

Dieses Fact Sheet wurde im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

## Methoden der Stakeholderbeteiligung in der Mobilitäts- und Quartiersplanung

Umgestaltungs- und Umwidmungsmaßnahmen zugunsten aktiver Mobilität sowie zur Stärkung intermodalen Mobilitätsverhaltens lösen häufig Bedenken und Befürchtungen aus. Insbesondere bei gleichzeitiger Flächenreduzierung für den motorisierten Individualverkehr, werden diese Maßnahmen von den betroffenen Beteiligten kritisch bewertet. Dies schließt nicht nur Autofahrende ein, die daran gewöhnt sind ihren Pkw nahe ihres Wohn- oder Arbeitsortes abzustellen, sondern auch Geschäftstreibende sowie den Lieferverkehr. Für die Verkehrswende spielt die Verteilung und Nutzung des öffentlichen Raums jedoch eine wesentliche Rolle. Diese haben einen entscheidenden Einfluss auf die Mobilitätsoptionen und auf das Mobilitätsverhalten (Jarass et al., 2021).

Etablierte Formate, welche die Akzeptanz einer Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrsflächen steigern sollen, sind etwa:

- ▶ Medienarbeit (Presseinformationen, Pflege einer Internetpräsenz)
- ▶ Online-Befragungen
- ▶ Bürgerveranstaltungen zur Information und Konsultation
- ▶ Runde Tische

Diese Formate werden vor allem als informelle Beteiligung in einer frühen Planungsphase eingesetzt. Die informelle Beteiligung ist gesetzlich nicht vorgeschrieben.

Gesetzliche Regelungen zu Beteiligungsverfahren trifft u.a. das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes:

- ▶ § 25 Abs. 3 VwVfG besagt zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung:  
*„Die Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung). Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Das Ergebnis der vor Antragstellung durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden.“*

Mehrere Länder haben vergleichbare Regelungen in ihre Verwaltungsverfahrensgesetze übernommen. Auch bei dieser formalen Beteiligung können die oben genannten Beteiligungsformate Einsatz finden. Soweit ersichtlich, zielen diese Regelungen aber vor allem auf Großvorhaben und nicht darauf, Bürgerinnen und Bürgern auf Augenhöhe mit der Verwaltung Einfluss auf Planungen nehmen zu lassen.

- ▶ Formale Anhörungen sind darüber hinaus bei Planfeststellungs- und Bebauungsplanverfahren vorgeschrieben. Zielgruppe der Anhörung bei einem Planfeststellungsverfahren ist z.B. nach § 73 Abs. 4 VwVfG jede Person, deren Belange durch das Vorhaben berührt wird. Zielgruppe sind auch Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen eine Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen (Verbandsklage).

Im Folgenden werden am Beispiel der Unteren Königsstraße (Kassel) Formate einer informellen Beteiligung in einer frühen Planungsphase sowie die formalen Beteiligungen dargestellt.

### Umgestaltung der Unteren Königsstraße in Kassel

- ▶ Das Straßenbild ist aktuell geprägt durch ein „Grau-in-Grau-Design“ der optisch dominierenden Verkehrsflächen für fließenden und ruhenden Verkehr sowie die abgetrennte Gleisanlage der Straßenbahn, auf der auch der Linienbus fährt. Viele Straßen in Kassel entsprechen diesem Straßenbild. Im zentralen Straßenabschnitt gibt es kein Grün, lediglich einen einzigen Baum.
- ▶ Die Geschäfte und Cafés nutzen auch die Gehwege, jedoch sind die Gehwege im Geschäftsbereich bei starkem Fußverkehr hierfür nicht ausreichend breit. Flächen am Fahrbahnrand werden derzeit ausschließlich zum Parken und Liefern genutzt. Querungsstellen befinden sich nur an den Knotenpunkten und am Ende der Straßenbahnhaltestellen. Auf der Fahrbahn wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, und es gibt nur selten Fahrradabstellanlagen, die zudem nicht anforderungsgerecht sind.
- ▶ Die Handlungsansätze für Kassel zeigen zunächst eine kurzfristige Perspektive auf, bei der ohne wesentliche Entlastung im fließenden Kfz-Verkehr Umverteilungen von Flächen zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie Grünflächen und Aufenthaltsangeboten anzustreben sind. In einer weitergehenden Perspektive wurde geprüft, durch welche Maßnahmen welche Entlastungen im fließenden Kfz-Verkehr zu erreichen sind und wie unter den dann bestehenden Verhältnissen entsprechende Aufwertungen möglich sind.
- ▶ Es soll eine Entlastung im Kfz-Verkehr der Unteren Königsstraße erfolgen. Im Untersuchungsbereich soll mehr Fläche für Fuß- und Radverkehr sowie Grün und Fahrradparken angeboten werden. Der ÖPNV soll in gewohnter Qualität, also ohne zusätzlich Beeinträchtigungen, beibehalten werden.
- ▶ Mögliche Ansatzpunkte zum Erreichen dieser Ziele bestehen vor allem in der Reduktion der Flächen für den fließenden Verkehr und den ruhenden Kfz-Verkehr. Als konkrete Flächengewinne lassen sich herausarbeiten:
  - Eine Erweiterung der Haltestellenfläche zu Lasten des Linksabbiegestreifens der Stadteinwärts-Fahrbahn ist anzustreben, um dort wenn möglich Bäume zu pflanzen (dafür müssen Leitungen im Untergrund geprüft werden). Darüber hinaus

können andere Formen von Grün und die Nutzung als zusätzliche Zugangsfläche für Fahrgäste vom westlichen Fahrbahnrand erfolgen.

