tacticalmobilism

Interventionen für eine **nachhaltige** Mobilitätskultur

ToolBox Manual

Fördergeber

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

FFG
Forschung wirkt.

Förderprogramm: Mobilität der Zukunft, Ausschreibung 12

Projektpartner

TU Graz
145 Institut für Städtebau

Univ.-Prof Aglaée Degros
DI Sabine Bauer
DI Markus Monsberger
Marie-Theres Schwaighofer BSc
Mevla Orhan BSc

TU WIEN
Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Verkehrssystemplanung
raum move

Univ.-Prof Martin Berger
DI Linda Dörrzapf
DI Paul Achatz
DI Christian Zeitelhofer
Luca Bierkle BSc

queraum. kultur- und sozialforschung

Mag. Michael Stadler-Vida
Mag.ª Anita Rappauer

PLANUM
FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

Dr. Kurt Fallast

ARTGINEERING

DI Stefan Bendiks

villach

DI Guido Mosser

Kurzfassung

Nach wie vor sind öffentliche, urbane Räume in österreichischen Klein- und Mittelstädten größtenteils zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs (fahrend oder parkend) verteilt, wodurch einschneidende soziale und ökologische Auswirkungen entstehen, die einen dringenden Handlungsbedarf erfordern. Die Entwicklungen des Verkehrssystems mit noch immer steigendem Motorisierungsgrad außerhalb urbaner Kernzonen und der gesellschaftlichen Mobilitätskultur, welche an der Abhängigkeit vom Auto noch immer stark festhält, haben einen zunehmend negativen Einfluss auf die Chancen sozialer Teilhabe und gendergerechter Nutzung.[1] Darüber hinaus droht ein Funktionsverlust öffentlicher Räume für aktive Mobilität und die zu langsam fortschreitende Ökologisierung von Stadträumen im Sinne der Klimawandelanpassung.[2] Obwohl Entscheidungs- und Planungsprozesse auf einen traditionellen, ausverhandelten Rahmen aufsetzen, sind sie erheblich unflexibel und erschweren die dringend nötigen Umverteilungsvorhaben in urbanen Räumen.

Hier setzt das Projekt Tactical Mobilism an, welches sich zum Ziel setzt zeitlich begrenzte, einfache und kostengünstige Interventionen im Verkehrsbereich, wie z.B. neue Verkehrsführungen, neue Flächenverteilung, zusätzliche gestalterische Elemente und Begrünung, funktionelle Programmierung zu etablieren. Insbesondere das damit verbundene, gemeinsame und partizipative Erarbeiten und Ausprobieren von solchen Interventionen im öffentlichen Raum in einem sogenannten Reallabor eröffnet neue Sichtweisen, regt zum notwendigen Umdenken bei den Akteur*innen an und kann einen Wandel der Mobilitätskultur auslösen [3]. Die im Projekt Tactical Mobilism bewusst gesetzten, räumlichen Interventionsmechanismen zielen darauf ab deren Integration in bestehende Planungs- und Entscheidungsprozesse zu verbessern, um so Raum für inklusive und nachhaltige Mobilität und Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Die Stadt Villach als Projektpartner und Pilotstadt stellte im Rahmen des Projektes den Raum für ein erstes Tactical Mobilism Reallabor zur Verfügung, sodass die hier gewonnen Erfahrungen als Vorbild und Beispiel für weitere Städte in Österreich und darüber hinaus dienen können. Die Follower-Städte können aufbauend auf den Erkenntnissen in Prozessen und Konzepten lernen, diese selbst integrieren und für ihre Transformations- und Innovationsprozesse entsprechend nutzen. Die in Villach erprobten baulich-haptischen Elemente sowie prozessuale Erkenntnisse wurden in diesem Dokument zusammengefasst.

In diesem **ToolBox Manual** des Projekts Tactical Mobilism sind die aus dem Projekt und der Pilot-Intervention in Villach gewonnenen Erkenntnisse gesammelt.

Die darin enthaltenen Methodenbündel zur Planung, Umsetzung, Evaluierung und Partizipation von Tactical Mobilism Interventionen sowie die baulich-haptische Toolbox bestehend aus Elementen und Materialien für derartiger Interventionen sollen potenziellen Follower-Städten als Wissensbasis und Handbuch für die Konzeptionierung und Umsetzung weiterer Tactical Mobilism Reallabore dienen.

