



Handbuch für eine partizipative Mobilitätsplanung

Was Bürgerinnen und Bürger bewegt

Hrsg.: Bernd Bienzeisler | Simone Martinetz | Madlen Günther



Handbuch für eine partizipative Mobilitätsplanung



Was Bürgerinnen und Bürger bewegt

Hrsg.: Bernd Bienzeisler | Simone Martinetz | Madlen Günther

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

es ist einer dieser typischen Nachmittage in einer deutschen Stadt: Feierabendstau voraus und auch ein Blick in den Rückspiegel lässt eine lange Autoschlange erkennen, die sich auf breit ausgebauten Straßen scheinbar heimisch fühlt. Es ist ein Sinnbild jahrzehntelanger Stadt- und Verkehrsplanung und es ist auch ein Paradebeispiel für Chemnitz.

Die Geschichte und Trends der bisherigen Stadt- und Verkehrsplanungen können wir nicht wegradieren. Wohl aber neue Visionen für zukünftige, nachhaltige Mobilität und lebenswerte Städte skizzieren. Diese Entwürfe schließlich vom Papier in die Wirklichkeit zu bringen, ist eine hochaktuelle und dringliche Herausforderung, vor der zahlreiche Kommunen sowie Praktikerinnen und Praktiker stehen – die autoaffine Stadt Chemnitz eingeschlossen.

Vor diesem Hintergrund ist das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte transdisziplinäre Verbundprojekt »NUMIC – Neues urbanes Mobilitätsbewusstsein in Chemnitz« entstanden. Die Federführung lag bei der Stadtverwaltung Chemnitz: konkreter beim Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung. Die Zusammenarbeit im Projekt erfolgte mit Partnern aus Wirtschaft (innosabi GmbH) und Wissenschaft (Technische Universität Chemnitz, Technische Universität Dresden und dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO).

Ein weiterer von Anfang an bedeutender Partner beim Umdenken bzw. Umlenken in Mobilitätsthemen fehlt in dieser Auflistung allerdings noch: die Bevölkerung. Die Chemnitzer Bürgerinnen und Bürger waren einerseits Zielgruppe des Projekts im Sinne der Etablierung eines veränderten Mobilitätsbewusstseins und -verhaltens. Also weg vom motorisierten, hin zu mehr nichtmotorisiertem Individualverkehr. Andererseits waren die Bürgerinnen und Bürger aber auch integraler Bestandteil und Wirkmechanismus der durchgeführten analogen und digitalen Bürgerbeteiligungen zu städtebaulichen Veränderungen.

Das Ziel von NUMIC war es, eine Fuß- und Radverkehrsrouten (Modellroute) abseits der kraftfahrzeugdominierten Magistralen in Chemnitz zu entwickeln, umzusetzen und gemeinsam mit der Bevölkerung zu erproben. Die Bürgerinnen und Bürger bestimmten dahingehend unter anderem, wo die Route verläuft und welche Maßnahmen entlang der Route zur Aufwertung der Fuß- und Radmobilität umgesetzt wurden. Das Beste: all das passierte unter den Augen der wissenschaftlichen Begleitforschung. Chemnitz wandelte sich insofern zum Reallabor, zum Raum des Experimentierens. Erkenntnisgewinn vorprogrammiert!

Ein weiteres Ziel des Projekts war es demgemäß, aus den Ergebnissen und Erfahrungen der prototypisch umgesetzten Modellroute einen übertragbaren Ansatz zur datenbasierten und partizipativen Entwicklung urbaner Mobilitätslösungen als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung abzuleiten. Et voilà! Wir sind mitten im Geschehen. Mit dem vorliegenden Handbuch möchten wir unseren vielversprechenden Erfahrungsschatz mit Ihnen teilen.

Damit Sie beim Lesen dieses Handbuchs stets in guter Begleitung sind, haben wir eine Reihe an Handlungsempfehlungen und Erkenntnissen für Sie vorbereitet, die nur darauf warten, einen Beitrag für Ihr ganz eigenes Mobilitätsprojekt der Zukunft zu leisten.

Wir wünschen Ihnen insofern alles Gute, viel Erfolg und vor allem eine anregende Lektüre.

Vincent Joura und Madlen Günther aus dem NUMIC-Team

Inhalt

1. Jede Zukunft hat eine Herkunft	4
1.1 Chemnitz im Zeitraffer	6
1.2 Neue urbane Mobilitätskultur entwickeln	7
1.3 Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätskultur	8
2. Kommt Zeit, kommt Rad- und Fußweg?	10
2.1 Eine Frage der Perspektive	12
2.2 Auf dem Weg zur Modellroute	14
2.3 Das Maß der Dinge: Die Maßnahmen-Rallye	18
3. »Klassische« Beteiligung meets E-Partizipation	22
3.1 Wo drückt der Schuh?	24
3.2 Zur Beteiligung motivieren	25
3.3 Beteiligungsumfang und Beteiligungsformate	28
3.4 App geht's mit der digitalen Beteiligung	30
4. Eine Community aufbauen und moderieren	32
4.1 Die inhaltliche Ausrichtung der Innovationsplattform	34
4.2 Das technische Konzept der Innovationsplattform	35
4.3 Die identifizierten Wirkmechanismen	36
4.4 Der Dreiklang: Mitmachen – Informieren – Lernen	38
5. Alles was recht ist	42
5.1 Mobilität: Ein öffentlichkeitswirksames Thema	44
5.2 Nur zusammen werden Veränderungen möglich	45
5.3 Der Spagat im Verkehrsrechtsdschungel	46
5.4 Einen »smarten« Rechtsrahmen entwickeln	49
6. Fazit oder ein Plädoyer für Reformen	52
Literatur	58
Die Autorinnen und Autoren	60

1. Jede Zukunft hat eine Herkunft

Dr. Bernd Bienzeisler
Simone Martinetz

Bei Mobilität geht es nicht nur um Technologien oder Strategien, wie sich Verkehr optimieren lässt. Es geht auch um eine Mobilitätskultur, die sich an Themen wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Resilienz und Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmenden sowie der Aufwertung des öffentlichen Raums orientiert. Und der es gelingt, eine neue Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt zu schaffen. In Chemnitz können wir bislang ein eher traditionelles Mobilitätsverhalten beobachten. Gleichzeitig bietet die Stadt viele räumliche Gestaltungsoptionen. Aus diesen Gründen hat die drittgrößte Stadt Sachsens ideale Voraussetzungen, um sich mit der Frage zu befassen, wie sich individuelles Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen lässt.





**Die Stadt gehört allen,
die dort leben.«**

Markus Lewe

Blick auf das Rathaus in der Chemnitzer Innenstadt. Die Stadt- und Verkehrsplanungen konzentrierten sich bislang auf großräumige Verkehrsanlagen und Parkflächen. In den letzten Jahren wandelte sich das Bild, denn auch für Radfahrende und Zufußgehende wurden zahlreiche Infrastrukturen geschaffen und optimiert.

1.1 Chemnitz im Zeitraffer

Chemnitz: Industriestadt. Arbeiterstadt. Autostadt. Pendlerstadt. »Stadt der Moderne«. Kreativ- und Theaterstadt. Kulturhauptstadt 2025. Chemnitz hat viele Gesichter. Und eine bewegte Geschichte.

Ein kurzer Rückblick: In der Zeit der Industrialisierung entwickelte sich Chemnitz zu einer der wichtigsten Industriestädte Deutschlands. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges fielen bei Luftangriffen mehrere Tausend Tonnen Bomben auf die Stadt. Besonders schwer waren die Angriffe zwischen dem 6. Februar und dem 5. März 1945. Danach war die Innenstadt fast vollständig zerstört, es gab Tausende Tote zu beklagen. Nach dem Ende des Krieges erfolgte der Wiederaufbau mit Plattenbauten, Paraded Straßen und großen Parkflächen. Nach der Wende wurde der Begriff »Stadt der Moderne« geprägt. Er bezog sich auf die 20er Jahre, als Chemnitz auch architektonisch führend war. Die DDR-Führung hatte überall dort Wohnraum schaffen lassen, wo große Flächen von Altbau zerstört worden waren und jahrzehntelang brachlagen. Bis Mitte der 90er Jahre entstand ein komplett neuer Innenstadtkern.

Ähnlich wie Dresden hat Chemnitz sehr weiträumig gefasste Verkehrsanlagen und Straßenräume. Was die Dimensionierung der Verkehrsanlagen in der Innenstadt anbelangt, kann bei Besucherinnen und Besuchern durchaus der Eindruck entstehen, sich in einer Millionenstadt zu befinden. In einer Stadt, deren Infrastruktur »gefühlte« doppelt oder drei Mal so groß ist wie ihre Einwohnerzahl, die in Wirklichkeit 246.092 (Stand: 30. April 2022) beträgt (Stadt Chemnitz, 2022a). Damit zählt Chemnitz gemäß dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR, 2022) klassifikatorisch zu den »kleinen Großstädten« unter 500.00 Einwohnerinnen und Einwohner.

In den vergangenen Jahrzehnten entstanden neben einzelnen »Bausünden« im Innenstadtbereich auch klassische Einkaufszentren, zu denen die breite Masse nicht zu Fuß geht, sondern stattdessen lieber das Auto benutzt (siehe Umfrageergebnisse Stadt Chemnitz, 2021). Auch deshalb, weil man selbst heute noch in Innenstadtnähe kostenfreie Parkplätze findet.

Damit ist das Stichwort gefallen: Das eigene Auto spielt in Chemnitz traditionell eine sehr große Rolle. Die Chemnitzerinnen und Chemnitzer sind seit langem autoaffin. Auch wenn der Ausbau des ÖPNV in den letzten Jahren vorangekommen ist, fährt man am liebsten selbst. Aber was heißt »autoaffin« konkret? Zum Vergleich: Während im Jahr 2018 Rostock einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz: MIV) am Verkehrsaufkommen von 34,4 Prozent und Erfurt (2013) von 42

Prozent aufweist, sind es in Chemnitz im Jahr 2018 52 Prozent (Ahrens et al., 2014; Gerike et al., 2019a, 2019b).

Diese Einordnungen bringen die Problemlage der urbanen Mobilität in Chemnitz auf den Punkt. Anders als in vielen anderen (Groß-)Städten Deutschlands unterliegt das lokale Mobilitätsverhalten offenbar anderen Rahmenbedingungen und Verhaltenslogiken bei der personenbezogenen Mobilität. Selbst wenn ein möglichst passgenauer Vergleich zwischen Chemnitz und anderen, topografisch ähnlichen hügeligen und kleinen Großstädten, an den Tag gelegt wird, ist das Ergebnis eindeutig: überdurchschnittlich viel Autonutzung (aber auch Fußverkehr) und Minuspunkte für den ÖPNV und insbesondere den Radverkehr (Gerike et al., 2020), was auch die NUMIC-Befragungen unterstrichen haben (siehe dazu Kapitel 3). Die Wende hin zu einem intermodalen Mobilitätsverhalten – so hat es den Anschein – steht in Chemnitz erst am Anfang. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Historisch wie gegenwärtig sind Chemnitz und die Region in Wissenschaft und Wirtschaft vom Automobilbau und den Zulieferprodukten geprägt (Kirste & Michel, 2021). Die gegenwärtige Struktur des Stadtraumes in Chemnitz befördert diese Entwicklung offensichtlich, da Chemnitz, wie erwähnt, über großzügige Straßenräume verfügt. Außerdem gibt es viel günstigen Parkraum im innerstädtischen Bereich. Auch die leicht hügelige Topografie verstärkt die Nutzung von PKW, weil sie nicht nur für weniger mobile Bürgerinnen und Bürger eine Herausforderung darstellt.

Klimaschutzsorgen hin, Verkehrswende her – für Deutschland gilt insgesamt: Noch immer fahren Millionen Menschen Kurzstrecken mit dem Auto zur Arbeit – Chemnitz allen voran. So wurden 2018 sage und schreibe 65 Prozent aller Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt (Gerike et al., 2019b). Und das, obwohl es im urbanen im Vergleich zum ländlichen Raum eine typischerweise besser ausgebaute Verkehrsinfrastruktur der umweltfreundlichen Modi (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) gibt. Die Stadt Chemnitz ist folglich weiterhin mit der Herausforderung konfrontiert, ein Umdenken und letztlich verändertes Verhalten mit Blick auf das Thema nachhaltige Mobilität zu erreichen. Gleichzeitig ist offenkundig, dass erwünschtes Verhalten nur dann erreicht wird, wenn Individuen und Nutzende von Beginn an in den Diskursen und der Gestaltung dieser Prozesse mitwirken. Wir sind mitten im Thema.

1.2 Neue urbane Mobilitätskultur entwickeln

Ist individuelles Mobilitätsverhalten beeinflussbar?

Wir halten fest: Gerade in Chemnitz können wir ein eher traditionelles Mobilitätsverhalten beobachten. Gleichzeitig bietet die Stadt viele räumliche Gestaltungsoptionen. Aus dem Grund hat die drittgrößte Stadt Sachsens ideale Voraussetzungen, um sich mit der Frage zu befassen, ob sich individuelles Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen lässt. Und falls ja, wie? Zwei Ansatzpunkte stehen dahingehend im Allgemeinen zur Wahl: Sogenannte »Soft Policies« und »Hard Policies« (Hunecke, 2015). Erstere sind weiche Maßnahmen und freiwillige Anreize der Mobilitäts- und Verkehrsplanung. So können freiwillige Änderungen des Mobilitätsverhaltens beispielsweise durch ein Mobilitätsmanagement und -marketing via Information, Kommunikation oder Kampagnen erreicht werden. Eine Bürgerbeteiligung reiht sich in dieser Auflistung auch ein (siehe dazu auch die Kapitel 3 und 4). »Harte« Maßnahmen akzentuieren demgegenüber Veränderungen der Struktur in Raum- und Verkehrsinfrastruktur – wie die Schaffung einer neuen Fuß- und Radverkehrsrouten (siehe dazu Kapitel 2). Dazu zählt auch das Aussprechen von Ge- und Verboten, wodurch sich Mobilitätsverhalten ändern soll. Beide Interventionstypen haben jeweils abzuwägende Vor- und Nachteile; eine kombinierte Anwendung ist daher empfehlenswert (Hunecke, 2015) und wurde auch innerhalb dieses Projekts umgesetzt.

In diesem Kontext steht Chemnitz prototypisch für Regionen und Stadttypen, deren Rahmenbedingungen und Problemlagen vergleichbar sind. In vielen Quartieren von Chemnitz existiert verfügbarer Raum in Form von Brachflächen, Straßenräumen, Grün- und Freiräumen oder Konversionsflächen. Sie alle bieten ein großes Potenzial, um integrierte Mobilitäts- und Verkehrslösungen zu entwickeln und umzusetzen. Als Katalysator wirken zusätzlich eine nach wie vor relativ geringe innerstädtische Nutzungsdichte sowie ein geringer Kostendruck. Um den Konzepten und Lösungen zum Erfolg zu verhelfen, genügt es jedoch nicht, auf einen Wandel im Mobilitätsverhalten zu setzen, indem ausschließlich neue Angebote oder Strecken geschaffen werden. Flankierend muss bei der Bevölkerung, Öffentlichkeit und den Institutionen ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität geschaffen respektive gestärkt werden.

So nimmt die Stadt Chemnitz regelmäßig an der Europäischen Mobilitätswoche teil, um einen Mentalitätswandel zu befördern. Überdies wurde das Thema nachhaltige Mobilität in verschiedenen Handlungs- und Entwicklungskonzepten verankert, beispielsweise im Verkehrsentwicklungsplan 2015, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Chemnitz 2020, oder dem Mobilitätsplan 2040. In letzterem soll die kommunale Verkehrspolitik und -planung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, neuer Innovationen, einem anderen Verkehrsverhalten und einem neuen Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung für die künftigen Herausforderungen neu positioniert werden. Dies erfolgte in einem ko-kreativen Prozess, aus welchem fünf Leitbilder entstanden sind. Die Belange, Anregungen und Hinweise aus den umfassenden Beteiligungsformaten sind in die Erarbeitung des Entwurfs zum Mobilitätsplan eingeflossen und wurden mit Chemnitzer Bürgerinnen und Bürgern öffentlich diskutiert (Kirste & Michel, 2021).

Ko-Kreation (engl. Co-Creation)

Ko-Kreation stammt von dem englischen Begriff Co-Creation; dabei entstehen neue Produkte, Dienstleistungen und Serviceangebote in Zusammenarbeit zwischen Kunden und Anbietern. Der Begriff steht aber auch für die interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Fachdisziplinen mit dem Ziel gemeinsam Visionen, Lösungen o. a. zu erarbeiten oder zu entwickeln (Hoepfner, 2019).

1.3 Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätskultur

Bei Mobilität geht es jedoch nicht nur um Technologien oder Strategien, wie sich Verkehr optimieren lässt. Es geht auch um eine Mobilitätskultur, die sich an Themen wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Resilienz und Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmenden sowie Aufwertung des öffentlichen Raums orientiert. Und der es gelingt, eine neue Lebensqualität in der Stadt zu schaffen. Eine der großen Zukunftsaufgaben besteht darin, Antworten auf die weltweite Urbanisierung zu finden. Insbesondere jüngere Menschen wählen ihre Verkehrsmittel eher nach pragmatischen Gesichtspunkten, nutzen sie zunehmend flexibel und in Kombination miteinander. Anders gesagt: Die Wahl des Verkehrsmittels und der Route ist, viel stärker als dies früher der Fall war, abhängig von Situation und Wegzweck. Letztlich gibt es nicht die eine Mobilitätslösung (Stichwort: Intermodalität). Sei es Bahn, Bus, Carsharing, das eigene Auto, E-Scooter oder das E-Bike bzw. Fahrrad – für viele ist nicht mehr entscheidend, womit sie unterwegs sind, sondern dass sie auf dem schnellsten, effizientesten und nachhaltigsten Weg an ihr Ziel kommen.

Fakt ist: Mobilität ist in aktuellen Diskursen und Debatten zur nachhaltigen Entwicklung von Städten eines der zentralen Themen. Und neben dem Wohnen eines der Handlungsfelder, das nicht nur in der Politik intensiv bearbeitet wird, sondern auch in Forschung und kommunaler Praxis der Stadtplanung und -entwicklung. Von diesem Thema gehen zentrale Impulse aus. Für die lokale Wirtschaft, für Klimaschutz und -anpassung, Luftqualität und Gesundheit, aber auch für die soziale Teilhabe, Lebensqualität sowie das gesellschaftliche Miteinander.

Die Aufenthaltsqualität in Städten erhöhen

Viele Städte haben begonnen, die Innenstadt zu beruhigen. Um die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wird der MIV ganz oder teilweise aus der Ortsmitte verbannt. Dazu werden Straßen zu Räumen umgestaltet, in denen alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind. Beispiele hierfür sind Gemeinschaftsstraßen oder Shared-Space-Bereiche. Ebenfalls wichtig für lebendige Innenstädte sind Sitzgelegenheiten, Schatten spendende Bäume und Begrünung. Auf diese Weise transformieren Straßen und Plätze von bloßen Transitflächen für den Autoverkehr zu Lebensräumen und sozialen Begegnungsorten. Für eine solche Transformation gibt es noch viel Potenzial.