- An der Stadtauswärts-Fahrbahn ist der Entfall einzelner oder aller Parkstände möglich, um Bäume zu pflanzen und benachbarte Fahrradstände aufzustellen.
- Bei beiden Fahrbahnen können Flächen entfallen, wenn z.B. in den Knotenpunktzufahrten bestimmte Fahrbeziehungen künftig nicht mehr möglich sind.

► Für die Untere Königsstraße wurden sechs Varianten durchgespielt, wie der Kfz-Verkehr reduziert werden kann und welche Flächenpotentiale sich daraus ergeben:

1. Reduktion Parkflächen
2. Reduktion der Kfz-Belastung durch Abbiegeverbot
3. Reduktion der Parkflächen und der Kfz-Belastung durch Abbiegeverbot
4. Erweiterung der Fußgängerzone im Süden
5. Erweiterung der Fußgängerzone im Süden und im Osten
6. Vollständige Fußgängerzone

## Informelle Beteiligung in einer frühen Planungsphase

Die möglichen Beteiligungsformate in einer frühen Planungsphase sind informell, also rechtlich nicht vorgeschrieben. Ziel einer informellen Beteiligung ist es, Ideen für die Planung zu gewinnen, Informationen über den Planungsstand des Vorhabens zu vermitteln und die Planungsziele zu konkretisieren.

### Medienarbeit

Presseinformationen und die Pflege einer Internetpräsenz informieren kontinuierlich über die Planungen, über die Beteiligungsmöglichkeiten und -formate sowie über deren Ergebnisse.

### Online-Befragungen

Als zeitlich erstes Format einer Beteiligung bietet sich eine Online-Befragung mit der konkreten Fragestellung „Was soll in der Unteren Königsstraße verbessert werden“ an. Diese Befragung könnte sowohl Anlieger\*innen wie „Besucher\*innen“ (z. B. Einzelhandelskund\*innen) der Straße als Zielgruppe adressieren und z.B. über den Ortsbeirat Kassel-Mitte kommuniziert werden. In einer Basisvariante könnten u.a. Fragen zu den Teilnehmenden (Anwohnende, Gewerbebetrieb, Besuchende der Unteren Königsstraße) und Bewertungen verschiedener Maßnahmen („Mehr Platz für zu Fuß Gehende ist sehr wichtig - nicht wichtig“) abgefragt werden. Für eine weitergehende Konzeption bietet sich eine interaktive Karte an, mit der die Teilnehmenden Ideen für Maßnahmen verorten und ihr Expert\*innenwissen als Anwohnende und Gewerbetreibende einbringen könnten. Die Befragung sollte etwa vier bis sechs Wochen zugänglich sein. Mögliche zu erzielende Ergebnisse sind Gewichtungen verschiedener Maßnahmen durch die verschiedenen Zielgruppen sowie räumlich zugeordnete Ideen für die Planungen.

## **Bürgerveranstaltungen**

Nach einer Umsetzung der Ideen aus der Onlinebefragung in Planungsentwürfe bieten sich Bürgerveranstaltungen an, die über die potentiellen Konflikte informieren und die Beteiligten zu Gewichtungen und möglichen Lösungen konsultieren. Zielgruppe sind zum einen Anlieger\*innen und Bewohner\*innen umliegender Quartiere als "Besucher\*innen", zum anderen aber auch Personen mit Grundeigentum an der Straße sowie z. B. Gewerbetreibende. Dies sind zum einen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, aber auch Gewerbebetriebe (z.B. Handwerk) mit Standort an oder im direkten Umfeld der Straße, die auch für Kfz-Verkehr erreichbar sein müssen. Über die Online-Befragung hinaus könnten bei diesem Format auch besondere Anforderungen einzelner Gruppen oder sogar einzelner Personen konkretisiert werden (zum Beispiel Einrichtung von Lieferzonen bei einem Entfall von Parkplätzen).

Der Ablauf einer Veranstaltung könnte vorsehen, dass eingangs die bisherigen Planungsideen vorgestellt werden. Anschließend bieten sich thematische Arbeitsgruppen an, bei denen die Teilnehmenden Lösungsansätze für Bereiche mit Zielkonflikten erarbeiten. In einer dritten Phase könnten die unterschiedlichen Lösungsansätze im Plenum vorgestellt und durch alle Teilnehmenden bewertet werden (z.B. Punktvergabe für besonders geeignete Lösungen).

Mögliches Ergebnis sind damit Anregungen für die Lösung von Zielkonflikten in räumlich konkretisierten Bereichen.

## **Runder Tisch**

Bei sehr starken Bedenken bis hin zu Widerständen einzelner Stakeholder – wie möglicherweise Gewerbetreibender – könnte ein Runder Tisch als kontinuierlicher Prozess über einen zu definierenden Zeitraum Planungsziele konkretisieren und unterschiedliche Planungsansätze bewerten. Zielgruppe sind z.B. Anlieger\*innen, Bewohner\*innen umliegender Quartiere als „Besucher\*innen“, Personen mit Grundeigentum an der Straße und Gewerbetreibende. Insbesondere für den Fall, dass die Untere Königsstraße für den Kfz-Verkehr unterbrochen wird (Varianten 4 bis 6), könnten auch Verbände und die verkehrspolitischen Interessengruppen wie etwa ADAC, ADFC, VCD beteiligt werden. Eine Interessensgemeinschaft der Betriebe an der Unteren Königsstraße konnte nicht recherchiert werden. Voraussichtlich könnte die IHK beteiligt werden. Vertreter\*innen der Stadtteilpolitik könnten als Beobachtende ohne Stimmrecht teilnehmen.

