

OFFENE STRASSEN: PANDEMIERESILIENTE ÖFFENTLICHE STADTRÄUME

**Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung
im Öffentlichen Raum bei beengten Wohnverhältnissen
und bei Unterversorgung mit Grünflächen angesichts
der COVID-19-Pandemie**

April 2020 – Februar 2021

Dr. Julia Jarass

Dr. Dirk von Schneidemesser

IMPRESSUM

Offene Straßen: pandemieresiliente öffentliche Stadträume

Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Öffentlichen Raum bei beengten Wohnverhältnissen und bei Unterversorgung mit Grünflächen angesichts der COVID-19-Pandemie

April 2020–Februar 2021



Auftraggeber:

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Abteilung Bauen, Planen und Facility Management
Florian Schmidt, Bezirksstadtrat
Yorckstraße 4–11
10965 Berlin

Beteiligte Ämter:

Straßen- und Grünflächenamt,
Monika Herrmann (Bezirksbürgermeisterin)
Umweltamt, Clara Herrmann (Bezirksstadträtin)

Bearbeitung:

Dr. Julia Jarass
Dr. Dirk von Schneidemesser

Mitwirkung:

Immo Janssen (AKÖR)
Sebastian Kraus (Netzwerk Fahrradfreundliches
Friedrichshain-Kreuzberg)
Giulia Molinengo (IASS)
Felicitas Soeiro (fem|m*)

Illustrationen:

Chrisse Kunst

Layout und Gestaltung:

Yvonne Hagenbach (Lesotre®)

Berlin, April 2021

INHALT

5	Die Autor:innen
6	Vorwort
	Die Stadt in der Pandemie: Sicher mobil im öffentlichen Raum
6	1. Einleitung
8	Offene Straßen für pandemieresiliente öffentliche Räume
9	Aufbau der Studie
10	2. Zusammenhang von Bewegung, Wohnverhältnissen und Gesundheit
10	2.1. Psychologische Effekte und Public Health: Bewegung als wichtiger Aspekt einer gesunden Gesellschaft
11	Bewegungspotenzial der Alltagsmobilität wird nicht ausgeschöpft
11	Aktive Mobilität ist gesundheitsfördernd
12	Bewegung in natürlicher und grüner Umgebung ist essentiell
13	2.2. Stadtsoziologische Effekte: Wie sich das Wohnumfeld und der Zugang zu Ressourcen in der Stadt auf die Gesundheit auswirkt
14	Grünflächen
15	Lärm
16	2.3. Resiliente Stadtgestaltung und die Rolle von Tactical Urbanism
18	Tactical Urbanism
22	3. Offene-Straßen-Index: Wie pandemieresilient ist der öffentliche Raum, wo bieten sich Handlungsräume und wo werden Maßnahmen besonders benötigt?
27	4. Offene Straßen Strategien aus anderen Städten
27	4.1. Wien (Österreich)
28	4.2. Brüssel (Belgien)
29	4.3. Barcelona (Spanien)
30	4.4. Mailand (Italien)
30	4.5. Oakland (USA)
31	4.6. Paris (Frankreich)
33	4.7. New York (USA)

34	5. Konzept der Offenen Straßen: Bausteine der Pop-up Infrastrukturen
36	5.1. Offene Straßen Typ I: Pop-up Radwege
41	5.2. Offene Straßen Typ II: Spielzeiten
45	5.3. Offene Straßen Typ III: Straßen für Alle
49	5.4. Offene Straßen Typ IV: Neue Stadtplätze und Promenaden
52	5.5. Offene Straßen Typ V: Kita-Höfe
55	5.6. Offene Straßen Typ VI: Terrassen für Vieles
58	5.7. Offene Straßen Typ VII: Fahrradzonen
61	5.8. Offene Straßen Typ VIII: Pop-Up Geschützte Kreuzungen
65	5.9. Offene Straßen – Offene Kieze: die Bausteine zusammengedacht
67	6. Schnittstellen mit anderen städtebaulichen Strategien
69	7. Partizipation und Koordinierung
69	Kooperation zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft
70	Fokusprogramm „bikeXhain“
70	Perspektivwerkstätten im Bergmannkiez
71	Temporäre Spielstraßen
72	Institutionalisierung von Beteiligung in einer Stadtwerkstatt
74	8. Résumé und Empfehlungen
76	8.1. Ausblick
76	Provisorische Lösungen und Etablierung einer Fehlerkultur
76	Vorhandene Konzepte nutzen
77	Einbindung verschiedener Akteure in die Planungspraxis
77	8.2. Empfehlungen
77	Partizipation als Ressource ...
79	Appendix 1
	Ablauf – partizipatives Einrichten einer Offenen Straße Typ V: „Kita-Hof“

DIE AUTOR:INNEN

Dr. Julia Jarass ist am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt tätig. Als stellv. Leiterin der transdisziplinären Forschungsgruppe EXPERI beschäftigt sie sich mit der Frage, wie die Verkehrswende gelingen und wie aktive Mobilität gefördert werden kann.

Dr. Dirk von Schneidmesser arbeitet am Institut für Transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) in Potsdam im Projekt Ko-Kreation und zeitgemäße Politikberatung. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Schnittstelle von Demokratie, Mobilität und öffentlicher Raum. Er ist im ehrenamtlichen Vorstand von Changing Cities e.V.

VORWORT **DIE STADT IN DER PANDEMIE: SICHER MOBIL IM ÖFFENTLICHEN RAUM**

Diese Studie wurde vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg zu Beginn der COVID-19-Pandemie im Frühjahr 2020 in Auftrag gegeben. Damals gab es keine Erfahrungen damit, wie der öffentliche Raum in der COVID-19-Pandemie genutzt werden kann und welche Rolle er einnimmt. Der Stand der Forschung bezüglich der Übertragungswege und Ansteckungsgefahren der Infektion entwickelte sich jeden Tag weiter. Unser Ansatz mit der Studie war es, gemeinsam mit den Akteuren aus Verwaltung, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Politik nach Lösungen zu suchen, um sichere Mobilität und den Zugang zum öffentlichen Raum zu gewährleisten. Unter Einbeziehung der genannten Akteursgruppen wurden Prototypen für gesunde Mobilität und den sicheren Zugang zum öffentlichen Raum entwickelt, kritisch diskutiert, und angepasst. Einige der Prototypen wurden mithilfe der transdisziplinären Konstellation der Akteure umgesetzt, teilweise mit großem Erfolg und Vorbildwirkung weit über Friedrichshain-Kreuzberg und Berlin hinaus. Andere Prototypen werden konzeptuell noch weiterentwickelt bevor sie im Sommer 2021 umgesetzt oder wiederholt werden. Die zügige Umsetzung von Prototypen hat einmal mehr gezeigt, wie zügig die Verwaltung – als ausführender Akteur – den öffentlichen Raum in Städten in Hinblick auf eine nachhaltige und gesunde Mobilität gestalten kann. Die transdisziplinäre Arbeitsweise, die in dieser Studie reflektiert wird, zeugt von den Möglichkeiten die sich auftun, wenn auf einer solchen Reise in eine nachhaltige Zukunft der Städte viele unterschiedliche Wissensquellen angezapft werden. Die vorliegende Studie ist ein Bericht, der auf den Erfahrungen des Jahres 2020 beruht. Die im Entwicklungsprozess der Prototypen entstandene AKÖR (Anlauf- und Koordinierungsstelle öffentlicher Raum) bildet eine wesentliche Schnittstelle zwischen Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Politik. Die Studie verdeutlicht damit das enorme Potenzial transdisziplinärer Stadtentwicklung.

1. EINLEITUNG

Die COVID-19-Pandemie stellt das gewohnte Leben vor große Herausforderungen. Um eine Ausbreitung des Virus möglichst stark zu begrenzen bzw. zu vermeiden, ist es notwendig, soziale Kontakte im sonst engen Zusammenleben und Interagieren mit anderen Menschen so weit wie möglich zu reduzieren. Wegen der langen Inkubationszeit von bis zu 14 Tagen (teils auch mehr) und den schwer von bekannten, harmloseren Krankheiten zu unterscheidenden Symptomen, gilt das Abstandsgebot allen Mitmenschen, ganz unabhängig von einer tatsächlichen Infektion. Dies bringt bisher ungekannte Veränderungen

für das Verhalten und Angebot im öffentlichen Raum bzw. fordert diese ein, um die Bedarfe nach Bewegung zur Mobilität und Gesundheitserhaltung weiterhin zu gewährleisten.

Hierbei stellt die Förderung der sogenannten aktiven Mobilität, also des Zufußgehens und Radfahrens mit einhergehender Qualifizierung des öffentlichen Raums eine besonders kostengünstige, sozialgerechte und anschlussfähige Handlungsoption dar. Durch Stärkung von Fuß- und Radverkehren kann der öffentliche Nahverkehr und Straßenraum entlastet werden. Kann der Kfz-Verkehr reduziert werden, verringert dies auch Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen, wodurch dringend anderweitig benötigte medizinische Ressourcen freigegeben werden.

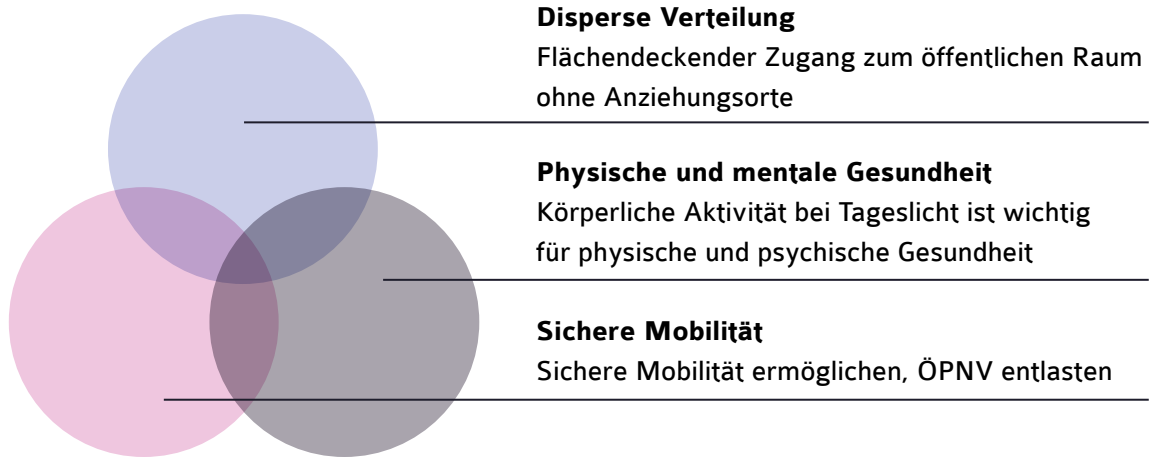
Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und verfügbaren Fläche für Aktivitäten wie Spiel, Sport und nachbarschaftliches Leben im öffentlichen Raum ermöglicht weitere Reduktionen von Wegstrecken zu anderen Erholungsorten und festigt soziale Bindungen, welche die Resilienz gegen Krisenereignisse kleinräumlich stärkt. Ganz praktisch ermöglicht die Verfügbarkeit über mehr Fläche im Straßenraum, Abstände besser einzuhalten und weiter notwendige soziale Kontakte in sicherer Entfernung und außerhalb der eigenen Wohnung zu pflegen. Eine besonders wichtige Rolle erfüllt der öffentliche Raum durch das Ermöglichen von körperlicher Bewegung an der frischen Luft. Dies stärkt nicht nur das Immunsystem und die physische Widerstandsfähigkeit, sondern hat unmittelbaren Einfluss auf das psychische Wohlbefinden.

Ganz besonders gilt dies in Zeiten, in denen die meisten Sportstätten geschlossen sind und in den dicht besiedelten Innenstadtbezirken, wo häufig auf beengten Raum zusammenlebende Familien auf eine schon in Normalzeiten bestehende Unterversorgung an Grün- und Freiflächen treffen. Durch mangelnde Ausweichräume ist das Potential für häusliche Gewalt hoch und persönliche Krisen wahrscheinlich. Nicht selten müssen sich mehrere Kinder in beengten Wohnverhältnissen ein Zimmer teilen und nur wenige Eltern können in ein separates Arbeitszimmer ausweichen, viele erziehen ihre Kinder zudem allein und können einen Wochenendausflug mit Freunden ins Umland nicht leisten – abgesehen davon, dass hiervon sowieso abgeraten bleibt.

Mehr denn je gilt: Menschen sind auf den öffentlichen Raum angewiesen.

Offene Straßen für pandemieresiliente öffentliche Räume

Die aktuellen Einschränkungen der Bewegungsfreiheit können durch die Öffnung von Straßen neu geschaffene Bewegungsräume ein Ausgleich entgegengestellt werden. Wenn Spielplätze geschlossen und Parks überfüllt sind, kann die weiträumige Öffnung der Straßen neue Freiräume schaffen. In dieser Situation stellen am Gemeinwohl orientierte, neu geschaffene und weiterhin offene Räume einen wichtigen Beitrag für die soziale Gerechtigkeit, den Schutz der allgemeinen Gesundheit und zugleich überhaupt erst für die Durchsetzbarkeit und breite Akzeptierbarkeit der geforderten Kontaktbeschränkungen dar.



Das Konzept der offenen Straßen schafft langfristig eine resiliente Stadt (eigene Darstellung)

Ein konsequentes Einhalten sicherer Abstände ist mit Blick auf die heute meist stark zuungunsten des Fuß- und Radverkehrs ausfallende Aufteilung des Straßenraums insbesondere in dicht besiedelten Stadtvierteln häufig schwierig bis hin zu unmöglich. Wegen der unverzichtbaren Funktionen des öffentlichen Raums auch und insbesondere in der aktuellen Krise, versuchen einige Städte der Situation mit Maßnahmen zur Aktivierung und Erweiterung des öffentlichen Raums entgegenzuwirken, um so den absehbaren direkten und indirekten Folgen von COVID-19 (neben Infektion sind dies insbesondere die Folgewirkungen sozialer Isolation und mangelnder Bewegung) zu begegnen.

In Brüssel öffnete man große Teile der Innenstadt für Fußgänger- und Radfahrer:innen und gewährte diese die Vorfahrt. Auch in Paris handelte man entschieden und erweiterte die schon bestehenden Planungen für den Ausbau der Rad- und Fußverkehre und zog Planungen vor. In Österreich entschied man sich für eine Änderung der StVO, die es Gemeinden nun ermöglichte einzelne Straßen und Straßenabschnitte per Verordnung für Fußgänger:innen freizugeben, wovon Wien sofort Gebrauch machte.

Aufbau der Studie

Im ersten Teil dieser Studie wird in die Zusammenhänge zwischen körperlicher Bewegung und psychischer Gesundheit eingeführt (Abschnitt 2.1) und das gesundheitsfördernde Potential aktiver Bewegung in naturnaher, „grüner“ Umgebung. Eine konsequente Förderung aktiver Mobilitätsformen können diese Potentiale schon im Alltag für viele Menschen nutzbar machen. Hierfür ist jedoch die momentane, sich in vergangenen Jahren etablierte und zunehmend Kfz-orientierte Aufteilung des öffentlichen Raums ein Hindernis, für das es kurzfristige Lösungen braucht. Aktuell sind gesundheitsfördernde und -schädigende Merkmale der gebauten Umwelt nicht gleichmäßig über die Stadt verteilt.

Die Lebensweltlich Orientierten Räume (LOR) geben hierfür einen Basis-Indikator, der jedoch erweitert werden muss, um Räume mit besonders starken Defiziten bzw. Risiken (und Potentialen) zu identifizieren. In Abschnitt 2.2 wird daher verdeutlicht, welche städtischen Merkmale einen Einfluss auf Gesundheit und das Wohlbefinden haben. Nachdem die Notwendigkeit einer resilient(er)en Stadt(um)gestaltung offengelegt wurde, werden Rolle und Möglichkeiten eines experimentellen Ansatzes zur Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums diskutiert und im Zusammenhang mit dem Werkzeug des Tactical Urbanism betrachtet (Abschnitt 2.3.).

In Kapitel 3 wird der Status quo des Mobilitätsverhaltens in Berlin dargestellt und die Aufteilung des öffentlichen Raums aufgezeigt. Anhand einer räumlichen Analyse mit Open Data verfügbaren Indikatoren werden Hotspots in Berlin definiert, wo schnelle Maßnahmen zur Nutzung des öffentlichen Raums für aktive Mobilität besonders drängend sind.

Anschließend (Kapitel 4) wird ein Blick auf schnell einzurichtende Pop-up Infrastrukturen im Rahmen von COVID-19 geworfen, die in Städten in Europa und weltweit entwickelt wurden. Daraufhin werden in Kapitel 5 konkrete Bausteine von Pop-up Maßnahmen für Berlin als Prototypen entwickelt und die Voraussetzungen sowie deren Umsetzung beschrieben. Abschließend (Kapitel 6) werden die Erkenntnisse aus bereits umgesetzten Prototypen in Hinblick auf die Durchführung und Übertragbarkeit näher betrachtet und ein Fazit für eine resiliente Stadtgestaltung gezogen.

2. ZUSAMMENHANG VON BEWEGUNG, WOHNVERHÄLTNISSEN UND GESUNDHEIT

2.1. Psychologische Effekte und Public Health: Bewegung als wichtiger Aspekt einer gesunden Gesellschaft

Die Weltgesundheitsorganisation definiert Gesundheit nicht als die Abwesenheit von Krankheiten und Gebrechen, sondern als Zustand physischen, mentalen und sozialen Wohlbefindens.¹ Diese Definition ist zwar idealistisch, zeigt aber, dass es nicht nur darum geht, Krankheiten zu vermeiden, sondern Wohlbefinden aktiv zu fördern.²

Körperliche Aktivität ist gesundheitsförderlich und steht dabei in enger Verbindung mit physischer und psychischer Gesundheit und dem Wohlbefinden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt Kindern und Jugendlichen eine körperliche Aktivität von mittlerer bis hoher Intensität im Umfang von mindestens 60 Minuten pro Tag und für Erwachsene eine Aktivität von mindestens 150 Minuten (bei moderater körperlicher Intensität) oder 75 Minuten (bei hoher körperlicher Intensität) in der Woche.³ Lediglich etwa ein Viertel der Kinder und Jugendlichen und weniger als die Hälfte der Erwachsenen erreichen die Bewegungsempfehlungen (moderate Intensität) der WHO.^{4,5} Zudem handelt es sich hierbei nur um das absolute Minimum an körperlicher Aktivität. Bewegung in einem größeren Umfang, wie Ausdauertraining oder muskelkräftigende Aktivitäten, fördern die Gesundheit zusätzlich.

1 World Health Organization. (1946) Constitution. Geneva, Switzerland

2 Lawrence, R. (2002): Healthy Residential Environments. In: Bechtel, R./ Churchman, A. (2002): Handbook of Environmental Psychology. John Wiley & Sons, Inc. S. 394–412

3 World Health Organization (2010): Global recommendations on physical activity for health

4 Finger JD, Mensink GBM, Lange C et al. (2017) Gesundheitsfördernde körperliche Aktivität in der Freizeit bei Erwachsenen in Deutschland. Journal of Health Monitoring 2(2): 37 – 44. DOI: 10.17886/RKIGBE-2017-027

5 Finger JD, Varnaccia G, Borrmann A, Lange C, Mensink GBM (2018) Körperliche Aktivität von Kindern und Jugendlichen in Deutschland – Querschnittergebnisse aus KiGGS Welle 2 und Trends. Journal of Health Monitoring 3(1): 24–31. DOI: 10.17886/RKI-GBE-2018-006.2

Bewegungspotenzial der Alltagsmobilität wird nicht ausgeschöpft

Die von der WHO empfohlene körperliche Aktivität könnte größtenteils abgedeckt werden, wenn sich die Bevölkerung auf Alltagswegen mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegt (active mobility). Denn mehr als die Hälfte (58 %) der täglichen Wege in Deutschland sind laut der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) unter 5 km lang.⁶ Das sind Entfernungen, die für nicht-motorisierte Fortbewegung prinzipiell sehr gut geeignet sind. Dennoch wird auch für kurze Wege häufig noch der Pkw verwendet. Auf Distanzen unter 500 Metern wird noch der Großteil der Wege zu Fuß (83 %) zurückgelegt. Auf Strecken zwischen 1 und 2 Kilometern erreicht der Pkw-Anteil schon fast ein Viertel, bei längeren Wegen (2 bis unter 5 km) sind es bereits 37 % der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden.⁷ Hierdurch ergibt sich ein großes Potenzial an kurzen und mittleren Wegen, auf denen die Nutzung des Pkw durch bewegungsfördernde, nicht-motorisierte Verkehrsmittel ersetzt werden könnte.

Aktive Mobilität ist gesundheitsfördernd

Für die Gesundheit lassen sich direkte Effekte von körperlicher Bewegung erkennen. So zeigt sich, dass regelmäßige körperliche Aktivität das Risiko für koronare Herzkrankheit und Schlaganfall, Diabetes, Bluthochdruck, Dickdarmkrebs, Brustkrebs und Depressionen senkt. Darüber hinaus ist körperliche Aktivität ein wichtiger Bestimmungsfaktor für den Energieverbrauch und damit grundlegend für die Energiebilanz und das Körpergewicht. Bewegungsmangel wurde als vierthäufigster Risikofaktor für die Mortalität weltweit identifiziert.⁸

Eine Meta-Analyse von insgesamt 93 Studien untersucht den Zusammenhang von mentaler Gesundheit und unterschiedlichen Bereichen körperlicher Bewegung (z.B. Freizeit, Arbeit, Haushalt, Mobilität). Hier zeigt sich, dass sowohl freizeitbezogene Bewegung als auch mobilitätsbezogene Bewegung einen positiven Zusammenhang mit mentaler Gesundheit aufweisen.⁹ Das bedeutet, dass Personen, die in ihrer

-
- 6 Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas360 im Auftrag des BMVI (FE-Nr. 7.904/15). Bonn, Berlin
 - 7 Heinrichs, D. & Jarass, J. (2020): Alltagsmobilität in Städten gesund gestalten: wie Stadtplanung Fuß- und Radverkehr fördern kann. In: Bundesgesundheitsblatt, 8-20. DOI: 10.1007/s00103-020-03180-1
 - 8 World Health Organization (2010): Global recommendations on physical activity for health
 - 9 Lee White, R./Babic, M./Parker, P./Lubans, D./Astell-Burt, T./Lonsdale, C. (2017): Domain-Specific Physical Activity and Mental Health: A Meta-analysis. In: American Journal of Preventive Medicine 52 (5), 653-666

Alltagsmobilität zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, in ihrer mentalen Gesundheit gestärkt werden.