Reallabore: Das Ohr nah an den Bürgern

Im Rahmen des Projektes wurden Bürgerinnen und Bürger zur Mitwirkung an dem städtebaulichen und verkehrsplanerischen Veränderungsprozess zur Aufwertung des Stadtraums aktiviert. Sie wirkten von der Ermittlung über die Konzeption bis zur Evaluierung durch die Einbindung in einem moderierten, offenen Innovationsprozess mit und trugen damit aktiv zur Entwicklung einer partizipativen, Identifikation stiftenden Planungsmethodik und Mobilitätslösung bei. Damit wurde ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten angeregt, da das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Mobilität erhöht wurden. Dies förderte auch die Auseinandersetzung mit den betreffenden Quartieren und der Stadt als Ganzes. Durch das Projekt wurde das Thema nachhaltige urbane Mobilität durch die Arbeit an einer konkreten Route erprobt und dauerhaft in kommunalen Planungs- und Entscheidungsprozessen verankert. Bei Reallaboren handelt es sich um ein Forschungsformat, das dazu dient, gemeinsam im Stadtraum zu experimentieren. Erklärtes Ziel ist es, Forschende, gesellschaftliche Akteure sowie die Stadtverwaltung miteinander ins Gespräch zu bringen. Und nicht nur das. Es geht auch darum, das Mobilitätsverhalten der Chemnitzerinnen und Chemnitzer und den öffentlichen Raum in den Blick zu nehmen sowie einen Diskurs über das (zukünftige) urbane Leben anzustoßen.

Sicht- und erlebbare Wissenschaft soll neugierig machen und dazu motivieren, gemeinsam Ideen zu erproben. Insofern handelt es sich bei einem Reallabor, auch wenn der Begriff etwas steril und unterkühlt klingt, um ein Forum, das (Gedanken-) Austausch auf Augenhöhe ermöglicht. Und das buchstäblich einen Raum bietet, in dem unterschiedliches Wissen zueinanderfindet. Auf diese Weise gestalten Forschende zusammen mit der Bevölkerung und der Stadtverwaltung reale Transformationsprozesse. Und entwickeln gemeinsam praxisorientiertes Wissen und konkrete Lösungen.

Ist die Vergleichbarkeit von Städten eine Illusion?

Wer urbane Mobilitätskonzepte und Lösungsansätze entwickelt, die auf andere Städte übertragbar sein sollen, wird immer wieder gefragt, ob die Vergleichbarkeit von Städten nicht eine Illusion sei. Eine auf den ersten Blick berechtigte Frage. Doch bei näherem Hinsehen ist zunächst einmal auffallend, dass in allen Städten vergleichbare Verwaltungsstrukturen existieren. So gibt es überall ein Bau-, Grünflächen-, Haupt-, Ordnungs-, Tiefbau- und Verkehrsamt etc. Fakt ist allerdings auch, dass die strukturellen Rahmenbedingungen jeweils andere sind, sich das Umfeld von Fall zu Fall unterscheidet – und damit der jeweilige Gestaltungsspielraum.

Hinzukommt die unterschiedliche Kultur, oder besser gesagt: unterschiedliche Kulturen wie die politische Kultur, die Mobilitäts-, Beteiligungs- oder Bürgerkultur, um nur einige zu nennen. Fakt ist ebenfalls: Strukturelle Rahmenbedingungen beeinflussen die Arbeit in der Verwaltung. Nur wer weiß, wie die unterschiedlichen Ämter funktionieren und welche Ziele sie verfolgen, kann sich in deren jeweilige Lage versetzen. Und die Prozesse so gestalten, dass die Mitarbeitenden abgeholt – und nicht überrascht werden.

Insofern soll dieses Handbuch nicht nur dazu beitragen, die wechselseitigen Perspektiven sowie die Erwartungen der beteiligten Akteure zu reflektieren. Es soll auch beispielhaft Wege aufzeigen, wie sich ämter- und projektpartnerübergreifende Themen managen und optimieren lassen, um urbane Mobilität nachhaltig gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu gestalten. Die nachfolgenden Kapitel zeigen das eindrucksvoll auf.

Reallabore: Ein Testraum für Innovation und Regulierung

»Reallabore sind zeitlich und räumlich begrenzte sowie rechtlich abgesicherte Experimentierräume, die unter realen Bedingungen eine Erprobung von vorwiegend digitalen Innovationen und Regulierung im Zusammenspiel erlauben.« (Brandt et al., o. D., S. 3). Hier treffen Akteure aus der Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft aufeinander und arbeiten interdisziplinär zusammen. Reallabore erfordern meist eine befristete Änderung des rechtlichen Rahmens, sogenannte »Experimentierklauseln« und müssen von einer entsprechenden Begleitforschung flankiert werden (Brandt et al., o. D.).

2. Kommt Zeit, kommt Rad- und Fußweg?

Alexander Kirste
Bjarne Lotze
Dr. Frank Feuerbach

Wer über eine neue oder veränderte Mobilität und Mobilitätskultur sprechen will, benötigt einen Perspektivwechsel. Oder besser gesagt: viele Perspektiven. Weshalb? Um in der Stadtentwicklung andere Prioritäten zu setzen, Ideen über andere Arten der Mobilität zu entwickeln und sich andere Möglichkeiten vorstellen zu können, wie sich der öffentliche Raum gestalten und nutzen lassen könnte.





NUMICO: Die Fuß- und Radverkehrsroute

NUMICO führt vom Sportforum bis zum Zeisigwald und ist eine Modellroute für den Rad- und Fußverkehr. Entlang der Route werden in Bernsdorf, Gablenz und im Yorkgebiet kleinräumige Maßnahmen umgesetzt, um das Zufußgehen und das Radfahren attraktiver zu gestalten: z. B. Bänke zum Ausruhen, Ampel-Haltegriffe für Radfahrende, verbesserte Fußgängerquerungen und per Bürgerbeteiligung gestaltete Parklets. Diese Gestaltungsmaßnahmen werden von Stadtverwaltung und Wissenschaft in Zusammenarbeit mit den Bürger:innen geplant. Schritt für Schritt werden Probleme angegangen und das Bewusstsein für eine stadtvträgliche Mobilität geweckt.

Das Forschungsprojekt NUMICO

Die Chemnitzer Mobilitätsroute NUMICO ist das Reallabor des Forschungsprojektes NUMIC. Mit bürgernaher Beteiligung sowie dem Testen der Lösungen vor Ort soll die nachhaltige Entwicklung im Verkehrsbereich vorangetrieben werden. Gleichzeitig werden die Bürgerbeteiligung und das Mobilitätsverhalten für bundesweit übertragbare Rückschlüsse wissenschaftlich analysiert.

Hinter dem Verbundprojekt NUMIC stehen neben Stadt und TU Chemnitz die Fraunhofer IAO und die Innosabi GmbH. Das Projekt wird gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBWF). Aktuelle Informationen und Ergebnisse unter numic.city

Einen Schritt voraus durch Fußverkehr

Das Gehen ist die natürlichste und ökologischste Fortbewegungsart des Menschen. Es ist ein Ausdruck unserer selbst. Sei es in Form von regelmäßigen Flanieren und Spazieren entlang von NUMICO mit entspanntem Zielscheinheit am kuscheligen Kleind Knappsteich, oder in Gestalt von gemeinsamen Wanderausflügen gen Zeisigwald.

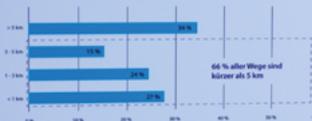
An Facettenreichtum und Flexibilität ist die Mobilität zu Fuß unschlagbar. Gleichzeitig wird jedoch über die eigenen Füße als Verkehrsmittel eher wenig in der Öffentlichkeit nachgedacht. Dabei sind die Füße als Verkehrsmittel sehr beliebt: Rund ein Drittel aller Wege in Chemnitz werden zu Fuß zurückgelegt, was zeigt, dass das Gehen nicht nur eine Freizeitbeschäftigung, sondern elementarer Bestandteil vieler Alltagswege ist. Gehen ist das Bindeglied im ganzen Verkehrssystem, das alles ermöglicht und am Laufen hält. Denn ganz gleich ob mit dem Auto zur Arbeit, mit dem Bus zum Einkauf oder mit dem Rad zum Markt – jeder Weg beginnt und endet mit den eigenen Schritten. Darüber hinaus kommt dem Gehen im städtischen Raum eine besondere Bedeutung zu, denn die Wege hier sind in der Regel kurz (siehe Abbildung) und Ziele somit gut erreichbar.

Vorteile auf einem Blick, mit nur einem Schritt:

- Super für die Umwelt: weniger Emissionen, mehr saubere Luft
- Gut für die Gesundheit: schon 21 Minuten pro Tag Bewegung reichen aus (nach WHO)
- Positive Effekte für die Psyche: mehr Wohlbefinden & Ausgeglichenheit
- Entlastet den städtischen Verkehr
- Mehr Aufenthaltsqualität in Städten: weniger Verkehr, mehr Ruhe
- Und auch der Geldbeutel freut sich.



Wegelängen in Chemnitz*

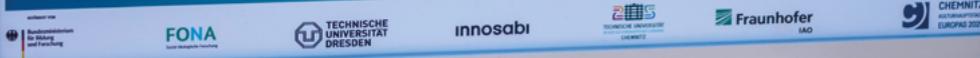


Wenn Du noch mehr Wege zu Fuß planst, ist das sowohl ein Mehrwert für Dich als auch für ein lebenswerteres Chemnitz.



Flüsterpost

Wanderlust bekommen? Sogenannte Wenn-Dann-Regeln helfen bei der Umsetzung von Absichten. Ein Beispiel: Wenn der Wetterfrosch für Morgen ein sonniges Wetter ankündigt, dann werde ich den Weg zum Bäcker zu Fuß angehen.



Wege entstehen
dadurch, dass man sie
geht [oder fährt].«

Erich Kästner

Zeit für ein Pauschen: Radfahrender betrachtet eine der drei Informationstafeln entlang der NUMIC-Modellroute.

2.1 Eine Frage der Perspektive

Bei Partizipation geht es um Engagement und Mitwirkung. In Chemnitz gibt es vielfältige Möglichkeiten, wie sich die Bürgerinnen und Bürger auf kommunaler Ebene bereits einbringen und beteiligen können. Das Reallabor NUMIC war ein weiterer Versuch, Beteiligung nah an die Stadtbevölkerung heranzutragen.

Die Beteiligungsperspektive der Stadtverwaltung Chemnitz

Die Stadtverwaltung ist in der partizipativen Stadtentwicklung gleichzeitig Initiator, Moderator und Für- sowie Gegenstimme in einem. Um diesen Rollen besser gerecht zu werden, hat die Stadt Chemnitz die Wichtigkeit eines Drahtes zu den Bürgerinnen und Bürgern 2018 anerkannt: Ein Stadtratsbeschluss setzte die politische und verwaltungstechnische Grundlage zur Weiterentwicklung der Beteiligungsformate und stellte die Ressourcen für fünf zusätzliche Stellen. Im Rahmen zwischen kommunalen Pflichtaufgaben und zusätzlichen Bemühungen gibt es viele regelmäßige Beteiligungsformate wie jährlich stattfindende Einwohnerversammlungen, Dialoge mit der Bevölkerung, verschiedene Gremien und Beiräte, Umfragen oder auch die Auslegung von Bebauungsplänen. Informationen zu den verschiedenen Bürgerbeteiligungsverfahren sowie zu aktuellen Themen und Terminen können Interessierte auf der Website der Stadt Chemnitz nachlesen. In diesem Kontext spielen die in den Stadtteilen angesiedelten Bürgerplattformen als mit Bürgerbudget ausgestattete Institutionen eine besondere Rolle (Stadt Chemnitz, 2022b).

Ein Reallabor, wie im Projekt NUMIC, auf die Beine zu stellen, fügt sich daher in die Strategie einer partizipativen Stadt Chemnitz ein. Dieser partizipative Gedanke muss gemeinsam mit der Bevölkerung und der Politik durch viele sich ergänzende Formate und deren umgesetzte Ergebnisse im Bewusstsein etabliert werden. Beteiligungen auf Stadtebene sind organisatorisch entweder regelmäßig und flächendeckend oder themenbezogen und lokal. Ein Reallabor bietet die Chance, auch als Stadtverwaltung mit einem sonst nicht abzudeckenden Aufwand, einen lokalen Prozess dauerhaft zu begleiten. Gleichzeitig kann sich im Reallabor verkehrsplanerisch intensiv mehreren Mobilitätsmaßnahmen gewidmet und das implizite Handlungswissen der Verwaltung mithilfe der Wissenschaft gestärkt werden.

Die wissenschaftliche Perspektive auf infrastrukturelle Transformationsprozesse

Das Konzept der Reallabore ist ein sehr gutes Beispiel dafür, dass wissenschaftliche Forschung nicht nur im Elfenbeinturm stattfinden muss, sondern auch hohe praktische und gesellschaftliche Relevanz mit Anwendungsbezug vorweisen kann. In NUMIC bestand die Aufgabe der wissenschaftlichen Begleitforschung zunächst darin, Kenngrößen für die Erfolgsmessung der durchgeführten Veränderungen und Interventionen zu erarbeiten und zu definieren. Diese wurden dann später im Projekt- und Zeitverlauf mit geeigneten Methoden erfasst und die generierten (Befragungs-, Interview-, App- und Plattform-)Daten statistisch (u.a. auch für dieses Handbuch) ausgewertet. Durch die wissenschaftliche Begleitforschung war es somit möglich, die Wirkung der Infrastrukturgestaltungen und der Partizipationsprozesse zu bemessen.

An dieser Stelle möchten wir einen Einblick in die sehr frühe Projektphase der Anforderungsgenerierung geben. Das Ziel bestand also zunächst darin, Anforderungen an die urbane Mobilität in Chemnitz und die Modellroute zu generieren und potenzielle Gestaltungsmaßnahmen abzuleiten. Nur mit einer klaren Ausgangsbasis können Planungen vorgenommen und eine spätere Erfolgsmessung durchgeführt werden. Diese Anforderungen sollten daher möglichst generisch sein und verkehrsplanerische, städtebauliche sowie Anforderungen seitens der Bürgerinnen und Bürger beinhalten. Die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Anforderungen wurden mittels Regelwerken und intuitiv zusammengestellt. Die Anforderungen seitens der Bevölkerung wurden mit Interviews erhoben. Mit Projektbeginn im Jahr 2019 begannen wir daher Bürgerinnen und Bürger zu ihren Wünschen und Verbesserungsvorschlägen für eine zukünftige nachhaltige Mobilität in Chemnitz zu befragen. Dieses zunächst allgemeine Vorgehen verdichtete sich im Februar und März 2020 mit gezielten und deutlich längeren strukturierten Interviews. Es wurden dazu 82 Bürgerinnen und Bürger interviewt und u. a. gefragt: »Wie sieht der ideale Fahrradweg für Sie aus?«, »Wie sieht der ideale Fußweg für Sie aus?« und »Welche Anforderungen haben Sie an die städtische Fuß- und Radinfrastruktur?« (vgl. Günther & Krems, 2022). Die Vielzahl an zunächst noch unvermittelt nebeneinanderstehenden Anforderungen wurde abschließend von Expertinnen und Experten geprüft und gewichtet. Somit entstand ein Anforderungskatalog, der alle relevanten Kriterien (z. B. bauliche Realisierbarkeit, rechtliche Umsetzbarkeit, Sicherheit bei der Routennutzung, Erlebniswert und Möglichkeit zur sozialen Durchmischung) enthielt, die für eine zufriedenstellende Nutzung der zukünftigen Modellroute unabdingbar waren. Dieses Instrument wurde als Orientierungshilfe für die Planung und objektive Auswahl der Route verwendet.

2.2 Auf dem Weg zur Modellroute

Die Stadt Chemnitz, Abteilung Verkehrsplanung, schlug aufgrund bestehender Ortskenntnisse im Kontext des konzipierten Forschungsprojektes grundsätzlich geeignete Trassenkorridore vor und stimmte diese innerhalb des Dezernates für Stadtentwicklung und Bau ab. Dabei wurden auch Trassen aufgegriffen, die aus vorgelagerten öffentlichen Diskussionen sowie der Status-quo-Befragung (siehe dazu Kapitel 3) bekannt waren. Im Endeffekt handelte es sich um 14 Routenkorridore.

Diese wurden im Projektkonsortium anschließend auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft. Zwei Routen schieden bei näherer Betrachtung sofort aus dem Rennen aus: In einem Fall führte die Route an einer Schule vorbei, an der gebaut wurde und die Straße sieben Monate lang gesperrt sein würde – ein K.-o.-Kriterium für eine Reallabor-Situation. Und im anderen Falle standen bereits beteiligungsrelevante Planungen im Raum, welche die doppelte Beteiligung in parallelen Prozessen für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Stadtverwaltung bedeutet hätten. So verblieben also zwölf Routen. Anhand der wissenschaftlich erarbeiteten Kriterien des Anforderungskataloges (siehe oben) wurden diese Routen bewertet, eingruppiert und hinsichtlich ihres Potentials zur Modellroute in eine Rangreihe gebracht. Die am besten geeignete Route wurde in diesem Zeitraum bereits als Fahrradstraße konzipiert und somit aus der Reihung entfernt. So wurden schließlich die drei nachgerückten, bestbewerteten Routen der Bürgerschaft zur Wahl gestellt, was den Auftakt zu den zahlreichen Bürgerbeteiligungen in NUMIC darstellte (vgl. Abbildung 1). Die Bürgerinnen und Bürger stimmen nicht nur darüber ab, welches »ihre« Modellroute werden sollte, sondern waren auch über einen weiteren Wettbewerb in die Namensfindung der Route mit einbezogen. So wurde aus der bis zu diesem Zeitpunkt genannten Route C die Modellroute NUMICO.

Die Gewinnerroute NUMICO ist eine tangentielle Interquartiersverbindung durch Großwohnsiedlungen im Osten von Chemnitz. Die Route bietet die Verbindung von Wohngebieten mit Zielen für Freizeit, Sport und Nahversorgung über ein breites Nebennetz und diverse Schleichwege.

STIMME FÜR DEINE MODELLROUTE!

NUMIC will zusammen mit Bürger*innen eine Fuß- und Radverkehrsroute durch Chemnitz gestalten. Entscheide mit, welche der 3 Routen umgesetzt und die zukünftige Modellroute wird.

Bequem zu Fuß und mit dem Rad durch die Stadt kommen – wie dies gelingen kann, zeigt NUMIC mit der Modellroute. Zur Wahl stehen 3 Routen. Diese sind das Ergebnis intensiver Untersuchungen gesellschaftlicher, städtebaulicher, verkehrsplanerischer und wirtschaftlicher Anforderungen. Die Modellroute wird ein lebendiges Reallabor: Stadtgesellschaft, Verwaltung und Wissenschaft testen, diskutieren und verbessern gemeinsam den Straßenraum. Der Auß an der zeitweiligen Maßnahmen findet im Frühjahr 2021 statt.



Route A | Zwischen Brühl und Innenstadt

Die Fuß- und Radwegeverbindung der Route A verbindet Wohnen und Einkaufsbummel. Die Route führt circa 2 km vom Josephinenplatz in die Innenstadt. Ziel ist eine attraktive Anbindung des Brühls und seiner Umgebung an das Zentrum. Der verkehrsberuhigte Brühl durchlebt seit einigen Jahren eine städtebauliche Veränderung. Diese Gestaltung und Aufwertung soll entlang der Route nach Norden und Süden weiterentwickelt werden. Darüber hinaus würden insbesondere zwischen Georgstraße und Brückenstraße kleinere Maßnahmen für ein konfliktfreies Miteinander von Fuß- und Radverkehr umgesetzt.



Route B | Zwischen Campus und Innenstadt

Vom TU Campus mit dem Rad ganz entspannt und sicher zur Innenstadt? Das verspricht Route B auf circa 1,5 km von der Reichenhainer Straße aus bis ins Zentrum. Die Reichenhainer Straße ist schon heute weitgehend umgestaltet, von dort aus soll die zentrumsnahen Anbindung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen verbessert werden. Ein Maßnahmen-schwerpunkt wäre die Reitbahnstraße zwischen Moritz- und Bahnhofstraße, wo durch kleinere bauliche Eingriffe mehr Raum für Fuß- und Radverkehr geschaffen wird. Ebenso wichtig ist die Aufenthaltsqualität an vielen Ecken durch kreative Ideen zu erhöhen.