Der Runde Tisch könnte z. B. - auf zwei bis vier Sitzungen (etwa dreistündige Veranstaltungen) - Arbeitsphasen in einem Plenum und an Thementischen umfassen, die ähnlich der Bürgerveranstaltungen strukturiert sein könnten.

Mögliches Ergebnis sind konsensuale Anregungen für die Lösung von Zielkonflikten. Für die Anforderungen, aus denen Zielkonflikte bestehen bleiben, könnten Priorisierungen erarbeitet werden. Diese könnten der (Stadtteil-) Politik als Informationsgrundlage eines Beschlusses dienen.

## **Temporäre Umnutzungen und Verkehrsversuche als mögliches Ergebnis der Beteiligung**

Nach dem Diskussionsstand zu den Machbarkeitsstudien könnten bei fortbestehender Funktion als Hauptverkehrsstraße einige Kfz-Parkplätze zu Aufenthaltsflächen und zu Baumstandorten umgewandelt werden. Positive Wirkungen hätte dies u.a. für Anlieger\*innen des Straßenabschnittes, Gastronomiebetriebe mit möglicher oder erweiterbarer Außengastronomie und für Besucher\*innen. Bei Einzelhandelsbetrieben könnten Ängste auftreten, durch den Entfall von Parkplätzen schlechter für die Kfz-Kundschaft erreichbar zu sein.

Mit einer temporären Umnutzung einiger Kfz-Parkplätze mit Bäumen (Pflanzschalen) und Außengastronomie könnten

- ▶ die o. g. positiven Wirkungen verdeutlicht,
- ▶ evtl. Gastronomiebetriebe als Unterstützende gewonnen,
- ▶ Erfahrungen damit gewonnen werden, in welchem Umfang sich tatsächlich Veränderungen der Erreichbarkeit einstellen und
- ▶ welche Wirkungen dies z. B. auf die Kundenfrequenzen des Einzelhandels hat.

Im Hinblick auf den weitestgehenden Ansatz einer vollständigen Fußgängerzone könnten in einem Verkehrsversuch z. B. auf Basis des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO die positiven Wirkungen auf die Aufenthaltsqualität verstärkt aufgezeigt und Erfahrungen für die Einzelhandelsbetriebe mit den o. g. Fragen gewonnen werden. Ein derartiger Verkehrsversuch soll mit einer Vorher- und Versuchsphasen-Evaluation begleitet werden. So wurden zum Beispiel in dem Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA) des Umweltbundesamtes die Hauptmaßnahmen in vier Modellstädten evaluiert.<sup>1</sup>

## Formale Beteiligung

### 2.1 Beteiligung in einer frühen Planungsphase

Bei Planungsvorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf eine größere Anzahl Dritter haben können, ist nach § 25 Abs. 3 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG HE) eine frühe Bürgerbeteiligung vorgesehen. Bei dieser ist die betroffene Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens, die Art der Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen zu informieren. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit einer förmlichen planungsrechtlichen Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden.

Diese landesrechtliche Regelung ist mit der Regelung des § 25 Abs. 3 VwVfG des Bundes vergleichbar. Mehrere Länder haben vergleichbare Regelungen getroffen.

Diese Regelung zielt, soweit ersichtlich, vor allem auf Großvorhaben. Hierzu zählen z.B. Neubauten oder umfassende Umbauten großer Bahnhöfe und ihres Umfeldes. Das politik- und sozialwissenschaftliche Verständnis von Beteiligung hingegen knüpft an die Vorstellung an, Bürgerinnen und Bürger in einem partnerschaftlichen Verhältnis auf Augenhöhe mit der Verwaltung zu sehen und ein Recht zur Mitentscheidung einzuräumen.

### 2.2 Formale Beteiligung im planungsrechtlichen Verfahren

Für eine umfassende Umgestaltung des etwa 340 m langen Teilabschnittes der Unteren Königsstraße ist nach bisheriger Recherche eine Planfeststellung nach § 33 des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) erforderlich. Alternativ kann die Umgestaltung in einem Bebauungsplan festgelegt werden. Insbesondere die Maßnahmenvarianten vier bis sechs mit einer abschnittsweisen oder vollständigen Fußgängerzone könnten auch die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung in einem Bebauungsplan erfordern.

Die Planfeststellung für Straßen in Gemeindebaulast erfolgt in Hessen durch das Regierungspräsidium Darmstadt. Das Verfahren hat folgende formalisierte Schritte:

---

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (2022): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität (MONASTA)

- ▶ Ortsübliche Auslegung und Bekanntmachung der Planunterlagen durch die Stadt Kassel
- ▶ Erheben schriftlicher Stellungnahmen und Einwendungen. Stellungnahmen und Einwendungen können eingereicht werden durch
  - Behörden, Träger öffentlicher Belange,
  - Jedem, dessen Belange durch die Planung betroffen sind (§ 73 Abs. 4 VwVfG HE), und
  - Vereinigungen mit einem Verbandsklagerecht (z. B. Umweltverbände).
- ▶ Erörterungstermin mit den Behörden und Einwänder\*innen
- ▶ Zusammenstellung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens
- ▶ Abwägung und Planfeststellungsbeschluss durch das RP Darmstadt.

