, UM DIE STRASSE FÜR KINDER ZURÜCKZUGEWINNEN

In einigen Kommunen gibt es die Möglichkeit, Spielstraßen auf Zeit auch nur einmalig und relativ kurzfristig zu veranlassen. In Griesheim (Hessen) genügt ein Anruf beim Amt für Soziales, um einen Straßenabschnitt für die Dauer von fünf Stunden zum Kinderspiel ohne Autoverkehr freizugeben. Offiziell beantragt man hier die Sondernutzung eines Straßenabschnitts für ein Straßenfest. Pro Jahr erhält die Stadt Anträge aus vier bis sechs unterschiedlichen Straßen. Nachdem das Ordnungsamt den Antrag geprüft und bewilligt hat, bringen die Mitarbeiter des Bauhofs die entsprechenden Verbotsschilder für den Kfz-Verkehr an. Für die Antragsteller entstehen bei dieser Regelung keine Kosten. Die Idee der temporären Spielstraßen lässt sich auch stadtweit umsetzen. Laut den Erfahrungen in Bremen ist dazu besonders der Weltkindertag geeignet. Dort beteiligen sich bereits seit 1998 regelmäßig bis zu 50 Initiativen mit Straßenspielaktionen am Aktionstag (Familiennetz Bremen 2015).

info



In Frankfurt am Main organisiert die Stadt regelmäßige Veranstaltungen, bei denen Straßen vorübergehend vom Ordnungsamt für das Kinderspiel gesperrt werden. Über 3000 Kinder und Erwachsene nutzen diese Gelegenheit an rund 25 Terminen pro Jahr (MBWSV NRW 2015).

STADT, ELTERN UND KINDER KÖNNEN AUF TEMPORÄREN SPIELSTRASSEN EXPERIMENTIEREN

Sind die Formalitäten zur Freigabe einer Straße für spielende Kinder abgeschlossen, muss die Straße noch einladend und ansprechend gestaltet werden. Neben der Beschilderung sind vor allem Spielsachen gefragt. Hier kann man schon mit einfachen Mitteln und wenigen Ressourcen viel bewirken. In Bremen wird durch das Amt für Soziale Dienste und den Verein Spiellandschaft Stadt beispielsweise eine sogenannte Bewegungsbaustelle bereitgestellt. Dabei handelt es sich um Holzquader, Bretter, Balken und andere Utensilien, mit denen die Kinder experimentieren und spielen können. Für den nachhaltigen Erfolg einer Spielstraße ist es in jedem Fall hilfreich, sie in der lokalen Presse anzukündigen und intensiv zu bewerben. Dies kann durch Eltern oder auch die Stadtverwaltung erfolgen. Auch Erzieherinnen und Erzieher, Lehrerinnen und Lehrer sowie Elternbeiräte sollten die temporäre Spielstraße unterstützen.

EIN KONSTRUKTIVES RESÜMEE MACHT DEN WEG AUCH FÜRS NÄCHSTE JAHR FREI

Nach Abschluss der »Spielsaison« kann Bilanz gezogen werden. Gerade wenn es zu Beginn der Aktion noch Bedenken über den Erfolg gab, ist es wichtig, im Herbst ein Resümee zu ziehen. Dabei sollten Erfahrungen zusammengetragen und grundlegende Fragen reflektiert werden: Wie ist das Stimmungsbild in der Nachbarschaft? Sind auch im nächsten Jahr wieder Spielmöglichkeiten in der Straße gewünscht? Was sollte verbessert werden? Günstig ist auch, wenn im Laufe des Aktionszeitraums die Teilnehmerzahlen pro Tag festgehalten worden sind. In Bremen konnten die Anwohner in einer Befragung zu diesen Punkten eine Rückmeldung an die Stadt schicken, was sehr zum langfristigen Erfolg der Spielstraße beigetragen hat.

tipps

- ✍ Bedarf für mehr Platz zum Spielen für Kinder ermitteln, etwa vor Schulen, Kindertagesstätten und in Wohngebieten
- ✍ Mit anderen Engagierten, Schulen, Elternbeiräten und Organisationen zusammenschließen
- ✍ Sich von bereits erfolgreichen temporären Spielstraßen inspirieren lassen
- ✍ Den Bedarf und das Vorhaben bei der Stadtverwaltung anmelden



