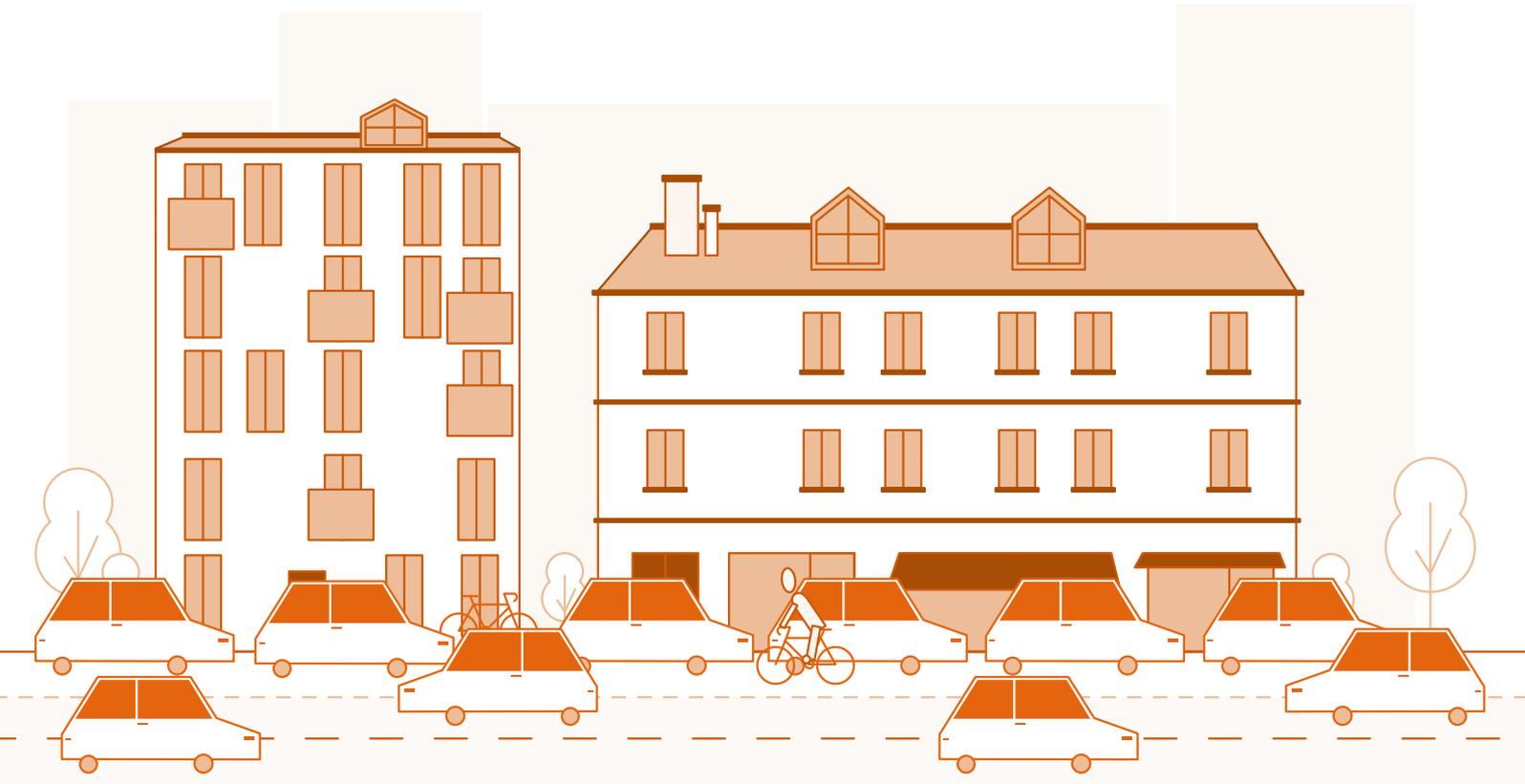


# In welcher Stadt wollen wir leben?

Link

[www.mos.ed.tum.de/sv](http://www.mos.ed.tum.de/sv)



**In Zeiten von Klimawandel, Artensterben und Ressourcenknappheit erweisen sich gängige Raum- und Verkehrskonzepte als überholt. Warum nicht einfach mal ausprobieren, welche Alternativen es gibt, hier und jetzt? Das ist das Konzept der Street Experiments. Ob und wie es sich erfolgreich in der Stadtentwicklung einsetzen lässt, erforscht ein interdisziplinäres Team am Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der TUM.**