Ein Bebauungsplanverfahren hat vergleichbare Verfahrensschritte.

## Innovative Beteiligungsformate

Neben den teilweise rechtlich festgeschriebenen Beteiligungsformaten (siehe 0) haben sich in den letzten Jahren auch neue, innovative Formate etabliert. Diese setzen sich zum Ziel, die Partizipationsmöglichkeiten zu stärken und ermöglichen eine aktive Teilhabe von Bürger\*innen am Planungs- und Umsetzungsprozess. Durch die Vielzahl lokaler und auch regionaler Akteur\*innen der Planung, der Wirtschaft, der Politik, der Wissenschaft und der Zivilgesellschaft, entwickelten sich eine Reihe von transdisziplinären Methoden. Neben der Teilhabe am Planungs- und Umsetzungsprozess werden auch neue Konzepte erprobt, die es den Beteiligten ermöglicht eine Art Vorversion des Zielzustandes zu erleben. Beispielhaft sind hierbei Realexperimente zu nennen, etwa das EXPERI-Forschungsvorhaben in Berlin. In diesem wird experimentell untersucht, wie urbane Aufenthaltsqualitäten erhöht, öffentliche Räume für die Anwohnenden geschaffen und eine gesundheitsfördernde Fortbewegung ermöglicht werden können. Im Rahmen des Forschungsvorhabens werden in Berlin-Charlottenburg eine Kreuzung zu einem temporären Stadtplatz umgewandelt und zudem die Umgestaltung einer Straße in einer Fußgängerzone in Berlin-Kreuzberg transdisziplinär begleitet und erforscht. Partizipative Formate und Aktivitäten zur Gestaltung durch Anwohner\*innen, geben diesen die Möglichkeit ihre Ideen und Gestaltungswünsche einzubringen und umzusetzen.<sup>2</sup>

### **Reallabore**

Innovative Beteiligungsformate werden besonders im Rahmen von sogenannten Reallaboren erprobt. Das Format stellt an sich selbst den umfassenden Anspruch die Lücke zwischen Forschung und Praxis zu schließen. Reallabore bieten eine fachübergreifende Arbeitsumgebung, die wissenschaftliche Beiträge in Fragen des gesellschaftlichen Wandels integriert (Beecroft et al., 2018). Transdisziplinäre Forschung orientiert sich an den beteiligten Akteur\*innen und betrachtet zugleich wissenschaftliches und praktisches Wissen. Dies dient dem Zweck Gestaltungsprozesse zielgerichteter umzusetzen. Dabei werden Forschende verschiedener Disziplinen und Akteur\*innen der Praxis einbezogen (Defila und Di Giulio, 2018). Für Umgestaltungs- oder Umwidmungsmaßnahme kommen beispielsweise Forschende der Verkehrs- und Sozialwissenschaften, Akteur\*innen aus der Verwaltung und Politik sowie

---

<sup>2</sup> Für weitere Informationen siehe: <https://www.experi-forschung.de/>

Anwohnende, betroffene Dienstleistende, Betreibende von Einzelhandel und Gastronomie als Teilnehmende infrage.

Bevor erste Reallabore ihre Arbeit aufnehmen, wurde besonders der Bedarf der fachübergreifenden wissenschaftlichen Unterstützung gesellschaftlicher Fragen herausgestellt (Beecroft et al., 2018), beispielsweise der Verkehrswende. Dabei werden bekannte fachliche oder institutionelle Grenzen überschritten, um verschiedene Standpunkte und Denkmuster zur Lösung dieser Fragen zu integrieren. Neben den fachübergreifenden Arbeiten wird dabei als zwingend angesehen, dass Reallabore gemeinwohlorientiert sind, ethisch gut begründet und somit ein gesellschaftlich legitimes Ziel verfolgen (Defila und Di Giulio, 2018). In diesem Kontext können Forschende Interventionen - wie beispielsweise Umgestaltungs- und Umwidmungsmaßnahmen – als Realexperimente durchführen, wodurch Kenntnisse über soziale Dynamiken und Prozesse gewonnen werden (Schneidewind, 2014). Somit überträgt ein Reallabor das Konzept der wissenschaftlichen Laborarbeit zur Analyse sozialer und politischer Prozesse in die Wirklichkeit (De Flander et al., 2014).

Neben der Partizipation als wichtigstes Element von Reallaboren, sind folgende Kerncharakteristika aufzuzählen: der Beitrag zu Transformationsprozessen, die fachübergreifende Zusammenarbeit, der Lernprozess durch die Reflektion des eigenen Handelns, die experimentelle Durchführung sowie eine langfristige Ausrichtung, welche Skalier- und Transferierbarkeit ermöglicht (Wanner und Stelzer, 2019; Beecroft et al., 2018). Im Folgenden werden zwei innovative Beteiligungsformate aus der Wissenschaft vorgestellt, die im Rahmen von Reallaboren Anwendung fanden.