Route C | Zwischen Bernsdorf, Gablenz und Yorckgebiet

Route C verbindet großräumig Quartiere im Osten der Stadt. Abseits des Zentrums verläuft sie auf Nebenstraßen und über Schleichwege vom Sportforum über Bernsdorf, Gablenz und Yorckgebiet bis zum Zeisigwald. In dieser Strecke steckt einerseits das Erfahren von 5 km Radroute. Andererseits lebt Route C vor allem von fußläufigen und kleinteiligen Streckenabschnitten zu Ruheorten und Sportanlagen. Diese würden mit kleinen Verbesserungen zu einer Modellroute verbunden.



Abb. 01: Routenvarianten zur partizipativen Abstimmung der Modellroute.

Die Feldphase beginnt

Die offizielle Eröffnung der Modellroute NUMICO fand am 30. April 2021 durch den Abteilungsleiter Verkehrsplanung Alexander Kirste statt. An diesem Tag fiel dann auch der Startschuss für die einjährige Feldphase. Für ein Jahr diente die sechs Kilometer lange Strecke vom Zeisigwald zum Sportforum als Reallabor. Gemeinsam mit den Chemnitzerinnen und Chemnitzern wurden die lokalen Bedingungen und Herausforderungen für ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein getestet. Zu diesem Zweck wurde die Strecke auch gestalterisch und infrastrukturell aufgewertet. Die Ideen dazu lieferten die Bürgerinnen und Bürger in verschiedenen Ideenwettbewerben, Abstimmungen und Umfragen.

Entlang der Route erfolgte schwerpunktmäßig die Förderung eines großräumigen Radverkehrs, aber auch eine abschnittsweise Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr sowie die Neuerschließung und Aufwertung vorhandener Ruheorte – sogenannte Potenzialflächen. Die Maßnahmen zielten vordergründig auf vereinzelte Verbesserungen des Radnetzes und die Verbesserung der Querbarkeit von Straßen u.a. durch vorgezogene Seitenbereiche, der Verlängerung von Sperrlinien und Bordsteinabsenkungen ab. Ein weiteres Maßnahmenbündel bezog sich auf eine verbesserte Sichtbarkeit und Information für zu Fuß Gehende und Radfahrende durch Markierungen und Beschilderungen. Es erfolgte weiterhin die Entschleunigung des Verkehrs durch die Einführung und Erweiterung zweier Tempo 30-Zonen und der damit verbundenen Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h. Dazu kamen noch diverse weitere Aufwertungen durch Entsiegelung und Begrünung, das Anbringen von Bänken und Radabstellanlagen u. a. m. (siehe dazu Kapitel 5).

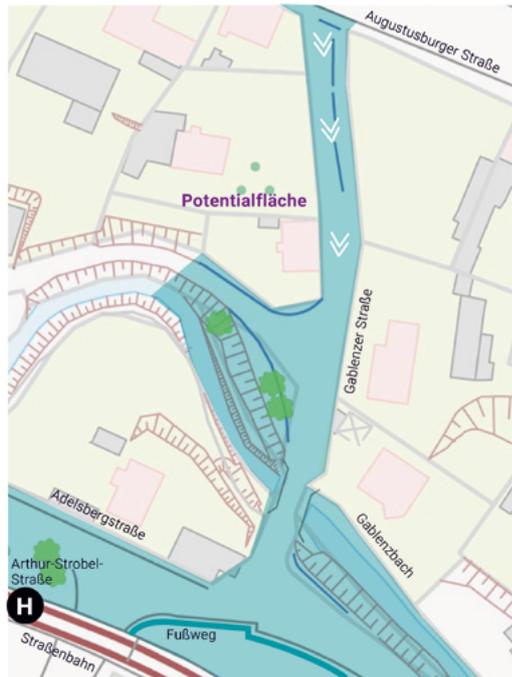
Potenzialflächen gestalten und bewerten

Chemnitzerinnen und Chemnitzer wurden also eingeladen, den Fuß- und Radweg NUMICO zu erkunden und Gestaltungsideen vorzuschlagen. Im Frühjahr 2021 rückten zusätzlich an der Route liegende Brachflächen in den Fokus der ko-kreativen Umgestaltung. Tausend zufällig ausgewählte Personen aus Chemnitz erhielten dazu eine Postwurfsendung der Stadt und der TU Chemnitz. Mittels einer »Schatzkarte« konnten die drei zuvor von der NUMIC-Community gewählten Potenzialflächen bewertet und Visionen für nachhaltige Stadtentwicklung eingezeichnet werden. Konkret ging es um die Grünflächen am Knappteich, den Hang an der Gablenzer Straße bis hinunter zum Gablenzbach und einen Streckenabschnitt an der Hans-Ziegler-Straße. Neben Wünschen für die zukünftige Umgestaltung wurde auch gefragt, wie der Ist-Zustand der Flächen persönlich beurteilt wurde (vgl. Abbildung 2). Wer keine Post erhalten hatte, aber dennoch gern an der Aktion teilnehmen wollte, hatte wie bisher auch schon die Möglichkeit, dies online auf der Kommunikationsplattform numic.city (siehe dazu Kapitel 4) zu tun.

Die eingesandten Vorschläge wurden anschließend auf Umsetzbarkeit geprüft. Vielversprechende Ideen wurden vom 30. April bis zum 12. Mai 2021 in einem Online-Voting auf der Plattform numic.city zur Abstimmung gestellt und anschließend umgesetzt. Pro Potenzialfläche waren für die Umsetzung der Ideen maximal 10 000 Euro eingeplant.



NUMIC GABLENZER STRASSE



Der steilste Abschnitt von NUMICO ist die Gablenzer Straße. Von Grünflächen am Gablenzbach bis über den grauen Asphalthang erstreckt sich die Potentialfläche.



Bitte bewerten Sie diese Potentialfläche aus Ihrer aktuellen Sicht und zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Bitte geben Sie an, inwiefern die folgenden Aussagen auf die Potentialfläche zutreffen.

1 = stimme überhaupt nicht zu 2 = stimme nicht zu
3 = weder noch 4 = stimme zu 5 = stimme voll zu

Diese Potentialfläche ist ein schöner Ort. ist für Ältere ein angenehmer Ort. ist ein guter Ort für Kinder.
 ist ein grüner Ort. ist ein sicherer Ort. ist ein freundlicher Ort. hat eine gute Umweltqualität.

Im Projekt NUMIC ist eine Umgestaltung dieser Fläche geplant. Wozu möchten Sie diese Fläche gern einmal nutzen? Bitte ankreuzen.

um sich auszuruhen und zu entspannen um Sport machen zu können damit die Kinder hier spielen und toben können
 um sich mit Familie/Freunden/Bekanntem zu treffen und zu quatschen/grillen/picknicken
 Sonstiges:

Welche Wünsche haben Sie für die Gestaltung der Potentialfläche?

.....
.....

Wo würden Sie diese Maßnahmen verorten? Zeichnen Sie Ihre Wünsche bitte auf der Karte oben ein. Achten Sie bitte bei mehreren Ideen auf eine eindeutige Markierung oder Beschriftung.



Abb. 02: Potentialfläche Gablenzer Straße.

2.3 Das Maß der Dinge: Die Maßnahmen-Rallye

Die Maßnahmen umzusetzen ist die eine Sache – dass die Bürgerinnen und Bürger sie wahrnehmen, eine andere. Personen, die die NUMIC-Route ohnehin nutzen, werden die Veränderungen wahrscheinlich bemerkt haben. Aber wie werden die Maßnahmen einer größeren Öffentlichkeit bekannt und erlangen die Aufmerksamkeit, die ihnen gebührt? Dieses Vorhaben kann nur gelingen, wenn die infrastrukturellen Maßnahmen unmittelbar mit aktiver Kommunikation verknüpft werden. Anfangs verlief diese zugegeben eher schleppend über die Beteiligungsformate. Die geplanten Begehungen, die ausführlich über die umgesetzten Maßnahmen informieren sollten, mussten alsbald Corona-bedingt abgesagt werden. Glücklicherweise bot sich in unserem Fall der Rückgriff auf die onlinebasierte Plattform *numic.city* (vgl. Kapitel 4) an. In ansprechend designten Steckbriefen wurden die umgesetzten Maßnahmen dort allen Interessierten digital präsentiert und Einblicke in den tatsächlichen Zweck der Maßnahme und interne Hintergrundprozesse gegeben. Dieselben Steckbriefe fanden sich ebenfalls an den entsprechenden Maßnahmen entlang der NUMIC-Route wieder und erhielten großen Zuspruch durch die Bevölkerung.

Maßnahmensteckbrief »Gegenseitige Rücksichtnahme«

Allgemeine Rücksicht im Straßenverkehr ist unabdingbar. Denn selbst die besten straßenbauamtlichen Maßnahmen sind wirkungslos, wenn sie egozentrisch genutzt werden. Deshalb wurden an 16 Stellen der NUMIC-Modellroute große Markierungen zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf der Wegoberfläche angebracht. Die Motive sollen die Verkehrsteilnehmenden für mehr Miteinander und angepasste Geschwindigkeiten sensibilisieren. Und die Markierungen werden nicht nur berücksichtigt, sie kommen bei den Wegnutzenden sogar so gut an, dass Bürgerinnen und Bürger bereits explizit den Wunsch nach entsprechenden weiteren Markierungen an die Stadtverwaltung herangetragen haben (vgl. Abbildung 3).

Maßnahmensteckbrief »Fahrradservicestation«

Damit die Route auch jederzeit mit funktionsfähigen Rädern erkundet werden kann, sollten die Bürgerinnen und Bürger zudem die Möglichkeit erhalten, potenzielle Pannen selbst anzugehen. Diese sind nämlich nicht nur lästig, sondern gefährden auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Deshalb wurde an der Modellroute eine Fahrrad-Servicestation aufgestellt, an der alle Radfahrenden jederzeit und frei verfügbar ihre Fahrräder selbst reparieren können. In der Vorrichtung befindet sich neben einem grundlegenden Werkzeugset auch eine Luftpumpe. Wie alle realisierten Maßnahmen erhöht die Radservicestation damit den Komfort sowie die Sicherheit und erleichtert schlussendlich den Zugang zu alternativen Mobilitätsformen (vgl. Abbildung 4).



Markierung Gegenseitige Rücksichtnahme

Die Maßnahme

Vorsicht steht uns allen gut. Deshalb wurden an 16 Stellen der NUMICO-Modellroute Markierungen zur Gegenseitigen Rücksichtnahme auf der Wegoberfläche aufgebracht. Die weißen Motive der 1,20 Meter auf 0,80 Meter großen, verkehrsblauen Markierung sind bei Einfahrt in den Bereich erkennbar und sollen die Verkehrsteilnehmenden für mehr Rücksichtnahme und angepasste Geschwindigkeiten sensibilisieren.

Die Gründe

Ob zu Fuß, per Rad oder mit dem E-Scooter – auf Rad- und Fußwegen im Straßenverkehr sind oft viele verschiedene Teilnehmende zeitgleich unterwegs. Sie alle sollen als Verkehrsteilhabende gesehen und ernst genommen werden, sodass sie ihre Wegziele sicher erreichen. Damit dabei niemand zu Schaden kommt, ist es sinnvoll, die Verkehrsteilhabenden mittels kommunikativer Maßnahmen gezielt an gegenseitige Rücksichtnahme zu erinnern. Durch die erhöhte Akzeptanz und Rücksichtnahme untereinander leisten die Verkehrsteilnehmenden dabei einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit mehr Rücksicht geht es außerdem oft nicht nur sicherer, sondern auch schneller voran.

Die Kosten

Insgesamt kosteten die Markierungen 3.835,19 €.

Der Zeitfaktor

Für die Abstimmung innerhalb des Tiefbauamts 1 Woche, 4 Wochen Ausschreibung des Auftrags und 2 Tage zum Auftragen der Markierungen.

Das steckt hinter NUMIC:

Im Projekt NUMIC planen die Bürgerinnen und Bürger zusammen mit Stadtverwaltung und Wissenschaft ihre zukünftige Route für den Rad- und Fußverkehr. Mit kleinteiligen Maßnahmen werden Schritt für Schritt große Probleme angegangen und das Bewusstsein für stadtverträgliche Mobilität geweckt. Erfahre mehr unter numic.city



Flüsterpost

Rücksicht ist auch ohne Markierung das A & O im Straßenverkehr. Hilf doch einmal Senioren über die Straße oder trage einen Kinderwagen mit in den Bus. Die Menschen werden es Dir danken.

Die Hintergründe

Weil Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme so wichtig für den Straßenverkehr sind, werden sie bereits in §1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) als Grundnormen für das Verhalten im Verkehr festgelegt.





Fahrrad- Servicestation

Die Maßnahme

Volle Fahrt voraus! Damit das jederzeit möglich ist, wurde an der Carl-von-Ossietzky-Straße eine Fahrrad-Servicestation errichtet, wo alle Radfahrenden jederzeit und frei verfügbar ihre Fahrräder mit Werkzeugen selbst reparieren können. In der Vorrichtung befindet sich neben einem grundlegenden Werkzeug-Set auch eine Luftpumpe, mit der bereifte Gefährte Luft holen können. Durch das Errichten der Station fallen 2 Auto-Parkplätze weg.

Die Gründe

Mit dem Rad kommt man in der Stadt normalerweise schnell von A nach B. Hat man jedoch unerwartet einen platten Reifen, bremst das beim Fahrradfahren ganz schön aus und erhöht sogar das Unfallrisiko. Damit die kleinen Pannen nicht zu großen (Verkehrs-) Katastrophen werden, gibt es Fahrrad-Servicestationen. Die robusten Stationen sind unglaublich einfach in der Nutzung und praktisch zugleich. Sie wurden speziell für den öffentlichen Raum konzipiert und dürfen gerne von allen bereiften Verkehrsteilnehmenden genutzt werden. Dabei sind sie nicht nur zufälliger Treffpunkt für Gleichgesinnte, sondern tragen als Retter in der Not auch einen wichtigen Teil zu mehr Verkehrssicherheit in Chemnitz bei.

Die Kosten

Pro pro Stück sind Kosten von 3.000 € entstanden.

Der Zeitfaktor

Die Planungsphase dauerte 2 Wochen, 4 Wochen kamen für Lieferung und Aufbau hinzu.

Das steckt hinter NUMIC:

Im Projekt NUMIC planen die Bürgerinnen und Bürger zusammen mit Stadtverwaltung und Wissenschaft ihre zukünftige Route für den Rad- und Fußverkehr. Mit kleinteiligen Maßnahmen werden Schritt für Schritt große Probleme angegangen und das Bewusstsein für stadtverträgliche Mobilität geweckt. Erfahre mehr unter numic.city



Flüsterpost

Eine Fahrrad-Servicestation ist für Chemnitz nicht genug. Deshalb gibt es seit 2020 noch mindestens 3 weitere Servicestationen, etwa auf dem Brühl oder der Reichenhainer Straße.

Die Hintergründe

Fahrräder, die im Straßenverkehr genutzt werden, müssen verkehrssicher sein. Dafür müssen sie regelmäßig gewartet werden und bestimmte Merkmale gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) erfüllen.



Abb. 04: Steckbrief zur Maßnahme »Fahrradservicestation«.

Lessons Learned

#1 »Regelkommunikation« mit den Hauptakteuren

Wer von Anfang an diejenigen an einen Tisch bringt, die an der potenziellen Umsetzung mitwirken – dazu gehören auch die Entscheiderinnen und Entscheider der höheren Verwaltungsebenen – hat gute Chancen auf Erfolg. Ihre Aufgabe ist es, das Vorhaben »einzuordnen«, die Frage zu klären, in welche Richtung es gehen soll, Konsens über Vorgehen und Meilensteine zu erzielen und sich in regelmäßigen Abständen zu treffen. Denn als äußerst schwierig gestalten sich »kleinteilige Runden«, die es erforderlich machen, bei jeder Idee durch den komplexen Abstimmungsapparat durchmanövrieren zu müssen, auf die Gefahr hin, sich in unzähligen Einzelanfragen und -gesprächen zu verzetteln. Erfolgversprechender ist eine größere Runde, bestehend aus Mitgliedern der verschiedenen Abteilungen, die sich regelmäßig treffen, sich austauschen. Eine Art Regelkommunikation mit den legitimierten Hauptakteuren der Umsetzung.

#2 Nicht die perfekte Lösung anstreben wollen

Die perfekte Mobilitätsmaßnahme gibt es nicht. Der eine moniert, dass er auf einen Fußgängerweg ausweichen und auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen muss. Der andere, dass die Bordsteine noch nicht richtig abgesenkt worden sind, so dass es schwierig sei, mit einem Kinderwagen durchzukommen. Aus diesem Grund ist es hilfreich, alle Verkehrsteilnehmenden integriert zu betrachten. Beide haben Recht und für beide wurden Teillösungen entwickelt. Ein idealer Zustand ist das für die Einzelperson manchmal nicht, aber der ideale Kompromiss der Bürgerbeteiligung und Planung.

#3 (Teil-)Erfolge kommunizieren

Nichts ist so wichtig wie das Motto »Tue Gutes und rede darüber«. Beteiligungsprozesse erwecken Erwartungen schneller Handlungen, am liebsten eine neue Straße in einer Woche. Daher muss das Verwaltungshandeln kommuniziert werden, nach dem Motto: Hier passiert was, wenngleich aktuell noch auf dem Schreibtisch. Die Idee ist, mit dem Ergebnis – in diesem Fall mit der Modellroute – über einen Piloten zu verfügen, anhand dessen sich augenfällig demonstrieren lässt, wie Mobilität in ca. 20 Jahren aussehen wird und darauf positiv verweisen zu können.

#4 Kritik ist ausdrücklich erwünscht!

Seien es nun Radschnellwege, ein neues Hochhaus oder eine Modellroute für Radfahrende und zu Fuß Gehende: Wenn es Kritikerinnen und Kritiker gibt, die sich an einem Projekt, einem Vorhaben oder an Maßnahmen reiben, so bedeutet dies nichts anderes, als dass etwas Neues im Entstehen wahrgenommen wird. Auch wenn es dem einen oder anderen nicht gefällt. Kritikerinnen und Kritiker – zustimmend wie ablehnend – setzen sich engagiert mit einer Idee auseinander. Aus diesem Grund gilt immer wieder der Appell »Wir müssen ein bisschen mutiger werden.« Denn wenn niemand über das Vorhaben spricht, dann war das Projekt nicht ambitioniert genug.

Wie die Chemnitzer Bürgerinnen und Bürger zur partizipativen Mitwirkung an dem städtebaulichen und verkehrsplanerischen Veränderungsprozess zur Aufwertung des Stadtraums aktiviert wurden und ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein gefördert werden kann, darauf geht das folgende Kapitel ein.



3. »Klassische« Beteiligung meets E-Partizipation

Madlen Günther
Vincent Joura

Bürgerinnen und Bürger wurden zur Mitwirkung an dem städtebaulichen und verkehrsplanerischen Veränderungsprozess zur Aufwertung des Stadtraums aktiviert. Sie wirkten von der Ermittlung über die Konzeption bis zur Evaluierung durch die Einbindung in einem moderierten, offenen Innovationsprozess mit und trugen damit aktiv zur Entwicklung einer partizipativen, Identifikation stiftenden Planungsmethodik und Mobilitätslösung bei. Damit wurde ein nachhaltigeres Mobilitätsbewusstsein gefördert und die Akzeptanz mit der infrastrukturellen Transformation erhöht. Dies förderte auch die Auseinandersetzung mit den betreffenden Quartieren und der Stadt als Ganzes. Durch das Projekt wurde das Thema nachhaltige urbane Mobilität an einer konkreten Route erprobt und dauerhaft in kommunalen Planungs- und Entscheidungsprozessen verankert.