Grafik: edlundsepp

Full Article (PDF, EN): [www.tum.de/faszination-forschung-28](http://www.tum.de/faszination-forschung-28)

## What Kind of City Do We Want to Live In?

E

How do we want to live in the future? What should our cities look like? How can we make effective use of limited public space? How will we get around? Many people now sense that things cannot continue as they have been to date. Climate change, species extinction and resource scarcity have all forced us to rethink our way of life, including our mobility behavior. But what alternatives exist that are both reasonable and realizable? Numerous street experiments are underway around the world with the aim of finding out. Even if only for a short time, they are opening a window to a better world. An interdisciplinary team at TUM's Chair of Urban Structure and Transport Planning is examining the conditions under which street experiments contribute to lasting transformation – and what we can learn from them. □

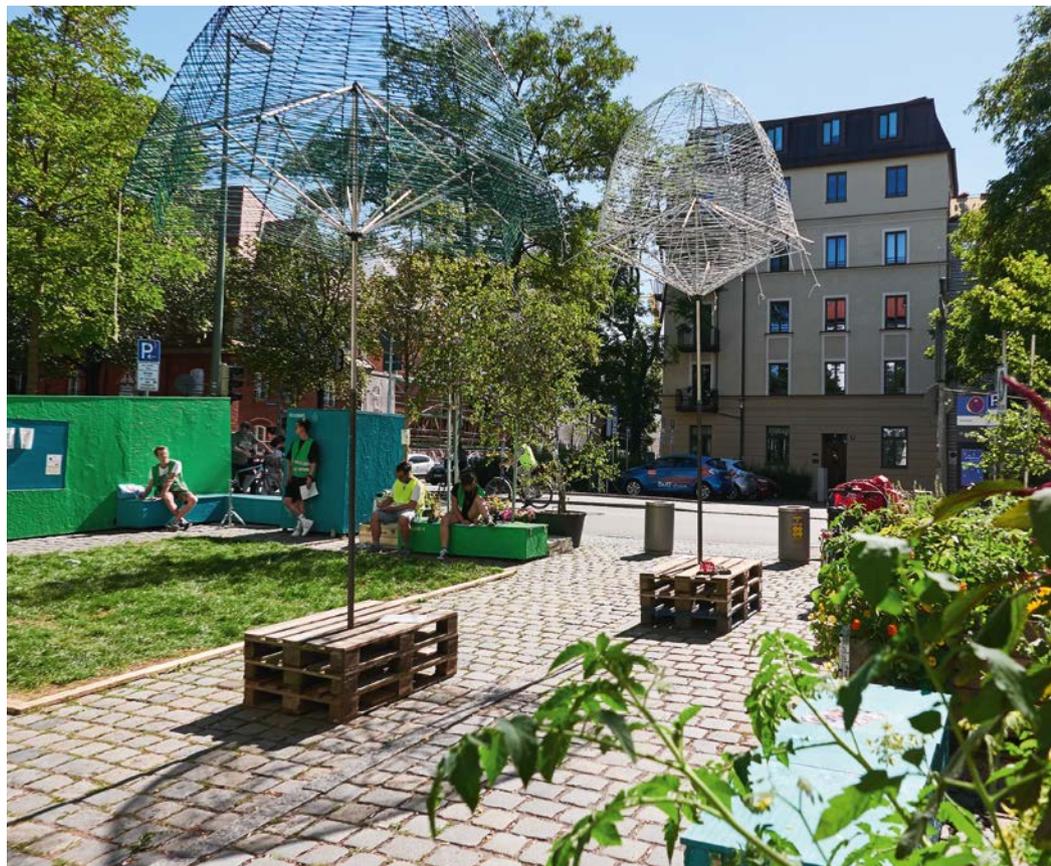
**M**ünchen im April 2022. Beim Spaziergang durchs alte Schlachthofviertel sticht der schicke Ziegelbau des neuen Volkstheaters ins Auge. Vis-à-vis findet sich mit dem Zenettiplatz ein weiteres städtebauliches Highlight. Doch seine Bedeutung erschließt sich erst auf den zweiten Blick: Türkis gestrichene Sperrholzflächen umrahmen den Platz und laden zum Verweilen ein. Aus großen Pflanzkübeln erhebt sich ein Hain aus Bäumen, gesäumt von Frühlingsblumen und Küchenkräutern. An einer Pinnwand werden gebrauchte Möbel und kostenlose Trainingsstunden im nahen Fitnessstudio angeboten. Ein Mann sucht die frei zugängliche Büchernische nach Neuzugängen ab, seine beiden quirligen Söhne haben längst ein Comicheft ergattert. „Die betagte Mutter meiner Nachbarin kommt gerne hierher, um sich mit Anwohnern zu unterhalten“, erzählt eine Frau, die an der Mobilitätsstation gegenüber ihr E-Auto zum Aufladen geparkt hat. Und auch sie selbst, so beteuert sie, möchte die neu gestaltete „Piazza Zenetti“ nicht mehr missen.