Bei beiden Beteiligungsformaten steht dabei im Vordergrund Akteur\*innen der Praxis aus Stadtverwaltung, Stadtplanung, Politik, Wirtschaft, etc. mit Akteur\*innen der Wissenschaft zusammen zu bringen. Dadurch entstehen Synergien aus Praxiswissen und theoretischem Wissen, die mit Erfahrungen, Erkenntnissen und Ideen von weiteren Akteur\*innen der Zivilgesellschaft in öffentlichen Veranstaltungen ergänzt werden. Im Folgenden werden zwei dieser Formate vorgestellt. In beiden Formaten werden auf unterschiedliche Weise Ideen entwickelt, um die Gestaltung von Umwidmungs- und Umverteilungsprozessen zu unterstützen – teils in Form offener Diskussionen, teils in spielerischer Art. Der Austausch der unterschiedlichen Ansichten wird dabei als Chance verstanden, voneinander zu lernen und sich gegenseitig zu ergänzen. Die Akteur\*innen bewegen sich hierbei auf Augenhöhe. Durch weitere öffentliche Veranstaltungen findet ein zusätzlicher Austausch von Erfahrungen, Erkenntnissen und Ideen statt.<sup>3</sup>

### **BarCamp Adapted**

Für transformative Forschungsvorhaben und Reallabore ist die Anfangsphase aufgrund der besonderen Akteurskonstellation aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft von großer Bedeutung. Dabei bringen alle Beteiligten unterschiedliche Expertisen und spezifische Sichtweisen auf gesellschaftliche Fragestellungen und somit verbundene unterschiedliche Erwartungen an das Vorhaben mit. Dadurch ergeben sich oftmals komplexe Fragestellungen (Marquardt und Gerhard, 2019). Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit und das Erreichen der Projektziele braucht es eine gute Kommunikation unter allen Beteiligten.

Marquardt und Gerhard (2019) empfehlen für diese Phase von Projekten den Einsatz der sogenannten „BarCamp Adapted“-Methode. Durch diese werden erste Kooperationen initiiert, indem sich die Projektbeteiligten samt ihrer Interessen und Erfahrungen kennenlernen. Die

---

<sup>3</sup> Eine tiefergehende Beschreibung von Reallaboren geben Beecroft et al. (2018). „Reallabore als Rahmen transformativer und transdisziplinärer Forschung: Ziele und Designprinzipien“ in *Transdisziplinär und transformativ forschen, eine Methodensammlung*; herausgegeben von R. Defila & A. Di Giulio.

Erfahrungen der Methode aus dieser Phase lassen sich jedoch auch zu einem späteren Zeitpunkt nutzen, um neue Ideen zu entwickeln. Unter Umständen können dafür weitere Beteiligte miteinbezogen werden (ebd.).

Das BarCamp Adapted besteht aus einem Workshop, bei dem für das Projekt oder Forschungsvorhaben alle relevanten fachkundigen Personen eingeladen werden, und einer öffentlichen Veranstaltung zur Präsentation und Einbeziehung der Zivilgesellschaft. Die Methode lebt vom aktiven Wissensaustausch und der Mitwirkung aller Teilnehmenden der Veranstaltung (ebd.). Besonders die Vielfalt der Positionen sollte hierbei als Vorteil für die Diskussionen angesehen werden.

Die Methode des BarCamp Adapted unterscheidet sich zur klassischen BarCamp-Methode in zwei Punkten. Erstens ist der Workshop eines BarCamp Adapted eine geschlossene Veranstaltung. Während in der klassischen BarCamp Methode offen eingeladen wird, wird bei der BarCamp Adapted Methode empfohlen, gezielt alle Akteur\*innen und Interessierte aus dem Projektumfeld einzuladen, die sich aktiv beteiligen wollen (ebd.). Zwar wird durch diesen Schritt der Kreis der Teilnehmenden eingegrenzt, die Beschränkung dient jedoch dem intensiven fachlichen Austausch. Zweitens, wird das BarCamp Adapted durch eine im Anschluss stattfindende öffentliche Veranstaltung erweitert. Durch diese wird der Kreis der Teilnehmenden wieder geöffnet und die Ergebnisse können in einem breiteren Kontext vorgestellt und öffentlich diskutiert werden. Dieser Schritt dient als Transfer der Ergebnisse in eine größere Öffentlichkeit (ebd.) (Siehe Abbildung 1: Gruppenarbeit und Plenum im Workshop; Öffentliche Veranstaltung).

Aufgrund der komplexen Arbeiten in transdisziplinären Projekten empfehlen Marquardt und Gerhard (2019), das Format mindestens als Tagesveranstaltung zu planen. Zwar bedeutet dies für alle Beteiligten einen hohen Zeitaufwand und sorgfältige Planung durch die Organisator\*innen, dennoch braucht es diese Zeit für relevante Ergebnisse. In Abhängigkeit von der Anzahl der Beteiligten, den Ressourcen und der Anzahl der zu besprechenden Themen werden sogar zwei Tage als Veranstaltungsdauer empfohlen. Zudem sollte ausreichend Platz für Pausen eingeplant werden, die als ungezwungene Gesprächsrunden eine Art Katalysator darstellen können (ebd.). Die Moderierenden verfügen bei dieser Veranstaltung nur über eine koordinierende Funktion und sind selbst nicht inhaltlich in die Diskussionen eingebunden. Darüber hinaus unterstützen sie bei der Bildung und der Arbeit der Kleingruppen sowie beim Festhalten der Ergebnisse und der Präsentation dieser. Bei 20 beteiligten Akteur\*innen können an einem Veranstaltungstag so vier bis fünf Themen intensiv bearbeitet werden (ebd.). In der letzten Phase werden die Ergebnisse des Workshops und der öffentlichen Veranstaltung dokumentiert und zur weiteren Verbreitung aufbereitet (siehe Abbildung 1).