Foto: Heide Kolling

Ansprechpartner

Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung, Frankfurt am Main

☎ 069 21237370

✉ Referat66A@stadt-frankfurt.de

Jürgen Brodbeck, VCD-Kreisverband Bremen

☎ 0176 99 14 0957

✉ info@bplan-bremen.de

Tamara Duffner-Hüls, Amt für Soziale Dienste, Freie Hansestadt Bremen

☎ 0421 36119767

✉ tamara.duffner-huels@afsd.bremen.de

Weitere Informationen und Inspiration

- 📄 **Familiennetz Bremen (2015):** »StraßenSpielAktion am Weltkindertag 2015 – Die Straße gehört den Kindern!«; www.familiennetz-bremen.de/nachricht-full/strassenspielaktion-am-weltkindertag-2015.html
- 📄 **MBWSV NRW (2015):** »Spielstraßen auf Zeit: Anregen. Ermöglichen. Vereinfachen.«, Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de/wp-content/uploads/2015/03/VRS_Handreichung_web.pdf

3.11 Lebensstraße – den Sommer über autofrei

GRAUER BETON UND PARKENDE AUTOS SO WEIT DAS AUGES REICHT – VIELE STRASSEN LADEN NICHT DAZU EIN, SICH AUFZUHALTEN, ZU VERWEILEN UND EINE GUTE NACHBARSCHAFT ZU ENTWICKELN.

IN SOGENANNTEN LEBENSSTRASSEN WERDEN AUTOS FÜR EINE GEWISSE ZEIT IM JAHR IN PARKHÄUSER VERBANNT UND DIE ANWOHNERINNEN UND ANWOHNER KÖNNEN IHR WOHNUMFELD LEBENSWERTER GESTALTEN.

MIT ROLLRASEN, BLUMENBEETEN, SPIELGERÄTEN, FAHRRADSTÄNDERN UND GEMEINSAMEN VERANSTALTUNGEN PASST SICH DAS TEMPO IN DEN STRASSEN WIEDER DEN MENSCHEN AN.





Lebensstraat in Gent, Foto: Lab van Troje, Ghent

Reihen parkender Autos, fehlende Kommunikation mit den Nachbarn und grauer Beton – viele Straßen sind wenig anschaulich und bieten keinerlei Aufenthaltsqualität. Die belgische Stadt Gent wirkt diesem Zustand seit dem Sommer 2013 in diversen Straßen regelmäßig entgegen. Ausgangspunkt der sogenannten Lebensstraße – oder flämisch Leefstraat – war die Frage der Stadtverwaltung an eine Gruppe von Einwohnern, wie diese sich eine nachhaltige Zukunft ihrer Stadt vorstellen. Deren Vision waren autofreie Zonen rund um zentrale Plätze in der Stadt, mit breiten Fahrradwegen, öffentlichem Verkehr und ansprechenden Freiräumen, die Platz zur Interaktion zwischen den Anwohnern bieten. Das Kreativbüro »Lab van Troje« übersetzte diese Vision in ein Konzept für »Lebensstraßen«, die vor allem durch das ehrenamtliche Engagement der Anwohnerinnen und Anwohner realisiert werden (Peters 2015).

MIT CROWDFUNDING DIE RÜCKEROBERUNG DER STRASSE FINANZIEREN? NA KLAR!

Seit 2013 können die Bewohner einer Straße aktiv werden und ihr unmittelbares Wohnumfeld zur »Leefstraat« umgestalten. Autos werden temporär von den Straßen verbannt und beispielsweise in Parkhäusern abgestellt. Die frei werdende Fläche wird mit Rollrasen, Blumenbeeten, Sitzgelegenheiten, Spielplatzeinrichtungen, Fahrradständern und anderen Dingen, die die Straße lebenswerter gestalten, ausgestattet. Dabei gehen die Anwohnerinnen und Anwohner nach ihren eigenen Wünschen vor. Es gibt keinerlei Vorgaben für die Umnutzung. Finanziert wurde das Projekt teilweise über eine Crowdfunding-Kampagne, die 2015 mehr als 7.000 Euro einbrachte. Im Jahr 2015 nahmen bereits 22 Straßen in Gent teil.

tipps

-  Mit Aktionen wie dem Park(ing) Day und der temporären Spielstraße für menschengerechtere Straßennutzung werben und Bevölkerung und Kommunen an die Idee der Lebensstraße heranführen
-  Mitstreiter unter Anwohnerinnen und Anwohnern finden und Organisationen wie Schulen, Jugendzentren und Seniorenvereine mit ins Boot holen

JEDE LEBENSSTRASSE IST EIN MOBILITÄTSLABOR FÜR STADT UND ANWOHNERINNEN

Während sich anfangs einzelne Personen skeptisch gegenüber der Autoverbanntung zeigten, hat sich das Konzept mittlerweile in mehreren belgischen und niederländischen Städten durchgesetzt. Diese Akzeptanz hat vor allem auch damit zu tun, dass die Anwohnerinnen und Anwohner selbstständig bestimmen können, was geplant wird, und die Umsetzung selbst in die Hand nehmen (Jorg 2015). Zudem erfährt das Projekt weitere Unterstützung vom Büro »Lab van Troje«, von verschiedenen Organisationen und Firmen, aber auch vom Stadtrat und diversen Abteilungen der Stadtverwaltung (Lab van Troje 2016).