Vier Jahre zuvor war dieser Platz nichts weiter als ein Parkplatz für private PKW. Seine Umgestaltung in einen Ort der Begegnung mit und für Menschen aus dem Viertel begann im Sommer 2018 im Auftrag der Stadt München.

Dazu wurde hier im Rahmen eines Forschungsprojekts namens City2Share, mit Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner und unterstützt von Landschaftsarchitekten, alles komplett umgekrempelt: Die Parkplätze im Nordteil des Platzes wichen einem Aufenthalts- und Begegnungsort, jene im Südteil einer Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten für Autos und E-Bikes. Zur Eröffnung kamen neben dem Münchner Oberbürgermeister auch Vertreter des Bundesumweltministeriums, der Münchner Verkehrsgesellschaft und des beteiligten Industriepartners BMW. Das Ganze war als Experiment gedacht und zunächst nur auf sechs Wochen angelegt. Doch da war der Funke schon übergesprungen: Es formierte sich eine Bürgerinitiative, die auch in den Sommern der beiden Folgejahre Straßenfeste und Aktionen auf der neuen „Piazza“ organisierte und sie schließlich zur Dauereinrichtung machte.

### Die Coronapandemie bringt Mut zur Veränderung

Die Piazza Zenetti ist ein gelungenes Beispiel für eine Transformation des öffentlichen Raums. Und kein Einzelfall: Von Mailand bis New York, von Barcelona bis Bogotá lassen Bewohnerinnen und Bewohner auf „Ciclovías“, „Spielstraßen“ oder „Sommerstraßen“ ihren Vorstellungen



von einer schöneren Welt freien Lauf. Kein Projekt gleicht dem anderen, doch alle entspringen dem gemeinsamen Bedürfnis nach Veränderung. Denn die Menschen spüren, dass es nicht mehr so weitergehen kann wie bisher: Klimawandel, Umweltverschmutzung, Artensterben, Ressourcenknappheit und nicht zuletzt die Coronapandemie zwingen uns dazu, unseren Lebenswandel und damit auch unser Mobilitätsverhalten zu überdenken. Doch welche Alternativen sind sinnvoll und umsetzbar? Dies herauszufinden, ist Ziel zahlreicher Street experiments überall auf der Welt. Darunter versteht die Wissenschaft „absichtliche, zeitlich begrenzte Änderungen der Straßennutzung, -regulierung und/oder -form, die darauf abzielen, systemische Veränderungen in der städtischen Mobilität zu erforschen“. Also Aktionen wie die am Münchner Zenetiplatz.

„Die Coronapandemie war wie ein Booster für diese Initiativen“, betont Prof. Gebhard Wulforst, Leiter des TUM Lehrstuhls für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung: „Sie hat in der Gesellschaft plötzlich eine große Bereitschaft entfacht, vieles infrage zu stellen, einfach mal was Neues auszuprobieren und auch vorübergehend auf vielen Ebenen sehr strikte Einschränkungen in Kauf zu nehmen. Die Pandemie hat sich außerordentlich



Installation: Raumzeug – Atelier für Landschaftsarchitektur, Felix Lüdicke (TUM); Bildquelle: Johann-Christian Hammemann

### Weltweit vernetzt – mitmachen!

Street Experiments leben vom Erfahrungsaustausch. In einem offen zugänglichen Onlinekurs (MOOC) geben Ana Rivas und Dr. Benjamin Büttner mit Unterstützung des TUM Institute for LifeLong Learning und der EIT Urban Mobility eine Einführung über Wesen und Zweck von Street Experiments. Eine kurze Anleitung zur Planung und Auswertung eigener Streets Experiments liefert das Street Experiments Tool (SET). Die Kenntnisse können in zweiwöchigen binationalen Sommerschulen in München und Rotterdam vertieft werden.