**Abbildung 1: Ablauf eines BarCamp Adapted nach Marquardt und Gerhard (2019) (eigene Darstellung)**



Durch die Methode des BarCamp Adapted erfolgt ein direkter und schneller Transfer der Workshop-Ergebnisse in die Öffentlichkeit. Ein Vorteil der sich anschließenden öffentlichen Veranstaltung ist auch, dass Vertretende verschiedener Einrichtungen und der Stadtgesellschaft direkt auf Anmerkungen und Fragen der Anwesenden reagieren können.<sup>4</sup>

### UrbanUtopiaLAB

Eine weiteres innovatives Beteiligungsformat stellt die prozessorientierte Methode des UrbanUtopiaLAB dar. Bei Transformationsprozessen sind Ziel und Herausforderungen oft bekannt. Unbeantwortet ist jedoch die Frage wie und mit welchen Prozessen diese Ziele erreicht und Herausforderungen überwunden werden können (West und Kück, 2019). Hier setzt das UrbanUtopiaLAB an und schafft eine „Kultur des Austausches“ (ebd.). Es zielt vor allem auf den Einsatz in urbanen Kontexten ab, in denen oftmals multiple Raumerfahrungen und Zuschreibungen nebeneinander existieren und somit unterschiedliche Vorstellungen über die Nutzung des öffentlichen Raumes entstehen (ebd.). Das UrbanUtopiaLAB eignet sich in solchen Fällen als Methode, um verschiedene Nutzungsmöglichkeiten urbaner Räume in einer Art Utopie der Zukunft zu diskutieren. Die Utopie und der transformative Prozess beziehen sich dabei auf den urbanen Raum sowie auf Denkmuster und Handlungsroutinen gleichermaßen. Der urbane Raum wird dabei nicht nur als physische Struktur, sondern als Raum beabsichtigter und

<sup>4</sup> Eine tiefergehende Beschreibung der Methode ist in Marquardt, E., & Gerhard, U. (2019). „Barcamp adapted – gemeinsam zu neuem Wissen“ in Transdisziplinär und transformativ forschen, Band 2; herausgegeben von R. Defila & A. Di Giulio zu finden.

zufälliger Begegnungen von Menschen verstanden, an dem alle teilhaben und den alle mitgestalten können (ebd.).

Die Ausarbeitung und Weiterentwicklung des UrbanUtopiaLAB fand im Rahmen des Teilprojektes „Dezentrales Wohnen“ des Reallabors „Asylsuchende in der Rhein-Neckar-Region“ statt. Leitfrage des Teilprojektes war die Frage „Wie wollen wir in Zukunft miteinander leben?“ (ebd.). Im UrbanUtopiaLAB wurde dabei auf Kooperation, Kollaboration und Co-Kreation, also der gleichberechtigten Partnerschaft zwischen den Teilnehmenden, gesetzt. Das UrbanUtopiaLAB wurde bisher hauptsächlich in Heidelberg eingesetzt. Die Dauer dieses UrbanUtopiaLABs lag bei 23 Monaten (ebd.).

Im Rahmen des UrbanUtopiaLABs werden verschiedene relevante Akteur\*innen aus der Praxis und Wissenschaft in den Planungsprozess und in der Durchführung miteinbezogen. Durch eine offene „Kultur des Austauschs“ wird eine gemeinsame Wissensproduktion angestrebt, durch die konkrete Veränderungspotentiale aufgezeigt und politische Prozesse angestoßen werden können (ebd.). Entstehende Impulse können als allgemein formulierte Handlungsempfehlungen zu den diskutierten Fragestellungen Eingang finden. Zudem wird während des UrbanUtopiaLABs auch angestrebt, dass die individuellen Denkroutinen der Akteur\*innen durch diese hinterfragt werden und sich ggf. neu orientieren (ebd.). Die Utopie behandelt dabei nicht eine große gesamtgesellschaftliche Vorstellung, sondern eine „intentionale Utopie“, also einem prozessualen Verständnis, welches Veränderungen der Utopie mit einbezieht (ebd.). Die Beteiligten eines UrbanUtopiaLABs werden dafür dazu aufgefordert, urbane Räume und Stadtentwicklung nicht vom Standpunkt des umsetzbaren und funktionalen aus zu diskutieren. Vielmehr hat die Methode das Ziel, dass die Beteiligten gemeinsam Visionen entwickeln und Möglichkeiten finden, diese durch Maßnahmen der Stadtentwicklung umzusetzen (ebd.). Wüst und Kück (2019) schlagen in ihrem Beitrag zur Erläuterung der Methode folgende Fragen vor, die innerhalb des Prozesses hin zu einer gemeinsamen Vision aufgeworfen werden können:

- ▶ Was wäre für mich der ideale Ort?
- ▶ Wie wäre meine ideale Stadt beschaffen?
- ▶ Welche Qualitäten müssten Orte in der Stadt haben, damit das Gemeinsame funktioniert?
- ▶ Welche Organisationsmodi und Finanzierungskonzepte könnte ich mir vorstellen?