Gleichzeitig werden die Straßen dabei zu einem kleinen Mobilitätslabor. Um vom eigenen Auto unabhängig zu werden, testen die Bewohnerinnen und Bewohner in der Zeit der »Leefstraat« alternative Transportmittel. Pedelecs kommen daher genauso zum Einsatz wie Lastenräder. Aber auch Carsharing-Angebote oder Lieferdienste von Supermärkten werden in Anspruch genommen. Die »Leefstraat« ist ein ausgezeichnetes Mittel, um zu zeigen, dass Straßen und der öffentliche Raum im Allgemeinen mehr sind als Parkplätze und Fahrbahnen für Autos. Vielmehr bietet sich auch Raum für Begegnungen und soziales Leben.

In einem Fall setzt die Stadt Bremen die temporäre Spielstraße als soziale Maßnahme in einem benachteiligten Viertel ein, um die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen zu fördern. In den anderen Fällen ging die Initiative von den Anwohnerinnen und Anwohnern aus.

Ansprechpartner

Pieter Deschamps, Lab van Troje

 pieter@labvantroje.be

Weitere Informationen und Inspiration

-  **Peters, Adele (2015):** »Belgian Streets Got Rid Of Cars And Turned Into Beautiful Parks This Summer«, First Company; www.fastcoexist.com/3050299/belgian-streets-got-rid-of-cars-and-turned-into-beautiful-parks-this-summer
-  **Jorg, Jesse (2015):** »Urbanism: Streets Made By People«, PopUpCity; popupcity.net/37737
-  **Lab van Troje (2016):** »Living Street: About the experiment«, www.leefstraat.be/en/

3.12 Filmabend mit Entscheidungsträgern

WER DIE STRASSE VON DEN AUTOS FÜR DIE MENSCHEN ZURÜCKGEWINNEN WILL, MUSS AUCH DAS BEWUSSTSEIN FÜR DIE VORTEILE SCHAFFEN.

EIN FILMABEND MIT ENTSCHEIDUNGSTRÄGERN, BEI DEM DIE IDEE MENSCHENGERECHTER STADTPLANUNG VORGESTELLT WIRD, KANN EINE KONSTRUKTIVE DEBATTE ÜBER DIE STRASSENUTZUNG INS ROLLEN BRINGEN.



Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl, Foto: Häkki Färm, Final Cut for Real

Die Dokumentation »The Human Scale« gewährt unaufdringlich und überzeugend Einblicke in die Arbeit des dänischen Architekten Jan Gehl. In immer mehr Städten auf der ganzen Welt befassen sich die Mitarbeiter seines Büros damit, die Innenstädte vor der Überflutung durch Autos zu bewahren und Platz für alle, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, zurückzuerobern. Wer diesen Film sieht, kann den internationalen Trend für eine menschengerechte Stadt nachvollziehen.

LOKALE PROGRAMMKINOS SIND MEIST SEHR OFFEN FÜR GUTE FILM-VORSCHLÄGE

Auf Initiative eines lokalen VCD-Kreisverbandes hat ein kleines Programmkino in Würzburg den Doku-Film in sein Programm aufgenommen. Das Kino selbst hat die Dokumentation beim Filmverleih bestellt. Es empfiehlt sich, mindestens vier Wochen vor dem geplanten Termin die Sondervorführung gemeinsam mit dem Wunsch kino beim Filmverleih anzumelden.





Auch die nicht gewerbliche Vorführung des Films auf DVD durch einen Verein – zum Beispiel in einem Vereinslokal oder Gemeindesaal – ist möglich. Hierfür ist eine Lizenzierung bei der deutschen Verleihfirma NFP marketing & distribution GmbH in Berlin nötig. Die Lizenzgebühr hängt von der Anzahl der Zuschauerinnen und Zuschauer ab und beginnt für bis zu 50 Personen bei 100 Euro plus 7 Prozent Mehrwertsteuer.

