



Die Mobilitätswende ist ein zentraler Bestandteil der modernen Stadt- und Quartiersentwicklung. Sie zielt darauf ab, den urbanen Raum lebenswerter zu gestalten, die Umweltbelastung zu reduzieren, das Kfz-Verkehrsaufkommen zu minimieren und die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu verbessern.

**Torsten Becker, Markus Eichberger, Holger Heinze,
Ulrike Kirchner, Gisela Stete, Peter Sturm, Alexander Thewalt**

Torsten Becker: Prof. i.V. Dipl.-Ing. Stadtplaner DASL BDA SRL, Frankfurt am Main
tobeSTADT Büro für Städtebau und Stadtplanung

Markus Eichberger: Dipl.-Ing. Stadtplaner DASL, Frankfurt am Main
Nassauische Heimstätte / ProjektStadt, Prokurist, Leiter Unternehmensbereich Stadtentwicklung

Holger Heinze: Dipl.-Ing. Architekt DASL
Fachbereichsleiter Stadtplanung Bad Homburg v.d.H.

Ulrike Kirchner: Prof. Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin DASL, Koblenz / Kelberg
Raum- und Umweltmanagement – Beratung

Gisela Stete: Dipl.-Ing. Verkehrsplanung DASL SRL, Darmstadt
StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Peter Sturm: Dr.-Ing. Verkehrsplanung DASL, Neu-Anspach

Alexander Thewalt: Dipl.-Ing. Verkehrsplanung DASL
Leiter des Dezernats Bau, Umwelt und Verkehr Ludwigshafen am Rhein

Quartiere, Mobilitätswende und öffentlicher Raum

Thesen und Fallstudien zur nachhaltigen Stadtentwicklung: Workshop „Mobilitätswende und öffentlicher Raum“ im Rahmen der DASL-Jahrestagung, 20.–22.09.2024 in Bremen

Die Mobilitätswende ist ein zentraler Bestandteil der modernen Stadt- und Quartiersentwicklung. Sie zielt darauf ab, den urbanen Raum lebenswerter zu gestalten, die Umweltbelastung zu reduzieren, das Kfz-Verkehrsaufkommen zu minimieren und die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. In diesem Zusammenhang wur-

den durch die Landesgruppe Hessen | Rheinland-Pfalz | Saarland fünf zentrale Thesen formuliert, die als Leitlinien für die Umsetzung von Mobilitätsprojekten dienen. Diese Thesen wurden durch Fallstudien aus verschiedenen Städten illustriert, die erfolgreiche Beispiele für die Umsetzung dieser Prinzipien darstellen.

1. Mehr Weitsicht: Mobilität als integralen Bestandteil der Quartiersentwicklung gestalten

Die erste These betont die Notwendigkeit, Mobilität als Bestandteil der Quartiersentwicklung zu betrachten. Mobilitätskonzepte sollten nicht isoliert, sondern im Kontext der gesamten städtebaulichen (Quartiers-)Planung entwickelt werden. Eine integrierte Herangehensweise an die Gestaltung des Straßenraums kann dazu beitragen, den öffentlichen Raum als Lebens- und Sozialraum zurückzugewinnen. Durch die Integration von Mobilitätsanforderungen in die Quartiersentwicklung werden nachhaltige und lebenswerte Stadtteile geschaffen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung hinsichtlich eines attraktiven Wohnumfeldes gerecht werden bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung.

2. Mehr Ausgewogenheit: Den Belangen der Bewohnerschaft und den vielfältigen Anforderungen an den Raum angemessen Rechnung tragen

Die zweite These hebt die Bedeutung einer ausgewogenen Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohnerschaft und der vielfältigen Anforderungen an den öffentlichen Raum hervor. Durch intensive Bürgerbeteiligung und die Gründung von lokalen Partnerschaften können unterschiedliche Belange berücksichtigt und eine gerechtere Verteilung der Flächen im öffentlichen (Straßen-)Raum erreicht werden. Eine ausgewogene Planung sorgt dafür, dass alle Arten der Mobilität, insbesondere von Menschen, die zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind (Stichwort Nahmobilität), angemessen berücksichtigt werden und der öffentliche Raum für alle nutzbar ist.