Das UrbanUtopiaLAB wird in vier Phasen eingeteilt (siehe Abbildung 2):

- ▶ Phase 1: StadtERFORSCHEN mit Emo/Action-Mapping
- ▶ Phase 2: StadtERKUNDEN
- ▶ Phase 3: StadtEXPERIMENTIEREN
- ▶ Phase 4: StadtMITENTSCHEIDEN

Ziel der Phase 1: **StadtERFORSCHEN** ist es die Kreativität der Teilnehmenden zu fördern, die für die Entwicklung einer Utopie hilfreich ist. Im Vordergrund steht zudem das Verständnis von Raum und des Urbanen als Orte des Zusammenlebens, die durch die Nutzungen, Erfahrungen, Emotionen und Wünsche verschiedener Gruppen der Gesellschaft bestehen. Die Teilnehmenden kartieren in dieser Phase gemeinsam ihre jeweiligen persönlichen Emotionen und Aktivitätsräume (Emo/ Action Mapping). Phase 1 kann sowohl als offene, als auch geschlossene Veranstaltung durchgeführt werden. Der Einsatz einer offenen Gesellschaft empfiehlt sich vor

allem um neue interessierte Teilnehmende der Stadtgesellschaft einzubinden. Dazu kann das Emo/Action Mapping auch im öffentlichen Raum durchgeführt werden (ebd.).

In Phase 2: **StadtERKUNDEN** begehen die Teilnehmenden den Raum, den sie zuvor in Phase 1 mit ihren persönlichen Emotionen und Aktivitäten zusammen kartiert haben. Hierbei steht die gemeinsame Erkundung des Raumes im Vordergrund. Die neu gewonnenen Blickwinkel aus Phase 1 ermöglichen es so, diesen Raum aus der Perspektive anderer wahrzunehmen. Dabei tauschen sich die Teilnehmenden über die Ursachen der Wahrnehmung aus und setzen sich erlebbar damit auseinander (ebd.). Diese Phase stellt einen spielerischen Ansatz dar, urbane Räume mit allen Sinnen wahrzunehmen. Die Erkenntnisse werden durch die Teilnehmenden protokolliert/dokumentiert, um im weiteren Verlauf in Phase 3 genutzt zu werden. Phase 1: StadtERFORSCHEN und Phase 2: StadtERKUNDEN werden während eines UrbanUtopiaLABS in der Regel nacheinander in einer Tagesveranstaltungen durchgeführt (ebd.).

Phase 3: **StadtEXPERIMENTIEREN** hat das Ziel auf Grundlage der vorangegangenen Phasen öffentliche Orte im Untersuchungsgebiet auszuwählen, die dann mit kleinen oder größeren Interventionen „bespielt“ werden (ebd.). Diese Interventionen sollen als Bruch verstanden werden, als eine bewusste Irritation, Überraschung oder Provokation. Dies dient der gezielten Konfrontation der Bevölkerung mit den erarbeiteten Wahrnehmungen, Visionen und Veränderungsideen (ebd.). Alternativ können in dieser Phase auch weitere Diskussionsrunden und Ausstellungen der Ergebnisse durchgeführt werden. Auch eine Ergänzung durch ein öffentliches Emo-/Action-Mapping aus Phase 1 kann hier neue Erkenntnisse liefern, wie die Bevölkerung mit den durchgeführten Interventionen umgeht. Dies ermöglicht den Anschluss der gewonnenen Erkenntnisse der Teilnehmenden eines UrbanUtopiaLABS, die von weiteren zufällig anwesenden Personen und deren Sichtweisen ergänzt werden können (ebd.). Dadurch können Ideen zur Realisierung des Transformationsvorhabens der Stadt bzw. des Untersuchungsraumes entstehen. Die Inhalte, Methoden und Verlauf von Phase 3 und Phase 4 werden im Wesentlichen durch die Themensetzung, den anwesenden Akteur\*innen und den Ergebnissen von Phase 1 und Phase 2 bestimmt (ebd.).

In der abschließenden Phase 4: **StadtMITENTSCHEIDEN** werden im Wesentlichen die Ergebnisse der vorangegangenen Phasen zusammenfassend dokumentiert. Ziel ist es, dass die Organisatoren bzw. das Projektteam des UrbanUtopiaLABS auf dieser Basis konkrete Handlungsempfehlungen in Form eines Policy Briefs formulieren. Dieser richtet sich an die entsprechenden Akteur\*innen der Politik, Verwaltung, Planung und Wissenschaft und können bzgl. ihrer Umsetzbarkeit diskutiert und weiterentwickelt werden (ebd.).

**Abbildung 2: Ablauf des UrbanUtopiaLAB nach West und Kück (2019) (eigene Darstellung)**



Innerhalb eines UrbanUtopiaLABs ist die Kombination von akademischem Wissen und nicht-akademischen Praxiswissen von zentraler Bedeutung. Aufgaben der Forschenden sind neben der Bereitstellung ihres Systemwissens, die kritische Reflektion der Diskussionen, Optionen und der Strategien sowie die Einordnung in übergeordnete Zusammenhänge (ebd.). Dadurch können die entstehenden Dynamiken diskutiert und nicht-intendierte negative wie positive Effekte aufgezeigt werden, was im weiteren Verlauf als Diskussionsgrundlage dient, aus der sich die relevanten Forschungsfragen und in der Synthese die Handlungsempfehlungen ableiten (ebd.).<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Eine tiefergehende Beschreibung der Methode ist in West, C und Kück, S. (2019). „UrbanUtopiaLAB – einen Möglichkeitsraum zur Produktion von Transformationswissen Schaffen“ in Transdisziplinär und transformativ forschen, Band 2; herausgegeben von R. Defila & A. Di Giulio zu finden.

## Abschätzung des Personalaufwandes und des Zeitbedarfs

Die Tabelle 1 gibt einen Überblick über den abgeschätzten personellen und zeitlichen Aufwand für oben genannte Maßnahmen der Stakeholder-Beteiligung. Die Beteiligungsphasen der einzelnen Maßnahmen können sich zeitlich überschneiden.