STADTRÄTE, ENTSCHEIDER UND ARCHITEKTINNEN UND ARCHITEKTEN SEHEN »THE HUMAN SCALE« – UND DIE IDEEN FÜR GUTE STADTGESTALTUNG SPRUDELN

In Würzburg wurden im Vorfeld alle Stadträte sowie die Entscheider aus Tiefbau, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung persönlich per Brief zur Filmvorführung eingeladen. Auch alle Architektinnen und Architekten aus Würzburg und näherer Umgebung wurden kontaktiert. Zusätzlich verteilte der VCD 500 Wurfzettel und druckte Plakate, die in der Stadt angebracht wurden. Auch die lokale Presse wurde vorab informiert und berichtete.


Die Filmvorführung war kostenlos, ein geringes Eintrittsgeld (drei bis vier Euro) wäre jedoch auch vertretbar gewesen. Durch Verleihgebühr, Werbung und Bewirtung entstanden Kosten in Höhe von rund 1.300 Euro. Die Resonanz war sehr positiv – rund 100 Besucherinnen und Besucher folgten der Einladung.


tipps

-  Rechtzeitig ein geeignetes Kino oder einen Verein kontaktieren und gemeinsam die Vorführung der Dokumentation planen
-  Vertreter und Vertreterinnen der Kommunalpolitik und Stadtplanung, Architektinnen und Architekten und die lokale Presse einladen.
-  Gegebenenfalls Werbemittel erstellen
-  Eine Diskussionsrunde mit Fachleuten und Entscheidungsträgern im Anschluss an die Filmvorführung veranstalten – unmittelbar oder nach ein paar Tagen

Ansprechpartner

Eva Maria Englert, VCD Mainfranken-Rhön, Würzburg

 0931 411283

 evamaria.englert@vcd-bayern.de

Weitere Informationen und Inspiration

 »The Human Scale Trailer«; <https://www.youtube.com/watch?v=yFbfhJ15Xek>

3.13 Laufbus und Elternhaltestellen

ELTERN, DIE IHRE KINDER MIT DEM »ELTERN TAXI« BIS VOR DIE SCHULE FAHREN, GEFÄHRDEN ANDERE KINDER, DIE ZU FUSS ODER MIT DEM RAD UNTERWEGS SIND.

DIESES PROBLEM MUSS ELTERN SOWIE LEHRERINNEN UND LEHRERN DEUTLICH VOR AUGEN GEFÜHRT WERDEN, UM GEMEINSAM NACH LÖSUNGEN ZU SUCHE.

MIT LAUFBUSSEN ODER ELTERNHALTESTELLEN WIRD DER SCHULWEG FÜR KINDER SICHERER UND ÜBERSICHTLICHER.

Das Verkehrsverhalten von Eltern und Lehrerinnen und Lehrern hat großen Einfluss auf die Mobilität, aber auch die Sicherheit von Kindern. Bequemlichkeit oder praktische Beweggründe führen oft dazu, dass Kinder morgens mit dem »Elterntaxi« zur Schule gebracht werden. Es kommt zu einem unübersichtlichen Verkehrsgeschehen im unmittelbaren Umfeld der Schule, das Kinder in Gefahr bringt, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.



Laufbus, Grafik: VCD

Es ist sehr wichtig, bei Eltern sowie Lehrerinnen und Lehrern Bewusstsein für dieses Problem zu schaffen. Projekte wie der »Laufbus« helfen, die Mobilität von Kindern zu Fuß zur Schule besser zu organisieren (VCD 2016b).

Kinder lernen so, den Schulweg selbstständig und sicher zurückzulegen. Gleichzeitig kann das elterliche Vertrauen in die Fähigkeiten der Kinder zum Umgang mit dem Straßenverkehr wachsen. Außerdem erhöht die Bewegung an der frischen Luft die Konzentrationsfähigkeit und verbessert die körperliche Fitness. Das Sozialverhalten wird gestärkt, wenn Kinder die Schulwege gemeinsam an der frischen Luft zurücklegen.

ELTERNHALTESTELLEN BEFREIEN DAS SCHULUMFELD VOM AUTOVERKEHR

Für alle Autofahrten zur Schule, die sich nicht vermeiden lassen, bietet sich an, sogenannte Elternhaltestellen zu errichten. Dabei handelt es sich um Parkplätze, die etwa 100 bis 500 Meter von der Schule entfernt liegen und Eltern ermöglichen, die Kinder aus dem Auto aussteigen zu lassen, ohne dabei andere Kinder zu gefährden.