**Gute Beteiligung
profitiert von guter
Vorbereitung, ist
aber nur begrenzt
planbar.«**

Jörg Sommer

*Urbane Mobilitätsgestaltung
zum Anfassen: Workshop mit
Bürgerinnen und Bürgern.*

3.1 Wo drückt der Schuh?

Im Dezember 2019 fiel der Startschuss für eine großangelegte Befragung, die in der Innenstadt während des Chemnitzer Weihnachtsmarkts an verschiedenen Standorten stattfand. Dort war das Projektteam mit einer Vielzahl von Mitarbeitenden und studentischen Hilfskräften knapp drei Wochen täglich mehrere Stunden im Einsatz – erkennbar an Aufstellern mit der Aufschrift »NUMIC-Befragung zur Verkehrsinfrastruktur und Aufenthaltsqualität in Chemnitz – Jede Meinung ist uns wichtig!«

Das Ziel der Befragung bestand darin, im Rahmen von 15-minütigen Interviews mit Hilfe diverser Leitfragen den Status quo bezüglich des Chemnitzer Mobilitätsverhaltens und der erlebten Aufenthaltsqualität zu erheben sowie Wünsche und Verbesserungspotenziale hinsichtlich der Infrastrukturgestaltung aufzunehmen. Bei dieser Gelegenheit konnten auch Bedürfnisse an Routen sowie Ideen formuliert werden, wo eine potenzielle (Modell-)Route für den Fuß- und Radverkehr entlangführen könnte. Konkreter gesagt: Gefragt wurde, wie zufrieden die Bürgerinnen und Bürger mit der aktuellen Situation bezüglich der Infrastruktur (Parkplätze, Verkehrsaufkommen etc.) sind und welche Wünsche es im Hinblick auf die Infrastrukturgestaltung gibt (siehe dazu auch Kapitel. 2.1).

Diese unkonventionelle Status-quo-Analyse war die Grundlage, um in Erfahrung zu bringen, ob in Chemnitz Handlungsbedarf bestand und falls ja, ob es auch Handlungsspielraum gab. Die Antworten aus der Befragung lieferten Ideen und Impulse für die Gewichtung und Auswahl von potenziellen Modellrouten- und -quartieren. Die Ergebnisse der Befragung dienten anschließend dazu, erste Grundlagen zur Optimierung der Fuß- und Radinfrastruktur in Chemnitz zu erheben.

»Nur 403 Personen?« werden sich manche Lesende möglicherweise fragen. Auch das Projektteam hatte sich mehr Probandinnen und Probanden gewünscht, hinsichtlich der Tatsache, dass die Stadt Chemnitz eben nicht nur ein Dorf ist und 403 Einwohnende zählt. Und dennoch: Es zeichnete sich schnell ab, wo die Schwerpunkte lagen. So bestand eine große Unzufriedenheit bezüglich der aktuellen Radwege, Parkplätze und des Verkehrsaufkommens. Hingegen waren die Chemnitzerinnen und Chemnitzer mit der Erreichbarkeit von Einrichtungen, Grün- und Parkanlagen sowie der Luftqualität in der Stadt sehr zufrieden. Weiterhin konnten viele konkrete Wünsche gesammelt und Vorstellungen hinsichtlich der Umgestaltung in Erfahrung gebracht werden. Auf diese Weise ließen sich Ideen und Bedarfe frühzeitig in das Projekt einbinden. So ergaben sich auch grundlegende Anforderungen an die urbane Mobilität und zukünftige Infrastrukturgestaltung. Die höchste Bedeutung kam beispielsweise der Sicherheit zu, gefolgt von der Anbindung und der Erreichbarkeit. Auch die Themen Barrierefreiheit und ausreichend Platz sowie die Sauberkeit der Fuß- und Radwege waren den Bürgerinnen und Bürgern sehr wichtig.

Zahlen, Daten, Fakten zur Befragung

Im Zeitraum vom 2. Dezember bis 22. Dezember 2019 konnten mit neun Interviewenden weit über 400 Probandinnen und Probanden befragt werden. Dazu gehörten neben Personen, die uns gezielt aufsuchten, auch zufällig Vorbeigehende. In die Datenanalyse konnten 403 vollständige Datensätze eingehen.

3.2 Zur Beteiligung motivieren

Bürgerinnen und Bürger müssen motiviert werden, damit sie sich aktiv beteiligen; egal ob direkt vor Ort oder über digitale Beteiligungsformate. Sie engagieren sich insbesondere dann, wenn der persönliche Nutzen klar erkennbar ist und den wahrgenommenen Aufwand überwiegt. Und wenn sie sehen, dass sie einen eigenen Beitrag leisten können, ihre Ideen Gehör finden und auch umgesetzt werden. Als die größten Motivatoren wurden uns in einer Onlinestudie zum freiwilligen Engagement das Erleben von Resultaten (85 Prozent), das Leisten eines sinnvollen Beitrages in der Gesellschaft (80 Prozent) sowie die Erweiterung des eigenen Wissens (79 Prozent) und das Interesse am Thema (79 Prozent) genannt. Die größte Hürde wurde beim Investieren von Zeit wahrgenommen (51 Prozent).

Die Herausforderung, oder wie kann Bürgerbeteiligung unter Corona-Bedingungen gelingen?

Lockdowns, Kontaktverbote, Verbote von Ansammlungen von Personengruppen sowie größerer Veranstaltungen, 3G- und 2G-Regeln – die Corona-Pandemie hatte unsere Gesellschaft und das öffentliche Leben fest im Griff und die Partizipation bei der Planung der Modellroute vor große Herausforderungen gestellt. Denn »klassische« Präsenzformate wie Informationsveranstaltungen, Interviews, Expertenrunden, Workshops u. a. m. konnten ab März 2020 nicht mehr stattfinden. Zugleich galt es, den Projektzeitplan einzuhalten. Was also tun? Und unsere Lösung lautete E-Partizipation. Die im Vorfeld angeordnete onlinebasierte Innovationsplattform numic.city bekam eine ganz neue Bedeutung (siehe hierzu Kapitel 4). So fanden neben den Befragungen auch die geplanten Bürgerbeteiligungen zur Auswahl und Gestaltung sowie zur Namensgebung der Modellroute digital statt.

Kommunikation – das A und O

Es war wiederholt von der Herausforderung die Rede, eine kontinuierliche, breit aufgestellte und hoch frequentierte Bürgerbeteiligung zu erreichen, um auch beteiligungsungewohnte, durchsetzungsschwache, schwer zu erreichende Bürgerinnen und Bürger zum Mitgestalten zu aktivieren. Dazu waren und sind zum einen niedrigschwellige Partizipationsformate erforderlich (siehe auch Kapitel 4) und zum anderen eine breite und nahe Kommunikation vor Ort.

Das Ziel lautete also, mittels verschiedener Kommunikationsaktivitäten Lust zu machen, über Wandel nachzudenken, Ideen einzubringen und aktiv mitzugestalten. Kommunikation nach außen ist eine Art »Qualitätsmanagement«, da die interessierte Öffentlichkeit miteinbezogen wird – was auch die Identifikation mit einem Projekt ganz erheblich erleichtert.

Um diese Beteiligungsprojekte in NUMIC publik zu machen, wurde in Sachen Öffentlichkeitsarbeit ein ganzes Maßnahmenbündel geschnürt. Man trat schwerpunktmäßig an lokale und regionale Medien heran. In der Folge kam es in der lokalen Presse zur intensiven Berichterstattung, und auch in Form von Radiobeiträgen wurde über das Projekt informiert. Im digitalen Raum wurden Pressemitteilungen herausgegeben und Werbung auf den Social-Media-Kanälen der Projektpartnerinnen und Projektpartner geschaltet. Vertreten war das Projektteam auch bei lokalen Veranstaltungen, um Bürgerinnen und Bürger persönlich anzusprechen und erste Ergebnisse vorzustellen. Weiterhin gab es verschiedene Postkartenaktionen (vgl. Abbildung 5) und die in Kapitel 2 bereits erwähnte Postwurfsendung an 1000 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, die in entlang der Modellroute gelegenen Quartieren wohnen.



Abb. 05: Postkarte zur Bewerbung von NUMIC.

Als ein weiterer sehr sinnvoller – und zunächst unterschätzter – Werbekanal erwiesen sich die ansprechend gestalteten Citylight-Plakate im Stadtgebiet. Auch Sprühkreidemarkierungen und die Maßnahmenbeschreibungen entlang der Modellroute selbst machten einige Passantinnen und Passanten neugierig. So wurden wir bei den informellen Aktionen vielerorts direkt gefragt, was wir denn da machen würden und worum es gehe. Dies ist aus psychologischer Sicht interessant, weil die Bürgerinnen und Bürger aktiv den ersten Schritt machten und ein deutlich höheres Interesse zeigten, als wenn sie von uns angesprochen worden wären.

Doch wie sieht es mit den Chemnitzer Bürgerinnen und Bürgern aus, die sich eben nicht beteilig(t)en? Der Anspruch war zu Beginn des Projekts, alle Bevölkerungsgruppen erreichen zu wollen – von zwölf Jahren aufwärts bis ins Rentenalter. Soweit die Theorie. Die Praxis sah anders aus.

Umgang mit schwer erreichbaren Bevölkerungsgruppen

Leider beteiligen sich nicht alle betroffenen Personen und Interessengruppen in gleichem Maße, wengleich die Altersverteilung der von uns erreichten Bürgerschaft von 12 bis 86 Jahren alt vermuten lässt. Dass es bestimmte Bevölkerungsgruppen gibt, die mit Beteiligungsangeboten nur schwer erreichbar sind, ist kein Geheimnis. Davon legen viele Studien, Untersuchungen und (Abschluss-)Berichte ein eindrückliches Zeugnis ab. Dies gilt auch für die Bürgerbeteiligungen zur Mobilität in Chemnitz.

Die Bürgerinnen und Bürger in unseren Beteiligungen waren im Vergleich zur Chemnitzer Bevölkerung überdurchschnittlich jung, gebildet, nachhaltig und multimodal unterwegs. Auf der anderen Seite hatte dies jedoch auch den Vorteil, dass diese Personen fast schon Expertinnen und Experten für die Fuß- und Radmobilität in Chemnitz waren. Sie kannten die Problemstellen, hatten großartige Ideen und Lösungsvorschläge parat und teilten diese mit großem Engagement mit uns. Im Umkehrschluss sind reine Autofahrende bzw. autoaffine Wünsche in unseren Stichproben nur sehr begrenzt vertreten.

Die Praxis zeigt aber auch, dass es sich auf der anderen Seite der Nichtbeteiligten um Menschen handelt, die sich unter anderem aufgrund ihrer Lebenssituation, ihrer Bildung oder gesellschaftlichen Stellung nicht – oder nur in geringem Maße – artikulieren können. Aber wie kann es gelingen, Menschen einzubeziehen, die unter Bedingungen leben, die die Teilhabe erschweren? Wie können sie für Beteiligung gewonnen und motiviert werden, ihre Interessen zu artikulieren? Gibt es erfolgversprechende Methoden, die sich sinnvoll einsetzen lassen? Und wie macht man diese Menschen auf eine Beteiligung aufmerksam?

Personengruppen auswählen

Überlegen Sie zunächst welche Personengruppen Ihre Fragen beantworten können. Braucht es ein gewisses Maß an Nutzungserfahrung oder ein gewisses Verhaltensmuster? Weiterhin ist zu reflektieren, ob anhand der demografischen Merkmale Unterschiede zu erwarten wären. Wir haben bspw. gezielt auch Seniorinnen und Senioren und Kinder ab zwölf Jahren angesprochen, denn die Mobilitätsbedürfnisse unterscheiden sich hier grundlegend. Diskutieren und erarbeiten Sie anhand eines individuellen Fragenkatalogs gemeinsam Strategien, wie Menschen erreicht werden können, die von der aktuellen Fragestellung betroffen sind und für die diese auch persönliche Relevanz hat. Gibt es ggf. (digitale) Unterstützungsmöglichkeiten, um komplexe Planungsprozesse für die Bevölkerung verständlich darstellen zu können und somit den Zugang zu erleichtern? Reflektieren Sie die eigene Praxis und identifizieren Sie Verbesserungsmöglichkeiten. Und seien Sie sich bewusst: Wir werden es wahrscheinlich nie schaffen, alle zu erreichen – zumindest nicht mit einem vertretbaren Aufwand und Ressourceneinsatz.

3.3 Beteiligungsumfang und Beteiligungsformate

Die Macht der Methode: Die geschlossene Abstimmung als stärkstes Beteiligungsformat

Wie bereits in Kapitel 2 erwähnt, bestand die erste in NUMIC durchgeführte Bürgerbeteiligung darin, auf der digitalen Beteiligungsplattform für die Wahl der Modellroute abzustimmen. Weiter ging es u. a. mit Beteiligungen zur Ausgestaltung der Route, zur Namensvergabe, zur Verteilung von Radbügeln im Stadtgebiet sowie der Auswahl und Gestaltung von Potenzialflächen. Interessanterweise variierten die Beteiligungen und Rücklaufquoten im digitalen Raum dabei maßgeblich in Abhängigkeit des Beteiligungsformats. Die geschlossenen Formate (Auswahl zwischen A, B oder C) erfreuten sich einer höheren Resonanz als die Beteiligungen, bei denen eigene Ideen einzureichen waren. Die Seite zur ersten Beteiligung »Stimme für deine NUMIC-Modellroute ab!« wurde so am häufigsten mit 660 Klicks von den angemeldeten Nutzenden aufgerufen, gefolgt von der »Auswahl der Potentialflächen« (251), der »MobilitätsFotoKultur« (222), »Route C sucht ihren Namen« (153) und auf Platz fünf standen »Lieblingsplätze und Orte zum Losgestalten« mit noch 102 Aufrufen (Stichtag: 31.05.2022). So bestimmte die Einfachheit und ggf. auch die Schnelligkeit, mit der eine Beteiligungsteilnahme möglich war, maßgeblich darüber, ob und bei welcher Beteiligung sich die Community auf numic.city einbrachte.

Die Zufriedenheit mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten

Insgesamt war das Projektteam aber auch von den eingereichten Ideen und Beiträgen aus den offenen Formaten positiv überrascht. Die Vorschläge zur Ausgestaltung der Route und den Potenzialflächen waren hochwertig und durchweg positiv und lieferten eine solide Grundlage für die Stadtverwaltung, um mit viel Rückenwind in die Planungsprozesse einzusteigen. Die Bewertung der Potenzialflächen, und damit auch die offenen Ideensammlungen zu deren Ausgestaltung, wurde von uns im digitalen und analogen Raum sowie mittels der Postwurfsendung erhoben. Zwischen den Formaten gab es keine Unterschiede in der Bewertung der Potentialflächen und auch keine Unterschiede bzgl. der eingereichten Ideen. D.h. in digitalen und anonymen Befragungssettings wurde nicht mehr »gemeckert«, als wenn uns die Rückmeldungen persönlich erreichten. Auch die Ideen und Wünsche der digital, analog und postalisch Beteiligten waren grundständig ganz ähnlich. Allerdings gab es zwischen den unterschiedlichen Formaten große Unterschiede hinsichtlich der Beteiligungszufriedenheit. Mit den analogen Vor-Ort-Beteiligungsmöglichkeiten in den »Corona-freien« Sommermonaten war die breite Masse (82 Prozent) am zufriedensten. Mit den anonymen Umfragen nur noch reichlich die Hälfte der Beteiligten und bei der online-basierten Beteiligungsplattform numic.city nur noch knapp die Hälfte. Die postalischen Beteiligungsmöglichkeiten schnitten am schlechtesten ab. Dabei muss aber auch beachtet werden, dass über die Hälfte der Befragten keine Postwurfsendung erhalten hatte (vgl. Abbildung 6).

Ein Blick in die Umfrageergebnisse zeigt die Unterschiede in den Zufriedenheitsbewertungen mit den verschiedenen Beteiligungsformaten. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden gab darüber hinaus an, das Projekt NUMIC und die dazugehörigen Aktionen auch zukünftig unterstützen zu wollen (91 Prozent). Auch fanden die meisten die durchgeführten Bürgerbeteiligungen sehr sinnvoll, um ihre Ideen einzureichen und aktiv etwas zur Quartiersentwicklung beitragen zu können (88 Prozent). Und immerhin noch knapp die Hälfte der Teilnehmenden (48 Prozent) gab an, dass die Bürgerbeteiligung ihr Bewusstsein für die nachhaltige Mobilität erhöht hat.

Wie zufrieden sind Sie mit den in NUMIC eingesetzten Beteiligungsmöglichkeiten? Mit [...] bin ich [...].



Abb. 06: Zufriedenheit mit den Beteiligungsmöglichkeiten in NUMIC.

Die Qual der Wahl? – Der Mix macht's!

An Beteiligungsformaten besteht kein Mangel. Die Herausforderung bestand darin, einen für unsere Fragestellungen und Zielgruppen intelligenten Mix zu finden. Schließlich konnte aus Ressourcengründen nicht alles, was angeregt wurde, umgesetzt werden. Das Ziel lautete mit der Bevölkerung in den Dialog zu kommen und zu erfahren, was gewünscht wird. Dazu mussten Menschen »draußen« angesprochen werden, um sie zum Gedankenaustausch anzuregen. Und dazu war es nötig, auf kreative Weise zu agieren. So wurden Diskussionsforen veranstaltet, um über den Stand der Dinge zu informieren, ins Gespräch zu kommen und Ideen, Anregungen und Wünsche zu sammeln.

Der Reallabor-Charakter kam vor allem bei einem Format besonders gut zur Geltung. Um die Community anzusprechen, wurden an markanten Punkten der Modellroute bei Wind und Wetter Infostände aufgestellt und mehrere Workshops vor Ort angeboten. Dabei konnten Interessierte mit Knete, Farbstiften und Pappe ihren Ideen zur »Wunsch-Fahrradroute« bzw. zur Modellroute und den Potenzialflächen auf kreative Weise eine räumliche Gestalt geben. Aber auch die weniger »künstlerisch Ambitionierten« beteiligten sich in Form von regen Diskursen im persönlichen Austausch.

3.4 App geht's mit der digitalen Beteiligung

Apps sind aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Für jede Frage, für jede Lebenslage gibt es eines dieser kleinen digitalen Helferlein. Auch bei NUMIC kam eine App als digitales Element der Bürgerbeteiligung zum Einsatz, womit gleichermaßen auch wissenschaftliche Rückschlüsse zum Mobilitätsverhalten in Chemnitz gezogen werden konnten.

Der Hauptnutzen der NUMIC-App bestand darin, dass Bürgerinnen und Bürger auf einfache Art und Weise Rückmeldungen zur Qualität von in Chemnitz zurückgelegten Wegen und zur Infrastruktur gegenüber der Stadtverwaltung geben konnten. Auf diese Weise wurde die Bevölkerung in die Lage versetzt, proaktiv und komfortabel bei der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung mitzuwirken und den Einsatz von nachhaltiger Mobilität zu fördern. Den Nutzenden war es dabei selbst überlassen, ob sie von ihren persönlichen Lieblingsplätzen Berichterstatteten oder subjektive Missstände kommunizierten. Beispielhaft konnte das der Wunsch nach einer Bank zum Entspannen an einer schönen Aussicht oder aber ein gesichteter Hürdenmarathon voller Schlaglöcher auf dem Radweg sein.