Mehr auf: [www.streetexperiments.com](http://www.streetexperiments.com)

MOOC Street Experiments for Sustainable and Resilient Cities: <https://www.coursera.org/learn/streetexperiments>

Die Piazza Zenetti ist eines von mehreren Street Experiments in München. Die Installation wurde von Landschaftsarchitektinnen und -architekten gestaltet, die auch am TUM Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum (Prof. Regine Keller) arbeiten. Die Piazza Zenetti ist an diesem Lehrstuhl das Fallbeispiel der Dissertation von Felix Lüdicke zum Thema Street Experiments.

Was sind die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Street Experiment? Ana Rivas untersuchte:

150

Street Experiments

in 38

Ländern

jeweils 3

in München und Amsterdam

# Akzeptanz, Kommunikation und Bürgerbeteiligung

sind die drei Kriterien, die den Erfolg eines Street Experiments ausmachen.

positiv ausgewirkt auf den Willen und den Mut zur Veränderung.“ Lange Zeit hat man sich damit abgefunden, dass Straßen, auch und vor allem in der Stadt, von fahrenden und stehenden Autos dominiert werden. „Doch wir müssen uns wieder darauf besinnen, dass Straßen nicht in erster Linie für Autos gemacht sind, sondern für Menschen! Straßen sind Teil des öffentlichen Raums, wo man sich trifft und mit Nachbarinnen und Nachbarn austauscht, im Café sitzt oder seinen Geschäften nachgeht. Wenn man das verstanden hat, dann lässt es sich auch in der Planung besser berücksichtigen und umsetzen“, betont Wulfhorsts Doktorandin Ana Rivas.

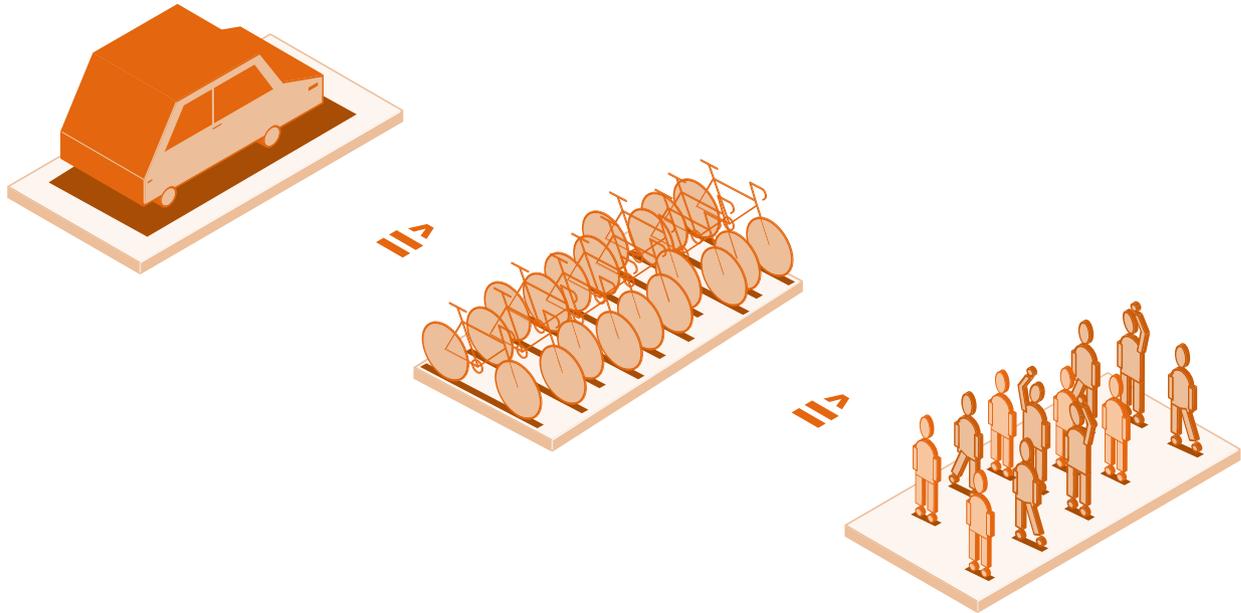
## Der öffentliche Raum ist eine hart umkämpfte Ressource