In Karlsruhe werden Elternhaltestellen bereits seit 2010 eingerichtet. Dafür wird ein formloser Antrag an die städtische Sozial- und Jugendbehörde oder das Stadtplanungsamt gestellt. Wesentlicher Bestandteil dieses Antrags ist auch, mit welchen Aktionen die Elternhaltestelle in das Bewusstsein der Bevölkerung gerufen werden soll. Das Stadtplanungsamt prüft dann den Antrag auch unter Aspekten der Verkehrssicherheit: zum Beispiel Zufahrtsmöglichkeiten, Anbindung an das Straßennetz, sicheres Aussteigen, sicheres Wenden, Distanz zur Schule, sicherer Fußweg zwischen Elternhaltestelle und Schule. Elternhaltestellen dürfen die Verkehrsproblematik nicht einfach nur an einen anderen Ort verlagern.

Werden alle Kriterien erfüllt, errichten das Stadtplanungsamt, das Tiefbauamt sowie das Ordnungs- und Bürgeramt gemeinsam die Elternhaltestelle durch ein eingeschränktes Halteverbot an bis zu drei Parkplätzen, gültig in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr sowie von 12 bis 14 Uhr. Die Haltestelle wird ergänzend mit »Elternhalt« beschildert (Stadt Karlsruhe 2014).

DER SINN VON ELTERNHALTESTELLEN MUSS IMMER WIEDER KOMMUNIZIERT WERDEN

Die Elternhaltestellen zu errichten reicht aber allein nicht aus. Akzeptanz finden die Haltestellen nur, wenn regelmäßig über deren Sinn informiert wird. Dies kann bei Elternabenden, über Newsletter, (Schul-)Zeitungsberichte, Internetauftritte und andere Kanäle geschehen. Aber auch Aktionen, wie das Verteilen von Infoflyern, Zählungen der an Elternhaltestellen abgesetzten Kinder und Ähnliches, erhöhen die Akzeptanz.

Zugleich sollte immer für den generellen Verzicht auf das »Elterntaxi« geworben werden. Eine weitere ergänzende Maßnahme ist die vorübergehende Sperrung des Schulumfeldes für den Autoverkehr zu Beginn und Ende der Schulzeiten. So kann der Schulweg langfristig noch besser vom Autoverkehr entlastet werden.

tipp

- ✍ Andere Eltern auf das Problem der Elterntaxis aufmerksam machen und mit der Schulleitung über Elternhaltestellen sprechen
- ✍ Gemeinsam die Einrichtung von Elternhaltestellen in der Nähe der Schule bei der Stadt- oder Bezirksverwaltung beantragen
- ✍ Immer wieder auf Elternabenden und zu anderen Gelegenheiten über die Vorteile von Elternhaltestellen informieren und die Probleme von zu viel Autoverkehr vor den Schulen ins Bewusstsein rufen
- ✍ Langfristig dafür werben, ganz auf das Elterntaxi zu verzichten und die Kinder an einen selbstständigen und sicheren Umgang mit dem Straßenverkehr heranzuführen.



Elternhaltestellen-Schild in Nordrhein-Westfalen,
Grafik: Landesverkehrswacht NRW

Ansprechpartner

Stephanie Päßler, Koordination Verkehrsreferat beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.

☎ 030 280351-57 ✉ stephanie.paessler@vcd.org

Anika Meenken, Projektleitung VCD-Fahrrad-Jugendkampagne; Projektmanagement und -bearbeitung »Towards 2050« beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.

☎ 030 280351-403 ✉ anika.meenken@vcd.org

Weitere Informationen und Inspiration

- 📄 **VCD (2016 b):** »Laufbus, Schulbus auf Füßen – eine organisierte Laufgemeinschaft«, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; www.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/vcd-laufbus/
- 📄 **Stadt Karlsruhe (2014):** Infokit Elternhaltestelle; www.karlsruhe.de/b3/soziales/einrichtungen/kinderbuero/kinderinteressen/kinderuerverkehr/mobil/HF_sections/content/ZZjZlQyZ8hY6UA/ZZlDtz9hoYRZ2r/Infokit.pdf

3.14 Förderprogramm »Grätzl-Oase«

AUF DEM WEG ZU MEHR VERKEHRSSICHERHEIT, GEMEINSCHAFTS-GEFÜHL UND LEBENSQUALITÄT IN DEN STRASSEN SPIELN DIE STÄDTE SELBST EINE WICHTIGE ROLLE.

GUTE IDEEN, AKTIONEN UND EIGENINITIATIVEN DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER SOLLTEN VON KOMMUNALEN VERWALTUNGEN UND ENTSCHEIDUNGSTRÄGERN UNTERSTÜTZT WERDEN.