3. Mehr Kreativität: Potenziale identifizieren, neue Lösungen entwickeln und mit Augenmaß erproben

Die dritte These zielt darauf ab, kreative Lösungen zu entwickeln und neue Ansätze zu erproben. Dies erfordert die Identifizierung von Potenzialen und die Entwicklung innovativer Konzepte, die mit Augenmaß umgesetzt werden. Durch die Reduzierung der Flächenanteile für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Verbesserung der kleinklimatischen Situation durch Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr (Prinzip „Superblock“) entstehen Gestaltungsoptionen für die Aufwertung des öffentlichen Raums. Beispiele hierfür sind die Pflanzung von Bäumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder die Schaffung von „Sitzlandschaften“ anstelle von Kfz-Parkstreifen.

4. Mehr Mut: Gestaltungsspielräume nutzen und Chancen aktiv kommunizieren

Die vierte These fordert dazu auf, Gestaltungsspielräume zu nutzen und die Chancen der Mobilitätswende aktiv zu kommunizieren. Dabei sollten nicht die Beeinträchtigungen im Vordergrund stehen, sondern die Vorteile und Chancen mit all ihren positiven Wirkungen. Auf diese Weise kann die Akzeptanz in der Bevölkerung gefördert und die Umsetzung neuer Konzepte unterstützt werden. Zwar erfordert es mutige Entscheidungen, sich auf neue Wege einzulassen und innovative Konzepte umzusetzen, sie können jedoch nachhaltig dazu beitragen, den öffentlichen Raum neu zu gestalten und die Lebensqualität in den Städten zu verbessern.

5. Mehr Reflexion: Vorhaben evaluieren und die richtigen Schlüsse ziehen

Die fünfte These unterstreicht die Bedeutung der Evaluation von Projekten und der Ableitung der richtigen Schlüsse. Dies erfordert eine kontinuierliche Bewertung der umgesetzten Maßnahmen, um deren langfristige Wirksamkeit sicherzustellen. Durch regelmäßige Evaluationen können die Auswirkungen von Mobilitätsprojekten auf die Lebensqualität, das Verkehrsaufkommen und die Umweltbelastung überprüft werden. Die Ergebnisse dieser Bewertungen sollten genutzt werden, um bestehende Konzepte zu verbessern und zukünftige Projekte effektiver zu gestalten. Eine reflektierte Herangehensweise stellt sicher, dass die Mobilitätswende nachhaltig und erfolgreich umgesetzt wird.



Fahrradweg
durch die Innenstadt

Fallstudie Kassel: Friedrich-Ebert-Straße

Die Friedrich-Ebert-Straße in Kassel wurde von einer zentralen Verkehrsachse zum Boulevard umgebaut und dafür im Jahr 2016 mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis der SRL e.V. ausgezeichnet. Dieser Preis würdigt den Straßenumbau als beispielhafte Lösung zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Stadtbaurat Christof Nolda betonte in einer Pressemitteilung, dass die neue, intelligente Aufteilung des Straßenraums nun Stadtraum zurückgewinnt und die Friedrich-Ebert-Straße zu einem attraktiven innerstädtischen Boulevard aufwertet.

Die Friedrich-Ebert-Straße dient als zentrale Verbindungsachse aus der Innenstadt in den Vorderen Westen und ist ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort. Das Quartier bietet Versorgung für ca. 20.000 Menschen in vielen Läden, Dienstleistungsunternehmen, sozialen und kulturellen Einrichtungen. Der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zum Boulevard war Teil eines umfassenden städtebaulichen Programms, mit dem das Quartier 2008 in das Förderprogramm „Aktive Kernbereiche“ aufgenommen wurde. Umfangreiche Beteiligungsprozesse mit lokalen Akteuren nahmen die Bevölkerung aktiv mit. Der Umbau wurde von 2013 bis 2015 realisiert und auch während der Bauzeit von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit – z. B. Baustellen-taxis, Infotafeln – begleitet.

Die Planungsziele für die Friedrich-Ebert-Straße umfassten die Rückgewinnung von Stadtraum, die Aufwertung des Straßenraums durch Bäume, Aufenthaltsorte und breite Gehwege sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten und Reduzierung von Geschwindigkeitsspitzen durch die Tram als Pulkführer. Damit konnten die Fahrflächen für Tram und MIV um fast 10 m zurückgenommen werden. Das Ergebnis ist eine gerechtere Verteilung der Flächen-

anteile auf alle Nutzer:innen des Straßenraums und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Baumpflanzungen und breite Gehwege.