Viele Studien zeigen, dass sich Bewegung positiv auf den Krankheitsverlauf bei Depressionen auswirkt. In einer umfassenden Meta-Analyse wurde zudem festgestellt, dass auch Personen ohne psychische Erkrankung von körperlicher Bewegung profitieren, und diese depressiven Symptomen und Angstzuständen vorbeugt.¹⁰

Bewegung in natürlicher und grüner Umgebung ist essentiell

Eine Meta-Analyse von 25 Studien zeigt, dass körperliche Aktivitäten, wie Spazieren oder Laufen, in einer natürlichen oder naturnahen Umgebung (z. B. Park) im Vergleich zu künstlichen Umgebungen (z. B. in Innenräumen, gebaute Stadtstrukturen), einen positiven Einfluss auf die Gesundheit und das Wohlbefinden haben.^{11 12}

Insbesondere in Zeiten der COVID-19-Pandemie, in der Menschen aufgrund von Quarantäne und eingeschränktem Zugang zum öffentlichen Leben mehr Zeit in Innenräumen verbringen, ist es demnach essentiell Aufenthaltsmöglichkeiten an der frischen Luft zu schaffen und – mit ausreichend Abstand – Bewegung weiterhin zu gewährleisten. Die Ergebnisse unterstreichen auch die Notwendigkeit, mehr Stadtgrün zu schaffen und Fußwege so zu gestalten, dass sie durch Parks führen und entlang von grünen Routen, um das Wohlbefinden und die Gesundheit der Bevölkerung zu stärken.

10 Rebar, A./Stanton, R./Geard, D./Short, C./Duncan, M./Vandelanotte, C. (2015): A meta-meta-analysis of the effect of physical activity on depression and anxiety in non-clinical adult populations. In: *Health Psychology Review* 9 (3), 366-378

11 Bowler, D./Buyung-Ali, L./Knight, T./Pullin, A. (2010): A systematic review of evidence for the added benefits to health of exposure to natural environments. *BMC Public Health* 10, 456

12 Berman, E./Kross, K./Krpan, M./Askren, A./Burson, P./Deldin, S./Kaplan, L./Sherdell, I./Gotlib, J./Jonides (2012): Interacting with nature improves cognition and affect for individuals with depression. In: *Journal of Affective Disorders* 140 (3), 300–305

2.2. Stadtsoziologische Effekte: Wie sich das Wohnumfeld und der Zugang zu Ressourcen in der Stadt auf die Gesundheit auswirkt

Wohnen ist ein menschliches Grundbedürfnis. Da wir viel Zeit in der Wohnung und in der direkt angrenzenden Umgebung verbringen, hat die Qualität des Wohnumfeldes auch maßgeblichen Einfluss auf das allgemeine Wohlbefinden. Besonders Kinder sind auf das direkte Wohnumfeld angewiesen, weil sie in jungen Jahren nur zu Fuß oder mit dem Fahrrad eigenständig mobil sein können – wenn überhaupt, berücksichtigt man die Vielzahl möglicher Gefahren insbesondere durch den in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommenen Kfz-Verkehr auch in Wohngebieten. Auch kranke und mobilitätseingeschränkte Personen sind besonders auf ihr Wohnumfeld bezogen und sind somit besonders anfällig für negative Umweltfaktoren.¹³

Studien zeigen, dass innerhalb von Städten und Stadtvierteln häufig extreme gesundheitliche Unterschiede vorliegen.^{14 15 16} Diese räumlichen Unterschiede lassen sich zum Teil durch individuelle sozio-ökonomische Faktoren erklären. Zusätzlich wirken sich Umweltfaktoren, direkt auf den gesundheitlichen Zustand aus (z. B. Lärm, Luftschadstoffe, Anteil an Grünflächen). Darüber hinaus wird die Wahl des Wohnstandortes maßgeblich durch die sozio-ökonomische Ausstattung der Haushalte und durch die sozio-ökonomische Ausstattung der Haushalte und durch die strukturellen Rahmenbedingungen des städtischen Wohnungsmarkts beeinflusst. Grüne, ruhige, verkehrssichere, gut angebundene und attraktiv gestaltete Stadtviertel können sich häufig nur einkommensstarke Haushalte leisten.

-
- 13 Braubach, M. (2007): Residential conditions and their impact on residential environment satisfaction and health: results of the WHO large analysis and review of European housing and health status. (LARES)study. In: *Int. J. Environment and Pollution*, 30 (3/4), 384–403
 - 14 Cohen, D.A., Mason, K., Bedimo, A., Scribner, R., Basolo, V. and Farley, T.A. (2003) 'Neighborhood physical conditions and health', *American Journal of Public Health*, Vol. 93, No. 3, pp.467–471
 - 15 Macintyre, S., Ellaway, A., Hiscock, R., Kearns, A., Der, G. and McKay, L. (2003) 'What features of the home and the area might help to explain observed relationships between housing tenure and health? Evidence from the West of Scotland', *Health and Place*, Vol. 9, pp.207–218
 - 16 Stafford, M. and Marmot, M. (2003) 'Neighbourhood deprivation and health: does it affect us all equally?', *International Journal of Epidemiology*, Vol. 32, pp.357–366

Grünflächen

Nach Angaben der WHO sollten Städte pro Einwohner:in (EW) ein Minimum von 9 m² Grünfläche gewährleisten. In Berlin gilt eine wohnungsnahe Grünversorgung von weniger als 6 m² je EW als Richtwert. Wohnungsnaher Grünraum bedeutet, dass öffentliche Grünflächen in einem Einzugsbereich von 500 m liegen und innerhalb eines kurzen Gehweges von ca. 5–10 Min. erreicht werden können. Auf das gesamte Stadtgebiet Berlins gerechnet, sind selbst nach dem niedrigen Berliner Richtwert nur 41 % der Einwohner:innen ausreichend versorgt. Besonders in den dicht besiedelten Innenstadtbezirken nimmt dieser Wert noch weiter ab: In Friedrichshain-Kreuzberg bspw. sind nur 9 % der Einwohner:innen mit ausreichend Grünraum versorgt. Die Versorgung mit Grünraum hat auch eine sozio-ökonomische Dimension. Es zeigt sich, dass in Lagen mit vielen Grünflächen insbesondere wohlhabende Haushalte leben und/oder diese einen privaten Garten besitzen, während sozial schwächere Haushalte in stark verdichteten Innenstadtlagen häufig nicht einmal über einen Balkon verfügen. Studien zeigen, dass alleine der Blick auf Naturlandschaft bereits die geistige Leistungsfähigkeit und physiologische Indikatoren wie Stimmungszustände und Stresshormone positiv beeinflusst.^{17 18} Neben der Aufenthaltsfunktion erfüllen städtische Grünflächen auch wichtige klimatische (Kühlwirkung, Pufferfunktion) und ökologische (Biodiversität, Schadstoffbindung etc.) Funktionen, die das Wohnumfeld lebenswert halten (Kühlung im Sommer, Luftfilterung etc.).

Als dichtbesiedelster Bezirk Berlins ist für Friedrichshain-Kreuzberg eine besonders defizitäre und unzusammenhängende Versorgung mit Grünflächen festzustellen. Der Versiegelungsgrad im Bezirk beträgt 64 %, nahezu doppelt so hoch wie der Berliner Durchschnitt, der bei 33 % liegt. Auch verfügt der Bezirk über verhältnismäßig wenig Kleingärten. Verstärkt wird dieses Defizit durch einen besonders hohen Nutzungsdruck (Tourismus, Veranstaltungen, große Beliebtheit bei hochaktiven Bevölkerungsgruppen).¹⁹

-
- 17 Kaplan, S. (1995) 'The restorative benefits of nature: towards an integrative framework', *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 15, pp.169–182
- 18 Ulrich, R.S., Simons, R.F., Losito, B.D., Fiorito, E., Miles, M.A. and Zelson, M. (1991) 'Stress recovery during exposure to natural and urban environments', *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 11, pp.201–230
- 19 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg: Potenzialanalyse

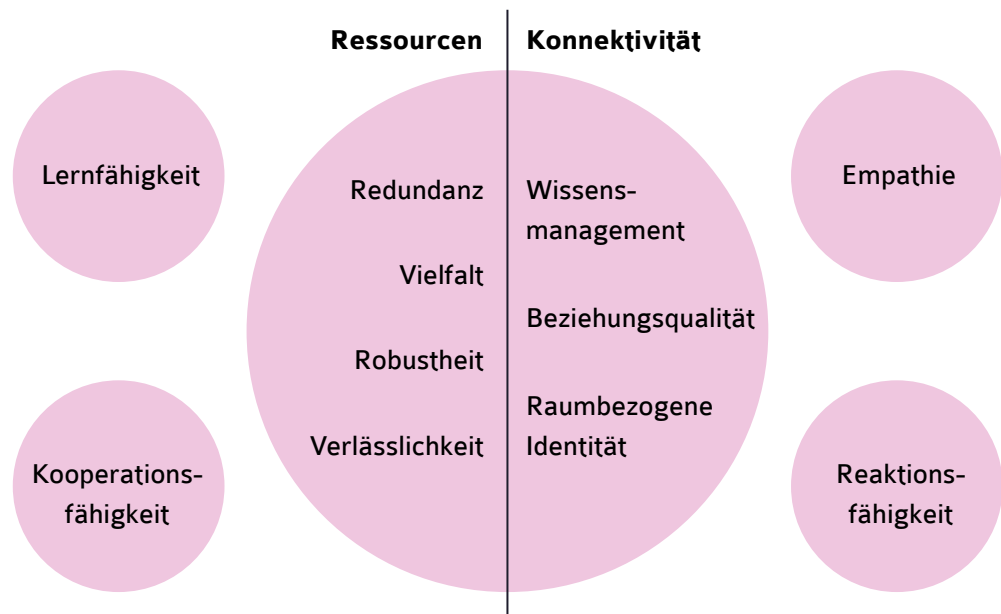
Lärm

Lärm hat weitreichende Auswirkungen auf die Gesellschaft. In der Stadt sind unterschiedliche Lärmquellen allgegenwärtig und beeinflussen das tägliche Leben. Lärmbelastung wird in vielen Studien mit Schlafstörungen, emotionalen und hormonellen Auswirkungen in Verbindung gebracht und erhöht das Risiko für kardiovaskuläre Effekte.²⁰²¹ ²² Bei Kindern zeigt sich zudem, dass kognitive und soziale Auswirkungen von Nachtlärm ausgehen können. Dies zeigt sich beispielsweise anhand einer eingeschränkten Lernfähigkeit in der Schule.²³ ²⁴ Während des sogenannten Lockdowns aufgrund von CoViD-19 haben vielen Menschen die Ruhe positiv bemerkt, die aufgrund des eingeschränkten öffentlichen Lebens und des reduzierten motorisierten Verkehrs aufgetreten ist. Die kleinräumliche Verteilung der Bevölkerung in Städten zeigt, dass Bevölkerungsgruppen Lärm unterschiedlich stark ausgesetzt sind. Wohnungen an Straßenabschnitten, die stark von Verkehrslärm sind einkommensschwächere und sozial benachteiligte Haushalte hier besonders häufig zu finden, wodurch sich soziale und gesundheitliche Probleme akkumulieren.²⁵

-
- 20 Stansfeld, S.A. and Matheson, M.P. (2003) 'Noise pollution: non-auditory effects on health', *British Medical Bulletin*, Vol. 68, pp. 243–257
 - 21 Lercher, P., Evans, G.W., Meis, M. and Kofler, W.W. (2002) 'Ambient neighbourhood noise and children's mental health', *Occupational and Environmental Medicine*, Vol. 59, pp. 380–386
 - 22 Babisch, W. (2001) 'Risikobewertung in der Lärmwirkungsforschung', *Umweltmedizin in Forschung und Praxis*, Vol. 6, No. 5, pp. 243–250
 - 23 Maschke, C., Hecht, K. and Wolf, U. (2001) 'Nächtliches Erwachen durch Fluglärm', *Bundesgesundheitsblatt*, Vol. 44, No. 10, pp. 1001–1010
 - 24 Stansfeld, S., Haines, M. and Brown, B. (2000) 'Noise and health in the urban environment', *Reviews on Environmental Health*, Vol. 15, Nos. 1–2, pp. 43–82
 - 25 Verbeek, T. (2019): Unequal residential exposure to air pollution and noise: A geospatial environmental justice analysis for Ghent, Belgium. In: *SSM – Population Health Volume 7*, 1–12

2.3. Resiliente Stadtgestaltung und die Rolle von Tactical Urbanism

Eine resiliente Stadt verfügt über eine hohe Anpassungskapazität und ist in der Lage, sowohl auf schlagartige, unvorhergesehene Disruptionen zu reagieren und sich wandelnden Umweltbedingungen durch vorbeugende Maßnahmen kurzfristig anzupassen.²⁶ Diese Fähigkeiten sind in Bezug auf weitere Herausforderungen, wie den Klimawandel und Hitzewellen ebenso relevant wie in der aktuellen COVID-19-Pandemie.



Eigene Darstellung nach Fekkak et al. 2016, S. 12

Im Kern von resilienten Städten befinden sich Ressourcen und Konnektivität. Ressourcen zielen dabei auf die gebaute Umwelt ab und umfassen dabei insbesondere auch öffentliche und inklusive Infrastrukturen. Hier muss gefragt werden: Was ist vorhanden und wie können vorhandene Ressourcen genutzt werden, um Resilienz im Moment der Krisenlage zu erzeugen? Konnektivität bezieht sich auf den Grad der Vernetzung. Bestehen starke und gewachsene Beziehungsstrukturen zwischen Bewohner:innen, dann können krisenhafte Situationen besser verkraftet und möglicherweise sogar als Chance für die Neuordnung festgefahrener Strukturen genutzt werden. Im Fall von den mit COVID-19 einhergehenden Restriktionen zeigt sich beispielsweise, dass durch spontane Nachbarschaftshilfe, wie z. B. das Einkaufen für Personen aus Risikogruppen, besser mit der Quarantäne umgegangen werden kann.

26 Fekkak, M./Lucas, R./Schinkel, J./von Winterfeld, U./Greiving, S./Fleischhauer, M. (2016): „Resiliente Stadt – Zukunftsstadt“. Forschungsgutachten plan + risk Consult, Wuppertal Institut, Wuppertal

Reaktionsfähigkeit ist bei Eintreten eines Störereignisses gefragt, bei der schnell gehandelt und kreative Lösungen gefunden werden müssen. Die Lernfähigkeit bezieht sich auf das gesamte System „Stadt“. Hier geht es zu jedem Zeitpunkt darum, Existierendes zu hinterfragen, aus Fehlern zu lernen und Bestehendes zu verbessern. Kooperationsfähigkeit ist die Fähigkeit von Personen und Institutionen, ein zielgerichtetes Zusammenwirken zu organisieren. Empathie bezeichnet die Fähigkeit und Bereitschaft, Gedanken, Emotionen, Motive und Persönlichkeitsmerkmale einer anderen Person zu erkennen und zu verstehen.

Ressourcen

Redundanz: Hierfür ist ausreichendes Personal nötig, das im Fall von kurzfristig und unerwartet mit großer Wucht auftretenden Bedarfs- und Krisenlagen ad hoc für die sofortige Anpassung bzw. Instandsetzung der Infrastruktur aktiviert werden kann, ohne dass die Wiedereinführung des Regelbetriebs negativ beeinflusst wird (z. B. durch massive Überlastung/Überstunden von Mitarbeiter:innen). Gleiches gilt für andere Ressourcen und physische Puffer bzw. sich gegenseitig absichernde Systeme (z. B. vorgehaltenes Material, Reserven für kritische Güter und Räume, Notstrom).

Vielfalt: Eine vielfältig gestaltete Stadt – bezogen auf ökologische, soziale und ökonomische Strukturen – ist weniger einfach durch einen singulären Angriffspunkt erschütterbar, als „Monokulturen“. Diversität hilft dabei, dass durch komplementäre bzw. unterschiedliche Ressourcen, Bedarfe und Fähigkeiten kreative Lösungen bei einer Störung gefunden werden können.

Robustheit und Verlässlichkeit: Hierbei geht es darum, dass Materialien und Infrastrukturen robust sind und Krisenereignissen wie Hitzewellen, Starkregen, aber auch Pandemien standhalten und diese abpuffern können. Zudem muss gewährleistet sein, dass die physischen Komponenten auch unter Druck verlässlich funktionieren. Dies kann auch auf Steuerungsprozesse beispielsweise in der Verwaltung übertragen werden. Lokal stabile Systeme (Nachbarschaften) können Katastrophenlagen stärker abfedern.

Konnektivität

Wissensmanagement: Wissen wird in diesem Sinne bewusst und zielgerichtet eingesetzt. Dabei geht es um den Transfer und die Adaption von (technischen) Lösungen und Erfahrungen, die sich in einem anderen Kontext unter ähnlichen Bedingungen bereits bewährt haben. Aber auch subjektive Wahrnehmungen, gesellschaftliche Normen und persönliche Werte von Menschen spielen hier eine Rolle. Menschen sind beispielsweise unterschiedlich risikobereit und sicherheitsbedürftig. Das wiederum beeinflusst die Einschätzung einer Krisensituation und wie folglich in dieser Situation gehandelt werden soll.

Da nie vollständiges Wissen erlangt werden kann, ist „Mut zur Lücke“ notwendig, sodass Entscheidungen auch unter Unsicherheit getroffen werden und eine spätere Korrektur bzw. das Lernen im Prozess erlaubt ist (z. B. ein erkannter und behobener Fehler nicht als Schwäche ausgelegt wird).

Beziehungsqualität: Hierbei geht es insbesondere darum, dass nicht nur quantitativ ein hohes Maß an Austausch besteht. Krisenfeste Beziehungen müssen durch Vertrauen in gegenseitige Kompetenz und Verantwortung geprägt sein. Dies geschieht am besten in einem persönlichen Umfeld und es Bedarf im Regelbetrieb der Möglichkeit (zeitlich und räumlich) zum persönlichen Kennenlernen.

Raumbezogene Identität: Für eine resiliente Stadtentwicklung sind Verbundenheit und Verständnis der entscheidenden und gestaltenden Personen mit bzw. für einen Ort wichtig. Nur so entsteht eine Wertschätzung für die Eigenheiten und spezifischen Potentiale eines Ortes, was Engagement und Motivation der Handelnden steigert und die Einbindung lokaler Ressourcen (z. B. aus Initiativen von Anwohner:innen) ermöglicht. Auf diese kann im Krisenfall zurückgegriffen werden.

Tactical Urbanism

„The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city.“
– David Harvey²⁷

Tactical Urbanism (aus dem Englischen, taktischer, aber auch „taktischer“, also fühlbarer Städtebau) bedeutet, dass temporäre, kostengünstige und schnelle Änderungen an der gebauten Umwelt vorgenommen werden. Die Veränderungen der gebauten Umwelt finden dabei zumeist dezentralisiert statt, sind häufig bottom-up getrieben und verlaufen in

27 Harvey, D. (2008): 'The Right to the City.' The New Left Review, vol. 53

einem agilen und vernetzten Prozess. Die provisorischen Lösungen zeigen nicht nur auf, was im Stadtraum mit wenig (finanziellem) Aufwand möglich ist und wie sich die Bevölkerung in die Gestaltung einbringen kann, sondern sie haben noch einen weiteren entscheidenden Vorteil gegenüber strukturell-baulichen Veränderungen: Die Nutzung des öffentlichen Raums kann zügig durch provisorische Verfahren erfahrbar gemacht werden, getestet und dann in iterativen Schritten angepasst werden. Dadurch können Lösungen generiert werden, die an den lokalen Kontext und die jeweiligen Bedarfe angepasst sind. In einem zweiten Schritt können die erprobten und ggf. korrigierten Veränderungen dann baulich-strukturell umgesetzt werden.

Zudem ermöglicht der Umsetzungsprozess des Tactical Urbanism es, Potentiale des Umfeldes einzubinden, da die lokale Bevölkerung gleichzeitig als Nutzer:innen und als Expert:innen fungieren. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass Menschen durch Tactical Urbanism aktiviert werden, ihr Umfeld selbst zu gestalten, sich dadurch mehr mit dem eigenen Lebensumfeld zu identifizieren und neue Kontakte in der Nachbarschaft oder zur Verwaltung aufgebaut werden.²⁸



Mit gängigen Maßnahmen kann man viel tactical Urbanism ausüben

28 Siehe auch: Lydon, M. & Garcia, A. (2015): 'Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change.' Island Press, Washington, D.C.

Iterativer Prozess des Tactical Urbanism

1. Verstehen

Für wen und warum soll geplant und entworfen werden?

2. Ursachen und Ort klären

Was ist der Kontext, wo liegen die Probleme?

3. Ideen entwickeln

Wie kann das Problem angegangen werden?

4. Prototyp testen

Wie bewährt sich die theoretische Lösung in der Praxis?

5. Feedback

Feedback: Welche Erfahrungen machen Nutzer:innen, Anwohner:innen und andere Beteiligte, wie kommt der Versuch an?

6. Verstetigen

Wie kann aus den Erfahrungen gelernt werden und was muss für eine langfristige Lösung noch verändert werden?

Um eine Vorstellung für die Kosten des Tactical Urbanism im Vergleich zu konventionellen Verfahren besser einordnen zu können, sei ein Beispiel aus Berlin genannt: Während die InfraVelo²⁹ für die Planung und Einrichtung eines neuen Radwegs (hier: Radschnellweg, Teltowkanalroute) 667.000 Euro pro Kilometer ansetzt,³⁰ wurden die sogenannten Pop-up Radwege vom Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg nach der Methode des Tactical Urbanism für zwischen 10.000 und 20.000 Euro pro Kilometer eingerichtet.³¹ Wichtig: Beide Infrastrukturarten sind nicht direkt miteinander vergleichbar, da es sich bei erstem um eine feste bauliche Infrastruktur handelt, beim zweiten um eine provisorische Form, die jedoch auf Zeit bereits eine ähnlich hohe Funktionalität bietet wie die verstetigte Form. Neben der verkürzten Planungszeit reduziert das Pop-Up-Verfahren auch bei einer eventuell anschließenden Verstetigung die anfallenden Kosten, da teure Planungsfehler mit aufwändiger Korrektur nach Abschluss

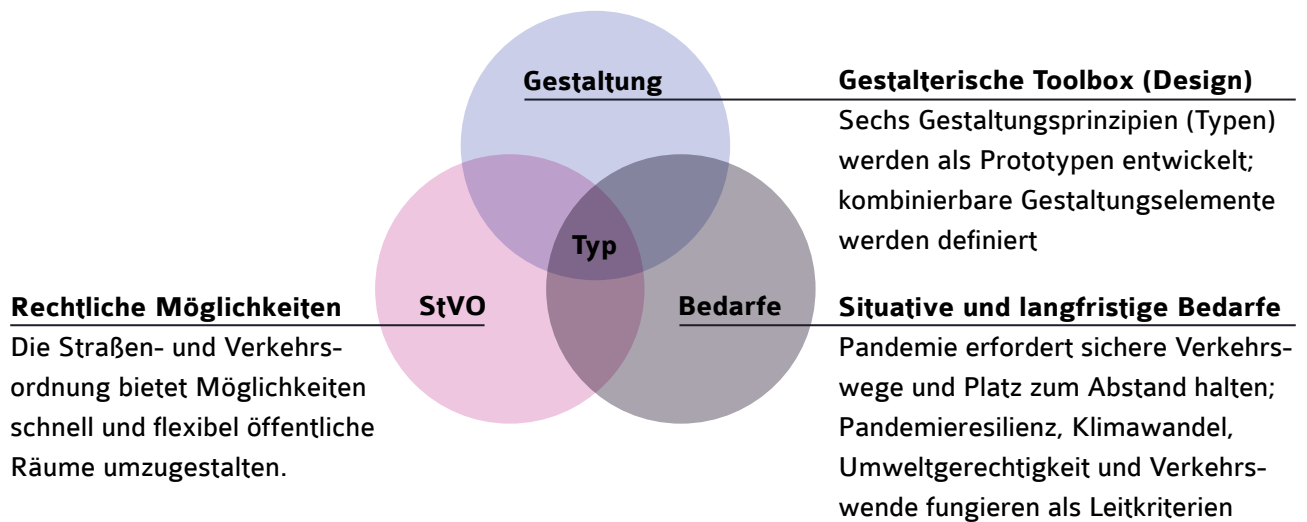
²⁹ Die InfraVelo ist eine privatwirtschaftlich betriebene Tochterfirma der Grün Berlin im Besitz bzw. gesteuert durch den Berliner Senat, welche zur Beschleunigung und Systematisierung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur in Berlin im Nachgang der Verabschiedung des Berliner Mobilitätsgesetzes eingerichtet wurde und insb. für die bezirksübergreifenden Planungen zuständig ist.