Konkret funktionierte die App via GPS-Modul. Dabei wurde im ersten Schritt ein Weg angelegt und das genutzte Transportmittel ausgewählt, bevor man die Aufzeichnung startete. Das Tracking lief im Hintergrund. Wollte man eine Meldung zu einem spezifischen Ort abgeben, konnte man dies einfach und punktgenau durch eine Beschreibung und automatische Ortskennung erledigen. Nach Beenden des Weges wurde die Aufnahme abgeschlossen und es bestand die Möglichkeit, einen Fragebogen zur Wegequalität auszufüllen. Der aufgenommene Weg konnte im Anschluss direkt in eine Cloud an die Stadtverwaltung geschickt werden.

Aufbau und Bedienung der App waren einfach, intuitiv und übersichtlich gestaltet. Dafür sorgte neben einer professionellen Entwicklung ein im Vorhinein geplanter Vortest bzw. eine Usability-Studie im Oktober 2020. Durch dieses (sehr) empfehlenswerte Vorgehen war es möglich, die verschiedenen Funktionen der App im Feld anhand von 17 Probandinnen und Probanden auf den Prüfstand zu schicken und wertvolles Feedback für Änderungswünsche aus der späteren Nutzergruppe einzuholen. Auf den ersten Blick klingt das vielleicht nach keiner großen Stichprobe. Doch die Teilnehmenden haben sowohl quantitativ als auch qualitativ hochwertige Rückmeldungen gegeben. Und auf den zweiten Blick erhöht man im Übrigen mit einem Vortest die spätere Nutzerakzeptanz der Zielgruppe. Eine Win-Win-Situation – aber natürlich auch eine Frage der Ressourcen.

Zusammenfassend ist mit der App ein in der Bevölkerung wohlwollend aufgenommenes Instrument digitaler Partizipation entstanden. Dieser Erfolg begründet sich unter anderem darin, dass wissenschaftliche Kriterien zur Vorhersage einer Techniknutzung – wie einer App – erfüllt worden sind: die App verfolgte ein klares Ziel, hatte in der Hauptfunktion einen hohen subjektiven Nutzen (wahrgenommene Nützlichkeit) und ist zudem einfach in der Handhabbarkeit (wahrgenommene Einfachheit der Nutzung; Davis, 1989).

Die App – Zahlen, Daten, Fakten

Die NUMIC-App stand seit Mitte Juli 2021 für Android-Systeme im Google Play Store kostenfrei als Download zur Verfügung. Auf diese Weise konnten sich 80 interessierte Chemnitzerinnen und Chemnitzer (Stand: 31.05.2022) bequem an der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung und der Mobilitätsforschung beteiligen. Insofern wurden sage und schreibe 1.959 Wege in Chemnitz aufgezeichnet und 144 Meldungen zu allen möglichen mobilitätsbezogenen und städtebaulichen Themen abgegeben, die nach und nach innerhalb der Stadtverwaltung bearbeitet wurden und in zukünftige Vorhaben integriert werden.

Lessons Learned

#1 Augen auf! Den benötigten Aufwand richtig einschätzen

Onlinebefragungen sind im Gegensatz zu Live-Befragungen weniger stark von Wetterbedingungen abhängig, wodurch die Hürden sinken. Auch die Corona-bedingten Abstands- und Hygieneregeln lassen sich online leicht umgehen und die Genehmigung durch das Ordnungsamt für eine Befragung vor Ort fällt ebenfalls weg. Andererseits fehlt online der persönliche Kontakt und Datenschutzerfordernisse müssen auch hier beachtet werden. Zudem ist Werbung ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Befragung unabhängig davon, ob online oder vor Ort durchgeführt. Über verschiedene Kanäle wie Presse, Radio und Social Media haben wir auf die Befragungen aufmerksam gemacht.

#2 Verschiedene Beteiligungsformate miteinander kombinieren

Wir waren zunächst skeptisch, ob die digitalen Formate geeignet waren, um Gestaltungsideen und Wünsche zu erheben. Diese Befürchtungen haben sich aber keinesfalls bestätigt. Eher im Gegenteil: Die eingereichten Ideen unterschieden sich nicht in Abhängigkeit der verwendeten Methodik (digitale Einreichungen vs. vor Ort aufgenommene Wünsche vs. Rückmeldungen durch die Postwurfsendung). Auch war der Anteil kritischer Stimmen in den anonymen Formaten nicht höher als in den persönlich vor Ort geäußerten Meinungen. Vielmehr haben wir die unterschiedlichen Formate als sinnvolle Ergänzung zueinander erlebt. So gab es große Unterschiede in den Bürgerpräferenzen: Einige bevorzugten die analogen Beteiligungsmöglichkeiten; andere wiederum konnten sich eher für postalische Schreiben begeistern, und wiederum andere empfanden die E-Partizipation als zufriedenstellendstes Format. Durch die unterschiedlichen Formate konnten wir mehr und verschiedene Personengruppen erreichen.

#3 Der heilige Gral – die Kommunikation

Als wichtige Erfahrung konnte verbucht werden, dass Kommunikation nicht nur auf verschiedenen Kanälen erfolgen und auf die definierten Zielgruppen zugeschnitten werden sollte, sondern dass von Beginn an auch alle Beteiligten in den Ämtern und Behörden für das Vorhaben zu sensibilisieren sind. Dabei hat sich ein frühzeitiges und transparentes Einbeziehen als unerlässlich herausgestellt. Entscheidungen sollten so aufbereitet werden, dass sie auch kommunizierbar und für alle Beteiligten nachvollziehbar sind.

Auch wenn damit ein sehr hoher Aufwand einhergeht, wird sich diese Investition am Ende rechnen, denn Bürgerinnen und Bürger, denen das NUMIC Projekt und die Maßnahmen bekannt waren, berichteten eine viel höhere Akzeptanz gegenüber den Umgestaltungen und letztendlich auch Zufriedenheit mit den Maßnahmen als diejenigen, die davon bisher noch nicht gehört hatten.

#4 Datenschutz – ein unerwarteter Endgegner der App

Unverhofft kommt oft. Im Rahmen der App-Entwicklung ist viel Know-how in die Programmierung eingeflossen. Aber ein Aspekt wurde unterschätzt: der Datenschutz. Bis die NUMIC-App mit der Freigabe durch den Datenschutz endlich gelauncht werden konnte, vergingen (leider viel zu viele) Stunden mit Projektmeetings, Abstimmungsrunden mit Datenschutzbeauftragten und Nerven, die gelassen werden mussten. Eine Praxis-hilfe, die wir gern auch schon vorher gekannt hätten, findet sich unter folgendem Link: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/praxishilfe-zum-datenschutz-in-reallaboren.html>

Die NUMIC-App als ein Beispiel unserer digitalen Partizipationsinstrumente schafft neue Möglichkeiten für Chemnitz als Kommune, die Wünsche und das Wissen der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner in die Planungen miteinzubeziehen. Das nächste Kapitel wird genau an diesem digitalen Potenzial anknüpfen und sich mit der projektzentralen onlinebasierten Beteiligungsplattform numic.city beschäftigen.



4. Eine Community aufbauen und moderieren

Anikó Lessi
Christina Angele

Das Projekt NUMIC war von Beginn an darauf ausgerichtet, digitale und analoge Beteiligungsformen zu vereinen. Neben den eher klassischen analogen Formaten wie Workshops, Diskussionsrunden, Befragungen und Abstimmungen vor Ort wurde die online-basierte Beteiligungsplattform [numic.city](#) ins Leben gerufen. Auf der Plattform konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über das Projekt informieren, bei vielfältigen digitalen Bürgerbeteiligungen mitmachen sowie sich über zahlreiche Beiträge zum Thema nachhaltiger Mobilität (weiter-)bilden.





Um eine Online-Community zum Blühen zu bringen, sind analoge Events eine hervorragende Ergänzung.



Gute Bürgerbeteiligung ist wie Weihnachten – man weiß vorher nie, was man bekommt.«

Andreas Paust

4.1 Die inhaltliche Ausrichtung der Innovationsplattform

Das Ziel der Innovationsplattform war, Chemnitzer Bürgerinnen und Bürger aller Lebenskontexte anzusprechen und zu aktivieren – von Kindern über Studierende und Arbeitende bis hin zu Seniorinnen und Senioren. Es sollten Anreize für alternative Mobilitätsformen geschaffen werden und durch den Fokus auf Beteiligungen sollte den Teilnehmenden ein Gefühl von Wirksamkeit ihres Handelns im Kontext städtebaulicher Entwicklungen vermittelt werden, woraus wiederum neue Handlungsmotivation erwuchs.

Schwerpunkt der Online-Beteiligungsformate waren Ideenwettbewerbe und Votings. Im Fokus standen die Auswahl der Modellroute und ihr Name, Ideen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität an ausgewählten Potenzialflächen sowie Fotowettbewerbe. Bei allen Formaten war eine durchgehend hohe Transparenz stets oberstes Gebot, weil sie über alle Entscheidungsprozesse hinweg die Akzeptanz der Maßnahmen zusätzlich steigert. Die Plattform `numic.city` ermöglichte es, Auswahlprozesse chronologisch darzustellen und mit aktiven Elementen zu verknüpfen. Dazu gehörten Konzepte, die den meisten Nutzenden bereits aus anderen sozialen Netzwerken vertraut waren, wie beispielsweise die Möglichkeit, Kommentare zu schreiben oder Likes zu vergeben.

Auf aktive (Beteiligungs-)Phasen folgten Umsetzungsphasen. Diese überführten Beteiligungen zum Teil vom digitalen in den analogen Raum. Angereichert mit allerlei Informationen zur nachhaltigen Mobilität in Chemnitz wurde in zahlreichen Beiträgen und Artikeln über das aktuelle Projektgeschehen informiert, um die Plattform weiter interessant zu halten. Und um weiteren Mehrwert zu bieten, wurden auch Zwischenergebnisse vorgestellt. Hierfür kam beispielsweise ein Eventkalender zum Einsatz. Das regelmäßige Pflegen der Events trug ebenfalls dazu bei, die Plattform mit Leben zu füllen und Aktualität zu vermitteln. Das Spektrum der Events war denkbar breit: von Lesungen über Fahrraddemos und Fahrradkinos, Kongressen und Diskussionsrunden zu nachhaltiger Mobilität sowie zu Veranstaltungen der Europäischen Mobilitätswoche, an welcher Chemnitz regelmäßig teilnimmt, war vieles am Start.

Eine Herausforderung bestand in der Gewichtung des Radverkehrs. Denn dieser nimmt in den Köpfen der Menschen zumeist den ersten Platz ein, wenn es um das Thema nachhaltige Mobilität geht. Entsprechend galt es, konsequent die zahlreichen Alternativen wie beispielsweise E-Scooter, Carsharing, ÖPNV und nicht zuletzt das Zufußgehen in den Diskurs einzubinden (Stichwort: Inter- und Multimodalität, siehe dazu Kapitel 1).

4.2 Das technische Konzept der Innovationsplattform

Numic.city ist die onlinebasierte Innovationsplattform, die es ermöglichte, neben Fotos und Grafiken auch Bewegtbilder/Videos einzubinden (vgl. Abbildung 7). Dies war gerade im Zusammenhang mit der Modellroute eine interessante Möglichkeit, die wir in Form von Erklärvideos auch direkt in die Tat umsetzten. Darüber hinaus wurde via Video auch über die Funktionsweise der eigens entwickelten NUMIC-App spielerisch informiert. Die Anfangsidee bestand darin, dass Community-Mitglieder so viele Informationen wie möglich sehen können sollten, ohne sich registrieren zu müssen. Deshalb beschloss man im Projektteam, die Hürde so gering wie möglich zu halten und Inhalte zunächst auch für nicht-registrierte Nutzerinnen und Nutzer ohne Anmeldung zugänglich zu machen. Dazu gehörten News wie Events, Umfragen, Berichte, Ergebnisse, umgesetzte Maßnahmen u. a. m. Dieses Konzept ist zwar für Nutzerinnen und Nutzer sehr vorteilhaft, hat jedoch aus Sicht des Community-Managements gewisse Nachteile. Denn eine Community lässt sich erst dann aufbauen und nachhaltig moderieren, wenn die Nutzenden sich registrieren müssen. Solange jemand nur »mitliest«, aber nicht Teil der Community ist, ist sie oder er weder erreichbar, noch lässt sie oder er oder sich aktivieren. Via Newsletter beispielsweise. Liegen hingegen E-Mail-Adressen vor, ist es möglich, Community-Mitglieder anzuschreiben und beispielsweise auf eine neue Mitmachaktion hinzuweisen.

In diesem Kontext stießen aus den genannten Gründen unterschiedliche Meinungen aufeinander. Denn während es aus Sicht der einen traditionell gang und gäbe ist, dass sich Nutzende registrieren müssen, um mitmachen zu können – konnten die anderen auch mit »anonymen« Mitgliedern leben. Dies kollidierte jedoch mit dem Ziel, die Community am Leben zu erhalten. Ein klassischer Zielkonflikt. Schließlich einigte man sich im Verlauf eines Abwägungsprozesses auf einen Kompromiss: Ein Nutzeraccount wurde angelegt, sobald sich jemand aktiv beteiligen wollte.



Abb. 07: Die onlinebasierte Innovationsplattform numic.city.

Die Plattform – Zahlen, Daten und Fakten

Zu Redaktionsschluss (31.05.2022) zählte die Plattform knapp 500 Mitglieder, die die Seite insgesamt 2231-mal aufrufen. Gemeinsam schaffte es die numic.city Community auf 1706 unterschiedliche Aktivitäten, wie Abstimmungen, Ideeneinreichungen, Kommentare und Likes. Mit Voranschreiten des Projektes ging ein Wandel der Plattform einher. Es gab in der zweiten Projekthälfte tendenziell weniger Mitmachaktionen und der Fokus richtete sich mehr auf einen informativen Charakter.

4.3 Die identifizierten Wirkmechanismen

Für ein gelungenes Community-Building gibt es eine ganze Reihe von Erfolgsfaktoren. Die aus unserer Sicht wichtigsten sind nachfolgend beschrieben.

Der Newsletter: Auf die Plattform locken

Mit einer professionellen Kommunikation und Auswahl der richtigen Kommunikationsinstrumente steht und fällt zwar nicht alles, aber vieles. Das wichtigste Instrument aus Sicht des Projekts war der Newsletter, der regelmäßig an die einzelnen Community-Mitglieder versandt wurde und dessen zentrale Aufgabe darin bestand, Interessierte auf die Plattform »zu locken« (vgl. Abbildung 8). Außerdem hatte er die Funktion zu informieren: Über ein neues Projekt (an dem man sich beteiligen konnte), einen neuen Wettbewerb, über einen erreichten Meilenstein oder das nächste Gewinnspiel. Das Motto lautete kurz gesagt, »Push statt Pull«. Denn die wenigsten, so die Erfahrung, gehen regelmäßig auf eine Plattform und informieren sich dort, ob es Neuigkeiten gibt. Die meisten benötigen einen Anstoß, der von außen, vom Community-Management kommt. Neben dem Newsletter spielte auch der Blog eine wichtige Rolle. Er wurde mit knapp 30 Blogeinträgen rund um die urbane Mobilität bespielt. Auf der Plattform allgemein und natürlich auch im Newsletter haben wir einen erhobenen Zeigefinger oder allzu belehrende Formulierungen vermieden. Zahlen, Daten und Fakten standen in einem möglichst angenehmen Gleichgewicht mit einem Quäntchen Verspieltheit und gelegentlichem Wortwitz, um so auf eine positive Weise zum Nachdenken anzuregen.

Wie die Ansprache der Bürger-Community in einem Newsletter aussehen kann, zeigt das folgende konkrete Beispiel, das lediglich leicht modifiziert wurde. Ob die Empfängerinnen und Empfänger mit »Du« oder »Sie« angesprochen werden sollen, muss sicherlich diskutiert und kann nur im Einzelfall entschieden werden. An diesem Punkt scheiden sich erfahrungsgemäß die Geister. Allerdings hatten wir uns im Projekt bereits frühzeitig für eine Kommunikation »auf Augenhöhe« und das Duzen entschieden – um bereits kommunikativ eine gewisse Nähe zur Community auf- und Berührungängste abzubauen. Das manifestierte sich ebenso in unserem bewusst locker gehaltenen, verspielten sprachlichen Stil, jedoch ohne dabei die Sachlichkeit aus den Augen zu verlieren.

Hallo,

es gibt Neuigkeiten auf NUMIC:

Mitmachen, mitmachen und mitmachen für eine stadtverträgliche Mobilität

Die Kette geölt, die Schuhe geputzt, die Skates gesäubert – auf geht's zur nachhaltigen Mobilität. Wir zeigen euch drei Möglichkeiten in Chemnitz einen Teil zur nachhaltigen Bewegung beizutragen: Die Aktivere Arbeitswege-Studie, das STADTRADELN und die NUMIC-App.

Hin und weg. Aktivere Arbeitswege für Chemnitz

Die TU Chemnitz begleitet Dich auf deinen Arbeitswegen und auf dem Weg zu einer potenziellen Mobilitätsumstellung mit einer Feldstudie vom 1. September bis 1. Oktober 2021. Wir freuen uns über alle Pendelnden, die ihr Alltagswissen mit uns teilen mögen. Zu guter Letzt gibt es auch noch etwas zu gewinnen. Alle Informationen zur Studie entdeckt ihr [hier](#).

Stadtradeln

Wer im September mit dem Rad unterwegs ist, kann als Chemnitzerin und Chemnitzer unsere Stadt beim bundesweiten Wettbewerb STADTRADELN nach vorne bringen. Vom 6. bis 26. September 2021 werden Fahrradkilometer für den Klimaschutz und die Radverkehrsförderung gesammelt. Als Teamaufgabe Klimaschutz wird auch hier nur in Teams gefahren, wie beispielsweise dem Team »Edgar und Edda stadtradeln auf NUMICO«. Macht mit unter <https://www.stadtradeln.de/chemnitz> oder lest hier Weiteres.

NUMIC-App

Gleichzeitig feiert unsere NUMIC-App ihren einmonatigen Geburtstag. Für wissenschaftliche Rückschlüsse ist es noch zu früh, doch auf jeden Fall können wir sagen: Eure Rückmeldungen zählen! Darum helft mit einem Download und euren Aufzeichnungen von guten wie verbesserungswürdigen Wegen.

Viele Grüße

Das NUMIC -Team

Abb. 08: NUMIC-Newsletter.

Die Moderation: Die Community lenken

Professionelle Moderation ist der zweite Erfolgsfaktor. Werden Beiträge von Community-Mitgliedern eingereicht, so ist es ein absolutes Muss, dass eine Moderatorin oder ein Moderator bzw. ein Moderations-Team schnell antwortet und sich für den Input bedankt, eventuell Rückfragen stellt und/oder den Beitrag kommentiert. Mitglieder müssen unbedingt Resonanz im Sinne eines konstruktiven Feedbacks erhalten. Nur »Zuhören« und »Mitlesen« genügt nicht.

Mit einer wertschätzenden Moderation und der kontinuierlichen Präsenz der Moderatorin oder des Moderators kann auch unangemessenen Inhalten vorgebeugt werden. Zum Projektbeginn waren wir tatsächlich etwas in Sorge, ob wir der Moderation in diesem Sinne auch gerecht werden konnten. Wir hatten uns beispielsweise bewusst gegen eine offene Beitragseinreichung ohne vorherige Registrierung entschieden, um unangemessenen Inhalten im Vorhinein keinen Platz einzuräumen. Weiterhin hatten wir auch eine »Netiquette« vorbereitet, um im Falle des Falles die gewünschten Umgangsformen auf der Plattform kommunizieren zu können. Aber auch dies stellte sich als unbegründet heraus. Die Stimmung und der Ton der Beiträge waren allesamt sehr positiv und freundlich.