Der gesamte Prozess war geprägt von intensiver Beteiligung und Transparenz. Expertenworkshops, Befragungen und Informationsveranstaltungen wurden durchgeführt. Eine Stadtteilzeitung entstand, ein Stadtteilbüro wurde zentraler Anlaufpunkt für Bürger, Einzelhändler und Dienstleister. Die Maßnahme war Impulsgeber für weitere Aufwertungen im Quartier.

Die Friedrich-Ebert-Straße zeigt, wie eine integrierte Herangehensweise an die Gestaltung von Straßenraum durch Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen zu guten Lösungen führen kann. Der Prozess und das Ergebnis sind zukunftsweisend und können als Beispiel für die Transformation von Städten gelten. Das umgesetzte Mobilitätskonzept hat experimentellen Charakter und muss evaluiert werden, um seine Nachhaltigkeit und Wirksamkeit überprüfen zu können.

Kassel, Friedrich-Ebert-Straße



Frankfurt am Main,
Oeder Weg

Fallstudie Frankfurt am Main: Oeder Weg

Der Oeder Weg in Frankfurt am Main wurde im Rahmen des Radentscheids 2018 und der darauffolgenden politischen Beschlüsse zur fahrradfreundlichen Nebenstraße umgestaltet.

Die Planung sah eine durchgehende Fahrgassenbreite von 5,50 m für Kfz- und Radverkehr, einen 2,00 m breiten Multifunktionsstreifen am Fahrbahnrand und Verweilelemente in größeren Gehwegbereichen vor. Ein Evaluationsbericht bewertete die Umgestaltung insgesamt positiv.

Die IHK kritisierte die Umgestaltung, da sie ausschließlich auf dem Forderungskatalog der Initiative „Radentscheid Frankfurt“ basiere und andere Interessen nicht berücksichtigt würden. Sie führte eine eigene Befragung der Gewerbetreibenden durch, da entscheidende Fragen in der Begleitforschung offenblieben. Die IHK kritisierte methodische Mängel und eine monofunktionale Betrachtung des Einzelhandels.

Die fachliche Bewertung des Projekts zeigte ein vitales Straßenleben mit einer guten Mischung aus

Aktivitäten, wenig Durchfahrtsverkehr, geringer Fahrtgeschwindigkeit, hoher Aufenthaltsqualität und belebter Außengastronomie. Es gab jedoch handwerkliche Mängel in der Planung und Umsetzung sowie unzureichende Planungskommunikation und Partizipation.

Der Ortsbeirat beschloss die Verstetigung der Umgestaltung gemäß den Empfehlungen des Abschlussberichts der Frankfurt University of Applied Sciences (FUAS). Dazu gehören bauliche Anpassungen, Barrierefreiheit, Absicherung von Zebrastreifen, Verbreiterung von Gehwegen, Pflanzung von Bäumen und Sträuchern, Abbau von Ampelanlagen und die Einführung eines Superblockkonzepts.

In Bezug auf die fünf Thesen zeigt das Projekt, dass Mobilität als integraler Bestandteil der Quartiersentwicklung gestaltet werden sollte, die Umgestaltung die Komplexität der Situation reflektiert, die Lösungen teilweise zu technisch erscheinen, Kommunikation und Partizipation umfassender erfolgen müssten und die Evaluation wichtige Schlussfolgerungen aufzeigte.

Fallstudie Offenbach am Main: Marktplatz

Der Marktplatz in Offenbach am Main wurde umfassend umgestaltet, um seine Funktion als Scharnier zwischen der Fußgängerzone Frankfurter Straße und dem Wilhelmsplatz mit seiner Gastronomie und dem Wochenmarkt zu stärken. Der Marktplatz dient zudem als Tor zur Innenstadt und ist ein wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) mit Stadt- und Regionalbussen sowie der S-Bahn. Für den Individualverkehr (IV) ist der Platz in Nord-Süd-Richtung befahrbar.