³⁰ InfraVelo 2020: Was kosten die Radschnellverbindungen?: <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen>

³¹ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schriftliche Frage Antwort SA/442/V vom 19.05.2020

des Verfahrens im iterativen (s.u.) und experimentellen Vorgehen des taktischen Urbanismus bereits im Prozess „vor(her)gesehen“ und behoben werden.

Tactical Urbanism zeigt sich somit auch in Berlin als ein kostengünstiges und im Bedarfs- oder Notfall sehr agiles, effektives und schnell ausrollbares Vorgehen.



Dimensionen von Tactical Urbanism (eigene Darstellung)

3. OFFENE-STRASSEN-INDEX: WIE PANDEMIERESILIENT IST DER ÖFFENTLICHE RAUM, WO BIETEN SICH HANDLUNGSRÄUME UND WO WERDEN MASSNAHMEN BESONDERS BENÖTIGT?

Um im aktuellen Krisengeschehen die Zuordnung von notwendigen Maßnahmen zu bestehenden städtebaulichen, klimatischen und soziodemographischen Defiziten und Potentialen zu vereinfachen und sachlich zu fundieren, wurde im Rahmen dieser Studie ein „Offene-Straßen-Index“ entwickelt.

Der Offene-Straßen-Index ermöglicht Planer:innen eine karten- und datenbasierte Erfassung des aktuellen Status Quo, die vereinfachte Identifikation von Potential- und Defizitorten und die kriterienbasierte Auswahl und Priorisierung möglicher Orte für kurzfristige Intervention. Maßnahmen im offenen Straßenland können so zielgenau und datengestützt geplant werden. Nach überstandener Pandemie dient der Index zudem als Grundlage für eine konsequente Vorsorgeplanung.

Nachfolgend werden die Indikatoren dargestellt, die als Datenbasis für den Offene Straßen-Index dienen. Diese lassen sich folgenden Oberkategorien zuordnen: Emissionen, Klima und Soziodemographie und Wohnen. Die Wahl der Indikatoren orientiert sich dabei an der Relevanz für Wohlergehen und Gesundheit von Bürger:innen mit Hinblick auf die geltenden Gebote zur Einschränkung sozialer Kontakte und geltenden Abstandsregelungen gemäß COVID-19-Eindämmungsverordnung.

Emissionen

Ortsspezifische Belastungen durch Lärm- und Luftemissionen sind von hoher gesundheitlicher Relevanz. Im Wohnumfeld treten diese umso mehr zu Tage, wenn diese als Dauerbelastung auftreten und ein Ausweichen durch regelmäßige Ortswechsel (zum Beispiel durch Pendeln oder Ausflüge) nicht möglich ist. Da die Pandemie die Alltagsmobilität in vielen Fällen erheblich einschränkt, Menschen mehr von zu Hause arbeiten und wegen des Infektionsschutzes generell mehr Zeit in ihrer Wohnung verbringen, ist eine Reduktion der Belastungen oder ein Ausweichen im direkten Wohnumfeld besonders wichtig.

Klima

Das städtische Lokalklima variiert von Wohnlage zu Wohnlage oft stark und ist u. a. abhängig von städtebaulicher Überformung, dem Grad der Versiegelung, der Versorgung mit Grünraum und spezifischer Vegetation im näheren Umfeld (500m). Bei erhöhter Aufenthaltszeit an einem Ort steigt die Wichtigkeit eines adäquaten Mikroklimas, während der Pandemie insbesondere im direkten Wohnumfeld. Neben der Vegetation ist auch die Gestaltung (Material, Permeabilität, Biodiversität) umgebender Flächen besonders wichtig für Wohlergehen und Gesundheit. Nicht klimaangepasste Stadt- und Wohnräume stellen eine zunehmende Gefahr für die Gesundheit dar, im Sommer bspw. durch den urbane Hitzeinsel-Effekt (Hitzestress), im Winter z. B. durch die Verstärkung von Schadstoffeinwirkungen und allgemein durch mangelnde Resilienz bzw. Pufferfähigkeit gegenüber Extremwetterlagen.

Soziodemographie und Wohnen

Mit Anordnung der Kontakt- und Mobilitätseinschränkungen ist die Bedeutung der Qualität bzw. Verfügbarkeit über adäquaten eigenen Wohnraum und einer gewachsenen unmittelbaren Nachbarschaft stark gestiegen. Lange gewohnte und gerne aufgesuchte Aufenthaltsmöglichkeiten bei Freunden und Familie, in Freizeiteinrichtungen oder am Arbeitsplatz entfallen bei vielen Menschen ersatzlos. Damit fallen Ausweichräume und Austauschmöglichkeiten mit vertrauten Menschen weg, was den Kontakt zwischen wenigen Personen innerhalb eines Haushalts und in der unmittelbarer Nachbarschaft intensivieren. Angestautes Konfliktpotential und individuelle Probleme treten in beengten Verhältnissen besonders zu Tage

Der öffentliche Raum bleibt hier als eine der wenigen Aufenthaltsmöglichkeiten erhalten. Damit werden Grünflächen und Straßen zu wichtigen Räumen für Erholung oder Rückzug. In stark verdichteten und bereits sozial benachteiligten Wohnlagen sind Druck und Konfliktpotential besonders hoch, dies gilt sowohl für innerhalb (häusliche Gewalt) und außerhalb der Wohnung (Übernutzung von Grünflächen). Alleinwohnende und dabei gerade älteren Menschen und Menschen mit psychischen Einschränkungen oder solche durch Zugehörigkeit zu

einer Risikogruppe, droht dagegen die Vereinsamung (soziale Isolation), insb. wenn diese darüber hinaus nur über ein geringes Einkommen verfügen.

In der Tabelle Open-Street-Index Datensätze sind die verwendeten Datensätze benannt. Alle Daten sind frei im Online-Geodaten-Portal „FIS-Broker“ des Landes Berlin zu finden und können kostenlos als Open Data abgerufen werden. Um die Infektionsgefahr bzw. die Größe des verfügbaren öffentlichen Raumes je Einwohner:in im Index abzubilden, wurden zudem die Breite der Gehwege vor Ort in den Index aufgenommen.³²

Open-Street-Index Datensätze

Emissionen	<ul style="list-style-type: none"> – Kombinierte Lärmkarte – Luft-Emissionen am übergeordneten Straßennetz 2015 – Umweltgerechtigkeit: Kernindikator Luftbelastung (Umweltatlas)
Klima	<ul style="list-style-type: none"> – Klimamodell Berlin: Analysedaten 2015 – Straßenflächen (Umweltatlas) – Klimamodell Berlin: Analysedaten 2015 – Block- und Blockteilflächen (Umweltatlas) – Grünflächenversorgung
Soziodemographie und Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> – Einfache Wohnlage (einschl. Lärmbelastung) 2016 – Nicht erwerbsfähige Empfänger:innen von Transferleistungen unter 15 Jahren 2016 – Altersarmut 2016 – Wohnfläche 2016 – Einwohner:innendichte 2018 (Umweltatlas) – Gehwegbreiten

³² Mit der Ausnahme von dem Indikator Gehwegbreite, die von der Technologiestiftung bezogen wurde (https://github.com/technologiestiftung/berlin_sidewalk_widths/tree/7467a409b499afc0036e86bbe1c47cf280594edc/public/data), sind alle Indikatoren der Offene-Straßen-Index von dem Geodatenkatalog des FIS-Broker des Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen bezogen worden (<https://stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker>).



Offene-Straßen-Index: Bedarfskarte Berlin Gesamt (Quelle: Kraus 2020)

Die Offene-Straßen-Index Bedarfskarte zeigt den momentane Resilienz des öffentlichen Raums gegenüber der aktuellen Pandemie-Situation für ganz Berlin, wobei tiefrote Gebiete einen besonders hohen Bedarf an kurzfristigen Maßnahmen aufweisen. Diese befinden sich insbesondere im Bereich des Innenrings, dabei sind besonders hohe Bedarfe in den Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, aber auch Pankow und Schöneberg sowie Neukölln zu erkennen.

Diese daten- bzw. indikatoren-gestützte Auswertung sollte nun durch Ortskenntnisse und lokale Expertise (auch von Anwohner:innen) validiert und Maßnahmen an lokale Verhältnisse angepasst werden. Die sehr heterogene Bevölkerung Berlins, insb. auch im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, lässt bspw. erwarten, dass es große Unterschiede bzgl. des Einforderns von Maßnahmen und in der Art der Interaktion mit der Verwaltung in den Nachbarschaften geben wird. Auch sind Verwaltungs- und Förderstrukturen unterschiedlich. Abgesehen hiervon ist die Indikatoren- bzw. Datenbasis des Offene-Straßen-Indexes prinzipiell auf ganz Berlin gleichermaßen anwendbar und steht frei als offene Daten verfügbar.



Offene-Straßen-Index: Friedrichshain-Kreuzberg im Fokus (Quelle: Kraus 2020)

4. OFFENE STRASSEN STRATEGIEN AUS ANDEREN STÄDTEN

4.1. Wien (Österreich)

In Wien werden seit Anfang April 2020 Straßen für Fußgänger:innen geöffnet um zusätzliche Wohnortnahe Erholungsräume zu schaffen. Die Umsetzung erfolgt dabei in zwei Varianten: zum Einen werden temporäre Begegnungszonen eingerichtet, zum Anderen werden Straßen, die zuvor bereits für den motorisierten Verkehr gesperrt wurden für den Fußverkehr per neue Anordnung zugänglich gemacht.



„Coole Straßen“ in Wien (Bildquelle: Stadt Wien 2020)

In den temporären Begegnungszonen gilt nun eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h für Fahrzeuge, wobei Fußgänger:innen auf der Fahrbahn gehen dürfen und Vorrang vor Fahrzeugen eingeräumt wird. Eine Anordnung erfolgte dabei vorerst von Anfang April bis Ende Mai 2020. Gestartet wurde mit der Einrichtung von vier temporären Begegnungszonen, noch in der Probephase bis Mai kamen weitere fünf hinzu.³³ Darüber hinaus wurden bereits bestehende temporäre Begegnungszonen ausgeweitet. Noch vor Ablauf der Probephase wurden die Anordnungen für alle Straßen verlängert. Erleichtert wird die Freigabe für den Fußverkehr durch eine Anpassung der österreichischen STVO, welche dies Städten nun ohne langwierige Vorprüfung, per Anordnung und mit einem Zusatzschild ermöglicht.

33 Stadt Wien (2020): Stadtplan: geöffnete Straßen:
<https://www.wien.gv.at/stadtplan/grafik.aspx?lang=de-AT&bookmark=tlMTxRA9fUWCzP9G8cVQRoq6R5lMnKnmkev2pn4Mpr4C#t>

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Maßnahmen hat die Stadt Wien im Sommer weitere 21 sogenannte „Coole Straßen“ etabliert. Dies erfolgt mit temporär oder dauerhaften Veränderungen im Straßenraum, bspw. der Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten, Pflanzen und Trinkbrunnen sowie Wasseranlagen, die Sprühnebel erzeugen. Für den motorisierten Verkehr gilt in den „Coolen Straßen“ ein Fahr-, Halte- und Parkverbot. In den „Coolen Straßen“ ermöglicht die Freigabe der ehemaligen Fahrbahn Kindern und Familien im direkten Wohnumfeld verkehrssicher zu spielen, insbesondere älteren Anwohner:innen sich abzukühlen und Kontakte zu pflegen, und auch das Arbeiten an der frischen Luft ist Ziel der Initiative.³⁴

4.2. Brüssel (Belgien)

Ab dem 11. Mai 2020 hat Brüssel als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie Fußgängern und Radfahrern im gesamten zentralen „Pentagon“-Bezirk Priorität eingeräumt. Dabei wendet die Stadtverwaltung die Grundsätze die bisher in „Wohngebieten“ galten nun auch für das Stadtzentrum an.³⁵ Autoverkehr ist erlaubt, aber auf 20 km/h begrenzt. Außerdem ist nicht-motorisierten Verkehrsmitteln Vorfahrt zu gewähren. Auch ist es Fußgängern ausdrücklich erlaubt, die gesamte Straßenbreite zu nutzen, wodurch der Raum für Fußgänger:innen so weit wie möglich ausgedehnt wird.



Fahrradweg in Brüssel, Rue de la Loi, auf dem Ehemaligen Fahrradweg darf nun der Fußverkehr sich ausbreiten (Bildquelle: Zinneke, CC-BY-SA-3.0)

-
- 34 Stadt Wien (2020): „Coole Straßen“ sorgen für Abkühlung: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolestrasse.html>
- 35 City of Brussels (2020): Residential Area: <https://www.brussels.be/residential-area>

Die Maßnahmen wurden Ende Mai angeordnet und umgesetzt. Sie sollen für einen Zeitraum von drei Monaten aufrechterhalten und regelmäßig evaluiert werden.³⁶ Auch wurden Fahrradwege auf ehemalige Autofahrbahne verlegt, damit die Abstände auf Gehwege besser eingehalten werden können.

4.3. Barcelona (Spanien)

Barcelona hat seit mehreren Jahren ein breites Spektrum von Maßnahmen ergriffen, um Mobilität und Zugang zum öffentlichen Raum sicher zu machen. Bekannt geworden ist insb. die verkehrsberuhigte „Superblock“-Struktur. Angesichts der COVID-19-Pandemie wurden weitere 21 Kilometer Radwege und eine Ausweitung des Fahrradverleihsystems umgesetzt. An mehreren Straßen wurden Teile der Fahrbahn umgewidmet und für den Fußverkehr geöffnet (insgesamt 12 km Fahrbahn oder 30.000 m²).



Mobilitätsbezogene Maßnahmen der Stadt Barcelona angesichts der COVID-19-Pandemie (Grafik: Ajuntament de Barcelona)

Busspuren sind auf elf Straßen eingerichtet worden, um durch Taktverdichtung und schnelles Vorankommen kürzere Aufenthaltszeiten im Bus zu erreichen.³⁷

36 Ville de Bruxelles (2020): Arrêté – Collège du 07/05/2020: https://www.brussels.be/sites/default/files/bxl/Ordonnance_FR.pdf

37 Ajuntament de Barcelona (2020): Movilidad y Transportes: Una nueva movilidad sostenible en un nuevo espacio público: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/actualidad-y-recursos/una-nueva-movilidad-sostenible-en-un-nuevo-espacio-publico>

Entstehende finanzielle Verluste des ÖPNV-Betriebs werden durch ein Corona-Rettungspaket aufgefangen. Davon sind insb. auch solche Kosten gedeckt, die unverschuldet und durch gestiegene Hygienestandards entstehen. Erklärtes Ziel ist es, auch in der Pandemie den Fuß- und Radverkehr zu fördern und den ÖPNV sicher und komfortabel zu machen.

4.4. Mailand (Italien)

Um einen Rückfall in die Automobil-abhängige Mobilität zu vermeiden, setzt Mailand schon während der COVID-19-Pandemie weitreichende Maßnahmen um, die auch nach der Krise noch Bestand haben sollen. Dazu gehören Maßnahmen, die eine Mobilität ohne Auto und ohne Ansteckungsgefahr ermöglichen. Dazu wurden bis Ende des Sommers bspw. kurzfristig 35 km zusätzliche Radwege eingerichtet und zuvor exklusiv vom motorisierten Verkehr nutzbare Fahrbahnflächen werden für den Fußverkehr geöffnet. Zudem werden Maßnahmen ergriffen, die auf Einhaltung der Abstandsregelungen in der Metro ermöglichen.³⁸

4.5. Oakland (USA)

Schon im April 2020 begann die US-Stadt Oakland mit einer Maßnahme namens Slow Streets, dessen Ziel es war, unter geltendem Abstandsgebot sichere Bedingungen zur physischen Bewegung und alltäglichen Mobilität im öffentlichen Raum zu schaffen. Die Maßnahme basiert darauf den motorisierten Durchgangsverkehr in dedizierten Slow Street-Korridoren zu unterbinden. Diese umfassen insgesamt 32 km Straßenland. Entlang der Slow Streets haben Rad- und Fußverkehre Priorität, was durch Sperren signalisiert wird, die halb über die Fahrbahnbreite gezogen sind. Explizit nannte die Stadt das Ziel, die Krankenhauskapazitäten durch verringerten Autoverkehr (und damit weniger und weniger schwere Verkehrsunfällen) zu entlasten. Gleichzeitig konnte so dem gesteigerten Bedarf nach Aufenthalt im Freien sowie im Fuß- und Radverkehr nachgekommen werden.³⁹ Während die „Slow Streets“-Maßnahme Autofahrten verhindern und ersetzen soll, werden Einschränkung für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge vermieden.

38 World Economic Forum (2020): How the CoViD-19 crisis inspired this major Italian city to transform its polluted streets – for good

39 City of Oakland (2020) Oakland Slow Streets: <https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets>



Oakland, USA Slow Streets (Bildquelle: City of Oakland 2020)

4.6. Paris (Frankreich)

Die Metropolregion Île-de-France hat angesichts der COVID-19-Pandemie weitere und umfassende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds beschlossen. So wird der bereits ambitionierte Plan zum Ausbau des Radverkehrs – TempoRER Vélo – dauerhaft mit weiteren Ressourcen gestärkt, die über die Pandemie hinaus verstetigt werden. Ein Paket über 300 Millionen Euro wurde bereitgestellt für die Ausbau von Fahrradinfrastruktur, Kaufprämien für Fahrräder und die Erweiterung des Fahrradverleihsystems. Dabei wird besonders die Finanzierung für Radwege mehr als verdoppelt, von 275.000 Euro auf 600.000 Euro.⁴⁰ Begründet sind diese Investitionen damit, die Fortbewegung unter Einhaltung der Abstandsregelungen mit dem Fahrrad weiterhin sicherzustellen, angesichts des gestiegenen Radverkehrsanteils am Modal Split, sowie des Rückgangs bzw. zur Entlastung des ÖPNVs.

Der Plan soll eine Stärkung des Radverkehrs jedoch auch über die Krise hinaus ermöglichen und beinhaltet 680 km sichere Radwege, von denen einige prioritär und noch 2020 in Betrieb genommen werden sollen. Weitere vier Hauptachsen werden bis 2025 fertiggestellt, das Gesamtnetz über neun Achsen bis 2030. Die Radwege, die in diesen Hauptachsen liegen, werden prioritär behandelt. Diese verlaufen entlang bestehender ÖPNV-Korridore, welche insb. in Spitzenzeiten oder Sonderlagen Entlastung bieten sollen.

⁴⁰ Fahrradportal der Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) (2020) 300 Millionen Euro für Radwegenetz in der Île-de-France – RER Vélo: Temporäre Radwege für physische Distanzierung in der Region Paris: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/22121>

Die Stadt Paris und die gesamte Metropolregion Île-de-France waren neben der stark zentralisierten Durchsetzungsmacht auch deshalb in der Lage, so schnell und ambitioniert auf die Krise mit einem konsolidierten Plan zu reagieren, weil bereits zuvor eine starke und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und untereinander gut vernetzten zivilgesellschaftlichen Organisationen im Rahmen der Strategie RER Vélo stattgefunden hatte. So arbeitete das Collectif Vélo Île-de-France, eine Vereinigung aus 38 Organisationen, bereits an der Strategie RER Vélo.⁴¹ Die schon institutionalisierte Zusammenarbeit bot die nötigen Erfahrungen und persönlichen Kontakte zwischen Regierung und Verwaltung und Zivilgesellschaft, um den RER Vélo gleich zu Beginn der Pandemie kurzfristig zu einem tempoRER Vélo umzubauen und an die Anforderungen an pandemieresiliente Infrastrukturen anzupassen, z. B. durch die Aufnahme temporärer Elemente.⁴²



Pariser Pop-up Radweg, auch „Coronapiste“ genannt (Bildquelle: Paris en Selle 2020)

41 Collectif Vélo Île-de-France (2020): <https://velo-iledefrance.fr>

42 Sannicolo, C./Collectif Vélo Île-de-France (2020) Le vélo, une solution pour le déconfinement en Île-de-France: <https://velo-iledefrance.fr/2020/04/22/le-velo-une-solution-pour-le-deconfinement-en-ile-de-france>

4.7. New York (USA)

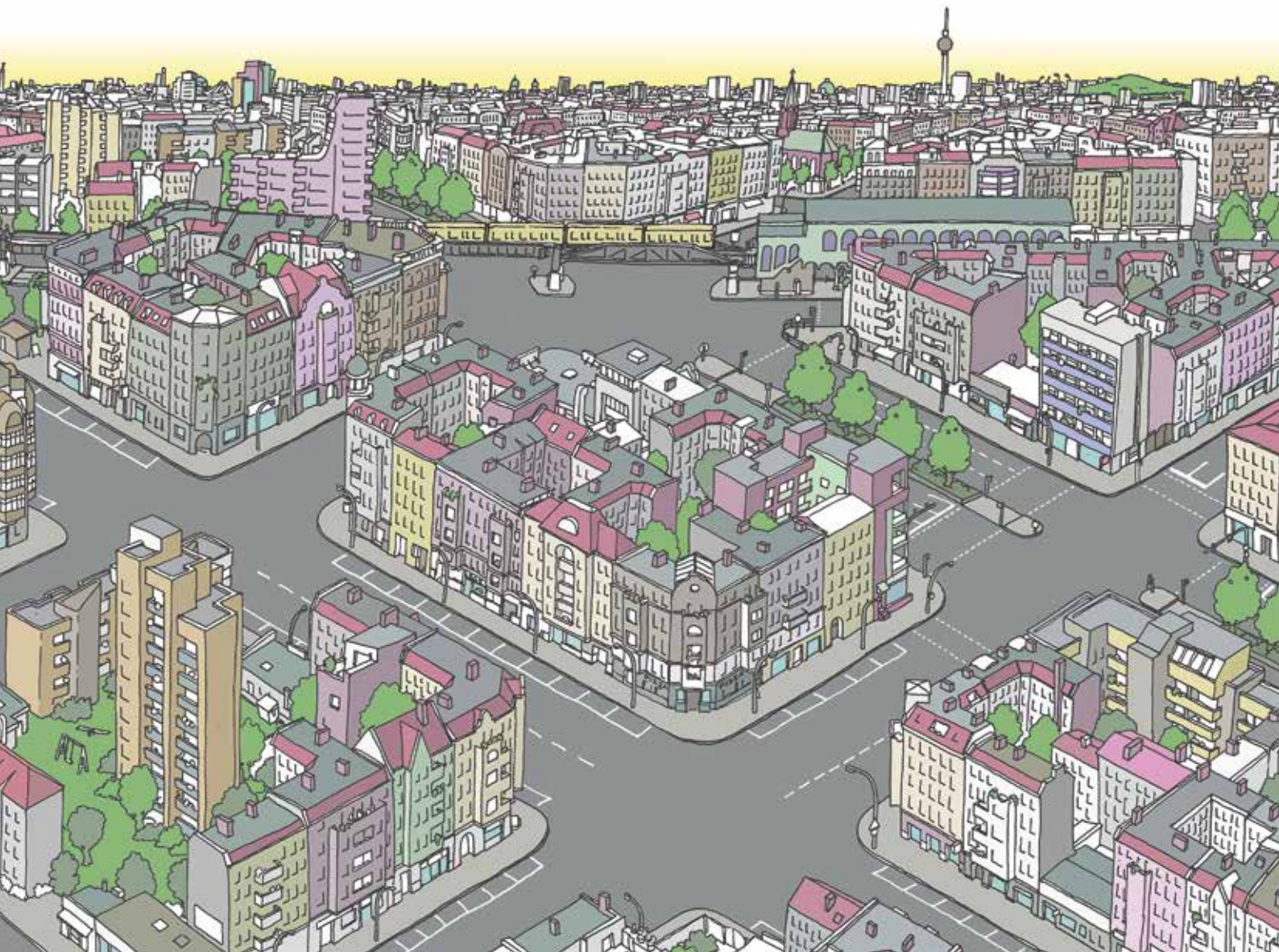
Unter dem Namen Open Streets initiierte New York City eine Strategie zur Öffnung von Straßen für andere Nutzungen als Antwort auf die COVID-19-Pandemie. Bei den Open Streets handelt es sich um Straßenabschnitte, die sich innerhalb oder direkt angrenzend zu Parkanlagen befinden. Das Projekt begann Anfang Mai 2020, auf Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 10 km, die für den motorisierten Verkehr gesperrt und im gleichen Zuge für Fuß- und Radverkehr freigegeben wurden. Die Open Streets werden durch polizeiliche Absperrbaken von dem restlichen Straßennetz abgetrennt.