DAHER IST ES SINNVOLL, FÖRDERPROGRAMME INS LEBEN ZU RUFEN, DIE ZU MEHR BÜRGERLICHEM ENGAGEMENT FÜR DIE EIGENE STADT AUFRUFEN UND MOTIVIEREN.



Offener Bücherschrank, Foto: Aktionsprogramm Grätzl-Oase, LA 21 Wien

Die Stadt Wien bietet mit dem Aktionsprogramm »Grätzl-Oase« finanzielle und organisatorische Unterstützung für Ideen und Aktionen im öffentlichen Raum an (Lokale Agenda 21 Wien 2016 a). Grätzl sind in Wien Teile von Wohnbezirken, wie etwa die Kieze in Berlin. Grundsätzlich kann sich jeder für das Förderprogramm bewerben, egal ob als Verein, Schule, Unternehmen oder Privatperson. Anträge können das ganze Jahr über zu bestimmten Fristen gestellt werden. Wichtiges Kriterium ist, dass durch die geplanten Aktionen das Gemeinwohl gefördert wird und keine kommerziellen Interessen verfolgt werden.

Die Vorschläge werden von einer Jury, die aus den Mitarbeitenden mehrerer Abteilungen der Stadtverwaltung besteht, ausgewählt. Wer sich erfolgreich beworben hat, erhält:

- fachliche Beratung,
- Hilfe bei der Organisation und beim Einholen von Genehmigungen,
- Finanzierung der Aktion mit 4.000 bis 8.000 Euro brutto sowie
- Unterstützung bei der Bewerbung der Aktion.

Die Initiatoren der jeweiligen Aktion planen diese und führen sie selbstständig durch und erstellen schließlich eine Dokumentation mit Kurzbericht und Fotos.



Musik im öffentlichen Raum, Foto: Aktionsprogramm Grätzl-Oase, LA 21 Wien

Das Förderprogramm der Stadt Wien hat bereits zahlreiche Aktionen ermöglicht. Dazu gehören der Bau mobiler Stadtmöbel am Bankerl-Tag, der Bau eines offenen Bücherschranks und Musikveranstaltungen im öffentlichen Raum.

Das Ziel des Aktionsprogramms »Grätzloasen« ist es, das Nachbarschaftsleben und Engagement der Bevölkerung zu stärken. Gleichzeitig soll das Bewusstsein für die Möglichkeiten zur Nutzung des öffentlichen Raumes gestärkt werden. Die Stadt Wien unterstützt das Programm mit insgesamt 375.000 Euro.

tipps

- ✍ Für Kommunen bietet es sich an, zunächst verwaltungsintern Unterstützung für ein Förderprogramm zu gewinnen und Fördermöglichkeiten zu klären
- ✍ Veranstaltungen und geförderte Projekte sollten evaluiert werden, um ihren Erfolg und ihre Wirkung für die Lebensqualität in der Stadt sichtbar zu machen

Ansprechpartner

Annelies Larcher, Grätzloase, Lokale Agenda 21, Wien
 ☎ +43 660 712 88 56 ✉ info@gratzloase.at

Weitere Informationen und Inspiration

- 📄 **Lokale Agenda 21 Wien (2016a)**: Grätzloase; www.gratzloase.at
- 📄 **Stadt Karlsruhe (2014)**: Infokit Elternhaltestelle; www.karlsruhe.de/b3/soziales/einrichtungen/kinderbuero/kinderinteressen/kinderuerverkehr/mobil/HF_sections/content/ZZjZlQyZ8hY6UA/ZZlDtz9hoYRZ2r/Infokit.pdf



Gemeinsam
die Straße
zurückerobern!

Verkehrsberuhigung, weniger Autos, mehr Platz für Fahrräder, Möglichkeiten für Kinder zum Spielen und für ältere Menschen zum Ausruhen – das sorgt für lebendige und lebenswerte Quartiere. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger fordern in ihrer Stadt oder ihrem Bezirk diese Lebensqualität ein.

Unter dem Stichwort »**RECLAIM THE STREET**« – »Erobert euch die Straße zurück« – hat der australische Planer David Engwicht ein Konzept entwickelt, das auf einem einfachen Gedanken basiert: Autofahrer reagieren sensibel auf ihre Umwelt. Schnelles Fahren ist vor allem in einer Straße ohne Straßenleben, ohne jegliche Überraschung möglich. **VERKEHRSBERUHIGUNG HINGEGEN BRAUCHT UNÜBERSICHTLICHKEIT, MENSCHEN UND GESCHEHEN AUF DER STRASSE.**