Die Ziele der Umgestaltung waren die gestalterische Aufwertung des Marktplatzes, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und die Schaffung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs. Es sollte ein einheitlicher Belag geschaffen und Barrierefreiheit gewährleistet werden. Während der Bauphase sollte die permanente Erreichbarkeit gewährleistet sein.

Der Prozess begann 2009 mit dem Integrierten Handlungskonzept im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Kernbereiche“. 2012 fand das Marktplatz-Forum im Rahmen des Modellprojekts „Tatort Stadt“ statt, 2013 folgte ein erster Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung. Nach langwierigen Diskussionen über die Reduzierung des MIV wurde 2015 ein erweiterter Grundsatzbeschluss gefasst, der diagonale Durchfahrtssperren vorsah. 2016 beschloss der Magistrat dann jedoch, sämtliche Verkehrsbeziehungen im Status quo zu erhalten. Mit dieser Vorgabe wurde im selben Jahr ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. 2017 folgte der Projektbeschluss der Stadtverordnetenversammlung mit einem Budget von 5,1 Millionen Euro. Nach einer ersten Ausschreibung 2018, die eine erhebliche Kostensteigerung ergab, wurde

2019 ein überarbeiteter Projektbeschluss mit reduziertem Gebietsumfang und einem Budget von 5,5 Millionen Euro gefasst. Die erneute Ausschreibung und der Baubeginn erfolgten 2020/2021. 2023 wurde der Marktplatz nach dem Umbau mit Gesamtkosten von 10 Millionen Euro eröffnet.

Unter Berücksichtigung der Belange des örtlichen Einzelhandels wurde bei der Umsetzung sichergestellt, dass der Marktplatz permanent mit dem ÖPNV erreichbar blieb. Die Bauarbeiten erfolgten daher in sechs Phasen mit wechselnden Sperrungen, was zu einer Verlängerung der Bauzeit und höheren Kosten führte.

Im Ergebnis führte die Umgestaltung zu einer Verkleinerung der MIV-Flächen und zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität. Die Barrierefreiheit und der einheitliche Belag wurden realisiert. Es gab jedoch keine strukturellen Änderungen der Verkehrsbeziehungen, sodass zwei Lichtsignalanlagen für die Verkehrssicherheit weiterhin erforderlich bleiben. Die Bieberer Straße als Verbindung zum Wilhelmsplatz blieb aufgrund der Kostensteigerungen von der Umgestaltung ausgenommen.

In Bezug auf die fünf Thesen zeigt das Projekt, dass die Verkehre als maßgebliche Faktoren der Freiraumgestaltung erkannt und berücksichtigt wurden. Es gab eine umfangreiche Öffentlichkeits- und Betroffenenbeteiligung sowie eine experimentelle Erprobungsphase neuer Ansätze. Allerdings wurden Chancen, die sich durch eine weitergehende Verkehrsberuhigung hätten ergeben können, nicht aufgegriffen. Wünschenswert wäre, dass das Ergebnis im Hinblick auf die Verkehrsführung evaluiert wird. Dennoch kann die Umgestaltung des Marktplatzes in Offenbach als Beispiel für eine erfolgreiche städtebauliche Maßnahme gelten.



Offenbach am Main, Marktplatz

Fallstudie Darmstadt: Lincoln-Siedlung

Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, eine ehemalige Housing-Area der amerikanischen Streitkräfte, wurde im Rahmen eines Integrierten Rahmenplans 2011 (Städtebau, Freiraum und Mobilität) zu einem neuen Wohnquartier entwickelt. Die Siedlung soll bis zu 5.000 Einwohner in 2.000 Wohneinheiten beherbergen. Eine Verkehrsuntersuchung ergab, dass der durch die Quartiersentwicklung erzeugte Kfz-Verkehr mit den üblichen Modal-Split-Ansätzen im bestehenden Straßennetz nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann und zu unverträglichen Belastungen führt. Um das Quartier in der geplanten Dichte entwickeln zu können, mussten innovative Lösungen zur Mobilitätssicherung für die Bevölkerung gesucht und gefunden werden.

Die Lincoln-Siedlung liegt am Stadtrand, aber dennoch zentrumsnah (3 km) und ist gut an das Straßenbahnnetz sowie das kommunale und regionale

Radverkehrsnetz angebunden. Die Planung sieht eine geringe Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten vor, mit sozialer Infrastruktur wie Kitas, Grundschulen, Angeboten für Ältere sowie einen Nahversorger. Dies alles sind ideale Rahmenbedingungen für ein autoarmes Quartier.

Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung basiert auf flächensparender Erschließung für Kfz-Verkehr, einem dichten Netz für Fuß- und Radverkehr, einem reduzierten Angebot an Kfz-Stellplätzen und einer Verdichtung des ÖPNV-Angebots. Es gibt Sharing-Angebote für Autos und Fahrräder/Lastenräder sowie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Der Kfz-Stellplatzschlüssel wurde auf 0,65 Stellplätze pro Wohneinheit reduziert, wobei 0,15 Stellplätze wohnungsnah für Berechtigte vorgesehen sind. Die übrigen Stellplätze (0,5 P pro WE) befinden sich in Sammelgaragen. Des Weiteren wurden Wohnen und Parken entkoppelt,



Darmstadt, Lincoln-Siedlung

d. h., es gibt keine festen Stellplätze für Wohnungen, und nur wer einen Stellplatz benötigt, kann ihn mieten.

Seit 2018 wird die Lincoln-Siedlung sukzessive bezogen. Die Information und Beteiligung der Bevölkerung erfolgte bereits 2010 im Zuge der Rahmenplanung durch Beteiligungswerkstätten. Heute stellen der Arbeitskreis Mobilität/ MOVE, der Mobilitätsbeirat für die Eigentümer, Nachbarschaftsrunden, eine Quartierszeitschrift, Workshops und Sommerfeste Beteiligungsmöglichkeiten und Information sicher. Ein Mobilitätsmanagement vor Ort berät die Bewohnerschaft, koordiniert externe Mobilitätsangebote und ist zuständig für die Vergabe der Kfz-Stellplätze.

Aufgrund des Modellcharakters des Projekts war eine frühzeitige Kooperation der verschiedenen Akteure unverzichtbar: der Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt, die bauverein AG als städtisches Wohnungsunternehmen mit dem größten Anteil an Mietwohnungen, HEAG mobilo als Mobilitätsdienstleister, Entega als Energielieferant für die E-Mobilität, Investoren und Projektentwickler sowie weitere Mobilitätsanbieter (Car- und Bikesharing). Planungsrechtliche Instrumente wie der Rahmenplan „Konversion Süd“ und der Bebauungsplan, städtebauliche Verträge sowie eine Einschränkung- und Verzichtssatzung für Kfz-Stellplätze bildeten die Grundlage für die Umsetzung.

Die Evaluierung des Projekts zeigt, dass die Sharing-Angebote gut angenommen werden und der Pkw-Besitz sowie die Pkw-Nutzung sich verringern. Die zentrale Stellplatzvergabe funktioniert gut und die Wirkungen des Konzepts auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum werden positiv wahrgenommen. Das Konzept wurde mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis (2018), dem Deutschen Mobilitätspreis (2019) und dem Preis „Klimaaktive Kommune“ (2022) ausgezeichnet.

Das Resümee betont, dass Mobilitätskonzepte integraler Bestandteil der Quartiersentwicklung sein müssen. Stellplatzeinschränkungen und Parkraummanagement sind zentrale Bausteine für eine nachhaltige Entwicklung, wobei ein Mix aus infrastrukturellen Maßnahmen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes notwendig ist. Multimodale Angebote und die frühzeitige Einbeziehung der Bevölkerung beim Austausch von Meinungen steigern die Akzeptanz von Beginn an. Evaluierung ist ein wichtiger Baustein zur Prüfung der Wirkungen.

Ergebnisse der Diskussion im Workshop „Quartiere, Mobilitätswende und öffentlicher Raum“

Der Workshop startete mit einem eindrucksvollen Rundgang durch das in „fertiger Stadt“ eingerichtete neue Fahrradquartier der Alten Neustadt in Bremen. Dieses Beispiel zeigte, wie innovative Mobilitätskonzepte in der Praxis umgesetzt werden können und welche positiven Auswirkungen sie auf die Lebensqualität in urbanen Räumen haben können. Die Thesen und die vier Fallstudien wurden im Anschluss an den spannenden Stadtspaziergang in der Hochschule Bremen am Neustadtswall vorgestellt und intensiv diskutiert. Diese Diskussionen vertieften die zuvor formulierten fünf Thesen zur Mobilitätswende und führten zu einer Reihe von wichtigen Erkenntnissen.