Die Architektin hat im Rahmen ihrer Dissertation rund 150 Street Experiments in 38 Ländern erfasst und je drei davon in Amsterdam und München als Fallbeispiele nach einem selbst erarbeiteten Kriterienkatalog analysiert. Sie wollte wissen, unter welchen Bedingungen solche zeitlich begrenzten Aktionen zu bleibenden Veränderungen auf verschiedenen Ebenen – im individuellen Mobilitätsverhalten, in der Stadtplanung, in der baulichen Gestaltung und im Austausch der unterschiedlichen Interessengruppen – führen. Ihr Fazit: „Es gibt drei Kriterien, die den Erfolg eines Street Experiments ausmachen, nämlich Akzeptanz, Kommunikation und Bürgerbeteiligung. Das heißt, die unmittelbar Betroffenen sollten möglichst weitgehend am Konzept und an der Ausführung des Projekts beteiligt werden, damit sie es zu ihrer Sache machen. Zu-

*„Wir müssen uns wieder darauf besinnen, dass Straßen nicht in erster Linie für Autos gemacht sind, sondern für Menschen!“* Ana Rivas de Gante

gleich muss der ganze Prozess laufend mit allen Beteiligten abgesprochen und auch nach außen hin kommuniziert werden. Schließlich ist es ganz wichtig, die Stadt mit an Bord zu haben.“

Keine leichte Aufgabe. Denn der öffentliche Raum ist als wertvolle, weil begrenzte Ressource gerade in Großstädten hart umkämpft. „Hier geht es darum, einen Ausgleich zwischen den Interessen unterschiedlicher Gruppen zu finden, die Auto oder Rad fahren, zu Fuß gehen, Waren anliefern, Gaststätten besuchen oder spielen wollen“, erklärt Gebhard Wulfhorst, und weiter: „Es gibt alle möglichen technischen Lösungen, von neuen Antriebssystemen bei Elektromobilität über das autonome Fahren bis zu Sharing- und Shuttle-Modellen mit Fahrrädern, Scootern, Sammelnbussen oder Taxis. Doch all diese Konzepte werden nur erfolgreich sein, wenn ihre Produkte und Dienstleistungen in den öffentlichen Raum integriert werden können – sonst liegen die Fahrräder auf dem Gehweg herum und jeder ärgert sich darüber. Neuerungen müssen als gemeinsames soziokulturelles Konstrukt integriert werden, also gemeinsam erarbeitet, ausgelotet, abgewogen und ausprobiert werden.“



Platzfresser Auto: Auf der Fläche eines Autoparkplatzes (ca. 12 m<sup>2</sup>) finden zwischen 6 und 20 Fahrräder oder ebenso viele Fußgängerinnen und Fußgänger Platz.

Street Experiments, das zeigen die Forschungsergebnisse von Ana Rivas, können in diesem Prozess einen wichtigen Beitrag leisten. „Diese Idee des Miteinanders unterschiedlicher Interessengruppen, die wir mit unseren Partnern in Amsterdam und Mailand entwickelt haben, wollen wir nun in München intensiver verfolgen“, erläutert Wulfhorst. Den Rahmen dazu liefert seit Herbst 2021 der „Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“, kurz MCube, als Teil eines neu aufgelegten Förderprogramms des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). MCube verfolgt die Vision, die Stadt München als Vorreiterin für nachhaltige und transformative Mobilitätsinnovationen zu etablieren. Eines der Leuchtturmprojekte des Clusters hat sich zum Ziel gesetzt, autofreie Quartiere durch multimodale Mobilitätsangebote (AQT) zu schaffen: „Darin wollen wir gemeinsam mit dem Lehrstuhl für Urban Design, der Stadt München und privatwirtschaftlichen Partnern alternative Mobilitätssysteme mit neuen Gestaltungskonzepten für den öffentlichen Raum kombinieren. Das sind also genau die Ideen, die wir aus erfolgreichen Street Experiments kennen und nun in die Praxis umsetzen wollen.“

■ *Monika Offenberger*

#### Europäische Partner

Das Europäische Innovations- und Technologieinstitut (EIT) wurde 2008 als Einrichtung der EU gegründet, um Innovationen in ganz Europa zu fördern. Das EIT bringt führende Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen zusammen, um dynamische grenzüberschreitende Partnerschaften zu bilden. Die so entstandenen Innovationsgemeinschaften widmen sich der interdisziplinären Suche nach Lösungen für die großen globalen Herausforderungen unserer Zeit. Die TUM ist in folgenden Innovationsgemeinschaften des EIT involviert: Gesundheit, Ernährung, Energieversorgung, Digitalisierung, Klimawandel – und nicht zuletzt Mobilität. Hier engagiert sich die TUM als strategischer Partner des EIT für eine nachhaltige Stadtentwicklung durch angepasste urbane Mobilitätsstrategien.