Open Streets auf New York City's Pleasant Avenue
(Bildquelle: Street Lab CC BY-NC 4.0)

Die Open Streets dürfen mit motorisierten Fahrzeugen befahren werden, jedoch nur von Anliegern und mit reduzierter Geschwindigkeit von max. 7 km/h. Die Stadtverwaltung nutzt temporär verfügbare Materialien im Sinne des tactical urbanism, um die Straßen für den Aufenthalt sicher zu machen und für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten. Die Open Streets werden betreut durch lokale Akteure aus Wirtschaft, Verwaltung und insbesondere auch der Zivilgesellschaft, d.h. insb. von aktiven Nachbarschaften. Mittlerweile gibt es mehr als 30 Kilometer Open Streets in New York City.⁴³

43 City of New York/Office of the Mayor (2020) Mayor de Blasio Adds 12 More Miles of Open Streets and Nine Miles of New Temporary Protected Bike Lanes: <https://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/342-20/mayor-de-blasio-adds-12-more-miles-open-streets-nine-miles-new-temporary-protected-bike>



5. KONZEPT DER OFFENEN STRASSEN: BAUSTEINE DER POP-UP INFRASTRUKTUREN

Ausgehend von den in Abschnitt 3 identifizierten Bedarfen und mit Vorbild der in Abschnitt 4 gesammelten Good-Practice-Beispielen aus anderen Städten werden nachfolgend mehrere Typen von Maßnahmen für temporäre und offene Straßen aufgelistet und jeweils mit ausführlicher Beschreibung versehen. Die Maßnahmen basieren auf der zuvor beschriebene Notwendigkeit, unter Berücksichtigung der Verordnung über erforderliche Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung des neuartigen Coronavirus in Berlin (SARS-CoV-2-EindmaßnV) der Bevölkerung weiterhin sicheren und für die allgemeine Gesunderhaltung

unverzichtbaren Zugang zum öffentlichen Raum zu gewährleisten, unter explizitem Einschluss vulnerabler Gruppen wie Kleinkindern und Senior:innen, als „Straßen für alle“.⁴⁴

Standardisierung

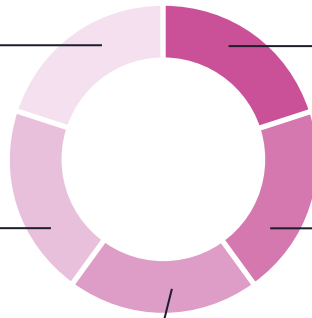
Nach einer erfolgreichen Evaluation wird die Maßnahme standardisiert und bekannt gemacht.

Formelle Evaluation

Die Minderung der Ansteckungsgefahr, die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss werden geprüft.

Weiterentwicklung

Erlebnisse der Bürger:innen bei den Maßnahmen werden mit interaktiven Formaten befragt, evaluiert und in der weiteren Planung mitberücksichtigt.



Identifikation

Bürger:innen können Interesse und ihren Ort für eine bestimmte Maßnahme melden.

Mitwirkung bei Umsetzung

Bürger:innen unterstützen die Umsetzung der Maßnahme, z. B. mit ihrer Zeit und Anwesenheit vor Ort.

Iteratives, stufenweises Vorgehen: Partizipation, Evaluation & Nachjustieren
(Eigene Darstellung)

Die Bausteine der Offenen Straßen wurden in einem intensiven Austauschprozess gemeinsam mit Politik, Zivilgesellschaft, Verwaltung und Wissenschaft zu Prototypen ausformuliert. Im Frühjahr und Sommer 2020 wurden bereits einige der Bausteine in unterschiedlichen Konstellationen in Friedrichshain-Kreuzberg umgesetzt. Manche – bspw. Pop-up Radwege – wurden schnell in anderen Kommunen in Deutschland aufgegriffen. Die Umsetzung war ein iterativer Lernprozess, der zeigt, dass Stadtgestaltungsprozesse auch zügig und ko-kreativ möglich sind. Die Notwendigkeit, angesichts der Pandemie schnell zu handeln, verlangte konstruktive und zielorientierte Zusammenarbeit.

⁴⁴ Senatskanzlei Berlin (2020): Verordnung über erforderliche Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung des neuartigen Coronavirus SARS-CoV-2 in Berlin



5.1. Offene Straßen Typ I: Pop-up Radwege

Beschreibung: Während der COVID-19-Pandemie und insbesondere an dessen Anfang ist ein stark reduziertes Verkehrsaufkommen festzustellen.^{45 46} Für Personentransport gilt dies insbesondere für den ÖPNV- und Motorisierter Individualverkehr (MIV), wobei das Radfahren in Berlin sogar an manchen Stellen zugenommen hat.⁴⁷ Diese Zunahme erfordert Einhaltung der Pandemie-Eindämmungsverordnung, um sichere Mobilität auch unter dem Abstandsgebot von 1,5 Meter

⁴⁵ infas (2020) Zurück zur Normalität? Unsere Alltagsmobilität in der Zeit von Ausgangsbeschränkungen, Quarantäne und wiedererlangter Routinen: https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/infas_Mobilit%C3%A4tsreport_20200610.pdf

⁴⁶ Spiegel Online (2020) Massive Rückgänge im Flug-, Schiffs-, und Autoverkehr

⁴⁷ SenUVK: Verkehrsmanagement Berlin: Zählung der Radfahrer (interaktive Karte, abgerufen 27.04.2020)

für systemrelevante Berufsgruppen zu gewährleisten. Angesichts der relativ niedrigem Autobesitz in Berlin (43,3 % der Haushalte in Berlin besitzen kein Auto⁴⁸) und der Sorge um Ansteckungsgefahr in öffentlichen Verkehrsmitteln (auch wenn der Infektionsrisiko in Bus und Bahn bisher relativ gering ist) bietet der Radverkehr ein vielversprechender Verkehrsträger in Zeiten der COVID-19-Pandemie. Zudem hat Radfahren als aktive Mobilitätsform weitere gesundheitsfördernde Eigenschaften verbunden mit körperliche Aktivität (siehe Kapitel 2). Damit ist das Radfahren ein geeigneter Form von körperliche Aktivität mit minimale Ansteckungsgefahr.



Pop-up Radweg entlang Friedrichshain-Kreuzbergs Hallesches Ufer
(Bildquelle: Michalke 2020)

Ziel: Radfahrende (sowie weitere ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen) sind im Straßenverkehr in der COVID-19-Pandemie mit einer zweifachen Gefahr konfrontiert: zu der noch immer alltäglichen Gefährdung durch den motorisierten Straßenverkehr und mangelhafte Infrastruktur kommt nun die Ansteckungsgefahr bei Nicht-einhalten des Mindestabstands von 1,5 m. Gerade wo Menschen körperlich aktiv sind (wie bei dem Radfahren) sollen besonders große Abstände ermöglicht und eingehalten werden⁴⁹. Pop-up-Radwege sorgen durch ausreichende Breite (mind. 2 m) und eine verkehrlich sichere, möglichst und unterbrochene und ungehinderte abgetrennte Radwegführung

48 Technische Universität Dresden 2020: SrV – Mobilität in Städten 2018: Mobilitätssteckbrief für Berlin

49 Robert Koch Institut (2020) Epidemiologisches Bulletin 38/2020, Infektionsumfeld von CoViD-19-Ausbrüchen in Deutschland: https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/EpidBull/Archiv/2020/Ausgaben/38_20.pdf?__blob=publicationFile

dafür, dass Menschen, die mit dem Fahrrad während der Pandemie – und möglichst auch danach – besonders sicher unterwegs sind. Zudem wird die Ansteckungsmöglichkeit reduziert, indem mehr Platz für Radfahrende zur Verfügung gestellt wird, wodurch das Einhalten von Abstandsregelungen ermöglicht wird.

Angesichts der Dringlichkeit sind Pop-up Radwege so gedacht, dass sie schnell realisierbar sind. Die Radwege sollten eine physische Trennung Autofahrbahn und Fußweg aufweisen um unrechtmäßiges Nutzen (insbesondere durch abgestellte PKW) zu unterbinden. Zu diesem Zweck sind Standard-Baustellenabsicherungen und Straßenmarkierungen besonders geeignet, da diese schnell beschaff- und aufbringbar und dabei reversibel sind.

Anordnung und Rechtsgrundlage: Die Anordnung der (auch temporären) Radfahrstreifen erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde. In Berlin sind die Bezirklichen (unteren) Straßenverkehrsbehörden hierfür regelmäßig zuständig. Nur wenn die Maßnahmen auf dem Hauptstraßennetz durchgeführt werden soll, muss die Anordnung durch die (obere) Landes-Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Die Polizei sowie Bezirksämtern sind anzuhören.

Gemäß §45.9 der StVO sind Radfahrstreifen durch den Straßenverkehrsbehörden anzu ordnen bzw. Verbreiterungen anzuordnen. Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß dem Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bin) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar. Die temporäre Anordnung fußt auf§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO, also der Generalklausel „Sicherheit und Ordnung“. Das umfasst auch „verkehrsbedingte Gesundheitsgefahren im Umfeld“ laut Münchener Kommentar mit Verweis auf das Bundesverwaltungsgericht (E 59, 221). Eine finale Anordnung sollte anschließend basierend auf§ 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO in Verbindung mit §43.1 des Berliner Mobilitätsgesetzes erfolgen.

Hinweis: In einem laufenden Verfahren am Verwaltungsgericht Berlin wurde die Rechtmäßigkeit der im Frühjahr 2020 eingerichteten temporäre geschützte Radwege juristisch angezweifelt. Dies betrifft die Begründung: Radwege dürfen nur dort angeordnet werden, wo Verkehrssicherheit, Verkehrsbelastung und/oder der Verkehrsablauf ganz konkret auf eine Gefahrenlage hinweisen. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichts reiche es als Begründung nicht aus, pauschal auf die generellen Gefahren an Hauptverkehrsstraßen ohne hinreichende Radverkehrsinfrastruktur hin zuweisen. Die Gefahr sei für jeden

Planungsabschnitt einzeln zu begründen.⁵⁰ Der Berliner Senat reichte daraufhin Beschwerde ein und hat parallel die Bezirke angewiesen, die Begründungen vorsorglich nachzuarbeiten. Aktuell beschäftigt sich das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg mit der Sache, eine Entscheidung in der Hauptsache war zum Redaktionsschluss der Studie noch nicht getroffen.⁵¹ Ein Rechtsgutachten wurde in September 2020 herausgegeben, worin die Zulässigkeit von Pop-up Radwege unabhängig von infektionsschutzrechtlichen Erwägungen bekräftigt wird.⁵²

Partizipation: Einen Anknüpfungspunkt zu den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen weist das Berliner Mobilitätsgesetz in §43.1 aus. Dieser sieht die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen vor. Das Berliner Mobilitätsgesetz ging aus einem bundesweit beispielgebenden, partizipativen Prozess hervor und wurde von der organisierten Zivilgesellschaft mit einem „Volksentscheid Fahrrad“ angestoßen.⁵³ Bürger:innen und Verbände wurden im Gesetzgebungsverfahren in einem „Dialog Radgesetz“ eingebunden.⁵⁴

Wegen der Dringlichkeit der Maßnahmen sowie der vorhandenen Gesetzeslage, die selber aus einem umfangreichen Partizipationsprozess hervorging, ist eine umfangreiche Partizipation für die Anordnung von Pop-up Radwege nicht als prioritär eingestuft, allerdings könnte eine Bedarfsabfrage dabei unterstützen nur subjektiv als gefährlich eingeschätzte Abschnitte zu identifizieren, welche aus der polizeilichen Unfallstatistik nicht hervorgehen. Eine partizipative Evaluation (s. u.) wird zudem vorgeschlagen.

Evaluation: Nachdem die Maßnahmen umgesetzt werden, sollte über den Zeitraum von einer Woche evaluiert werden, inwiefern die Verkehrssicherheit sichergestellt und der Verkehrsfluss gegeben ist und ggf. inwiefern sich die Ansteckungsgefahr reduziert im Vergleich zur Ausgangslage.

50 Verwaltungsgericht Berlin (2020): <http://www.gerichtsentscheidungen.berlin-brandenburg.de/jportal/?quelle=jlink&docid=JURE200012956&psml=sammlung.psm1&max=true&bs=10>

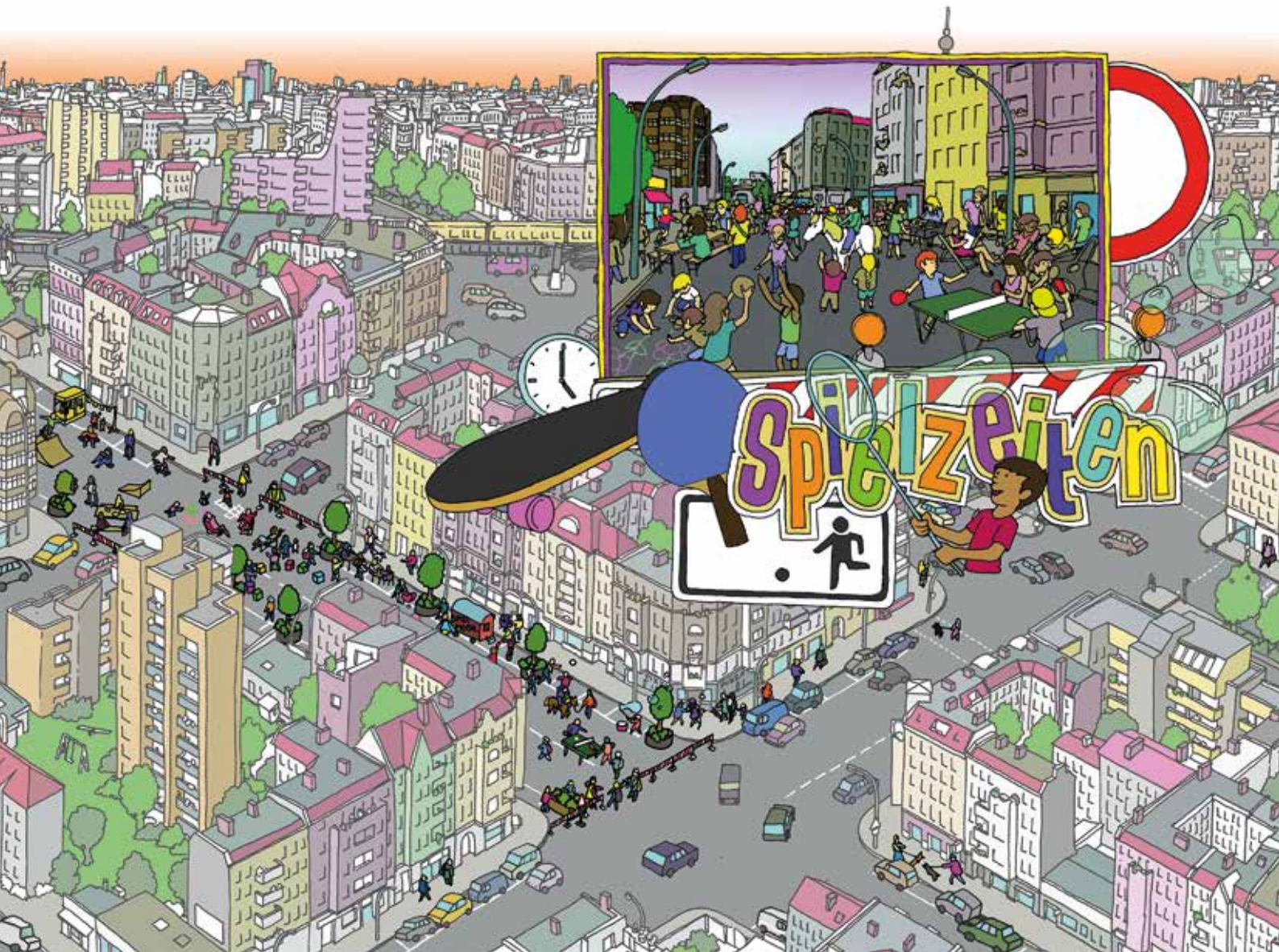
51 Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (2020): <https://www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.1000806.php>

52 Klinger, R. & Ernst, S. (2020): Rechtsgutachten zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Radfahrern und Fußgängern

53 von Schneidemesser, D./Herberg, J./Stasiak, D. (2020): „Re-claiming the responsivity gap: The co-creation of cycling policies in Berlin’s mobility law.“ *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8(2020) 100270

54 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz>

Um die Erfahrungen der Nutzer:innen der Pop-up Radwege zu erfassen, können Umfragen durchgeführt werden. Diese können erfolgen, indem man z.B. vor Ort Plakate aushängt, mit QR-Codes oder Hinweisen auf eine Webseite, die zu eine kurze Umfrage führen. Auch die persönliche Ansprache, bspw. an einer Ampel, ist unter Einhaltung der Sicherheitsabstände möglich. Hier wer den Fragen wie der generellen Zufriedenheit mit der Maßnahme, Wahrnehmung und Veränderung der Verkehrssicherheit , Hinweise auf konkreten Hindernisse etc. gestellt. Idealerweise werden Nutzer:innen aller Verkehrsarten sowie Anwohnende und Gewerbetreibende mit der Umfragen angesprochen. Besonders wichtig sind die Veränderung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Radfahrenden, aber auch von zu Fuß gehenden. Diese Rückmeldungen erlauben auch auf mögliche Mängel kurzfristig zu reagieren und Verbesserungen herbeizuführen. Dies sollte einem Zeitraum von 1 bis 2 Monaten nach Einrichtung der Pop-up Radwege erfolgen.



5.2. Offene Straßen Typ II: Spielzeiten

Beschreibung: Spielzeiten werden zwischen Verwaltung und der Zivilgesellschaft vereinbart und ermöglichen es, einen Straßenraum vorübergehend als temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraße für Kinder, Individualsport und soziale, nachbarschaftliche Aktivitäten zu öffnen. In diesen Zeiten ist die Durchfahrt mit Kfz und dem Fahrrad nicht erlaubt und das Ein- bzw. Ausfahren in die jeweiligen Straßenabschnitte eingeschränkt. Die Absicherung erfolgt durch temporäre Absicherung mittels Baustellenabsperungen bzw. -verkehrszeichen. Idealerweise werden die Spielzeiten durch die Mithilfe oder Initiative der aktiven Anwohnerschaft begleitet bzw. ermöglicht. Somit entsteht in wohnungsnaher Lage ein deutlich vergrößertes Angebot an leicht zugänglichen öffentlichen Räumen auf Zeit.



Bildquelle: Michalke 2019

Ziel: In Friedrichshain-Kreuzberg befinden sich mehrere der am dichtest besiedelten Gebiete Berlins. Bei nur 6m² Grünfläche pro Einwohner:in (Empfehlung der WHO: mind. 9 m²) sind besonders bei schönem Wetter und am Wochenende die bestehenden Parks, Spielplätze, und sonstigen Grünflächen schnell ge- und überfüllt, was den Erholungswert und die Möglichkeit zur Einhaltung der Abstandsregelungen beeinträchtigt. Auch sinkt die Qualität des urbanen Grüns durch die Überlastung, aus grünen Wiesen werden Sandsteppen, die sich im Sommer besonders aufheizen und durch Staubaufwehung das Atemsystem zusätzlich belasten. Die Unterversorgung mit wohnungsnahen Grünflächen wird für Familien mit Kindern weiter verschärft, da auch das Angebot öffentlicher Spielplätze 40% unter dem Soll-Wert von 1 m² pro Einwohner:in liegt und viele Familien durch die gestiegenen Mieten auf wenig Wohnraum ohne eigenen Garten oder Balkon zusammenleben.⁵⁵

55 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2020: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/aktuelles/artikel.907090.php>

Mit dem „Offene-Straßen-Index“ werden Quartiere des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg identifiziert, die angesichts der Indikatoren besonders dringend Zugang zu zusätzlichen Freiflächen benötigen. Die Maßnahme „Spielzeiten“ übergibt einen bisher für Anwohner:innen kaum zugänglichen Teil öffentlichen Raums der Nutzung zur Erholung, sozialer Interaktion oder Kindern zum sicheren Spiel.