Die offene Kommunikation: Interessierte auf der Plattform halten

Ein weiterer wichtiger Kommunikationsaspekt ist Transparenz. Gemeint ist, dass die Community jederzeit weiß, was warum passiert. Oft warten interessierte Community-Mitglieder sehr lange auf Entscheidungen, kennen jedoch die Gründe nicht, warum diese dauern. Oder es fehlen die Informationen, um gefällte Entscheidungen nachzuvollziehen oder um zu verstehen, warum es noch offene Entscheidungen gibt. Auf diese Weise kann schnell eine Kluft entstehen mit der Folge, dass die Motivation bei den Interessierten sinkt. Ein Mangel an Transparenz führt dann häufig zu einem Mangel an Akzeptanz von geplanten Maßnahmen. Eine Abwärtsspirale beginnt. Darum informierten wir kontinuierlich über Meilensteine, Ergebnisse, geplante bzw. umgesetzte Maßnahmen, »Work in Progress« u. a. m. Naturgemäß waren die Wettbewerbe mit hohem redaktionellem Aufwand verbunden. Doch Transparenz lockte weitere am Thema interessierte Bürgerinnen und Bürger an. Deren Benefit liegt klar auf der Hand: Sie haben einen Informationsvorsprung, sind sie doch die Ersten, die auf numic.city von den Neuigkeiten rund um das Projekt erfahren, von der Auswahl der Route bis zur fertigen Umsetzung und der Nachricht »Jetzt ist sie da!«.

4.4 Der Dreiklang: Mitmachen – Informieren – Lernen

Community Management ist ein zentrales Instrument, um Beziehungen aufzubauen und zu pflegen – und in den direkten Dialog zu treten. Gute Communities bieten nicht nur genügend interessante, aktuelle und relevante Inhalte. Sie schaffen auch Anreize zur Interaktion auf der Plattform. Im Zusammenspiel mit einer reibungslosen Technologie, die für eine optimale Nutzerinnen und Nutzer-Erfahrung sorgt, lässt sich eine Community mehrwertstiftend aufbauen. Wobei auch gesagt werden muss, dass der Dialog mit Teilnehmenden auch schnell zu einer Gratwanderung werden kann.

Mitmachen

Gute Communities bieten nicht nur relevanten Inhalt. Sie regen auch an, sich auf der Plattform zu beteiligen (vgl. Abbildung 9). Bei vielen Aktionen wurde in einer ersten Phase zum Aufbau der Plattform zum aktiven Mitmachen ermuntert, beispielsweise als es darum ging, die Route zu bestimmen oder einen Namen für die Modellroute zu finden (siehe Kapitel 2). Bürgerinnen und Bürger in dieser ersten Phase einzubeziehen, funktionierte dank Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sehr gut. Dann begann die zweite Phase.

Per Mausclick zum Überblick

Die drei Aspekte sind nicht als sequenzielle Abfolge zu verstehen. Je nach Phase im Projekt und je nachdem, was gerade aktuell war, wechselten die Schwerpunkte zwischen Mitmachen, Informieren und Lernen. Wenn es beispielsweise darum ging, eine Route auszuwählen, ging es um den Aspekt Interaktion (Mitmachen), wenn Maßnahmen umgesetzt wurden um den Aspekt Information. Gegen Ende des Projektes rückte der Aspekt Lernen in den Vordergrund und die Community sah rückblickend die Projektergebnisse. Ein dynamisches Wechselspiel.



NUMIC
NEUES URBANES MOBILITÄTS-
BEWUSSTSEIN IN CHEMNITZ

Foto erstellt von cprints - dio - f - www.reedijk.com

Baut ein Parklet mit uns

Zeisigwaldstraße / Heinrich-Schütz-Straße

Anmeldung bis 25.7. an: numic@stadt-chemnitz.de

25.8.2021 Kick-off ● ● 21. & 22.9.2021 Aufbau

11.9.2021 Workshop ➔

GEFÖRDERT VOM

 Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

 **FONA**
Sozial-ökologische Forschung

 **HOLZ
KOMBINAT**
DÜNE PROJEKTWERKSTATT

 **CHEMNITZ**
KULTURHAUPTSTADT
EUROPAS 2025

Abb. 09: Flyer, der zur Mitarbeit am Parklet-Bau einlud.

Informieren

Informiert wurde auf der Plattform über Blogbeiträge, Events (die geteilt werden konnten), Neuigkeiten in Sachen Infrastruktur, geplanter und umgesetzter Maßnahmen sowie Up-dates zur Route (vgl. Abbildung 10 und 11). Corona-bedingt war es nur selten möglich, »offline« Aktivitäten durchzuführen und anschließend darüber zu informieren – ein gewaltiger Hemmschuh, wie sich herausstellen sollte. Eine Plattform lebt vom Zusammenspiel von Offline-Events und Online-Informationen. Die Crux: Man hätte Menschen motivieren sollen, ihre Wohnungen zu verlassen und die Modellroute zu erkunden – in einer Zeit, in der in der Presse zu lesen war, dass man sich nicht mit anderen treffen sollte, zu einem späteren Zeitpunkt dann auch nicht mehr durfte. Nur einen Link zu kommunizieren, nützt erfahrungsgemäß nicht viel, weil nicht die entsprechende Wirkung erzielt wird und ein Übergang zur onlinebasierten Plattform nur schwer herzustellen ist. Die Plattform muss »leben«. Und so war während der Pandemie sehr deutlich festzustellen, dass die Teilnahme sukzessive abnahm.

Lernen

Am Ende der Projektlaufzeit rückte das Thema Lernen stärker in den Fokus. Jetzt wurde, quasi mit dem Blick in den Rückspiegel, mit der Bürger-Community geteilt, was an der Modellroute konkret verbessert wurde und warum einzelne Maßnahmen, die an der Route umgesetzt wurden, Sinn mach(t)en. So wurden entlang der Route beispielsweise Parkbänke aufgestellt und Parklets gemeinsam mit der Community eingerichtet. Bei letzteren handelt es sich um Stadtmöbel, die häufig auf ehemaligen Parkflächen zum Einsatz kommen. Sie sind ein Ort der Entspannung sowie Treffpunkt für Freunde, kurz gesagt: grüne Oasen. Geteilt wurde mit der Community aber auch, welche Erkenntnisse und Erfahrungen sich in anderen Stadtteilen gut umsetzen lassen würden.

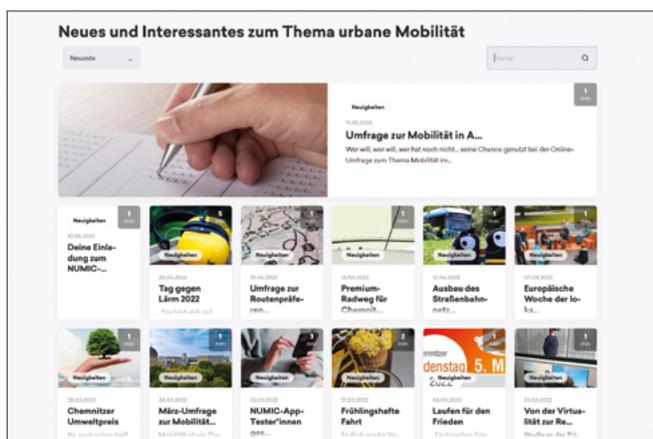


Abb. 10: Übersicht der Blogbeiträge rund um urbane Mobilität.

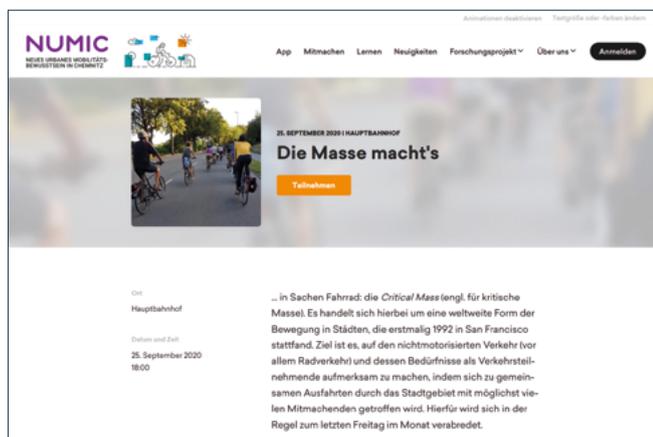


Abb. 11: Eventhinweis des Veranstaltungskalenders.

Von 0 auf 100 in drei Monaten?

Zu Projektbeginn gab es unterschiedliche Vorstellungen, wie viele Community-Mitglieder sich im Laufe der Zeit wohl gewinnen lassen würden. Es wurden jedoch keine quantitativen Ziele formuliert. Denn schnell hat man es mit völlig unrealistischen Zielen zu tun: »In den ersten drei Monaten 100 Community-Mitglieder gewinnen« gehört in diese Kategorie. Während dieses Handbuch entsteht, zählt die Bürger-Community annähernd 500 Mitglieder – eine respektable Anzahl, die den Vergleich mit anderen Communities nicht zu scheuen braucht.

Lessons Learned

#1 Die Community bei Laune und am Laufen halten

Mit der Umsetzungsphase der Modellroute nahm die aktive Bürgerbeteiligung stetig ab. Dies hatte zur Folge, dass knapp zwei Monate lang kaum etwas Neues auf der Plattform passierte – eine äußerst schwierige Situation. Denn anschließend war es nicht so einfach, die Community-Mitglieder wieder auf die Plattform zu bekommen. Rückblickend heißt eine Lessons Learned, dass eine Plattform konstant in jeder Phase mit Content zu bespielen ist. Aktive Beteiligungsformate sind reinen Informationsformaten vorzuziehen. Denn nur so wird möglich, salopp gesprochen, die Community durch einen regen Austausch »am Laufen zu halten«. Hier muss gut abgewogen werden.

#2 Krisensichere Online-Kommunikation

Die onlinebasierte Beteiligungsplattform bot in Zeiten der Pandemie enorme Vorteile. Denn sie war ein Ort, an dem alle Informationen rund um die Modellroute, Umsetzungsmaßnahmen u. a. m. zu finden waren. Außerdem konnte auf numic.city auch weiterhin online abgestimmt werden. Und trotz Corona-Blues blieb unsere Berichterstattung weiter sachlich mit einem Funken Humor.

#3 Bürger-Communities sind keine Selbstläufer

Aufbau und Pflege einer Bürger-Community sind echte Kärnerarbeit. Warum? Weil Communities keine Selbstläufer sind, die, einmal gestartet, von allein eine Dynamik entwickeln würden. Im Gegenteil: Manch eine Community ist schneller »versandet« als sie aufgesetzt wurde. Weil man nicht ins Kalkül miteinbezog, dass eine (Bürger-)Community regelmäßig aktiviert werden muss. Denn nur dann sind Mitglieder in der Regel bereit, Zeit zu investieren und Ideen zu liefern. Bereits im Vorfeld eines Projektes sollten daher ausreichend finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen eingeplant werden.

#4 Geld löst nicht alle Probleme

Möglichkeiten, Community-Mitglieder zu motivieren, gibt es unzählige. Dazu gehören auch monetäre Anreize. Dennoch sind wir davon überzeugt, dass eine langfristig aktive Community intrinsisch motiviert ist und Interesse daran hat, etwas in der Stadt Chemnitz bewegen und verbessern zu können. Als zusätzlicher Anreiz insbesondere zum Start der Plattform schien dieses Mittel jedoch eine gute Unterstützung. Durch eine sehr gezielte Ansprache wurde außerdem signalisiert, dass ab Juni 2020 die Möglichkeit für eine erste Beteiligung zur Routenwahl auf numic.city bestünde. Und es wurde dazu eingeladen mitzubestimmen, wo die Modellroute entlangführen sollte. Dies hat sehr gut funktioniert, wie die sehr rege Beteiligung zeigte. Das Erfolgsrezept lautet, kurz gesagt: Eine gute Mischung aus Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sowie relevanten Inhalten.

#5 Mehr ist mehr

Es empfiehlt sich, frühzeitig die Einbindung unterstützender eigener Social-Media-Kanäle zu prüfen. Obwohl zusätzliche Kanäle immer auch mit zusätzlichem Aufwand für das Kommunikationsteam einhergehen und zunächst selbst um Nutzerinnen und Nutzer »kämpfen« müssen, bieten sie eine ausgezeichnete Möglichkeit, die Reichweiten zu steigern. Darüber hinaus bieten sie ein hohes Maß an Spontaneität, ohne an externe Redaktionspläne gebunden zu sein (wie beispielsweise bei lokalen Zeitungen oder dem Amtsblatt der Stadt Chemnitz). Möglicherweise wäre durch die Interaktion und Vernetzung mit Multiplikatoren eine noch größere Breitenwirkung zu erreichen gewesen, mit der man auf die Plattform hätte »locken« können.

Nur gut, dass wir uns mit unserer Bürgerbeteiligung in so einem hoch aktuellen Themenfeld befanden, zu dem so viele unterschiedliche Meinungen und Sichtweisen existierten. Eine Perspektive, die bisher noch nicht beleuchtet wurde, ist der rechtliche Rahmen, auf den im nächsten Kapitel eingegangen wird.



5. Alles was recht ist

Dr. Frank Feuerbach
Alexander Kirste
Bjarne Lotze

Viele Städte und Kommunen versuchen, den Straßenraum zugunsten einer klimaneutralen und gesunden Mobilität umzugestalten. Oft werden sie dabei jedoch von rechtlichen Vorschriften und Regularien eingeeengt und ausgebremst. Auch in NUMIC haben wir diesen Gegenwind vernommen und trotz allem – so finden wir – in Anbetracht der Kürze der Projektlaufzeit und der begrenzten Ressourcen ansehnliche Lösungen umsetzen können.





*Symbole, Markierungen,
Zeichen, Schilder und Co:
Willkommen in der verkehrs-
rechtlichen Regulierung des
Straßenverkehrs.*



**Ein neues Straßenverkehrs-
recht kann ein Schlüssel für
attraktivere Städte sein.«**

Christian Hochfeld

5.1 Mobilität: Ein öffentlichkeitswirksames Thema

Mobilität ist ein hochpolitisches und spannungserzeugendes Thema, das viele Bereiche tangiert und mit dem viele Menschen in Berührung kommen. So gehen bei verschiedenen Personengruppen die Wogen meist hoch, wenn Pläne bekannt werden, dass Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner einer Busspur weichen müssen; wenn auf der Radstraße eine Diagonalsperre errichtet wird oder eine Einkaufsstraße in eine verkehrsberuhigte Zone umgewandelt wird, deren Zufahrt Poller zu bestimmten Tageszeiten nicht mehr möglich machen. Entsprechend vorsichtig müssen Ämter und Behörden agieren, um Veränderungen bürgernah umzusetzen.

Wenn allerdings keine offene Diskussion über das Thema »weniger Autoverkehr« geführt und Prioritäten verschoben werden, ist eine Transformation nur schwierig zu gestalten. Kurz gesagt: Auf den höheren Entscheidungsebenen muss der politische Wille vorhanden sein, Maßnahmen durchzusetzen – auch wenn sie für einen nicht geringen Bevölkerungsteil unpopulär sind. Bei Kontroversen oder zeitkritischen Themen ist es sehr hilfreich, wenn eine höhere Verwaltungsebene diesen mehr Nachdruck verleiht.

5.2 Nur zusammen werden Veränderungen möglich

Ämterübergreifende Zusammenarbeit hat viele Gesichter. Manchmal lernende, manchmal auch enttäuschte. Denn auch die Zusammenarbeit mit einzelnen Fachämtern bzw. Fachabteilungen, Ausschüssen und kommunalen Arbeitskreisen ist ein eigener Beteiligungsprozess. Aber nicht nur auf Ebene der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter ist in der Regel immer die Bereitschaft vorhanden, sich gegenseitig zu helfen. Auch auf Abteilungsleiter-Ebene werden Kompromisse gemacht.

Werfen wir einen kurzen Blick in den Alltag eines Planenden: Heute werden alle Interessen miteinander diskutiert und abgewogen. Das ist anstrengend, zeitaufwändig und absolut angemessen. Fakt ist: Es gibt klare Konflikt- und Zuständigkeitslinien, beispielsweise beim Thema Grünflächen, wenn das Grünflächenamt auf das Tiefbauamt stößt, wenn unterschiedliche Meinungen vorherrschen, so dass divergierende Interessen immer wieder ausgelotet werden müssen. Eine schwierige Konstellation vor allem für interdisziplinäre Projekte, die nicht so recht in eine »Schublade« passen wollen.

Was nämlich nicht funktioniert: Sich als Verkehrsplanerin oder Verkehrsplaner an den Schreibtisch setzen, eine fachliche Lösung entwickeln und es allein lösen. Dafür gibt es zu viele Beteiligte und Interessensgruppen, die bei komplizierten Maßnahmen mitgenommen werden müssen. So tangiert der Umbau eines Schleichweges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg fast alle Abteilungen im Tiefbauamt, das Stadtplanungsamt, das Grünflächenamt und die untere Naturschutzbehörde.

Nachfragen, sich informieren, nicht sofort »grünes Licht« geben oder gar eine Absage erteilen, sollte jedoch nicht als Unwille der anderen Ämter gedeutet werden, auch wenn es manchmal sprichwörtlich zu knirschen scheint. Die Ursachen hierfür sind unter anderem zeitliche Überlastung, Kompetenz- oder Kreativitätsdefizite und vor allem Zielkonflikte sowie rechtliche Vorschriften. Denn auch andere Ämter haben mit ihrem fachlichen Hintergrund die Belange der Bevölkerung zu vertreten, wie beispielsweise den Umweltschutz.

5.3 Der Spagat im Verkehrsrechtsdschungel

Die Planung von Straßen im Verwaltungshandeln über lange Zeit erprobt. Während man auf diesem Gebiet über eine enorme Routine verfügt, wurden die Richtlinien für das Anlegen von Radwegen und Radfahrstreifen in den letzten Jahren vielfach »runderneuert« und erfordern neue Handlungsmuster. Richtig ist aber auch: Heute wird in der Regel keine neue Straße oder Sanierung mehr ohne eine Radverkehrsanlage geplant. Die Planung und Ausführung einer neuen barrierefreien Knotenpunktgestaltung gehen daher routiniert von der Hand, während innovative Fahrbahnmarkierungen in komplizierten Prozessen münden.

StVO, Verwaltungsvorschriften und Verkehrssicherheit: Ein scharfes Schwert

Fußgängerüberwege, Haltelinien, Fahrstreifen- und Fahrbahnbegrenzungen, Pfeile, Sperrflächen und Grenz- und Parkflächenmarkierungen: Fahrbahnmarkierungen sind eine Wissenschaft für sich. Bei diesem Thema schwirrt nicht nur Laien schnell der Kopf. Auch Expertinnen und Experten sind in deren Umsetzung gefordert.

Was einer Verkehrsplanerin oder einem Verkehrsplaner schlaflose Nächte kosten kann, ist die Straßenverkehrsordnung, kurz StVO. Die rechtliche Grundlage aller im Projekt geplanten und umgesetzten Lösungen bilden die StVO sowie die Verwaltungsvorschriften zur StVO (kurz: VwV-StVO). Sagt sich leicht, hat in der Praxis jedoch enorme Auswirkungen auf Planung und Umsetzung. In den Kommunen wird die Einhaltung der StVO durch die untere Straßenverkehrsbehörde überwacht. Sie überprüft Konzeptionen, Planungen und Zielstellungen nach diesem rechtlichen Status-quo bzw. den darin liegenden Grundsätzen, die es einzuhalten gilt. Das »scharfe Schwert« ist die Verkehrssicherheit. Diese ist stets besonders zu beachten und zu diskutieren, wenn neue Mobilitätslösungen erstmals umgesetzt werden sollen.