Die Kommunen – ihre Verwaltungen und Verkehrsämter – können und sollten das wachsende Interesse an dieser »**RÜCKEROBERUNG DER STRASSE**« unterstützen. Eine Stadt, die das enorme Potenzial für die Teilhabe der Bevölkerung an der Gestaltung ihrer Straßen und Plätze fördern will, könnte ein Set aus verschiedenen Aktionsmaterialien bereitstellen:

- Broschüren und Faltblätter über die Möglichkeiten, sich in der Stadt- und Straßengestaltung zu engagieren
- Anleitungen zum Bau von Sitzgelegenheiten vor der eigenen Haustür (siehe Kap. 3.5)
- Banner, Wimpel, Lichterketten zur Dekoration der Straße (siehe Kap. 3.11)
- Materialien für Kinder, um auf der Straße zu spielen (siehe Kap. 3.10)

Kommune und Bevölkerung müssen zusammenarbeiten. Gemeinsam können sie die Straße wieder für die Menschen öffnen und die Stadt lebenswerter gestalten. Entscheidend ist dabei vor allem eines: Sie müssen einen Anfang machen und sich die Straße tatsächlich zurückerobern. Dabei wünschen wir Ihnen viele gute Ideen, Mut, Geduld und Spaß.

Literatur

- ADFC (2012):** Keine Parkverbote für Fahrräder; www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/archiv/-1--halbjahr-2012/keine-parkverbote-fuer-fahrraeder
- AGFS NRW (2015):** Mehrgenerationenbänke finden großen Anklang, in: *nahmobil*, H. 06: 10–11, Köln.
- Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (2016):** Patenschaft für Bäume und Baumscheiben, Land Berlin; www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruenflaechen/artikel.196235.php
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (2016):** Baumscheibenbegrünung, Land Berlin; www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruenflaechen/artikel.146174.php
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin (2010):** Bürgerliches Engagement bei der Begrünung und Pflege von Baumscheiben im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Land Berlin; www.berlin.de/imperia/md/content/batempelhofschoeneberg/abtbauwesen/natur/baumscheiben.pdf?start&ts=1400587034&file=baumscheiben.pdf
- City of Sacramento (2014):** Parklet Manual, City of Sacramento; [portal.cityofsacramento.org /Public-Works/Parking-Services/Pilot-Parklet-Program/Parklet-Manual](http://portal.cityofsacramento.org/Public-Works/Parking-Services/Pilot-Parklet-Program/Parklet-Manual)
- City of Vancouver (2013):** Parklet Pilot Program Guide, City of Vancouver; vancouver.ca/files/cov/2013-parklet-pilot-program-guide.pdf
- Engwicht, David (2005):** *Intrigue & Uncertainty: Towards New Traffic-Taming Tools*, Version 2.1
- Familiennetz Bremen (2015):** StraßenSpielAktion am Weltkindertag 2015 – Die Straße gehört den Kindern!; www.familiennetz-bremen.de/nachricht-full/strassenspielaktion-am-weltkindertag-2015.html
- FGSV Verlag GmbH (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, verfügbar unter anderem auf tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/svt/lehre/download/dir_ergaenzendes_material/RAStmitKorr-stud.pdf
- Gehl, Jan (2015):** *Städte für Menschen*, jovis Verlag, Berlin.
- Jorg, Jesse (2015):** *Urbanism: Streets Made By People* PopUpCity; popupcity.net/37737
- Kolpingstadt Kerpen (2016):** Der Kinderzebrastreifen in Sindorf; www.stadt-kerpen.de/index.php?La=1&sNavID=166.203&object=tx1708.2729.1&kat=&kuo=2&sub=0
- Lab van Troje (2016):** *Living Street: About the experiment*; www.leefstraat.be/en/
- Le-Mentzel, Van Bo (2016):** *Hartz IV Möbel*; hartzivmoebel.blogspot.de/p/berliner-hocker.html
- Liebsch, Hilmar (2012):** »Bunt statt Grau. Der Kerpener Kinderzebrastreifen«, Stadt Kerpen; www.youtube.com/watch?v=JyoWM-IQyVE
- Lokale Agenda 21 Wien (2016a):** Grätzloase; www.grätzloase.at
- Lokale Agenda 21 Wien (2016b):** Grätzloase: Bankerl-Tag; www.grätzloase.at/aktionen.html#bankerltag
- Loy, Thomas (2015):** Fahrrad-Parkplätze verdrängen Autos, Tagesspiegel online, Berlin; www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-kreuzberg-fahrrad-parkplaetze-verdraengen-autos/12068620.html
- MBWSV NRW (2015):** Spielstraßen auf Zeit: Anregen. Ermöglichen. Vereinfachen., Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de/wp-content/uploads/2015/03/VRS_Handreichung_web.pdf
- NABU Berlin (2016):** Baumscheiben; berlin.nabu.de/stadt-und-natur/naturschutz-berlin/baumschutz/baumscheiben/index.html
- New York City DOT (2012):** *Measuring the Street*, New York; www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf

Peters, Adele (2015): Belgian Streets Got Rid Of Cars And Turned Into Beautiful Parks This Summer, First Company; www.fastcoexist.com/3050299/belgian-streets-got-rid-of-cars-and-turned-into-beautiful-parks-this-summer

PPS (2016): Broadway Boulevard: Transforming Manhattan's Most Famous Street, New York; www.pps.org/reference/broadway-boulevard-transforming-manhattans-most-famous-street-to-improve-mobility-increase-safety-and-enhance-economic-vitality/

Prösser, Claudius (2014): Bänke gehen nicht in Ordnung, in: taz, H: 13.05.2014, Berlin; www.taz.de/1/archiv/digitaz/artikel/?ressort=bl&dig=2014%2F05%2F13%2Fa0130

Raphael, Craig (2016): David Engwicht, Project for Public Spaces; www.pps.org/reference/david-engwicht/

Rebar Group (2012): Park(ing) Day; parkingday.org

San Francisco Planning (2016): Pavement to Parks: Parklets, San Francisco Planning, Department of Public Works, Municipal Transportation Agency; pavementtoparks.org/parklets/

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2015): Stadtforum Berlin: Wem gehört der öffentliche Raum?, Berlin; www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtforum/download/2stadtforum/2015-06-22_Dokumentation_2StadtforumBerlin.pdf

Stadt Bonn (2016): Sondernutzungen öffentlicher Verkehrsflächen, Stadt Bonn; www.bonn.de/rat_verwaltung_buergerdienste/buergerdienste_online/buergerservice_a_z/00490/index.html?lang=de

Stadt Karlsruhe (2014): Infokit Elternhaltestelle; www.karlsruhe.de/b3/soziales/einrichtungen/kinderbuero/kinderinteressen/kinderuverkehr/mobil/HF_sections/content/ZZjZlQyZ8hY6UA/ZZlDtZ9hoYRZ2r/Infokit.pdf

Stadt Köln (2011): Fahrradparken auf dem Ottoplatz; www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/fahrradparken-auf-dem-ottoplatz

Stadt Leipzig (2015): Radtour mit dem Oberbürgermeister durch den Leipziger Süden; www.leipzig.de/news/news/radtour-mit-dem-oberbuergemeister-durch-den-leipziger-sueden/

Supplies, Tino (2015): Mitmachen: Sei kreativ; www.parking-day-leipzig.de/mitmachen/

Talarowski, Meghan (2013): Bench Bombing: One Simple Way to Transform Public Space, GOOD; magazine.good.is/articles/bench-bombing-one-simple-way-to-transform-public-space

Times Square Alliance (2016): The Official Site of Times Square, Times Square Alliance; www.timessquarenyc.org

VCD (2013 a): VCD-Leitfaden: Ortsbegehungen mit älteren Menschen, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Seniorenmobilitaet/VCD-Leitfaden_Ortsbegehung_Senioren_2013.pdf

VCD (2013 b): Tempo 30 Soforthilfepapier, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; tempo30.vcd.org/fileadmin/user_upload/tempo30/Downloads/Tempo_30_Soforthilfe-Papier.pdf

VCD (2014): VCD Städtecheck 2014: Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; www.vcd.org/themen/verkehrssicherheit/vcd-staedtecheck/vcd-staedtecheck-2014/

VCD (2016 a): Shared Space: Straßenraumgestaltung mal anders, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; www.vcd.org/themen/verkehrsplanung/shared-space

VCD (2016 b): Laufbus, Schulbus auf Füßen – eine organisierte Laufgemeinschaft, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V., Berlin; www.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/vcd-laufbus/

VCÖ (2015): Lebensraum Stadt und Mobilität, Wien; www.vcoe.at/service/schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft-pdf-und-print/lebensraum-stadt-und-mobilitaet



Unterstützen Sie den VCD dabei, die Straßen zurückzuerobern!

JETZT SPENDEN:



[VCD.ORG/STRASSE-ZURUECKEROBERN](https://vcd.org/strasse-zurueckerobern)



VCD-Spendenkonto:

IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01

BIC: GENODEM1GLS | GLS Gemeinschaftsbank eG

Besuchen Sie uns auch bei  facebook.com/vcdbundesverband  [VCD DeV](https://twitter.com/VCD DeV)