Anordnung und Rechtsgrundlage: Die Anordnung erfolgt durch die untere Straßenverkehrsbehörde (in Berlin: Bezirke), sofern die Maßnahme nicht im Hauptverkehrsnetz erfolgt. Angeordnet wird eine Spielstraße mit Verkehrszeichen mit dem Verkehrszeichen Z 250 StVO in Verbindung mit dem Zusatzzeichen Z 1010-10 und einer zeitlichen Beschränkung (Zusatzzeichen Z 1042) bzw. zusätzlich Z 600. Häufig wird der Begriff „Spielstraße“ mit den Zeichen Z 325.1 bzw. Z 325.2 in Verbindung gebracht, welche jedoch nur einen vom Verkehr beruhigten Bereich anzeigen, der Durchfahrtsverkehr bleibt hier jedoch zulässig, was die Konflikt- und Verletzungsgefahr insb. von Kindern erhöht. Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bln) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar.

Partizipation: Die Identifikation möglicher „Offener Straßen“ für die Maßnahme „Spielzeiten“ bzw. temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraße erfolgt auf zwei Weisen: Einerseits anhand der Kriterien des „Offene-Straßen-Index“ werden Straßenzüge identifiziert, an denen schon zu normalen Zeiten ein besonders hoher Bedarf an Zugang zu zusätzlichem öffentlichen Raum besteht, der sich angesichts der Einschränkungen durch eine Pandemie oder ähnliches Krisenereignis (Hitzewellen o.ä.) noch verstärkt. Andererseits erfolgt die Einrichtung auf (geprüften) Vorschlag durch Anwohner:innen. Die aktive Beteiligung und Ausgestaltung der Maßnahme „Spielzeiten“ durch Anwohner:innen ist eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Maßnahme. Dafür werden diese Straßen im zweiten Schritt Bürger:innen kommunikativ angeboten.

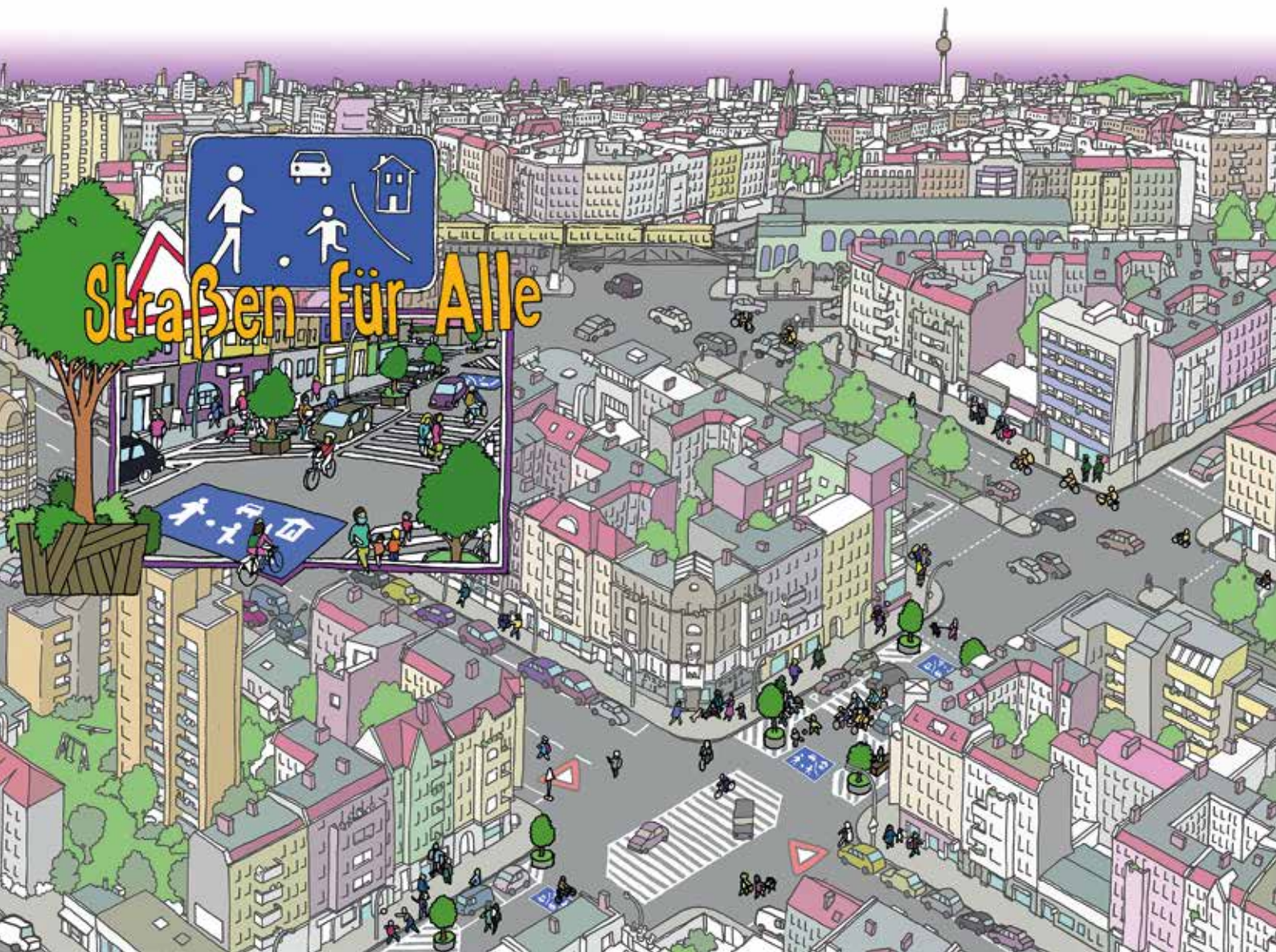
In Friedrichshain-Kreuzberg wurde in Zusammenarbeit des Bezirks mit dem CityLAB Berlin ein Online-Meldeprozess durch das auf Themen der Verkehrswende spezialisierte Berliner StartUp FixMyBerlin eingerichtet⁵⁶, um eine niederschwellige Partizipation zu ermöglichen. Wenn sich pro identifizierte Straßenabschnitt eine Anzahl (mind. 7) Bürger:innen finden, die sich für die Betreuung der Maßnahme finden, kann die Maßnahme in Zusammenarbeit mit dem Bezirk erfolgen. Eine Person (sog. „Kiezkapitän:in“) unterzeichnet hierfür eine

56 Meldedialog via FixMyBerlin: <https://fixmyberlin.de/friedrichshain-kreuzberg/spielstrassen>

Vereinbarung mit dem Bezirk, erhält eine Einweisung und Material für die Einrichtung und Ankündigung der Spielzeiten durch betreuende Anwohner:innen (sog. „Kiezlots:innen“).

Die erforderlichen Verkehrszeichen können direkt zum Einsatzort geliefert werden.

Evaluation: Die Maßnahme „Spielzeiten“ sollte bzgl. der Verkehrssicherheit und aktiven Beteiligung der Anwohner:innen laufend evaluiert und durch mind. eine Koordinationsperson im Bezirk betreut werden. Weiterhin sollten Anwohner:innen und Besucher:innen der Spielstraße die Möglichkeit haben, mittels Online-Umfragen die Maßnahme zu bewerten und Verbesserungsvorschläge einzureichen, was auf der Internetseite zur Anmeldung der Spielstraßen und durch Aushang während der Spielzeiten bekannt gemacht wird. Eine begleitende Betreuung z.B. über eine betreute Messenger-Gruppe ermöglicht es, auf ad hoc auftretende Bedarfe schnell zu reagieren.



5.3. Offene Straßen Typ III: Straßen für Alle

Beschreibung: Die Maßnahme „Straßen für Alle“ ermöglicht mit geringen Einschränkungen im Kfz- und Radverkehr eine Öffnung von Straßenraum für unterschiedlichste Nutzungen. Für die Dauer der Pandemie-Eindämmungsverordnung (bzw. nach örtlichem Bedarf an öffentlichen Raum) werden Straßenabschnitte ausgewiesen, in denen der motorisierte Verkehr beschränkt und der Aufenthalt auf der Straße für körperliche Aktivität gestattet ist. Anders als bei Typ II: „Spielzeiten“ wird der motorisierte Verkehr beim Typ III: „Straßen für Alle“ nicht komplett untersagt. Anliegern ist die Durchfahrt weiterhin gestattet, diese sind jedoch nur Gäste und daher verpflichtet mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren, um andere Nutzer:innen nicht zu gefährden. Ruhender Verkehr ist innerhalb der ausgewiesene „Straßen für Alle“ Bereiche nur dort vorgesehen, wo dies eindeutig markiert ist.

Da gebietsfremder motorisierter Verkehr schneller als Anliegerverkehr unterwegs ist, sollte dieser für das Funktionieren der Maßnahme „Straßen für Alle“ auf die Hauptverkehrsstraßen gelenkt werden. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass in und an „Straßen für Alle“ nur der Verkehr (auch Anlieger- und Parkplatzsuchverkehr) vorbeigeführt wird, der wirklich seine Quelle und Ziel an diesem Ort hat und dieser in der Fahrgeschwindigkeit reduziert werden. Um diese beiden Ziele zu erreichen, sind modale Filter (Diagonal- und Quersperren) unerlässlich.^{57 58}



Foto: Lux 2020

Ziel: (vgl. 5.2 „Spielzeiten“) In Friedrichshain-Kreuzberg befinden sich mehrere der dichtbesiedeltesten Gebiete Berlins. Bei nur 6,4 m² Grünfläche pro Einwohner:in (Empfehlung der WHO: 9 m²) sind besonders bei schönem Wetter und am Wochenende die bestehenden Parks, Spielplätze, und sonstigen Grünflächen schnell ge- und überfüllt, was den Erholungswert und die Möglichkeit zur Einhaltung der Abstandsregelungen beeinträchtigt. Auch sinkt die Qualität des urbanen Grüns durch die Überlastung. Die Unterversorgung mit wohnungsnahen Grünflächen wird für Familien mit Kindern weiter verschärft, da auch das Angebot öffentlicher Spielplätze 40 % unter dem Soll-Wert von 1 m² pro Einwohner:in liegt und viele Familien durch die gestiegenen Mieten auf wenig Wohnraum ohne eigenen Garten oder Balkon zusammenleben.

-
- 57** Bei der Anordnung von modalen Filter bzw. Diagonal- und Quersperren bietet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verkehrsrechtliche Regelungen und entwurfstechnische Hinweise in dem Leitfaden Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/berlin_leitfaden_fahrradstrassen.pdf
- 58** Weitere rechtliche Einordnung für die Anwendung von Modale Filter sind im folgenden Rechtsgutachten zu finden: Klinger, R. & Ernst, S. (2020): Rechtsgutachten zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Radfahrern und Fußgängern.

Mit dem „Offene-Straßen-Index“ werden Quartiere des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg identifiziert, die angesichts der Indikatoren besonders dringend Zugang zu zusätzlichen Freiflächen benötigen. Die Maßnahme „Straßen für Alle“ übergibt einen Teil des bisher für Anwohner:innen kaum zugänglichen Teil öffentlichen Raums der Nutzung zur Erholung, sozialer Interaktion oder Jugendlichen zum aktiven Spiel. Unter Einbindung der Bewohner:innen des jeweiligen Quartiers werden Orte ausgesucht die sich für die Maßnahme eignen.

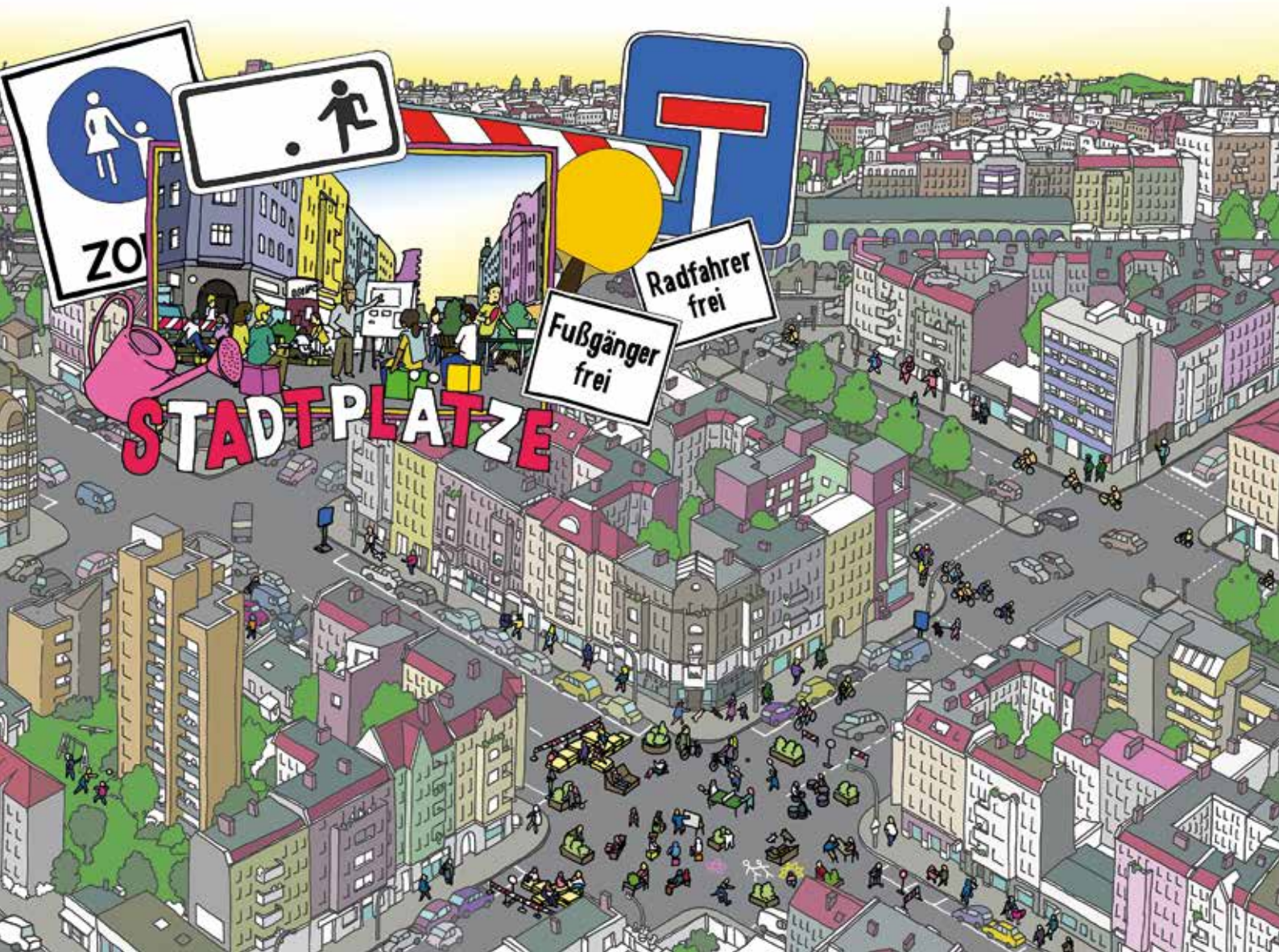
Anordnung und Rechtsgrundlage: Gemäß §1 der SARS-CoV-2-EindmaßnV ist der Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten. Die Maßnahme ermöglicht einen sicheren Zugang zum öffentlichen Raum, auch bei hohen Inanspruchnahme von Grünflächen, Parks und Spielplätze. Dies wird ermöglicht durch eine Erweiterung des öffentlichen Raumes zum Zweck der Erholung, nachbarschaftlicher Interaktion auf Abstand und gesundheitsfördernder Bewegung.

Die Anordnung kann entweder durch Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs (Z 325.1 bzw. Z 325.2) erfolgen oder per Durchfahrtsverbot, Anlieger frei. Bei der Variante mit dem Durchfahrtsverbot wäre die Anordnung mit Verkehrszeichen nach StVO (Z 250 mit Zusatzzeichen Z 1010-10 und ggf. Z 1020-30) zu erfolgen. Eine finale straßenverkehrsrechtliche Anordnung sollte gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO basierend auf den städtebaulichen Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes (oder einem entsprechendem Planwerk, bspw. einem Sustainable Mobility Plan) erfolgen.

Gemäß §44.2 Berliner Mobilitätsgesetz sind alle Straßen des Nebennetzes so zu gestalten, dass motorisierter Verkehr im Nebennetz nur als Quell- und Zielverkehr zuzulassen ist. Dieses städtebauliche Ziel bietet einen Anknüpfungspunkt zur Maßnahme „Straßen für Alle“.

Partizipation: Nach Bedarfsprüfung an Hand des „Offene-Straßen-Index“ wird ein Online-Bürgerdialog eingerichtet und über die Pressestelle des Bezirksamtes kommuniziert. Nachbarschaftsinitiativen und Verbände werden bzw. sollten hierbei aktiv einbezogen und wenn nötig aufsuchend beteiligt werden. Sofern die Maßnahme auf den Flächen oder in unmittelbarer Nähe zu temporären „Spielzeiten“ (Typ II) angedacht sind, könnten diese Maßnahmen kombiniert und die bereits aktiven Anwohner:innen in die Ausgestaltung der kontinuierlichen Maßnahme „Straßen für Alle“ eingebunden werden. Hierfür eignen sich Umfragen und Interviews, und ggf. moderierte Kleingruppengespräche während der „Spielzeiten“, sofern diese unter Einhaltung der Eindämmungsverordnung möglich sind.

Evaluation: Eine Prüfung der Verkehrssicherheit durch die Straßenverkehrsbehörde ist vor und nach Durchführung der Maßnahme vorzunehmen. Hierbei ist besonders darauf zu achten, inwiefern quartiersfremder motorisierter Verkehr weiterhin vorkommt und ggf. mit weitergehenden Maßnahmen wie bspw. modalen Filter nachzusteuern, um diesen zu unterbinden. Begleitend sollten Anwohnende per Telefon und Email im Rahmen einer randomisierten Stichprobe befragt werden, um die Akzeptanz der Maßnahme sicherzustellen und auch hier ggf. nachzusteuern.



5.4. Offene Straßen Typ IV: Neue Stadtplätze und Promenaden

Beschreibung: Die Maßnahme „Neue Stadtplätze/Promenaden“ schafft öffentlichen Raum für unterschiedlichste Nutzungen. Es werden (mindestens) für die Dauer der Pandemie-Eindämmungsverordnung Orte im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen, die für Aufenthalt und körperliche Aktivität genutzt werden können. Diese Flächen sind für den motorisierten Verkehr gesperrt, im Einzelfall wird entschieden, ob bzw. wann Liefer- oder Anliegerverkehre zugelassen werden. Ruhender KFZ-Verkehr ist innerhalb des ausgewiesenen „Neuen Stadtplatzes bzw. Promenade“ nicht vorgesehen. Dadurch kann der öffentliche Raum von der Nachbarschaft gestaltet und genutzt werden. Anders als bei Typ II „Spielzeiten“ steht der Straßenraum nicht nur einen Nachmittag pro Woche zur Verfügung, sondern über einen längeren Zeitraum (z. B. über die Sommermonate hinweg). Dadurch eröffnen

sich neue Möglichkeiten der Nutzung, da Aktivitäten veranstaltet und temporäre Gestaltungselemente (z. B. Bänke, Hochbeete) integriert werden können. Im Herbst 2020 wurde beispielsweise im Rahmen eines Forschungsprojekts des DLR Instituts für Verkehrsforschung eine Kreuzung in Charlottenburg zu einem Stadtplatz für fünf Wochen umgewandelt.⁵⁹ Am Lausitzer Platz in Kreuzberg wurde Anfang November 2020 eine Straße in eine Promenade vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwandelt. Hierbei handelt es sich um eine permanente Umgestaltung, die allerdings zunächst durch provisorische Maßnahmen ermöglicht und dann sukzessive mit der Beteiligung der Anwohnerschaft umgesetzt wird. Diese Umwandlung des öffentlichen Raums wurde durch die Spielzeiten, die im Sommer 2020 stattfanden, bereits temporär erprobt.



Temporärer Stadtplatz in Berlin Charlottenburg:
Kultur-Samstag mit Musik aus dem Kiez (Foto: Nähring 2020)

Ziel: (vgl. 5.2 „Spielzeiten“) In Friedrichshain-Kreuzberg befinden sich mehrere der dicht besiedeltsten Gebiete Berlins. Bei nur 6,4 m² Grünfläche pro Einwohner:in (Empfehlung der WHO: 9 m²) sind besonders bei schönem Wetter und am Wochenende die bestehenden Parks, Spielplätze, und sonstigen Grünflächen schnell überfüllt, was den Erholungswert und die Möglichkeit zur Einhaltung der Abstandsregelungen beeinträchtigt. Auch sinkt die Qualität des urbanen Grüns durch die Überlastung. Die Unterversorgung mit wohnungsnahen Grünflächen wird für Familien mit Kindern weiter verschärft, da auch das Angebot

59 DLR (2020): Realexperiment „Temporärer Stadtplatz Klausenerplatz Kiez“:
<https://verkehrsforschung.dlr.de/de/projekte/realexperiment-temporaerer-stadtplatz-klausenerplatz-kiez>

öffentlicher Spielplätze 40 % unter dem Soll-Wert von 1 m² pro Einwohner:in liegt und viele Familien durch die gestiegenen Mieten auf wenig Wohnraum ohne eigenen Garten oder Balkon zusammenleben.⁶⁰

Mit dem „Offene-Straßen-Index“ werden Quartiere des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg identifiziert, die angesichts der Indikatoren besonders dringend Zugang zu zusätzlichen Freiflächen benötigen. Unter Einbindung der Bewohner:innen des jeweiligen Quartiers werden Orte ausgesucht die sich für die Maßnahme eignen.

Anordnung und Rechtsgrundlage: Gemäß §1 der SARS-CoV-2-EindmaßnV ist der Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten. Die Maßnahme ermöglicht einen sicheren Zugang zu dem öffentlichen Raum – auch bei hohen Inanspruchnahme von Grünflächen, Parks und Spielplätze, die so entlastet werden können – durch eine Erweiterung des öffentlichen Raumes für Zwecke der Erholung durch Aufenthalt oder Individualsport.

Die Anordnung erfolgt durch die untere Straßenverkehrsbehörde (in Berlin: Bezirke), sofern die Maßnahme nicht im Hauptverkehrsnetz erfolgt. Angeordnet wird ein Neuer Stadtplatz oder Stadtpromenade mit Verkehrszeichen mit dem Verkehrszeichen Z 250 StVO in Verbindung mit dem Zusatzzeichen Z 1010-10 und einer zeitlichen Beschränkung (Zusatzzeichen Z 1042). Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bln) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar.

Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß dem Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bln) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar.

Partizipation: (vgl. 5.3 „Straßen für Alle“) Nach Bedarfsprüfung mit Hilfe der oben aufgeführte „Offene-Straßen-Index“ wird ein Online-Bürgerdialog eingerichtet und über die Pressestelle des Bezirksamtes kommuniziert. Nachbarschaftsinitiativen und Verbände werden aktiv einbezogen. Sofern die Maßnahme in auf den Flächen oder in unmittelbarer Nähe zu den temporären „Spielzeiten“ angedacht sind könnten diese Maßnahmen ebenfalls für die Einbindung der Lokalen Anwohner:innen genutzt werden. Hierfür eignen sich Umfragen und Interviews (vgl. Offene Straßen Typ I und II), und ggf. moderierte Kleingruppengespräche während der „Spielzeiten“ sofern diese unter Einhaltung der Eindämmungsmaßnahmen möglich sind.