Fakt ist: Die Verkehrsbehörde handelt immer auf Grundlage der StVO und ist die Anwältin des rechtlichen Rahmens, in dem sich Verkehrsplanung bewegt. Die StVO als rechtliche Grundlage ist noch stark geprägt vom verkehrsplanerischen Denken aus der Mitte des letzten Jahrhunderts und ist aus diesem Grund in vielerlei Hinsicht sehr MIV-affin. Diese gilt es zu reformieren. Die Verkehrsbehörden entscheiden deshalb in Ermessensspielräumen meist besonders zugunsten der Verkehrssicherheit und haben dabei ebenfalls die Haftungsfragen im Blick. In NUMIC haben Mitarbeitende in der Verkehrsbehörde im Rahmen ihrer Möglichkeiten sehr lösungsorientiert an den Problemen mitgearbeitet.

Herausforderungen in NUMIC

Anhand zwei geplanter Maßnahmen als Beispiele soll aufgezeigt werden, was ursprünglich geplant war, auf welche Herausforderungen NUMIC gestoßen ist und inwiefern es doch noch eine (Kompromiss-)Lösung gab.

In Befragungen und Gesprächen wurde der Wunsch der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden nach mehr Sicherheit an Querungsstellen auf der Route deutlich. Daraus ergab sich die Aufgabe für NUMIC den Querungsbedarf der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden entlang der Modellroute NUMICO sichtbar zu machen und Rücksicht anzumahnen, damit Autofahrende diese Bereiche mit erhöhter Aufmerksamkeit passieren und ggf. auch den schwächeren Verkehrsteilnehmenden beim Queren Vorrang gewähren. Zeitgleich hätte eine Markierung eine leichtere Orientierung für Rad- und Fußverkehr entlang der Modellroute ermöglicht.

Die Straßenverkehrsbehörde und die StVO

Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist es, die StVO sowie die landesrechtlichen Vorschriften für den Straßenverkehr zu überwachen und auszuführen. Die Straßenverkehrsämter sind für die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zuständig und sorgen mit entsprechenden Verordnungen, Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen für Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr.



Abb. 12: Sprühkreidemarkierung zur Wegweisung und besseren Sichtbarkeit der NUMIC-Route.

Und so kam die Idee auf, an verschiedenen Stellen farbige Markierungen auf der Fahrbahn dafür sorgen sollten, die Erfahrbarkeit zu gewährleisten sowie Autofahrende auf den Fuß- und Radverkehr aufmerksam zu machen. Allerdings sind die StVO, VwV-StVO und ergänzende Richtlinien in der Markierung von Querungsstellen sehr eng gestrickt, um eine bundesweite Einheitlichkeit zu gewährleisten. Das Problem dabei war, dass nur weiße Markierungen erlaubt sind. Darauf folgte, dass die Idee der farbigen Markierungen von der örtlichen Verkehrsbehörde abgelehnt wurde. Da wir die Idee jedoch nicht aufgeben wollten, kam die Frage auf, ob die geplante Maßnahme möglicherweise als »Verkehrsvorversuch« umgesetzt werden könnte. Die StVO erlaubt nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 zur Ordnung und Erforschung des Verkehrs Beschränkungen.

Eine Anordnung eines Verkehrsversuches ist in der praktischen Umsetzung nicht mehr nur in der Zuständigkeit der unteren städtischen Verkehrsbehörde – es ist dann auch ein Thema für die obere Straßenverkehrsbehörde. Diese lehnte in Absprache mit dem zuständigen Landesministerium die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ab, mit dem Verweis auf § 33 Abs. 2 StVO, dem Verbot von Zeichen, die mit offiziellen Verkehrszeichen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen. Zudem falle die Haftung bei einem Verkehrsunfall auf die Erstellung der Ausnahmegenehmigung zurück.

Hier befand sich NUMIC also im Zielkonflikt einer sowohl durch Bürgerbeteiligung wie durch Klimaziele legitimierten Förderung der aktiven Mobilität im Reallabor, die auf die starren Vorgaben der autoaffin ausgelegten StVO trifft. Dazu kommt ein schwieriger und langer Abstimmungsprozess, bis Klarheit hergestellt werden konnte. Es bleibt allerdings offen, ob durch einen noch frühzeitiger angeschobenen, gut vorbereiteten, rechtlich aufwendiger untermauerten Austausch diese Hürde zu nehmen gewesen wäre oder ob allein neue Gesetzgebungen diesen Konflikt zugunsten der nachhaltigen Mobilität hätten ausräumen können. Die kreativen Spielräume nutzend wurden in diesem Fall in Absprache mit der unteren Verkehrsbehörde zumindest temporäre Wegweisungsmarkierungen insbesondere auf Gehwegen per Sprühkreide umgesetzt (vgl. Abbildung 12).

Ein zweites Beispiel stellt die Einrichtung einer Fußgängerampel als ursprünglich geplante Maßnahme auf der Modellroute dar. Damit sollte die Querung einer stark befahrenen Magistrale erleichtert werden, da es dort exorbitant lange Wartezeiten gab. Diese Idee wurde auf der nächsthöheren Ebene abgelehnt, vorrangig aus wirtschaftlichen Gründen. Außerdem, so die Argumentation, sei es ein sehr komplexes Unterfangen gewesen, die Kommunikation mit den benachbarten Ampeln herzustellen, um eine grüne Welle zu garantieren. An dieser Stelle wurden später als Ansprache an die Autofahrenden orangefarbene Schilder aufgestellt, welche darum bitten die schwächeren Verkehrsteilnehmenden kreuzen zu lassen: »Bitte lass mich queren.« (vgl. Abbildung 13)



Abb. 13: Hinweisschild zur besseren Querbarkeit.

Die Beispiele zeigen: Verkehrsplanung bedeutet eben häufig auch das Bohren dicker Bretter. Dies gilt insbesondere für innovative Lösungsvorschläge aus partizipativen Prozessen, welche (noch) nicht im fachlichen und rechtlichen Rahmen angekommen sind.

5.4 Einen »smarten« Rechtsrahmen entwickeln

Um die Mobilitätswende vor Ort zu gestalten, werden immer wieder Reform-Vorschläge laut. Sie zielen darauf ab, Antworten auf die Frage zu liefern, wie Straßenverkehrsrecht geändert werden kann, um die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen zur Umsetzung der Mobilitätswende zu stärken. »Kommunen sind in einer Schlüsselposition, um den Mobilitätsverbund zu stärken. Nur sie können viele planerische Entscheidungen vor Ort sinnvoll treffen.« (Agora Verkehrswende / Stiftung Klimaneutralität). Dort heißt es weiter: »Kommunen werden [...] häufig durch das Straßenverkehrsrecht des Bundes behindert. Dieses hat im Wesentlichen die ‚Flüssigkeit des Verkehrs‘ zum Ziel. Aus seiner Historie heraus ist das Straßenverkehrsrecht stark auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet. Dieser soll nur eingeschränkt werden, wenn örtlich eine Gefahr vorliegt. Neuordnungen des Verkehrs erfordern deshalb oft aufwendige Nachweisverfahren. Im derzeitigen Rechtsrahmen ist es nicht möglich, die Mobilität vor Ort großräumig konzeptionell umzugestalten.« (Agora Verkehrswende & Stiftung Klimaneutralität, 2021)

Im einleitenden Kapitel wurden Reallabore in ihrer Eigenschaft als Testräume thematisiert. Fakt ist: Selbst die innovativsten Ideen müssen sich im geltenden Rechtsrahmen bewegen oder langwierige Wege der Ausnahmegenehmigungen gehen. Hier leisten rechtliche Flexibilisierungsinstrumente hilfreiche Dienste, beispielsweise in Form von Experimentierklauseln. Wie eine solche innovationsoffene und zukunftsfähige Klausel aussehen kann, zeigt das Personenbeförderungsgesetz.

So verstanden sind Experimentierklauseln zentrale Ansätze, um den aktuellen Rechtsrahmen innovationsoffen und zukunftsorientiert zu gestalten. Die Reallabor-Strategie des Bundeswirtschaftsministeriums zielt darauf ab, neuen Gesetzen und Verordnungen mehr Flexibilität zu verleihen, indem Experimentierklauseln verstärkt Anwendung finden und bestehende Klauseln verbessert werden. Zudem steckt ein neues Reallabor-Gesetz in den Vorbereitungen, um einen verbesserten rechtlichen Rahmen zu bieten und den einzelnen Ermessensrahmen durch diesen politischen Akt in Richtung Innovation zu lenken.

Experimentierklausel im §2 (7) Personenbeförderungsgesetz

»Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.« (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, 2022).

Lessons Learned

#1 Bewusstseinsbildung für das gemeinsame Finden von Lösungen

Die Verwaltungseinheiten kennen ihre Grenzen. Ob StVO oder das Verwaltungsrecht, für die Behörden sind dies Werkzeugkästen, in denen sie die Expertise des Handlungswissens haben. Es ist eine Änderung der Einstellungen nötig, diese Werkzeuge nicht nur routiniert anzuwenden, sondern kreativ und lösungsorientiert. Diese Bewusstseinsbildung bedarf als Grundlage die personellen Ressourcen für gemeinsame Projekte und Handlungsspielräume sowie die Fortbildung in den dazugehörigen Kompetenzen.

#2 Frühzeitige ämterübergreifende Zusammenarbeit anstoßen

Bei den Planungen der Maßnahmen entlang der Modellroute galt es viele Schreibtische zu überwinden. Von daher erscheint uns rückblickend die gemeinsame Entwicklung eines Problem- und Lösungsverständnis am zentralsten. Nur wenn alle gemeinsam an einem Strang ziehen, kann diese Hürde erfolgreich genommen werden. Es zeigte sich, dass noch größere Anstrengungen zur Abstimmung und gemeinsamen Bewusstseinsbildung bereits innerhalb der ersten Planungsschritte sinnstiftend gewesen wären. Rückblickend hätte dieser Aspekt innerhalb der Stadtverwaltung im Prozessmanagement eine stärkere und frühzeitigere Berücksichtigung finden müssen.

#3 Kein Kampf gegen mehrere Windmühlen

Es sollte nicht der Versuch unternommen werden, die komplette StVO umschmeißen zu wollen. Ein neues Bundesmobilitätsgesetz sollen andere entwickeln, hier sind Verbände in der Federführung. Aufgabe der Stadtverwaltung ist es, innerhalb des vorgegebenen gesetzlichen Rahmens bestimmte Dinge möglich zu machen. Darum sollten Reallabore sich auf einzelne konkrete Entwicklungsfelder konzentrieren. Ein Weniger an Komplexität fördert klarformulierte Ergebnisse zum Abschluss des Reallabors.

#4 Jede Stadt braucht ihr eigenes Reallabor

Der große gesellschaftliche Aspekt eines Reallabors, also die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie die Kommunikation des Aufbruchs zu neuen Lösungen wird durch keine Gesetze eingeschränkt. Im Gegenteil, die Förder- und Gesetzeslandschaft begünstigen aktuell innovative Beteiligungsprozesse. Und keine Kommune hat nicht mindestens ein Thema, wo die lokalen Wünsche an die Grenzen der rechtlichen Möglichkeiten stoßen. Also nur Mut, diese »Knackpunkte« in einem Reallabor mit der Bürgerschaft auszuloten.

#5 Experimentierklauseln nutzen und aufweiten

Die Experimentierklauseln im Personenbeförderungsgesetz oder die Klausel für Erforschung des Verkehrsverhaltens in der StVO bieten erste Ansatzpunkte für den Aufbau eines Reallabors. In der Praxis reicht die Förderung nachhaltiger Mobilität nicht als Begründung für alle einzubeziehenden Ebenen aus. Hier müssen Ermessensentscheidungen zugunsten aktiver Mobilitätslösungen durch ausgewogene Begründungen und ausführliche Absprachen vorbereitet werden. Gleichzeitig ist der Gesetzesgeber gefragt, diese Spielräume auszuweiten.

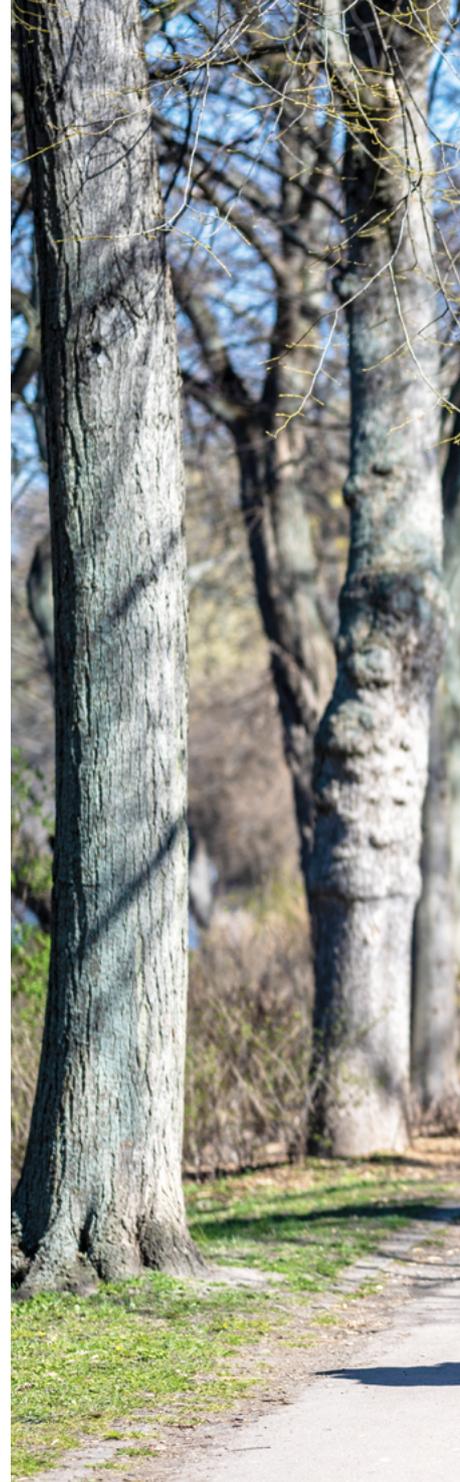
Der rechtliche Rahmen und deren spezielle Ausnahmen sind die Basis für jedes Reallabor. Gleichzeitig gilt es mit Hartnäckigkeit viele andere Erfolgsfaktoren zu beachten und aktiv anzugehen. Dafür im nachfolgenden Kapitel unser Plädoyer.



6. Fazit oder ein Plädoyer für Reformen

Alexander Kiste
Bjarne Lotze
Marc Schwarzkopf

In diesem Handbuch wurde beispielhaft aufgezeigt, wie die Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Abteilungen, Referaten und Behörden, aber auch verschiedenen anderen Akteuren konkret gestaltet wurde. Dabei kam nicht nur zur Sprache, was gut funktioniert(e), sondern auch, wo es »geknackt« hatte. Von daher stellt sich rückblickend die Frage, wie sich diese Zusammenarbeit künftig optimieren lässt. Was muss sich verändern, um Prozesse und Absprachen zu beschleunigen? Welche sind die Stellhebel? Bei dieser Fragestellung gibt es zwei Perspektiven: den Blick nach innen. Und den Blick nach außen.





*Umdenken und Umlenken.
Das ist es, was die Zukunft
braucht.*



**Wir brauchen vor Ort
mehr Möglichkeiten
für Experimente.«**

Helmut Holzapfel

Kreative Freiräume ermöglichen

Betrachten wir zunächst das »Innere«: Auch wenn es in der Öffentlichkeit häufig nicht so ankommt, muss konstatiert werden: Verwaltung ist nicht nur in Chemnitz am Limit. Bürgerinnen und Bürger erwarten, dass eine Verwaltung bürgerfreundlich, unmittelbar und sehr schnell reagiert, um »alles möglich zu machen«. Es wird damit gerechnet, dass jede Idee umgesetzt wird – völlig gleichgültig, wie konträr sie zu anderen Ideen steht. Die Aufgabe, insbesondere bei Planungsprozessen zwischen einzelnen Positionen und damit einhergehend auch Konflikten zu vermitteln, wird häufig nicht wahrgenommen. Aktuell ist die dominierende Herausforderung die limitierte Ressource »Personal«. Um das Alltagsgeschäft zu erledigen, sind die Mitarbeitenden bereits stark eingespannt. Gleichzeitig sollen sie sich mit Innovationskonzepten und -management auseinandersetzen, in einem Umfeld, das dies aktuell nur schwer ermöglicht. Verwaltung benötigt deutlich mehr Personal, um die Arbeitsbelastung für die Alltagsthemen zu reduzieren. Denn nur so lassen sich kreative Freiräume ermöglichen. Nicht nur auf der kommunalen, sondern auch auf Landes- und Bundesebene. So wurden auf Landesebene 2020 die meisten Verantwortlichen im Pandemiemanagement eingesetzt. Wenngleich nötig, hat dies nur wenig mit dem Thema »Wie gestalten wir die Mobilität der Zukunft?« zu tun. Die Bilder für eine nachhaltig mobilere Zukunft sind mittlerweile klar ausgeprägt. Sie werden sich jedoch nicht von allein umsetzen. Soll der Staat eine gewisse Vorbildfunktion ausüben, dann muss man ihn auch dazu in die Lage versetzen.

Aus dem Korsett der Hierarchie ausbrechen

Darüber hinaus sind Stadtverwaltungen nach wie vor sehr hierarchisch aufgebaut. Allerdings sollte differenziert werden: Hierarchie ist für Linienprozesse gut und wichtig. Diese müssen nicht verändert werden. Schwierig wird es bei Innovationsthemen. Denn dort muss aus dem Korsett der Hierarchie ausgebrochen werden. Ein Team mag noch so engagiert an einem Innovationsthema arbeiten. Wenn »von oben«, auf der Ebene des (Ober-)Bürgermeisters nicht klar definiert wird, mit welchen Kompetenzen ein Team ausgestattet ist, ist vieles zum Scheitern verurteilt. Es muss unbedingt vereinbart werden, auf welche Struktureinheiten ein Team wirken darf. Von daher wäre es wünschenswert, in Analogie zu Unternehmen Projektteams zu bilden und eine Projektmanagementstruktur aufzubauen. Die Botschaft wäre dann eine völlig andere. Mit einem Beschluss des Stadtrats allein ist es nicht getan. Wenn jeder Entscheidungsprozess nur auf der Ebene der Hierarchie stattfindet, wird ein Projekt mehr blockiert als vorangetrieben.



Digital kollaborativ arbeiten

Neben dem Projektmanagement gibt es auch bei der Digitalisierung Optimierungsbedarf. Wie sich Teams flexibel in Videokonferenzen zusammenfinden, haben wir in Zeiten der Pandemie recht schnell gelernt. Der nächste Schritt müsste sein, sich von papierbasierten Stadt- und Verkehrsplanungen und Prozessen zu lösen. Und stattdessen miteinander digital kollaborativ zu arbeiten. Denn nur so wird es gelingen, die Bürgerbeteiligung zu einem Allgemeingut zu wandeln und die Erfahrungen in der Verkehrs- und Stadtplanung auch anderen Kommunen zugänglich zu machen. Soweit vom Inneren, richten wir nun den Blick nach außen.



So geht kreativ. Mit einem »Gehzeug« ausgerüstet lassen sich Mobilitätsthemen, wie der Flächenverbrauch eines Autos, auf anschauliche Weise darstellen.

Digitale Unterstützungstechnologien in Planungs- und Evaluationsprozessen einbinden

Im Hinblick auf die Planungsprozesse und die daraus resultierenden Potenziale, sollten bestehende Beteiligungs- und Informationsprozesse mit dem Fokus auf die Nutzung digitaler Unterstützungstechnologien neugedacht werden. Digitale Zukunftstechnologien wie Virtual Reality (VR) und Augmented Reality (AR) können dabei helfen klassische Visualisierungs- und Informationsformate, wie z. B. Mock-Ups, zu ergänzen bzw. zu ersetzen. So könnten beispielsweise für Informationsveranstaltungen digitale 3D-Planungsmodelle in VR überführt werden. Personen, die mit Modellen in der virtuellen Realität interagieren, beschreiben diese als deutlich realitätsnaher und greifbarer als zweidimensionale Abbildungen (Higuera-Trujillo et al., 2017; Van Leeuwen et al., 2018).