Integrierte Mobilitätsplanung

Ein zentrales Ergebnis des Workshops war die Bestätigung, dass Mobilitätsplanung grundsätzlich als Bestandteil der Stadtplanung im Sinne einer integrierten Planung zu sehen ist. Dies bedeutet, Mobilitätskonzepte im städtebaulichen und freiraumplanerischen Kontext zu bearbeiten. Hierbei müssen der Stadtraum und die Menschen stärker in den Blick genommen werden. Mobilitätsplanung ist zudem ein politisches Thema, da es bei der Verteilung von Fläche und Raum um die „Verteilung von Lebenschancen“ geht. Eine qualitätvolle Straßenraumgestaltung berücksichtigt sowohl die Interessen der Anwohner:innen als auch der Gewerbetreibenden, sorgt für konsumfreie Aufenthaltsangebote und kann zur Wertsteigerung von Immobilien führen. Zudem kann sie einen Beitrag zur Klimaresilienz leisten. Die Bedeutung des Verkehrsraums als Bestandteil von Netzen für Fußgänger, Radfahrende, den ÖPNV und Kraftfahrzeuge ist grundsätzlich immer zu betrachten.

Bedürfnisse der Menschen im Fokus

Die Bedürfnisse der Menschen müssen stärker in den Fokus genommen werden. Hierzu sind vielfältige Beteiligungsverfahren und Kommunikationsstrategien auf unterschiedlichen Ebenen wichtig. Diese Verfahren müssen für Transparenz, Verständnis und Teilhabe sorgen. Immer wieder müssen politische Gremien Maßnahmen abwägen und zustimmen, dies fällt umso leichter, je besser und klarer Ergebnisse aus Beteiligungsverfahren im Vorfeld der Entscheidungen vorliegen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums sollte nicht „gegen das Auto“ gerichtet, sondern als Konzept zur Verbesserung „für alle Nutzenden“ verstanden werden. Um dies deutlich zu machen, ist eine angemessene und anschauliche Darstellung, Vermittlung oder Sprachwahl erforderlich. Beispielsweise sollte der Begriff „menschenfreundlich“ anstelle von „fahr-

radfreundlich“ verwendet werden, um nicht den Eindruck zu erwecken, dass Maßnahmen für andere Verkehrsteilnehmende mit Einschränkungen verbunden sind. Bei der Vermittlung sollte die gesamte Bandbreite der Medien besser genutzt werden: Gerade beim Thema Mobilität bieten sich Videos anstelle von „Standbildern“ an.

Gute Kommunikationsstruktur

Eine gute Kommunikationsstruktur ist auch innerhalb der Verwaltungsebenen und aller relevanten Disziplinen notwendig. Interdisziplinäre Projekt- oder Arbeitsgruppen ermöglichen beispielsweise gute Ergebnisse bei der Gestaltung „lebbarer“ Stadträume. Nur so können auch dringende Belange der Klimaanpassung und damit der Sicherung oder sogar Steigerung der Lebensqualität im Quartier, beispielsweise durch Begrünung und Aufwertung der Freiräume, rechtzeitig abgestimmt werden. Es sollte nicht nur mit reinen Fakten argumentiert, sondern die Vorteile sollten auch emotional kommuniziert werden.

Evaluation modellhafter Maßnahmen

Die Evaluation modellhafter Maßnahmen ist wichtig. Die Objektivität entsprechender Gutachten wurde im Workshop allerdings kritisch und kontrovers diskutiert. Sorgfältige wissenschaftliche Evaluierungen sind jedoch wünschenswert, um die Wirksamkeit und Nachhaltigkeit der Maßnahmen zu überprüfen, auch für künftige Projekte.

Neue Mobilitätsformen in ländlichen Regionen

Offen, aber diskussionswürdig, blieb die Frage nach neuen Mobilitätsformen und neuen Raumbildern in den ländlich geprägten Regionen. Es wurde diskutiert, wie sich Rahmenbedingungen, Bewusstsein und Möglichkeiten in diesen Regionen ändern können.