60 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2020: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/aktuelles/artikel.907090.php>



5.5. Offene Straßen Typ V: Kita-Höfe

Beschreibung: Temporäre Kita-Höfe sind eine Maßnahme zur Erweiterung der Außenflächen von Kindertagesstätten. Mit Zäune bzw. Absperrungen können Außenflächen auf der Fahrbahn und/oder auf dem Gehweg abgetrennt und ansprechend gestaltet werden, somit entstehen gesonderte Flächen, die allein dem Kitapersonal und betreute Kinder zu Verfügung stehen. Diese sollen in möglichst geringe Distanz von einem Eingang zu der Kita aufgestellt werden, um beispielsweise eine reibungslose Nutzung der sanitären Anlagen in den Kitaräumlichkeiten und die Verkehrssicherheit für die Kinder durch Vermeiden des Fahrbahnkreuzens zu gewährleisten.



Visualisierung eines möglichen Kita-Hofs (Jarass 2020)

Der Fußverkehr muss verkehrssicher und barrierefrei an dem Kitahof vorbei vorbeigeführt werden. Das heißt, dass Fußgänger:innenbereiche auf der Fahrbahn mindestens in einem Bereich zwischen zwei abgesenkten Bordsteinen um die Kitahöfe herum mit ausreichender Breite gewährleistet werden müssen. Die abgesenkten Bordsteinbereiche sollten schnell nach geltenden Standards der Barrierefreiheit nachgerüstet werden. Wenn noch ausreichend zusätzlicher Platz vorhanden ist, sollte der Radverkehr und je nach Lage vor Ort nachrangig auch der Kraftverkehr mit verminderter Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) vorbeigeleitet werden, die ggf. durch Fahrbahnschwellen gewährleistet wird, um eine Gefährdung oder Beeinträchtigung durch Schadstoff- und Schallemissionen vermieden werden kann.

Ziel: Viele Kitas in Berlin verfügen über überhaupt keine Grün- und Außenflächen. Diese für Kinder und Erzieher:innen schon unter Normalbedingung erschwerte Situation ist mit geltender Pandemie-Schutzverordnung kaum zu vereinbaren, was es nötig macht, diesen Kitas als kurzfristig eine Möglichkeit zu geben, die als systemrelevant eingeschätzte Kinderbetreuung auch draußen an die frische Luft zu verlagern.

Hierdurch sinkt die Ansteckungsgefahr massiv, da für den Aufenthalt an der freien Luft ein deutlich geringeres Infektionsrisiko für Kinder und Erzieher:innen angenommen werden kann. Zudem ermöglicht es Kitas kleinere Gruppen von Kinder möglichst separat voneinander zu betreuen, da nicht nur die Flächen erweitert werden aber auch voneinander getrennt sind.

Da gebietsfremder motorisierter Verkehr schneller als Anliegerverkehr unterwegs ist, sollte dieser für die sichere Umsetzung von Kitahöfen auf die Hauptverkehrsstraßen umgelenkt werden. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass vor Kitahöfen nur der Verkehr (auch Anlieger- und Parkplatzsuchverkehr) vorbeigeführt wird, der wirklich seinen Quelle oder Ziel an diese Orten hat, und dies mit verminderter

Geschwindigkeit. Um diese beiden Ziele zu erreichen, sollten modale Filter (Diagonal- und Quersperren), Tempo 10 oder 20 und ggf. Fahrschwellen zur Durchsetzung eingesetzt werden.

Anordnung und Rechtsgrundlage: Gemäß §12.8 der SARS-CoV-2-EindmaßnV ist Notbetreuung für bestimmte Personengruppen vorgesehen. Für Kitas, die Notbetreuung anbieten ist die Verlagerung von Betreuung nach draußen im Sinne der Ziele der SARS-CoV-2-EindmaßnV. Von Kindern wird nicht erwartet, Mund- und Nasenschutz zu tragen oder die Abstandsregelungen einzuhalten. Besonders Erzieher:innen sind durch vielfältigen Kontakt mit Kindern und Eltern einer besonderen Belastung und Gefahr der Ansteckung ausgesetzt, üben jedoch einen besonders systemrelevanten Beruf aus. Hierfür müssen sichere Rahmenbedingungen bei der Kleinkinderbetreuung geschaffen und erhalten werden.

Die Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgt zunächst durch die Anordnung eines Verkehrsversuches gemäß §45.9 der StVO. Im weiteren Vorgehen wird dann zum Zeitpunkt der Einrichtung des Kita-Hofes im Rahmen des Verkehrsversuchs eine Teileinziehung nach §4 BerlStrG bekannt gegeben. Nach 4 Wochen erfolgt die Teileinziehung und der Verkehrsversuch kann damit beendet werden. Eine finale straßenverkehrsrechtliche Anordnung sollte gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO basierend auf den städtebaulichen Zielen des Berliner Mobilitätsgesetz (oder eines anderen geeigneten Planwerks, z. B. eines Sustainable Urban Mobility Plans) erfolgen.

Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß dem Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bln) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar.

Partizipation und Evaluation: Das Bezirksamt kommuniziert die Möglichkeit, einen Kita-Hof auf dem öffentlichen Straßenland einzurichten an allen Tageseinrichtungen und Träger:innen von Angeboten der Kindertagespflege und bittet um Bedarfsmeldung. Nach Prüfung der Lage vor Ort und Gespräch mit der Einrichtungsleitung kann die Anordnung erfolgen.

Ein detaillierter beispielhafter Ablauf für einen partizipativen Verfahren für die Erstellung eines Kita-Hofes ist im Appendix 1 zu finden.



5.6. Offene Straßen Typ VI: Terrassen für Vieles

Beschreibung: Die Maßnahme „Terrassen für Vieles“ ist ein Angebot an Gewerbetreibende und soziale bzw. ehrenamtliche Projekte, bisher unzugängliche, von Kfz belegte Flächen des öffentlichen Raums temporär anderweitig zu nutzen, z. B. für das Aufstellen von Elementen wie Tische, Stühle und Auslagen. Auch eine Verlagerung auf die Fahrbahn ist bei entsprechendem öffentlichen Interesse denkbar. Dafür werden die entsprechenden Flächen vor diese Einrichtungen für den Kfz- und ggf. auch Fahrradverkehr auf Zeit gesperrt und für Menschen geöffnet, die die entsprechenden Angebote annehmen. Je länger die Zeiträume für die Nutzung der „Terrassen für Vieles“ zugesichert werden können, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Organisationen/Gastronomie die Terrassen sinnvoll nutzen kann, pflegt und Kosten investiert.

Erfolgt die angeordnete Nutzung der „Terrassen für Vieles“ nur für wenige Stunden am Tag oder Tage in der Woche, kann der Aufwand eine abschreckende Wirkung haben oder eine Barriere zur Beantragung darstellen.



Eine Gastro-Terrasse in Freiburg: Das Restaurant investierte in die Terrasse, weil es mehrere Monate die Fläche nutzen konnte.

Ziel: Der Raum auf den Gehwegen in Friedrichshain-Kreuzberg ist in vielen Bereichen den vielfältigen Bedarfen (Laufen, Sitzen, Abstellen, Gastronomie etc.) nicht gewachsen. Während der COVID-19-Pandemie ist es umso wichtiger, dass Gehwege in ihrer ganzen Breite den Fußverkehr zur Verfügung stehen, damit Passanten unter sicherer Einhaltung der Abstandsregelungen aneinander vorbeigehen können. Zudem ist es wichtig, dass soziale und wirtschaftliche Betriebe (wie Gastronomie, Sprachschulen usw.) ihre Aktivitäten bzw. Waren auch unter Pandemiebedingungen mit möglichst geringer Ansteckungsgefahr anbieten und ehrenamtliche Projekte weiterhin stattfinden können. Um diese Ziele miteinander zu vereinbaren, sollen Gewerbetreibende und soziale Projekten den Straßenraum – außerhalb des bereits überlasteten Gehwegs („Bord“) – für ihre Aktivitäten und Angebote nutzen können. Das Angebot gilt für feste, stationäre Einrichtungen als auch für temporäre, wie bspw. Wochen- und Flohmärkte.

Anordnung und Rechtsgrundlage: Gemäß §6.2 der SARS-CoV-2-EindmaßnV dürfen Gaststätten unter Einhaltung der Abstandsregelungen von 1,5 m zwischen Tische Speisen und Getränke servieren.

Die Straßenverkehrsbehörde ist für die verkehrsrechtliche Anordnung zuständig, die für die Umsetzung der Maßnahme „Terrassen für Vieles“ ermöglichen. Die Anordnung beruht auf der StVO §46.1 Nr. 8 & 9, wonach Ausnahmegenehmigungen ausgestellt werden können. Sondernutzungen sind in dem BerlStrG in §11 und §12 geregelt.

Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß dem Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bln) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar.

Partizipation: Die Möglichkeit, den Straßenraum für Gewerbetreibende und soziale Projekte zu nutzen, sollte über die Pressestelle des Bezirksamtes und andere Kanäle bspw. zu Partnern aus der Zivilgesellschaft kommuniziert und an entsprechende Verbände herangetragen werden. Einzelne Einrichtungen sollen dann über einen Online-Melde-dialog konkreten Bedarf an das Bezirksamt signalisieren. Dieses prüft die räumliche Situation vor Ort sowie den Bedarf. Erfolgt die Prüfung positiv, wird eine Genehmigung für die Sondernutzung erteilt und die verkehrsrechtliche Anordnungen erstellt.

Die Gewerbetreibenden bzw. sozialen Projekte unterschreiben eine Kooperationsvereinbarung mit dem Bezirksamt und können dann eigenverantwortlich während zu den abgesprochenen Zeiten und Zwecken einen Teil des Straßenraums umnutzen. Die Verantwortung für das Aufstellen von Verkehrszeichen oder Sperrelemente während den vereinbarten Zeiten sowie das Freihalten von Gehwegbereiche sollte durch die Nutzer:innen gewährleistet werden. Hierzu bietet sich ein Termin zur (Sammel-)Einweisung an.

Evaluation: Die Nutzer:innen bzw. Kooperationspartner:innen der „Terrassen für Vieles“ fertigen nach der ersten Umsetzung einen Erfahrungsbericht an und schicken diesen dem Bezirksamt zu. Die Straßenverkehrsbehörde nimmt Prüfungen während der Maßnahmen in unregelmäßigen Abständen vor um die Verkehrssicherheit zu bestätigen. Für die Koordination kann es zweckmäßig sein, eine Stelle einzurichten, welche auch für Betreuung, Einweisung und ggf. Kontrolle vor Ort zur Verfügung steht.



5.7. Offene Straßen Typ VII: Fahrradzonen

Beschreibung: Fahrradzonen sind Fahrbahnbereiche, wo der Fahrradverkehr (inkl. sog. Elektrokleinstfahrzeuge) Vorrang hat und nicht behindert werden darf. Der motorisierte Verkehr ist hier nur nach gesonderter Freigabe (z. B. Anlieger frei durch Z 1020-30) gestattet. Radfahrer:innen dürfen die gesamte Fahrbahn in Anspruch nehmen, was das Einhalten von Abstandsregelungen ermöglicht und die Ansteckungsgefahr reduziert.



Bildquelle: Michalke 2019

Ziel: Fahrradzonen ermöglichen nicht nur einen sicheren Fahrradverkehr, sondern machen den öffentlichen Raum in mehreren Hinsichten attraktiver. Erstens, wird der motorisierte Verkehr, der die größte Sicherheitsgefahr für zu Fuß gehende und Radfahrende darstellt unterbunden oder deutlich reduziert. Damit wird der bisher eingeschränkte Zugang zum öffentlichen Straßenraum ermöglicht und Querungen deutlich vereinfacht. Daneben werden Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert und der Aufenthalt sowie das Spazieren im öffentlichen Raum angenehmer – insbesondere auch für Kinder und Senior:innen.

Da gebietsfremder motorisierter Verkehr meist schneller als Anliegerverkehr unterwegs ist, sollte dieser für das Funktionieren der Maßnahme auf die Hauptverkehrsstraßen gelenkt werden. Dies ergibt sich bereits aus den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass vor Einrichtungen wie Kitas und Schulen und an Spielstraßen und Stadtplätzen ausschließlich Anlieger- und Parkplatzsuchverkehr vorbeigeführt wird, der wirklich seinen Start- und Zielpunkt an diesen Orten hat. Um dies zu erreichen, sind modale Filter (Diagonal- und Quersperren) in regelmäßigen Abständen eine effektive Option.

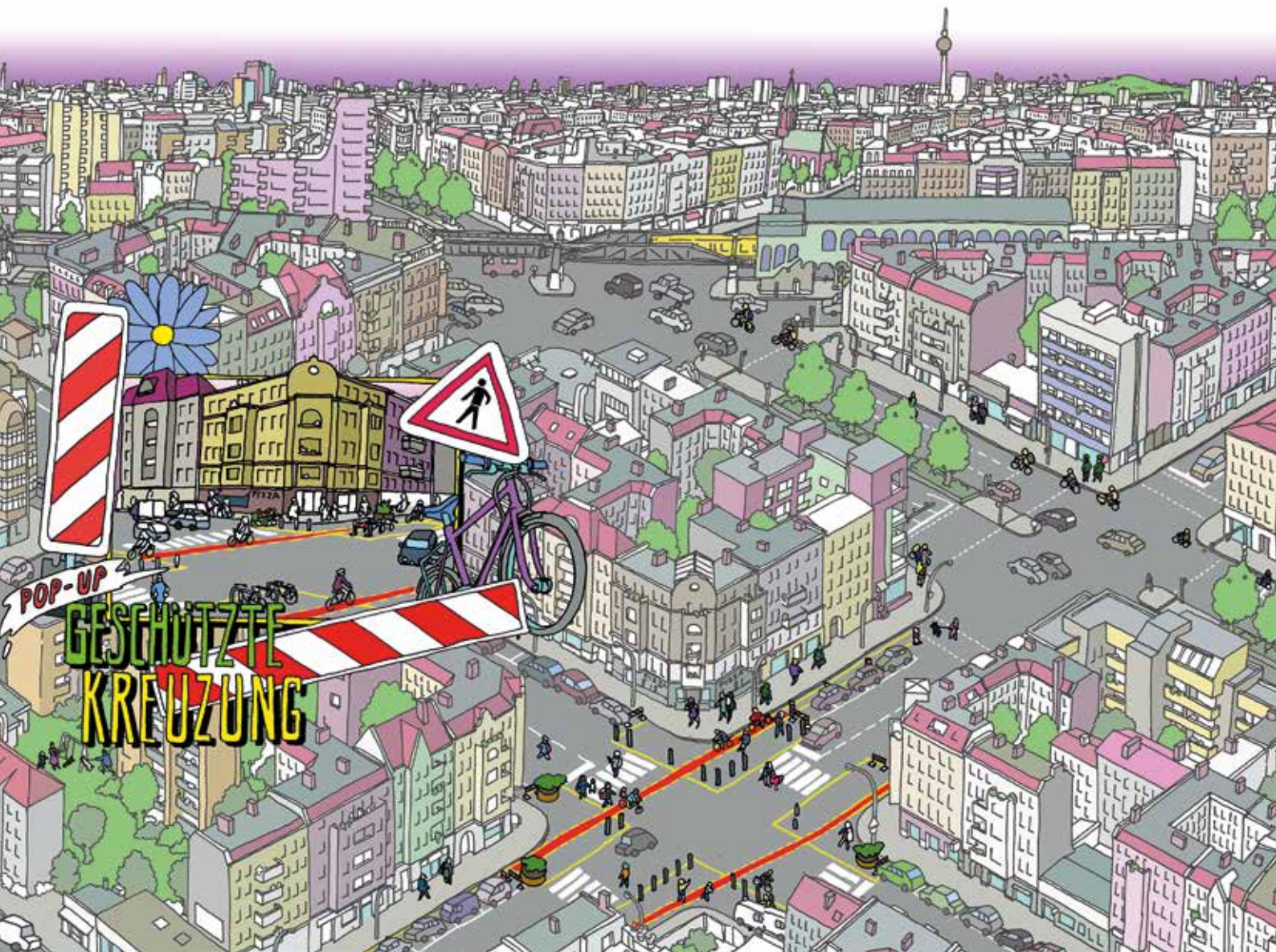
Anordnung und Rechtsgrundlage: Eine Fahrradzone kann seit dem 28.04.2020 im Regelverfahren angeordnet werden, gemäß der StVO mit dem Verkehrszeichen Z 244.3. Die Anordnung gleicht der einer Tempo 30 Zone und erweitert das Prinzip der Fahrradstraße auf ein größeres, zusammenhängendes Gebiet. Die Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Z 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn anzubringen.

Partizipation: Gemäß §44.2 Berliner Mobilitätsgesetz sind alle Straßen des Nebennetzes so zu gestalten, dass motorisierter Verkehr im Nebennetz nur als Quell- und Zielverkehr zuzulassen ist. Dieses städtebauliche Ziel bietet einen Anknüpfungspunkt zur Maßnahme „Fahrradzonen“, welche eine Unterbindung des quartiersfremden motorisierten Verkehrs in Nebenstraßen fördert. Das Berliner Mobilitätsgesetz ging aus einem umfangreichen partizipativen Prozess hervor,⁶¹ weshalb eine separate kleinteilige Beteiligung im Zuge der Maßnahme nicht als prioritär eingestuft werden kann. Bürger:innen und Verbände wurden hier bereits im „Dialog Radgesetz“ eingebunden.⁶²

Evaluation: Nachdem Umsetzung einer Fahrradzone sollte über den Zeitraum von einer Woche evaluiert werden, inwiefern sich Verkehrssicherheit und -fluss verändern und die Ansteckungsgefahr reduziert bzw. die verkehrliche Nachfrage befriedigt werden konnte. Analog zu Typ I: „Pop-up Radwege“ sollten die Erfahrungen in Bezug auf ein möglicherweise verändertes Verkehrsgeschehen und -verhalten per Umfrage eingefangen werden. Eine Prüfung der Wirkung der Maßnahme bzgl. des quartiersfremden motorisierten Verkehrs sollte durch die Straßenverkehrsbehörde zeitnah erfolgen.

61 von Schneidmesser, D./Herberg, J./Stasiak, D. (2020): „Re-claiming the responsivity gap: The co-creation of cycling policies in Berlin’s mobility law.“ *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8(2020) 100270

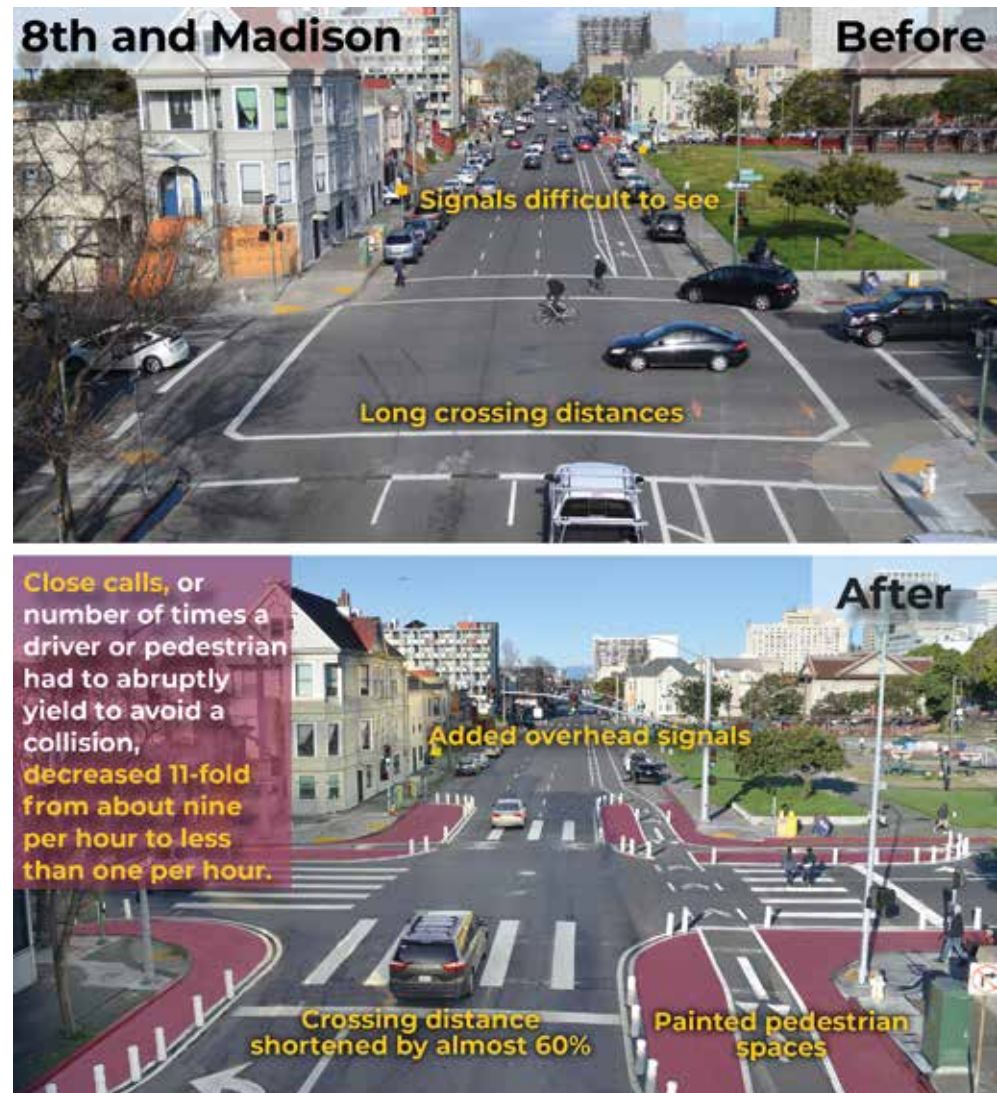
62 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz>



5.8. Offene Straßen Typ VIII: Pop-Up Geschützte Kreuzungen

Beschreibung: Aufgrund des erhöhten Radverkehrsaufkommens in der Pandemie brauchen Radfahrende mehr Platz, um Abstände einhalten zu können. Dafür sorgen die Pop-up Radwege (Offene Straßen Typ I). An den Kreuzungen werden die Wege für zu Fuß gehende sowie Radfahrende über die Fahrbahnen des Kfz Verkehrs durch Pop-Up Geschützte Kreuzungen durch abmarkierte Gehwegvorstreckungen verringert, wodurch der räumliche Konfliktbereich und die zu kreuzende Strecke minimiert werden. Dies kann durch Verkehrsinseln oder Freiflächen, die das Abstellen von Fahrzeugen verhindern und ggf. durch Poller oder andere Elemente gesichert sind, weiter verbessert werden.

Auch entstehen durch Geh- bzw. Radwegvorstreckungen an den Kreuzungen schärfere Abbiegeradien, welche die Abbiegegeschwindigkeiten von Kfz deutlich verringern und einen direkten Sichtbezug zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen herstellen.