Selbstredend lässt sich dieser Prozess auch auf Beteiligungsprozesse ausweiten. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können dadurch einen realitätsnahen Einblick in die Planungsergebnisse gewinnen. So können via VR beispielsweise Best-Case-Szenarios bereits umgesetzter Planungsprozesse präsentiert und mit der Bevölkerung evaluiert werden. Es wäre denkbar die Lautstärke einer geplanten Bahntrasse oder Verkehrsberuhigung zu simulieren oder die Auswirkungen einer neuen Verkehrsflächenaufteilung dazustellen.

Im Rahmen des Projekts NUMIC wurde beispielsweise ein Proof-of-Concept zur Bewertung der subjektiven Sicherheit von Radfahrinfrastruktur entwickelt (Schwarzkopf et al., in press). Dazu wurden insgesamt 20 360°-Aufnahmen von verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen für Radfahrende in Chemnitz und Dresden angefertigt, in VR überführt und von Probandinnen und Probanden evaluiert. Aus den Daten lassen sich wichtige Erkenntnisse für zukünftige Planungsvorhaben ableiten.

Die Handbremse lösen: Experimentierklauseln & Co.

Bei der Straßenverkehrsordnung handelt es sich um ein Bundesgesetz, das einheitlich umzusetzen ist. Was vor Ort umgesetzt wird, unterliegt immer der Kontrolle einer oberen Behörde sowie deren Auffassung der Auslegung der StVO. Dies führt immer wieder zu Konflikten, wenn auf kommunaler Ebene Interpretationsspielräume gefunden werden. Im Zweifel kann eine obere Behörde eine Kommune dazu zwingen, eine Entscheidung rückgängig zu machen. Keineswegs ein Einzelfall. Der eigentliche Grund: Die obere Behörde interessiert sich wenig für die lokalen Zustände. Damit sind wir beim Thema Planungsphilosophie angelangt. Die StVO hat nicht im Sinn, zu Fuß Gehende und Radfahrende zu schützen. Sie will stattdessen dafür sorgen, dass motorisierte Fahrzeuge möglichst störungsfrei von A nach B gelangen. Dies war zum damaligen Zeitpunkt, als sie entwickelt wurde, auch durchaus sinnvoll. Damals hatte das Automobil allerdings eine völlig andere Bedeutung. Heute benötigen wir eine andere Philosophie und aus stadtesellschaftlichen Erwägungen wie der Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität (Lärmschutz, saubere Luft etc.) und Gründen der Nachhaltigkeit heraus einen Ausgleich.

Eine Gemeinde oder Kommune bewegt sich in einem Spannungsfeld: Sie darf den Verkehr nicht limitieren – und wird von einem Teil der Bürgerinnen und Bürger dafür gescholten, dass sie es nicht macht. Ihr wird Unwille unterstellt. Nichts ist weiter entfernt von der Wahrheit. Fakt ist: Eine Verwaltung muss sich permanent vor Ort für Sachverhalte rechtfertigen, die sie schlichtweg so gut wie nicht beeinflussen kann. Von daher wäre es schon lange an der Zeit, dass sich Bund, Länder und Kommunen verständigen. Und die StVO reformieren, sprich: ändern und anpassen. Weg vom Veränderungs-Stückwerk, hin zum großen Wurf im Sinne einer modernen Planungsphilosophie, die die Spielregeln neu definiert. Und den Gemeinden Handlungsspielräume einräumt. Beispielsweise, indem sie in Richtung Experimentierklauseln geöffnet wird. Mit dem Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung von 2021 springt dabei endlich ein Hoffnungsfunke über. Es ist vereinbart, das Straßenverkehrsrecht zu reformieren. Zugunsten einer menschengerechten Mobilität, die den Umweltverbund und eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung stärkt. Die Zeit für staatlichen Rückenwind ist wichtiger denn je.

Erfolgsfaktoren und Tipps

Am Ende eines Projektes wird häufig die Frage gestellt: »Was würden wir heute, wenn wir nochmal starten würden, anders machen?« Dazu vier Antworten:

Erstens: Mit der Kommunikation steht und fällt alles. Corona hatte uns diesbezüglich viele Steine in den Weg gelegt, um noch mehr Bürgerinnen und Bürger miteinzubeziehen. Und auch über einen längeren Zeitraum verhindert, direkt vor Ort zu sein. Der digitale Raum kann in solchen Lagen ein Refugium sein.

Zweitens: Ob man es nun Open Space, Hotspot oder schlicht Quartiersbüro nennen mag: Hilfreich gewesen wäre ein Ort an der Schnittstelle von Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft mit eigener attraktiver Identität, der für alle zugänglich ist. Als neutraler Ort und Anlaufstelle für Interessierte, die auf diese Weise die Chance erhalten, sich aktiv einzubringen. Dabei ist nicht nur an all diejenigen zu denken, die über kein Smartphone und keinen Zugang zum Internet verfügen, sondern auch an jene, die gerne spontan vor Ort »einfach mal vorbeischauen« und ihre Ideen präsentieren möchten. Um Input aus der Gesellschaft in der Forschung zu verankern, sind Räume nötig, in denen Wissen zirkulieren kann und die Bevölkerung mit verschiedenen Inhalten, Ideen und Anregungen beleben.

Drittens: Auch wenn es trivial klingen mag, es existierte keine offizielle Telefonnummer, um für all diejenigen erreichbar zu sein, die weder über einen Zugang ins Internet verfügen noch in der Lage sind, direkt vor Ort vorbei kommen zu können. Eine andere Barriere betraf die Beteiligungsplattform numic.city: Interessierte mussten sich anmelden, wenn sie an Abstimmungen teilnehmen oder Ideen einreichen wollten.

Und viertens: In der Behörde beginnen. Zu Beginn des Projektes bzw. beim Vorstellen neuer Ideen waren viele fragende Gesichter zu sehen und Antworten zu hören wie beispielsweise »Wir können doch Autofahrer nicht dazu zwingen, auf das Rad umzusteigen!« Die Problematik besteht darin, dass Mitarbeitende in den einzelnen Ressorts bzw. Referaten keine Umsetzungsmaßnahmen planen können, die sie selbst nicht unterstützen. Von daher wäre es dringend angeraten, auch sie in noch viel stärkerem Maße (vom Nutzen) zu überzeugen und einzubinden.

Was von NUMIC bleibt

Neben bunten Bänken, Infoschildern, Bordsteinabsenkungen, Oberflächensanierungen und weiteren Umbaumaßnahmen lassen sich die Erfolge von NUMIC auch an vielen nachhaltig bewegten Teilnehmenden festmachen. Etwa die Hälfte unserer involvierten Bürgerinnen und Bürger berichtete, dass die in NUMIC durchgeführten Bürgerbeteiligungen ihr Bewusstsein für die nachhaltige Mobilität erhöht haben. Und auch bei der Generation von morgen meinen wir einen Beitrag geleistet zu haben. So wurden den Grundschulkindern aus unserem Parklet-Workshop (und deren Eltern) nachhaltige Alternativen zum Elterntaxi aufgezeigt und für die aktive Mobilität sensibilisiert. Viele Bürgerinnen und Bürger nutzten auch einfach den Informationsraum, den NUMIC bei Aktionen oder auf der digitalen Beteiligungsplattform aufspannte, um ihr Interesse an nachhaltiger Mobilität zu verdeutlichen. Es lohnt sich also neue Wege zu gehen. Nicht nur, weil man die Chance auf eine langanhaltende gesellschaftliche Bewusstseinsänderung erhält, sondern auch, weil die politische und öffentliche Sphäre diesen Mut mit Aufmerksamkeit belohnt. So findet NUMIC etwa im Jahresbericht 2021 der Europäischen Woche der lokalen Demokratie (EWLD) Erwähnung – unter anderem auch für den Einsatz während der Europäischen Mobilitätswoche. Seit über 20 Jahren nimmt die Stadt Chemnitz an dieser Aktionswoche teil und macht die Bevölkerung mittels diverser Aktionen und Projekte auf nachhaltige Mobilitätsformen aufmerksam. Dafür wurde Chemnitz nun sogar beim ersten bundesweiten Wettbewerb der Europäischen Mobilitätswoche in der Kategorie »Bestes EMW-Programm einer großen Kommune« mit dem dritten Platz ausgezeichnet. Auch der in diesem Rahmen realisierte Bau der NUMIC-Parklets wurde dabei positiv hervorgehoben.

Weiterhin wurde NUMIC für den Innovationspreis Reallabore des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz nominiert. Das Thema »partizipative, nachhaltige Mobilität« zieht also große Kreise und ist endlich im Fokus der öffentlichen und politischen Aufmerksamkeit angekommen. Und das ist auch gut so. Denn nur gemeinsam können wir die Mobilität von morgen angehen und den Weg für eine bessere Zukunft bereiten.

Chemnitz wird im Jahr 2025 die vierte europäische Kulturhauptstadt Deutschlands. Dies ist auch eine gewaltige Chance, um die Stadt »imagedechnisch« neu zu positionieren und Wege aufzuzeigen für die Verknüpfung einer industriellen Vergangenheit mit einer digitalen und nachhaltig ausgerichteten Zukunft. Und möglicherweise hat sich bis 2025 der Modalsplit von Chemnitz weiter zu Gunsten des Umweltverbundes verlagert. Wir hoffen sehr, dass wir mit diesem Handbuch wertvolle Impulse liefern, wie Mobilität von morgen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern gedacht, geplant, umgestaltet und evaluiert werden kann.

Literatur

- Agora Verkehrswende & Stiftung Klimaneutralität. (2021). Mobilitätswende vor Ort: Vorschlag für eine kurzfristige Reform zur Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/T30/2021-07-06_Position_Strassenverkehrsrecht_Kommunen.pdf
- Ahrens, G.-A., Wittwer, R., Hubrich, S., Wittig, S., & Ließke, S. (2014). Mobilität in Städten — System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018: Mobilitätssteckbrief für Erfurt. https://www.erfurt.de/mam/ef/leben/verkehr_und_mobilitaet/mobil/srv_2013_erfurt_steckbrief.pdf
- Brandt, J. C., Bullinger, A., & Duisberg, A. (o. D.). Reallabore als Testräume für Innovation und Regulierung: Ein Leitfaden für Verwaltungen und Unternehmen. https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/reallabore-leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=5
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (2022, 5. Juni). Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen: Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbearbeitung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html>
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. (2022, 5. Juni). Experimentierklausel im §2 (7) Personenbeförderungsgesetz. Reallabore – Testräume für Innovation und Regulierung. <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/reallabore-testraeume-fuer-innovation-und-regulierung.html>
- Davis, F. D. (1989). Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology. *MIS Quarterly*, 13(3), 319–340. <https://doi.org/10.2307/249008>
- Gerike, R., Hubrich, S., Ließke, F., Wittig, S., & Wittwer, R. (2019a). Mobilität in Städten — System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018: Mobilitätssteckbrief für Rostock. https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/Rostock_2_Steckbrief.pdf
- Gerike, R., Hubrich, S., Ließke, F., Wittig, S., & Wittwer, R. (2019b). Mobilität in Städten — System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018: Mobilitätssteckbrief für Chemnitz. https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/unsere-stadt/verkehr/verkehrsplanung/srv2018_mobilitaetssteckbrief_chemnitz.pdf
- Gerike, R., Hubrich, S., Ließke, F., Wittig, S., & Wittwer, R. (2020). Mobilität in Städten — System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018: Mobilitätssteckbrief für Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie hügelig. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Steckbrief_Oberzentren_u500TEW_huegelig.pdf
- Günther, M., & Krems, J. (2022). The Liveable City - How Effective Planning for Infrastructure and Personal Mobility Can Improve People's Experiences of Urban Life. In: Alicja Maciejko (eds) *Human Factors in Architecture, Sustainable Urban Planning and Infrastructure*. AHFE (2022) International Conference. AHFE Open Access, vol 58. AHFE International, USA. <http://doi.org/10.54941/ahfe1002372>
- Higuera-Trujillo, J. L., Maldonado, J. L. T., & Millán, C. L. (2017). Psychological and physiological human responses to simulated and real environments: A comparison between Photographs, 360 Panoramas, and Virtual Reality. *Applied ergonomics*, 65, 398-409. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2017.05.006>
- Hoepner, G. A. (2019, 5. Juni). Ko-Kreation. *WirtschaftsWiki*. <https://www.wirtschaftswiki.fh-aachen.de/index.php?title=Ko-Kreation>
- Hunecke, M. (2015). Mobilitätsverhalten verstehen und verändern: Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-08825-5>
- Kirste, A., & Michel, S. (2021). Mobilitätsplan 2040 (Version 1.4). https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/unsere-stadt/verkehr/verkehrsplanung/vep2040_entwurf_202010_version1_4.pdf

- Schwarzkopf, M., Dettmann A., Trezl, J., & Bullinger A. C. (in press). Do you bike virtually safe? An explorative VR study assessing the safety of bicycle. On the occasion of the Human Factors and Ergonomics Society Europe Chapter Annual Meeting in Turin, Italy 2022. HFES.
- Stadt Chemnitz. (2021). Kommunale Bürgerumfrage 2020: Schnellbericht. https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/aktuell/publikationen/downloads/buergerumfrage_2020_schnellbericht%2epdf
- Stadt Chemnitz. (2022a, 5. Juni). Bevölkerung (Stand: 30.04.2022). <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/stadtportrait/zahlen-und-fakten/bevoelkerung.html>
- Stadt Chemnitz. (2022b, 5. Juni). Bürgerplattformen. <https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/stadtportrait/zahlen-und-fakten/bevoelkerung.html>
- Van Leeuwen, J. P., Hermans, K., Jylhä, A., Quanjer, A. J., & Nijman, H. (2018, November). Effectiveness of virtual reality in participatory urban planning: A case study. In Proceedings of the 4th Media Architecture Biennale Conference (pp. 128-136).

Die Autorinnen und Autoren

Christina Angele studierte Innovations- und Technologiemanagement an der TU München. Nach ihrem Studium arbeitete sie als Customer Success Manager bei innosabi und unterstützte den technischen Support der Plattform numic.city sowie den Aufbau der Community.

Dr. Bernd Bienzeisler arbeitet am Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO und leitet hier seit 2019 das Forschungs- und Innovationszentrum Kognitive Dienstleistungssysteme am Standort Heilbronn. Seine Forschungs- und Beratungsschwerpunkte liegen in der Entwicklung datengestützter Dienstleistungskonzepte und Geschäftsmodelle. Bernd Bienzeisler beschäftigt sich seit über zehn Jahren mit Innovations- und Transformationsprozessen im kommunalen Bereich und hierbei insbesondere mit dem kommunalen Parkraummanagement.

Dr. Frank Feuerbach ist Klimaschutzmanager im Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig. Davor arbeitete er im Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Chemnitz und dabei bis 2021 in der NUMIC Verbundleitung wichtige Weichen für ein nachhaltiges Mobilitätsbewusstsein.

Madlen Günther studierte an der TU Chemnitz Psychologie und ist seit 2013 Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur Allgemeine und Arbeitspsychologie. Im Projekt NUMIC war sie für die Nutzerforschung und Ergebnisevaluation verantwortlich.

Corinna Hennemann studiert Europastudien an der TU Chemnitz und unterstützte NUMIC seit 2021 als studentische Projektmitarbeiterin bei den redaktionellen Aufgaben mit Hintergrundrecherchen, Blogartikeln und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Vincent Joura ist Masterstudent der Psychologie an der TU Chemnitz und unterstützte NUMIC seit 2020 als wissenschaftliche Hilfskraft: von Plattformkommunikation auf numic.city über Bürgerbeteiligung und Standbetreuung bis hin zur Forschung.

Alexander Kirste leitet die Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Chemnitz und übernahm 2021 die Verbundleitung von NUMIC. Mit seinen Planungen und Visionen lenkt er die Verkehrsplanung die Stadt hin zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilität.

Isabelle Labrenz ist Masterstudentin der Psychologie an der TU Chemnitz und unterstützte NUMIC seit 2021 als studentische Projektmitarbeiterin vor allem bei der internen Dokumentation und Recherche sowie der Plattformkommunikation auf numic.city.

Marc Schwarzkopf ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Arbeitswissenschaft und Innovationsmanagement an der TU Chemnitz. Er arbeitet in den Bereichen nutzerzentriertes Design, Digitalisierung der Bildung und nachhaltige Stadtentwicklung und versucht, diese sinnvoll und einfach zu verbinden.

Stefan Schick erforscht als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Anwendungszentrum KEIM des Fraunhofer IAO die Mobilität von morgen. Im Projekt war er für die NUMIC-App verantwortlich, welche die Aufzeichnung von Wegen und Anmerkungen zur Verkehrsinfrastruktur in Chemnitz ermöglichte.

Anikó Lessi studierte Medienkommunikation an der TU Chemnitz. Seit 2019 ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Professur für Arbeitswissenschaft und Innovationsmanagement. Im Projekt betreute sie die Plattform numic.city, unterstützte bei der grafischen Umsetzung und war mitverantwortlich für die Öffentlichkeitsarbeit.

Veronika Straub studierte Medienmanagement an der Bauhaus Universität Weimar. Seit 2018 arbeitet sie als Customer Success Manager bei innosabi. Im Projekt war sie für die technische und methodische Unterstützung der Plattform numic.city verantwortlich.

Bjarne Lotze arbeitet bei der Stadt Chemnitz in der Abteilung Verkehrsplanung als Projektkoordinator für NUMIC. Mit einem Fokus auf Beteiligung und Kommunikation harmonisierte er alle verschiedenen Bausteine des Projektes.

Simone Martinetz ist Diplom-Psychologin und arbeitet seit 2001 als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fraunhofer IAO und seinem Forschungs- und Innovationszentrum für kognitive Dienstleistungssysteme KODIS. Im Projekt lag ihr Fokus mit auf der Konzeption und Dokumentation des partizipativen Planungsansatzes für eine neue urbane Mobilität.

Maren Tetting ist studentische Hilfskraft am Forschungs- und Innovationszentrum für kognitive Dienstleistungssysteme KODIS des Fraunhofer IAO. Sie studiert Stadtplanung an der Fachhochschule Nürtingen und unterstützte das Projekt mit Recherchen und Dokumentationen.

Impressum

**Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft
und Organisation IAO**
Nobelstraße 12, 70569 Stuttgart

www.iao.fraunhofer.de

Kontakt

Dr. Bernd Bienzeisler
Leiter Forschungs- und Innovationszentrum
Kognitive Dienstleistungssysteme
Tel. +49 711 970-2088
bernd.bienzeisler@iao.fraunhofer.de

Fraunhofer-Publica

<https://doi.org/10.24406/publica-140>

Satz und Layout

Valentin Buhl

Titelbild

© NUMIC

Weitere Bildnachweise

Seite 4, 10, 32, 42, 48 und 52 © Ralph Kunz
Seite 22, 46 und 54 © NUMIC

Kontakt

Dr. Bernd Bienzeisler
Leiter Forschungs- und Innovationszentrum
Kognitive Dienstleistungssysteme
Tel. +49 711 970-2088
bernd.bienzeisler@iao.fraunhofer.de

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft
und Organisation IAO
Nobelstraße 12
70569 Stuttgart

www.iao.fraunhofer.de

Publikation entstanden im Rahmen des Projekts



In Kooperation mit



Das Projekt NUMIC (FKZ 01UR1804AIBIC/DIE) ist Teil der Fördermaßnahme »Zukunftsstadt« und des Förderschwerpunkts »Sozialökologische Forschung« des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF).

GEFÖRDERT VOM