**Tabelle 1: Abschätzung des Aufwandes von Beteiligungsformaten**

Gruppe der Beteiligungsformate	Maßnahme	Personalaufwand [Personentage]	Zeitbedarf für die Beteiligungsphase
Etablierte informelle Beteiligungsformate (siehe 0)	Pflege Internetpräsenz, Medienartikel	Zwei bis vier Personentage	12 bis 24 Monate
	Onlinebefragung	Drei bis sechs Personentage (Basisbefragung), 20 bis 30 Personentage (erweiterte Befragung z.B. mit interaktiver Karte)	Etwa einen Monat Online, zusätzlich Vorbereitung und Auswertung
	Informationsveranstaltung	Zwei bis fünf Personentage je Veranstaltung	Etwa sechs bis 12 Monate
Innovative Beteiligungsformate (siehe 0)	Runder Tisch	Zwei bis vier Personentage je Sitzung	Etwa sechs bis 12 Monate
	BarCamp Adapted	Fünf bis zehn Personentage	Etwa drei bis sechs Monate
	UrbanUtopiaLAB	Zehn bis 30 Personentage	Ab sechs Monate

Ein Verkehrsversuch, der sich als Erprobung insbesondere für eine weitgehende Umgestaltung entsprechend der Varianten vier bis sechs anbietet, sollte ebenfalls mit diesen Beteiligungsformaten kombiniert werden. Mit einer Laufzeit von etwa vier bis fünf Monaten (Versuchsphase) könnten Wirkungen nach einer ausreichenden Eingewöhnungszeit untersucht werden. Der Aufwand für die Evaluation (Vorher und Versuchsphase) kann je nach Umfang der Evaluation auf 60 bis 100 Personentage geschätzt werden.

## Quellen

- Beecroft, R., Trenks, H., Rhodius, R., Benighaus, C., & Parodi, O. (2018). Reallabore als Rahmen transformativer und transdisziplinärer Forschung: Ziele und Designprinzipien. In R. Defila & A. Di Giulio (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung* (S. 75-100). Wiesbaden: Springer VS.
- De Flander, K., Hahne, U., Kegler, H., Lang, D., Lucas, R., & Schneidewind, U. (2014): Resilienz und Reallabore als Schlüsselkonzepte urbaner Transformationsforschung. *Zwölf Thesen. GAIA*, 23 (3), (S. 284-286).
- Defila, R. & Di Giulio (2018): Reallabore als Quelle für die Methodik transdisziplinären und transformativen Forschens – eine Einführung. In R. Defila & A. Di Giulio (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen. Eine Methodensammlung* (S. 9-31). Wiesbaden: Springer VS.
- Hellmann, K. J. (2007): Die Barcamp Bewegung. Bericht über eine Serie von ‚Unconferences‘. *Forschungsjournal Soziale Bewegungen*, 20 (4), (S. 107–110)
- Jarass, J. und Nähring, A. und Merzoug, S. und Becker, S. und Götting, K. und Kläver, A. und Czeh, A. (2021): Platz statt Kreuzung. Straßenraum neu denken: Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum als Treiber für die Verkehrswende. *Internationales Verkehrswesen*, 73 (4), Seiten 18-22. Deutscher Verkehrs Verlag Media Group, Hamburg. ISSN 0020-9511.
- Marquardt, E., & Gerhard, U. (2019): „Barcamp adapted“ – gemeinsam zu neuem Wissen. In R. Defila & A. Di Giulio (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen, Band 2. Eine Methodensammlung* (S. 237-257). Wiesbaden: Springer VS.
- Schneidewind, U. (2014). Urbane Reallabore: ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. In *pnd |online III*. 1-7.
- Umweltbundesamt (2022): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität (MONASTA), Abschlussbericht. 161 Seiten. Abgerufen unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_65-2022\\_modellvorhaben\\_nachhaltige\\_stadtmobilitaet\\_unter\\_besonderer\\_beruecksichtigung\\_der\\_aufteilung\\_des\\_strassenraums.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_65-2022_modellvorhaben_nachhaltige_stadtmobilitaet_unter_besonderer_beruecksichtigung_der_aufteilung_des_strassenraums.pdf). Letzter Zugriff: 28.09.2022.
- Wanner, M. & Stelzer, F. (2019): Reallabore – Perspektiven für ein Forschungsformat im Aufwind. In *brief 07|2019, Wuppertaler Impulse zur Nachhaltigkeit*. 1-8.
- West, C., & Kück, S. (2019): „UrbanUtopiaLAB“ – einen Möglichkeitsraum zur Produktion von Transformationswissen schaffen. In R. Defila & A. Di Giulio (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen, Band 2. Eine Methodensammlung* (S. 259-291). Wiesbaden: Springer VS.

---

## Impressum

### Herausgeber

Umweltbundesamt  
Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Tel: +49 340-2103-0  
Fax: +49 340-2103-2285  
[buergerservice@uba.de](mailto:buergerservice@uba.de)  
Internet:  
[www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)  
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)  
[t/umweltbundesamt](https://www.twitter.com/umweltbundesamt)

### Redaktion

Christian Wolf, Michael  
Hardinghaus  
Deutsches Zentrum für Luft- und  
Raumfahrt e.V. (DLR)  
Institut für Verkehrsforschung |  
Mobilität und urbane Entwicklung  
Rudower Chaussee 7  
12489 Berlin  
Wolfgang Bohle, Detlev Gündel  
Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz

Umweltbundesamt  
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in  
Stadt und Land  
Alena Berta

**Stand:** 9/22

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.