Vorher/Nachher Vergleich einer Kreuzung in Oakland, USA
(Grafikquelle: City of Oakland)

Ziel: Auch bei einem erhöhten Radverkehrsaufkommen, wie in der COVID-19-Pandemie zu beobachten ist, muss die Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen weiter gewährleistet sein. Da viele Verkehrsteilnehmer:innen während der Pandemie mit dem Radfahren erst (wieder) angefangen haben, ist der Anteil weniger geübter Radfahrender gestiegen. Damit Radfahren eine wirkliche Alternative auch für weniger sichere oder geübte Personen ist, muss die Infrastruktur besonders diesen Menschen ein sicheres Gefühl vermitteln. Eine „Fehler-verzeihende Infrastruktur“ hilft Menschen in der Pandemie ihr gewohntes Verkehrsverhalten zu verändern und Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten zurück zu gewinnen.

Genauso wie der Radverkehr ist der Fußverkehr ein besonders wichtiger Verkehrsträger während der Pandemiesituation, ganz insb. für vulnerable Bevölkerungsgruppen. Die Maßnahme Pop-up Geschützte Kreuzungen erhöht auch für den Fußverkehr die Sicherheit sowie die Leichtigkeit im Verkehrsfluss.

Anordnung und Rechtsgrundlage: Die Anordnung der Radfahrstreifen in und an Knotenpunkte erfolgt durch die untere Straßenverkehrsbehörde gemäß §45.9 StVO. Wenn die Maßnahmen auf dem Hauptstraßennetz durchgeführt werden soll, muss die Anordnung durch die (obere) Landes-Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Die Polizei sowie Bezirksämtern sind dabei anzuhören.

Hierbei ist das momentan laufende Verfahren bzgl. der Einrichtung temporärer Radverkehrsanlagen beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (vgl. 5.1 Offene-Straßen Typ I: „Pop-up Radwege“) zu beachten und solange kein anderslautendes Urteil gefällt wurde weiterhin auf die ortsspezifische verkehrliche Gefahrenlage in der Begründung einzugehen.

Der Grundsatz der Gefahrenabwehr gemäß dem Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (§1 Abs. 1 S.1 ASOG Bln) stellt die Grundlage für schnelles Handeln dar. Die temporäre Anordnung fußt auf § 45 Abs. I S. 1 StVO, also der Generalklausel „Sicherheit und Ordnung“. Das umfasst auch „verkehrsbedingte Gesundheitsgefahren im Umfeld“ laut Münchener Kommentar mit Verweis auf das Bundesverwaltungsgericht (E 59, 221). Eine finale Anordnung sollte anschließend basierend auf § 45 Abs. Ib Nr. 5 Alt. 2 StVO in Verbindung mit § 21.2, § 38.2, sowie § 44.3 des Berliner Mobilitätsgesetzes erfolgen.

Partizipation: Ein Anknüpfungspunkt zu übergeordneten verkehrspolitischen Zielen weist der Berliner Mobilitätsgesetz in §38.2 auf. Dieser sieht die Umgestaltung von Knotenpunkten vor, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das Berliner Mobilitätsgesetz ging aus einem umfangreichen partizipativen Prozess hervor, indem Bürger:innen und Verbände bereits im „Dialog Radgesetz“ eingebunden wurden.⁶³

Wegen der Dringlichkeit der Maßnahmen sowie der vorhandenen Gesetzeslage, die selber aus einem umfangreichen Partizipationsprozess hervorging, ist eine umfangreiche Partizipation für die Anordnung von Pop-up Geschützten Kreuzungen nicht als Prioritär eingestuft. Eine partizipative Evaluation (siehe unten) wird vorgeschlagen.

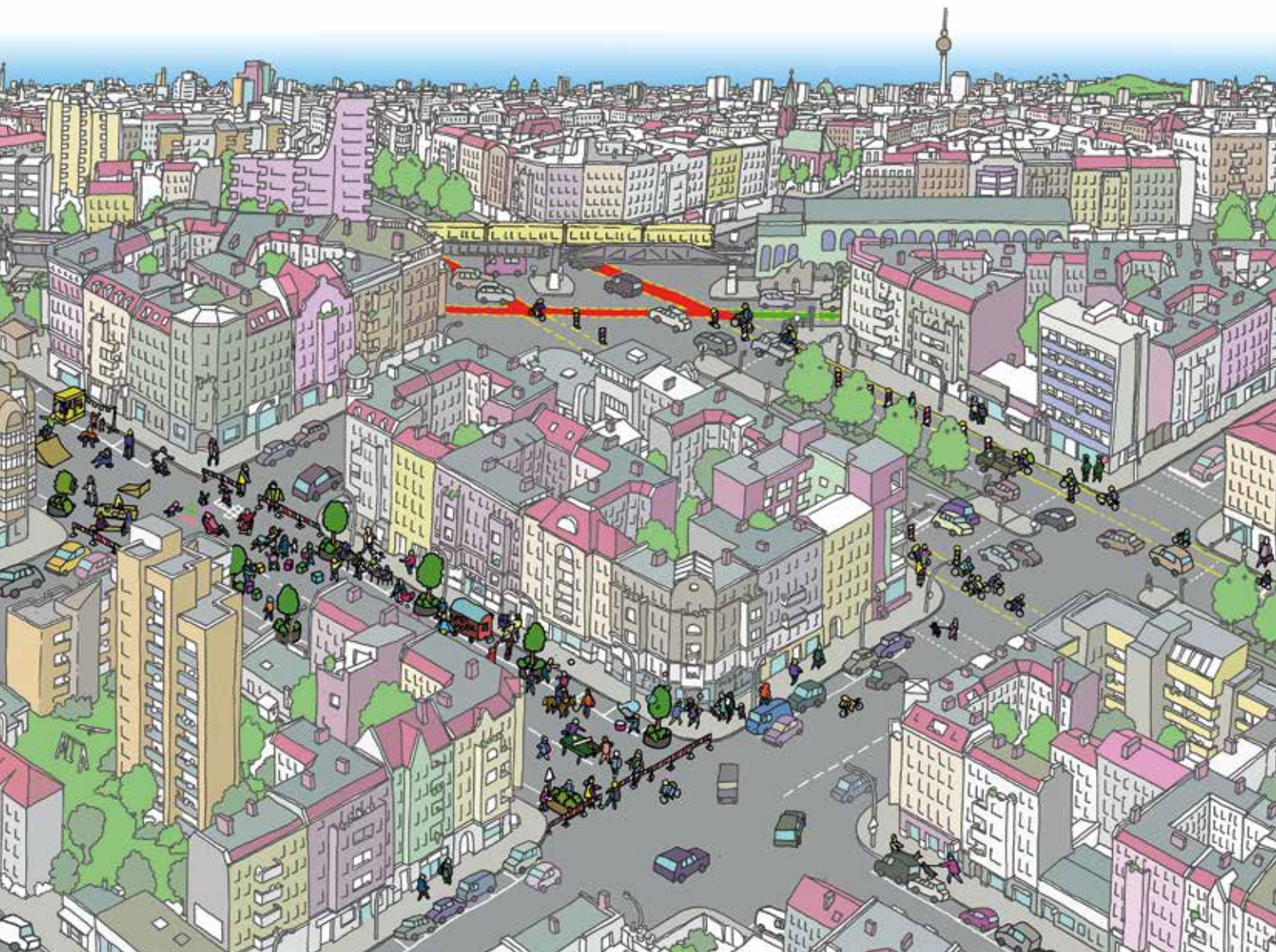
63 SenUVK 2020: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz>

Evaluation: Nachdem die Maßnahmen umgesetzt werden, sollte über den Zeitraum von einer Woche evaluiert werden, inwiefern sich Verkehrssicherheit und -fluss verändern haben und ggf. die Ansteckungsgefahr reduziert hat.

Sowohl die objektive wie auch die subjektive Sicherheit soll hiermit erhöht werden. Dazu können randomisierte Umfragen an den Knotenpunkten zu unterschiedlichen Tageszeiten nützlich sein. Hier werden Fragen wie Zufriedenheit mit der Maßnahme, Wahrnehmung des Gefahrenrückgangs, Hinweise auf konkrete Hindernisse usw. gestellt. Diese Umfragen müssen jedoch kurz gefasst sein, damit sie auch in weniger als 2 Minuten erfolgen können. Idealerweise werden Nutzer:innen aller Verkehrsarten einbezogen. Auf Gefahren objektiver und subjektiver Natur kann so kurzfristig reagiert und Verbesserungen herbeigeführt. Dies sollte in dem Zeitraum von 1 bis 2 Monate nach Umsetzung der Pop-up Radwege erfolgen und eine kombinierte Evaluation von Typ I: „Pop-up Radweg“ und Typ VIII: „Pop-up Geschützte Kreuzungen“ ist empfohlen.

Beispiele für ähnliche Maßnahmen wurden bereits im Ausland eingesetzt und positiv evaluiert.⁶⁴

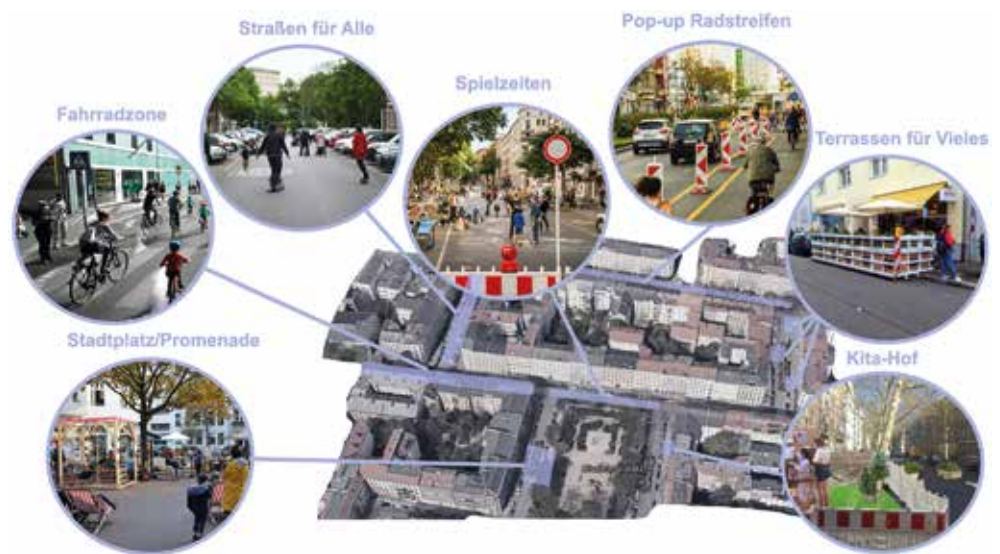
64 City of Oakland (2020): <https://www.oaklandca.gov/documents/chinatown-lake-merritt-bart-intersection-improvements-evaluation>



5.9. Offene Straßen – Offene Kieze: die Bausteine zusammengedacht

Obwohl die einzelnen Maßnahmen der Offenen Straßen oben separat beschrieben wurden und unabhängig voneinander um- bzw. eingesetzt werden können, sind diese als Module innerhalb eines komplementären Systemansatzes gedacht. Zusammen angewendet, ergibt sich ein ganzheitliches Konzept für einen Bezirk, der aus mehreren resilienteren, offenen Nachbarschaften besteht. Erholungsorte werden in Wohnungsnähe eingerichtet, ohne Lärm und Schadstoffemissionen. Gastronomie und gemeinnützige Initiativen wird Platz im Freien geboten, um vor Ort im Kiez ihre Aktivitäten unter Einhaltung der Pandemie-Eindämmungsverordnung weiterhin anbieten zu können. Körperliche Bewegung in Wohnungsnähe für Ältere und Familien wird vereinfacht. Mobilität wird sicherer, sowohl mit Hinblick auf den Infektionsschutz als auch die allgemeine Verkehrssicherheit. Und die Kleinsten unter

uns können weiterhin in der Kita betreut werden, an manchen Orten durch temporäre Kitahöfe endlich sogar im Freien. Kurz, die Maßnahmen in Kombination sind ein Schritt hin zu einer Pandemie-resilienteren und insgesamt offeneren, lebendigeren Stadt, die von ihren Bewohner:innen aktiver mitgestaltet wird, werden soll und darf, als zuvor. In der Zeit der Krise werden so wichtige Erfahrungen gesammelt und Ideen ausprobiert, die mit den anstehenden und übergeordneten Veränderungsprozessen in urbanen Räumen im Einklang sind und hier im kleinen für die Umsetzung im größeren Maßstab bereits getestet werden. Diese hier gelernten Erfahrungen werden im weiteren Prozess der großangelegten Verkehrsberuhigung, Entsiegelungen und Wiederbelebung des öffentlichen (Straßen-)Raums von großer Bedeutung sein.



Typenkombination im Berliner Kiezblock
(eigene Darstellung, Kartengrundlage: google 2020)

6. SCHNITTSTELLEN MIT ANDEREN STÄDTEBAULICHEN STRATEGIEN

Die empfohlene Maßnahmen dieser Studie weisen Synergien mit anderen politischen Zielsetzungen und städtischen Strategien des Landes Berlin sowie der Bezirke auf. Mit der Verabschiedung des Berliner Mobilitätsgesetzes im Jahr 2018 wurde eine klare Richtung zur Stärkung der Rolle des Umweltverbunds und dabei insb. des Fuß- und Fahrradverkehrs vom Land Berlin eingeschlagen. Dieser ist einen Teil der Strategie der Senatsverwaltung hin zu einer Mobilitätswende,⁶⁵ welche nötig ist, um die übergeordnete Strategie der Klimaanpassung (Resilienz, Adaption) zu erfüllen und u. a. durch Dekarbonisierung des Verkehrs auf die Klimakrise (Klimanotlage, Mitigation) zu reagieren. In diesem Zusammenhang seien auch die 2020 verabschiedete Charta Stadtgrün, sowie der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Umwelt genannt, sowie die Rad- und Fußverkehrspläne, welche sich derzeit noch in Ausarbeitung befinden.

Vorbeugungs- und Anpassungsstrategien werden auch auf Bezirksebene verfolgt. In Friedrichshain-Kreuzberg besteht z. B. direkte Anknüpfung an die Potentialanalyse Grünflächen („Grünstudie“) sowie das Radverkehrskonzept. Das Ziel, graue Infrastruktur verstärkt in grüne bzw. grün-blaue Ablagen zu verändern⁶⁶ oder Raum für Spiel und Naturerfahrung auch unter Umnutzung bisherigen Straßenlands zu schaffen und vermehrt Stadtplätze und Grünzüge in Form von Promenaden einzurichten, deckt sich mit Zielen von des Umweltamts und des Straßen- und Grünflächenamts. Als temporäre Maßnahmen können neue Stadtplätze oder Stadtpromenade bereits niederschwellig und reversibel getestet werden, indem bspw. Bäume in Kübeln aufgestellt (wie in der „Klimastraße“ im Rudolphkiez⁶⁷ oder am Lausitzer Platz⁶⁸) oder Flächen umgewidmet werden. Die positiven Klima- und Erholungswirkung entsiegelter Flächen können so bereits provisorisch erlebt und ggf. gemeinsam mit den Anwohner:innen präzisiert, gestaltet und an lokale Bedürfnisse angepasst werden. Die Empfehlungen in dieser Studie stehen somit im Einklang mit diversen bereits bestehenden Vorhaben und Strategien und möchte über die aktuelle Krisenlage hinaus zum Zusammendenken der verschiedenen Ressorts und Parti-

65 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Mobilitätswende: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/mobilitaetswende/verkehr-888873.php>

66 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2020: Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg: Potenzialanalyse

67 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/bezirksticker/2020/eroeffnung-klimastrasse-965212.php>

68 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2020): <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.1014152.php>

kularziele einladen. Die Anwendung des Konzepts des Tactical Urbanism erlaubt es, Maßnahmen, die ohnehin angedacht und in Plänen bereits festgehalten sind vom Papier kurzfristig in die prototypische, versuchsweise und in noch anpassbarer Form umzusetzen, dabei Lerneffekte zu ernten und die permanente Umsetzung so in verbesserter und vergünstigter Form in direkter Zusammenarbeit mit den Anwohner:innen zu verfolgen.



Anwohner:innen pflanzen gemeinsam mit Mitarbeiter:innen des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg einen Baum auf der „neuen Stadtpromenade“ Lausitzer Platz (eigene Aufnahme)

7. PARTIZIPATION UND KOORDINIERUNG

Es hat sich gezeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wissenschaft dazu führt, dass Kommunen handlungsfähiger, offener und damit auch resilienter werden. Die Stadt im 21. Jahrhundert ist ein komplexes System und es braucht die Beteiligung diverser Akteure mit ihrem jeweiligen Spektrum an Wissen, Erfahrungen und Ressourcen, damit – gerade in Krisenzeiten wie der aktuellen COVID-19-Pandemie – die Stadt von den Stärken unterschiedlicher Akteursgruppen profitieren kann, während Schwächen oder Limitierungen des jeweils anderen Akteurs ausgeglichen und überbrückt werden können. Ein Vergleich der Reaktionen auf die COVID-19-Pandemie in Bezug auf Mobilität und den öffentlichen Raum zwischen den Berliner Bezirken zeigt, dass Friedrichshain-Kreuzberg hier eine Pionierrolle eingenommen hat und durch sein konsequentes Handeln auch international für Aufsehen gesorgt hat. Kein anderer Bezirk hat so viele Kilometer temporärer „Pop-up“ Radwege oder so viele Spielstraßen geschaffen und konnte auf eine so engagierte Bürger:innenschaft zurückgreifen und diese in solch hohem und verantwortungsvollen Maße aktiv in die Bewältigung der Pandemiesituation einbinden und beteiligen wie Friedrichshain-Kreuzberg. Dies ist einerseits erfreulich für die Bewohner:innen dieses Bezirks, zeigt jedoch vor allem, dass andere Bezirke hier zusätzliche Unterstützung benötigen und teils noch im Prozess des Kulturwandels hin zu einer offeneren und kooperativen Verwaltung sind. Denn die schnelle, entschlossene und dabei anschlussfähige Handlungslinie der Kommunalregierung und -verwaltung auf die Pandemie war nur dadurch möglich, dass die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung bereits zuvor einen aktiven Kooperationsmodus mit Wissenschaft und Zivilgesellschaft gelernt und erprobt hatten, wodurch bereits Vertrauen und Methoden der Zusammenarbeit ge- und erlebt werden konnten, bevor die Pandemie ausbrach.

Kooperation zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft

Beispiele für die Kooperation zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft sind das Fokusprogramm „bikeXhain“, das Beteiligungsverfahren im Rahmen der Umgestaltung der Bergmannstraße, sowie die temporären Spielstraßen, die im Sommer 2020 eingeführt wurden, um trotz der COVID-19-Pandemie aktive Mobilität, körperliche Aktivität, das Spielen und die Begegnung der Nachbarschaft zu ermöglichen.

Fokusprogramm „bikeXhain“

Das Fokusprogramm „bikeXhain“ wurde 2017 auf Anregung und durch Mitarbeit der lokalen Zivilgesellschaft im „FahrRat“ (jetzt Verkehrswenderat⁶⁹) initiiert und führte Anfang 2018 zum bezirklichen Radverkehrsplan. Wobei dieser Plan eine Einrichtung von Pop-up Radwegen noch nicht vorsah und hierfür auch keine direkte Bedingung war, ermöglichte die hierin festgeschriebene Vorarbeit schnelles Handeln und Entscheidungen: so gut wie alle Strecken, die in den ersten 4 Monate der Pandemie mit Pop-up Radwege versehen wurden, sind in diesem Radverkehrsplan⁷⁰ zu finden. Zudem wurde die schnelle Entscheidungsfindung und Priorisierung durch den partizipativen Erstellungsprozess und den Beschluss des Bezirksparlaments (BVV) bereits „präventiv“ bzw. vorab legitimiert. Dies erleichtert im Nachgang der Pandemie auch die bereits zuvor geplante Verstetigung der Pop-up Radwege. Vorplanung, die partizipative Prozesse und demokratische Legitimation bereits in Zeiten vorab einholt, in denen es keine Beschränkungen gibt, ermöglicht es der Verwaltung in Zeiten notwendig schnellen Handelns kurzfristig nötige Maßnahmen rechtssicher, unmittelbar und abgewogen umzusetzen. Die Kommune kann so deutlich besser vorbereitet auf Krisen reagieren.

Perspektivwerkstätten im Bergmannkiez

Ein weiteres Beispiel einer gelungenen Zusammenarbeit zwischen Kommune und der Bevölkerung sind die Perspektivwerkstätten im Prozess des übergeordneten Beteiligungsverfahrens zur Umgestaltung der Bergmannstraße durchgeführt wurden.⁷¹ Im bereits seit mehreren Jahren laufenden Prozess ermöglichten diese einen Durchbruch: Bis dahin war die Gestaltung der Straße politisch umstritten und drohte zu scheitern. In vorangegangenen offenen Beteiligungsformaten hatten sich die Fronten bereits verhärtet. In Zusammenarbeit mit Wissenschaftler:innen wurde das Verfahren kritisch überprüft und die Methodik der offenen Dialogverfahren, zu denen möglicherweise nur diejenigen kommen, die das Gefühl haben sie haben viel zu gewinnen oder viel zu verlieren, durch eine Formate mit geringerer Polarisie-

69 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg: Verkehrswenderat: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/gremien/verkehrswenderat>

70 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg: Bezirklicher Radverkehrsplan: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/anlage-2-bezirklicher-radverkehrsplan-fk-nov-2019_stand-verkehrswende.pdf

71 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg: Fragen und Antworten zur Begegnungszone Bergmannstraße: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassen/faq-begegnungszone-bergmannstrasse-809112.php>

rungsgefahr und mehr konstruktiver Mitwirkungsmöglichkeit erweitert bzw. ersetzt. Zu den Werkstätten wurde zudem nicht mehr „offen“ eingeladen, sondern stattdessen nur eine zufällig ausgewählte Stichprobe von Anwohner:innen. Was erst nach einem Ausschluss klingt, ermöglichte erstmal eine stärkere Repräsentativität unter den Betroffenen, ohne Dominanz oder Überrepräsentation der jeweiligen und besonders lauten, die leiseren Stimmen zuvor häufig übertönten Extreme herzustellen und eine weiterhin kontroverse, aber konstruktive und sachbezogene Mitwirkung zu ermöglichen.

Temporäre Spielstraßen

Auch die Implementierung der „Spielzeiten“ (Offene Straßen Typ II) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg war erst ermöglicht worden durch das Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure in einer sehr kurzen Zeit. Mit der Entscheidung durch die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, temporäre Spielstraßen im Bezirk einzurichten, musste schnell die Frage geklärt werden, welche Straßen dafür ausgesucht werden. Auf Grundlage des in dieser Studie vorgestellten Offenen-Straßen-Index konnten in Zusammenarbeit von Wissenschaft, Kommunalregierung und -verwaltung kurzfristig und evidenzbasiert kritische Orte identifiziert und veröffentlicht werden. Die organisierte Zivilgesellschaft wiederum hat dann in kürzester Zeit über ihre Kanäle und Mitglieder:innen an Bürger:innen kommunizieren können, dass es Verantwortliche vor Ort für die Betreuung der Spielstraßen braucht bzw. es möglich ist, sich hier als „ganz normale Person“ sofort und niederschwellig einzubringen. Innerhalb von weniger als 48 Stunden meldeten sich hunderte Bürger:innen dafür, diese Aufgabe zu übernehmen, wodurch es dem Bezirk gelang, die „Spielzeiten“ sehr kurzfristig und mit minimalen eigenen Personalaufwand zu etablieren. Erst im Verlauf des Sommers wurden zwei halbe Stellen für die Betreuung der Spielzeiten (und anderen ad hoc Aufgaben) eingerichtet, die mit den aktiven Bürger:innen und den Zuständigen in der Verwaltung ständig in direktem Dialog standen, wofür auch niederschwellige Werkzeuge wie Chat-Gruppen genutzt wurden. Ein positives Signal für viele der Aktiven war es zudem, dass sich der zuständige Stadtrat und Amtsleiter des Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks zeitweise (zu Beginn) stellenweise persönlich hier meldeten und Fragen beantworteten. Diese Schnittstellenfunktion wurde anschließend durch die Koordinationspersonen übernommen und bis über den Saisonabschluss hinaus verstetigt. Eine Evaluation findet aktuell statt.

Dies ist nur ein kleiner Ausschnitt der diversen auf kommunaler Ebene im, mit und durch den Bezirk initiierten und mittlerweile etablierten transdisziplinären Projekte, die den schon vorgeprägten Arbeitsmodus illustrieren. Diese Beispiele verdeutlichen, dass eine Beteiligung durch

Wissenschaft und Zivilgesellschaft an der Gestaltung von Stadt viele Möglichkeiten zum beidseitigen Nutzen („win-win“) schafft und Kommunen dabei resilienter und handlungsfähiger machen kann.

Institutionalisierung von Beteiligung in einer Stadtwerkstatt

Die Stadtgesellschaft verändert sich und damit verändern sich auch die Bedarfe für die Gestaltung und das (Zusammen-)Leben im öffentlichen Raum. Beispielsweise werden bis zum Jahr 2030 deutlich mehr ältere und junge Menschen in Berlin leben: die Zahl der über 80-Jährigen steigt um 16 % an, aber auch für die Altersgruppe der 6- bis 18-jährigen werden ähnliche Zuwächse (17 %) erwartet.⁷² Hier sind neue Stadtkonzepte gefragt, die sowohl Kinder als auch ältere Menschen in den Fokus rücken. Zudem stehen Städte vor der Herausforderung, sich an die veränderten Bedingungen im Zuge des Klimawandels anzupassen. Dies gelingt, indem relevante Akteure in die Planungspraxis einbezogen werden und als Expert:innen für die jeweiligen Belange betrachtet werden und gemeinsam an die lokalen Bedürfnisse angepasste Kompromisse aushandeln können. Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung geht es darum, unterschiedliche Akteure an einen Tisch zu holen, Raum für die Entwicklung neuer Ideen zu geben und vor allem Konzepte ausprobieren zu können.

Ein physischer Ort, der für alle relevanten Akteure zugänglich ist, spielt hier eine besondere Rolle, da somit eine gleichberechtigte Einbringung der Belange möglich ist. Aktuell ist der Austausch oft räumlich und zeitlich begrenzt, da häufig ein Akteur ein Treffen einberuft und damit zum Gastgeber wird. Bei den anderen Akteuren kann so das Gefühl entstehen, nur zu „Gast“ und damit weniger wichtig zu sein. In vielen Fällen ist der Austausch zudem auf ein vorher festgelegtes geplante Zeitfenster und frontale bzw. eindimensionale Formate begrenzt, wodurch es kaum zu spontanen Interaktionen mit anderen Akteuren kommt. Eine solche Rollenverteilung bzw. ein solches Setting kann, auch unbeabsichtigt, letztlich auch zu Exklusion von Akteur:innen mit ihren Bedarfen, aber ihrem Wissen führen. Folglich ist es wichtig, einen für alle Akteure (Zivilgesellschaft, Verwaltung, Politik, Wissenschaft) zugänglichen Raum zu schaffen, indem Interaktion, Ideenaustausch, Vernetzung und strategische Konzeption wie auch die Weiterplanung der Aktivitäten im öffentlichen Raum – kontinuierlich – stattfinden kann.

72 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2019): Bevölkerungsprognose: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2018-2030/Bericht_Bevprog2018-2030.pdf

Dies ist besonders wichtig, um die hohen Ziele strategischer Agenden, bspw. aus den Stadtentwicklungsplänen Mobilität, Umwelt, Wohnen etc. lokal greif- und anwendbar zu machen und vom Papier in die Realität zu übersetzen. Der Austausch zwischen strategischen Konzepten und praxisnaher Umsetzung kann auf unterschiedliche Weise erreicht werden. Zum einen sind Brückenpersonen mit Anlauf- und Koordinationsfunktion wichtige Akteure, die Schnittstellen zwischen verschiedenen anderen Akteur:innen bilden und im Prozess vermitteln können. In Konzepten zur transdisziplinären und transformativen Forschung spielen Brückenpersonen, die in mehreren Bereichen verortet sind (z. B. Wissenschaft/Zivilgesellschaft/Verwaltung), eine wichtige Rolle.⁷³ Hierdurch liegt ein Verständnis für mehrere Bereiche vor (z. B. ähnliche Sprache, Kenntnisse über Abläufe), das für die Integration unterschiedlicher Akteure in einem transdisziplinären Stadtgestaltungs- sowie Forschungsprozess notwendig ist.

73 Hirschhorn & Geelan (2008): Bridging the Research-Practice Gap: Research Translation and/or Research Transformation. In: The Alberta Journal of Educational Research Vol. 54, No. 1, 1–13

8. RÉSUMÉ UND EMPFEHLUNGEN

Aus dieser im Prozess erneut bestätigten Erkenntnis leitet sich die zentrale Handlungsempfehlung dieser Studie ab, den nun etablierten und weiter gestärkten transdisziplinären, ressortübergreifenden und ko-kreativen Arbeitsmodus weiter zu verstetigen. Hierfür ist die Verstetigung und institutionellen Stärkung der bereits eingerichteten Koordinierungsstellen zwischen Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wissenschaft sowie Kommunalregierung essentiell. Dies sollte prioritär durch Sicherung, Ausbau und Einbindung der festen Stellen geschehen. Ergänzend sollten Wege gesucht werden, wie bei kurzfristigen Bedarfen schnell zusätzliche Ressourcen aktiviert bzw. Koordinationspersonen für spezielle Bedarfe temporär eingestellt oder beauftragt werden können. Hierbei spielt eine starke Anbindung an die Zivilgesellschaft eine besonders große Rolle, da insb. zu Nischenthemen oftmals nur hier schnell verfügbare, hoch kompetente und motivierte Persönlichkeiten angesprochen werden können. Auch ist auf die Vorhaltung von Mitteln und Verfahren nötig, die eine kurzfristige Einstellung ohne langwierigen Ausschreibungs- und Einstellungsprozess ermöglichen und zugleich die soziale Absicherung sowie den Zugang auch für weniger gut vernetzte Kandidat:innen, insb. aus wenig repräsentierten Bevölkerungsgruppen gewährleistet.

Damit die unterschiedlichen Akteure einander verstehen und die jeweiligen Herausforderungen nachvollziehen können ist eine dauerhafte Zusammenarbeit über sektorale Verwaltungsgrenzen („Silo-Struktur“) hinaus nötig. Dies kann bspw. durch die gemeinsame Erarbeitung einer Verwaltungsvereinbarung angestoßen und durch regelmäßige gemeinsame und ressortübergreifende Treffen ermöglicht werden.

Krisen sind selten vorherzusehen, jedoch ist eine Anpassung und die Schaffung präventiver Mittel und Arbeitsweisen möglich und notwendig. Durch feste Personen mit expliziten Schnitt- bzw. Koordinationsaufgaben wird eine schnelle Koordination zwischen unterschiedlichen Bereichen, Themen und Akteuren sichergestellt. Im Krisenfall können solche schon vorsorglich geschaffene und in den Regelbetrieb als „Task Force“ eingebettete Strukturen ad hoc aktiviert und wo nötig zielgerichtet um zusätzliche Kapazität erweitert werden. Durch gewachsene formelle wie auch informelle, niederschwellige Strukturen können über diese Personen auch außerhalb der Verwaltung liegende Ressourcen eingebunden werden, z.B. durch Aktivierung der im Zuge der offenen Straßen etablierten Nachbarschaftskontakte. Gewachsene Kommunikation, Vertrauen und Verlässlichkeit untereinander sind wichtige Faktoren damit Zivilgesellschaft und Wissenschaft die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung bei der Bewältigung einer Krise effektiv unterstützen können. Daher gilt es, diese Strukturen im Vorhinein aufzubauen und nachhaltig zu pflegen.

Diese Art der Zusammenarbeit sieht Beteiligung als Ressource die zur Resilienz und Handlungsfähigkeit beiträgt und strebt an, Beteiligungsverfahren und -methodik nicht nur weiter zu stärken und erfahrbar zu machen, sondern auch für alle Seiten effektiver zu machen. In diesem Sinne wird eine Stärkung der Schnittstelle Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft empfohlen. Neben der Stärkung und dem Aufbau weiterer Koordinierungsstellen sollte dies auch von Ort und in Formaten geschehen, an denen die unterschiedlichen Akteure sich regelmäßig treffen, kennenlernen und gemeinsam an Projekten in und für „ihre“ Stadt arbeiten. Dafür sind Räume und Zeiten notwendig, wo alle Akteure ihre eigenen Agenden einbringen, abstimmen und kollaborativ weiterverfolgen können. Dabei sollte der Schnittstellencharakter beibehalten werden und keine der Akteursgruppen sollte alleine über die Inhalte und Prozesse bestimmen können.

Findet diese Zusammenarbeit beispielsweise in einem Raum statt, den die Verwaltung aus öffentlichen Mitteln bezahlt, so müssen die anderen Akteure auf Augenhöhe mitbestimmen können, wer wann Zugang zu dem Raum hat sowie welche Arbeitsprozesse dort verankert sind. Auf diese Weise wird Vertrauen und ein belastbares, verbindliches Verhältnis zueinander aufgebaut. Ein mögliches Format hierfür ist eine Stadtwerkstatt als Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wissenschaft um zuverlässig Strukturen für inklusive Co-Kreation zu ermöglichen.

Der Aufbau, die Pflege und Nutzung wirkungsvoller Schnittstellen bedeutet einen ständigen, manchmal anstrengenden aber insb. konstruktiven und korrigierenden Aushandlungsprozess. Da kein Akteur hierfür alleine verantwortlich ist, muss gelernt werden, Bedürfnisse aneinander angepasst und Motivationen neben der Verständigung auf gemeinsame Zielvorstellungen durch das Einbringen von Ressourcen motiviert sein. So gesehen ist der Beitrag und die „Währung“ der an dieser Stadtwerkstatt beteiligten Akteure vermutlich unterschiedlich und dynamisch. Die Bürger:innen bzw. Zivilgesellschaft hat an der Schnittstelle Zugang zu Politik und Verwaltung, wo ihre Wünsche und Forderungen Gehör finden und diese erfährt bzw. aushandeln kann, welche Möglichkeiten der Gestaltung sie haben. Die Zivilgesellschaft hingegen bringt sich mit fachlicher und lokaler Expertise und potenziellen Engagement ein, was wiederum für Politik und Verwaltung interessant ist. Auch ist das Erfahren direkter Zustimmung oder konstruktiver Hinweise zur Nachsteuerung vorheriger Beschlüsse ein wichtiger Beitrag. Für die Wissenschaft bietet eine solche Schnittstelle die Möglichkeit, den Bedarf an Wissen zu erörtern, theoretische Hypothesen zu validieren und wissenschaftliche Evidenz in die Öffentlichkeit und wichtige politische Prozesse hinein zu tragen. Die Schnittstelle funktioniert dann gut, wenn die unterschiedlichen Akteursgruppen wahrnehmen, dass die Ressourcen, welche die anderen Akteure mitbringen, auch ihr Anliegen voranbringen.

8.1. **Ausblick**

Die bisher umgesetzten Pop-up Infrastrukturen zeigen, dass die Aufteilung und Gestaltung des öffentlichen Raums innerhalb von kurzer Zeit möglich sind. Dieser Bericht fokussiert auf Maßnahmen, die im Sommer 2020 entwickelt wurden bzw. stattgefunden haben. Da die COVID-19-Pandemie weiter andauert, sind kreative Lösungen zur Nutzung des öffentlichen Raums in den Wintermonaten gefragt. Auch dann ist eine gesunde und nachhaltige Mobilität sowie der Aufenthalt im Wohnumfeld unter freiem Himmel unerlässlich. Vor diesem Hintergrund könnte die Umgestaltung des Lausitzer Platzes in Kreuzberg zu einem Leuchtturmprojekt werden, da ab November eine Straße in eine Promenade umgewandelt wird.

Provisorische Lösungen und Etablierung einer Fehlerkultur

Der Ansatz bringt innovative und zielführende Elemente für die Nutzung des öffentlichen Raums in die Planungskultur ein, da die provisorischen bzw. temporären Infrastrukturen zunächst getestet und noch nach Einrichtung weiter angepasst werden können. Durch die Erprobung in der Praxis erhöht sich die Infrastrukturqualität, weil sie bedarfsgerecht an den räumlichen Kontext und die Bedürfnisse der Nutzer:innen angepasst werden können. Funktioniert etwas nicht so gut, kann es – ohne aufwändige bauliche Eingriffe – verändert werden. Insbesondere für innovative Konzepte bietet dieses Vorgehen einen enormen Vorteil, da sich im Vorhinein nicht alle Eventualitäten absehen lassen und somit eine konstruktive Fehlerkultur notwendig ist, die es erlaubt im Prozess nachzuzustieren und damit die Infrastrukturen zu verbessern oder stufenweise umzusetzen.

Vorhandene Konzepte nutzen

Ein weiterer Erfolgsfaktor für die zügige Umsetzung der Pop-up Struktur ist sicherlich gewesen, dass teilweise auf bereits vorhandene Konzepte zurückgegriffen werden konnte. Der Radverkehrsplan des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, der aufgrund des Projektes „bikeXhain“ im bezirklichen Verkehrswenderat entstanden ist, stellte beispielsweise eine solide und schnell anpassbare Basis für die zügige Entwicklung der Pop-up Radwege dar. Die Erarbeitung solcher Konzepte unter zivilgesellschaftlicher bzw. wissenschaftlicher Beteiligung kann spätere Umsetzungen vorbereiten, vorab legitimieren und in kritischen Momenten beschleunigen. Häufig kann in diesem Zusammenhang auch auf Ideen aus der Zivilgesellschaft zurückgegriffen oder die Umsetzbarkeit von Forderungen geprüft werden.

Einbindung verschiedener Akteure in die Planungspraxis

Die Governance-Prozesse im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg profitieren maßgeblich von der Erfahrung und dem gebündelten Wissen aus Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Wissenschaft. Die Einführung der Pop-up Infrastrukturen hat gezeigt, wie die einzelnen Akteure innerhalb von kürzester Zeit neue Konzepte entwickeln und umsetzen können. Dabei greifen die Akteure auf ihre jeweiligen Netzwerke und Wissensbestände zurück und werden durch den ko-kreativen Arbeitsmodus handlungsfähiger und offener für Lösungen abseits der technischen Regelwerke, die zusätzlichen gesellschaftlichen Mehrwert generieren können. Besonders deutlich zeigt sich das etwa bei der Umsetzung des Prototyps „Spielzeiten“, bei dem Bürger:innen eine aktive Rolle als Kiezlots:innen übernommen haben und damit maßgeblich zum Gelingen des Prototyps beigetragen haben. Zudem sind sie hierdurch zu akzeptierten Expert:innen für die verschiedenen Bedürfnisse und lokalen Gegebenheiten vor Ort geworden. Dieses Wissen kann wiederum bei der Verbesserung der bzw. bei der permanenten Gestaltung von Infrastrukturen genutzt werden.

8.2. Empfehlungen

Die Erarbeitung und Umsetzung der Pop-up Infrastrukturen hat gezeigt, dass ein transdisziplinärer Arbeitsmodus Möglichkeiten eröffnet und viele Vorteile bringt, die zu mehr Handlungsfähigkeit sowie zu höherer Resilienz der Kommune in Krisenzeiten führen. Um diesen Erfahrungsschatz zu etablieren und weiter zu entwickeln, empfehlen wir folgende Elemente in die Planungspraxis zu integrieren:

Partizipation als Ressource ...

... für eine gemeinwohlorientierte Governance nutzen. Das bedeutet eine Haltung zu entwickeln, in der Partizipation nicht als Aufgabe betrachtet, sondern als unterstützende und qualifizierende Kraft begriffen wird. Durch eine Integration von zivilgesellschaftlichen und wissenschaftlichen Akteur:innen in Governance-Prozesse bekommt Politik und Verwaltung nicht nur ein breiteres Aufgabenfeld, sondern auch Zugang zu wichtige Ressourcen, die gerade zur Krisenbewältigung wichtig sein können. Eine kleine Investition darin, die Kommunikationswege zu ordnen, pflegen, und vor allem offen zu halten zwischen Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft kann einen großen Mehrwert an Handlungsoptionen in Bezug auf Mobilität und öffentlicher Raum mit sich bringen.

- Pragmatisch mit **schnell umsetzbaren und provisorischen Prototypen** arbeiten und auf **Wissen anderer Akteure** zurückgreifen. Perfekte Lösungen sollten nicht zum Feind des Guten werden. Lösungsansätze können oft schnell konzipiert und umgesetzt werden. So kann die Kommune schnell Erfahrungswerte sammeln, dokumentieren, und zügig Nachbesserungen umsetzen. Die Erfahrung zeigt, dass Prototypen bzw. Konzepte selten von Null neu geplant werden müssen, da häufig bereits seitens der Akteure aus Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft viel Vorarbeit und Vordenken geleistet wurde und hierauf zurückgegriffen werden kann. Der Überblick über innovative Ideen und Ansätze kann nur durch eine andauernde partnerschaftliche Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteur:innen erlangt werden.
- **Tactical Urbanism** aktiv in den Werkzeugkasten der ko-kreativen Stadtgestaltung aufnehmen. Temporäre, kostengünstige und schnelle Änderungen der gebauten Umwelt dienen dazu, Ideen zügig in die städtische Realität zu bringen anstatt auf immer dicker werdenden Papier festzuhalten. Dieses Vorgehen ermöglicht es, Lösungsansätze zu evaluieren, laufend zu verbessern und an die spezifischen Gegebenheiten vor Ort im Prozess oder im Falle ungeplanter Ereignisse anzupassen. Dieser Prozess hilft bei der anschließenden permanenten und baulich-strukturellen Umsetzung von Infrastrukturen. Zudem ist die Dokumentation und Verbreitung von erfolgreichen Tactical Urbanism Prototypen für die Umsetzung und Verstetigung in anderen Kommunen beispielgebend. Die Pop-Up Radwege beispielsweise haben international Anerkennung gefunden. Dabei wurde sowohl der Umsetzungsprozess als auch die rechtlichen Anordnungen in andere Sprachen übersetzt und geteilt.
- Eine **Stadtwerkstatt** gründen. Eine institutionalisierte Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wissenschaft ermöglicht und ermöglicht es, das politische Ziel eines am Gemeinwohl orientierten öffentlichen Stadtraums gemeinsam mit der Stadtgesellschaft auszuhandeln und kollaborativ in die Umsetzung zu bringen. Die Stadtwerkstatt soll als Methode bzw. Format für Austausch und ko-kreatives Arbeiten dienen, zugleich ist sie durch einen physischen Ort vertreten und zugänglich. Alle beteiligten Akteure begegnen sich hier auf Augenhöhe, sodass es keine Initiator:in oder Gastgeber:in gibt. Ziel ist es zudem, die Ressourcen der anderen Akteursgruppen nutzen zu können, seien es Ideen, Netzwerke, Kapazitäten oder ganz praktisches mit Anpacken bei der Umsetzung vor Ort. Die Stadtwerkstatt definiert sich als zentraler Punkt, an dem die vielfältigen Arbeitsprozesse, die die Governance der Mobilität und den öffentlichen Raum betreffen, koordiniert und zugänglich gemacht wird und sorgt für einen regelmäßigen Austausch. Die Stadtwerkstatt kann Governance-Prozesse in der Kommune anstoßen, selbst anlaufen oder angelaufen werden.

APPENDIX 1 ABLAUF – PARTIZIPATIVES EINRICHTEN EINER OFFENEN STRASSE TYP V: „KITA-HOF“

Ein beispielhafter Ablauf für einen partizipativen Verfahren für die Erstellung eines Kita-Hofes ergibt sich aus den folgenden 10 Schritten

1. **Bedarf an einem Kita-Hof festlegen**
2. **Bedürfnisse erforschen:**
 - a. Erzieher:innen: wie soll der Hof aussehen, damit sie gut die Kinder betreuen können?
 - b. Straßenverkehrsbehörde: was macht den Hof und seine Umgebung verkehrssicher?
3. **Prototyp erstellen:**
 - a. urban designers (z.B. Design Firma, Forscher:innen, Aktivist:innen im Bereich) gestalten einen Prototyp
 - b. Erzieher:innen und Verwaltung beteiligen sich an dem Erstellungs- bzw. Designprozess
4. **Prototyp entwerfen:**
 - a. Material (z.B. Raumtrennungen) so gut wie möglich kostengünstig und do-it-yourself, evtl. unter Mithilfe älterer Kinder oder Eltern gestalten
5. **Machbarkeit des Kita-Hofs testen:**
 - a. An einem Tag der Notbetreuung kommen Kinder, Erzieher:innen, Verwaltung und Forscher:innen zusammen und testen die Machbarkeit der Maßnahmen
 - b. Feedback der Kitaleitung, Betreuer:innen, Eltern und Anwohner:innen wird durch Umfragen o. Ä. aufgenommen und dokumentiert
6. **Evaluation und Weiterentwicklung:**
 - a. Prüfung der Verkehrssicherheit durch die Straßenverkehrsbehörde
 - b. Prüfung der sicheren Kinderbetreuung durch Kitaleitung
 - c. Einschätzung zur Infektionsrisikominderung durch Amtsärzt:in
 - d. Die Ergebnisse des Tests werden diskutiert
 - e. Der Prototyp wird ggf. nachgebessert
7. **Bei erfolgreiche Evaluation, Maßnahmenblatt erstellen:**
 - a. Verwaltung, mit Unterstützung von urban designers, erstellt ein Dokument mit klaren räumlichen Erfordernissen für die Machbarkeit (Check-Liste) und die do-it-yourself Gestaltung eines Kita-Hofs (mit Begleitung der Verwaltung)

8. **Fall bekannt machen:**
 - a. Die Geschichte der Entstehung des Kita-Hofs kommunizieren
9. **Einladung mitzumachen:**
 - a. In einem Onlinedialog können andere Kitas Interesse an der Mitgestaltung eines Kita-Hofs anmelden
10. **Neue Kita-Höfe erstellen:**
 - a. Die Straßenverkehrsbehörde prüft die Machbarkeit der einzelnen Fälle

Affirmative Prüfungen werden kommuniziert, die Kita gestaltet den Hof.