[1] Sheller, 2018

[2] VCÖ, 2021

[3] Reallabor für Nachhaltige Mobilitätskultur, 2018



Abb. 01: Die autofreie Postgasse am Aufbautag des Reallabors

Inhalt

Konsortium und Fördergeber 3
Kurzfassung 4
Inhalt und Impressum 6

Einleitung

Was ist Tactical Mobilism? 10
ToolBox Manual - Relevanz und Potenzial des Wissenstransfers 11
ToolBox Manual - Aufbau und Struktur 12

1 Empfehlungen für die partizipative Umgestaltung von Mobilitätsräumen

1.1 Partizipative Aspekte 16
1.2 Verkehrsplanerische Aspekte 18
1.3 Stadtplanerische Aspekte 20

2 Leitfaden – So implementiert man Tactical Mobilism

2.1 Learnings aus dem Reallabor Villacher Postgasse 24
2.2 Das TacMob Organigramm als Toolbox 26
2.3 TacMob Toolbox baulich-haptischer Elemente 28
2.4 Checkliste - Wichtige Fragen zur Vorbereitung von Tactical Mobilism Projekten 38

3 Dokumentation der Pilot-Intervention Reallabor Villacher Postgasse

3.1 Ausgangslage 42
3.2 Umsetzung 44
3.3 Evaluierung 54
3.4 Adaption der Planungen für eine permanente Umgestaltung 62

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis 66
Literaturverzeichnis 68

Impressum

Förderprogramm: Mobilität der Zukunft, Ausschreibung 12

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

FFG
Forschung wirkt.

Forschungsprojekt: Tactical Mobilism – Interventionen für eine nachhhaltige Mobilitätskultur

Satz: TU Graz, Institut für Städtebau, Rechbauerstraße 12/II, 8010 Graz, www.stdb.tugraz.at

Änderungen und Fehler vorbehalten.

Graz, November 2021

Für den Inhalt verantwortlich:

Technische Universität Wien, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung (Move): Univ.-Prof. Martin Berger, DI Linda Dörrzapf, DI Paul Achatz, DI Christian Zeitelhofer, Luca Bierkle BSc

Technische Universität Graz, Institut für Städtebau: Univ.-Prof Aglaée Degros, DI Sabine Bauer, DI Markus Monsberger, Marie-Theres Schwaighofer BSc, Mevla Orhan BSc

Artgineering: DI Stefan Bendiks

queraum. kultur- und sozialforschung: Mag. Michael Stadler-Vida, Mag.ª Anita Rappauer

PLANUM - FAllast Tischler & Partner GmbH: Dr. Kurt Fallast

Stadt Villach: DI Guido Mosser

Einleitung

Was ist Tactical Mobilism?

Stadt und Straße selber machen - In den letzten Jahren rückte eine Fülle von städtischen Aktivitäten in den Fokus wissenschaftlicher, aber auch planerischer Diskurse. Unter Begriffen wie “Tactical Urbanism”, “Informeller Urbanismus”, oder “Subversiver Urbanismus” wird eine Reihe von städtischen Praktiken zusammengefasst, die Interventionen im öffentlichen Raum anstreben. Diese Interventionen gründen in dem Aufbegehren und Einmischen seitens der Bewohner*innen und haben ihre Ursprünge in Jane Jacobs einflussreichen Werk „The Death and Life of Great American Cities“ [1]. Etwa zeitgleich wie Jane Jacobs’ Buch erschien auch jenes Werk in dem Henri Lefebvre erstmals von einem »Recht auf Stadt« schreibt. Lefebvre spricht sich darin für die kollektive (Wieder-)Aneignung des städtischen Raumes durch seine Bewohner*innen ebenso wie die selbstbestimmte Gestaltung des Lebensumfeldes in einer Stadt für alle aus [2]. „Recht auf Stadt“ funktioniert aktuell als Inspiration und gemeinsames Dach für zahlreiche Initiativen, wie beispielsweise Urban Gardening Projekte[3], künstlerische Aktivitäten wie Street Art[4] oder Protestbewegungen, die sich gegen die PKW-Dominanz im öffentlichen Raum wehren[5]. Der Grundgedanke ist – im Kontext ungerechter Verteilung – die Aneignungen des öffentlichen Raumes, Zwischennutzungen von leer stehenden Gebäuden/Brachflächen oder sogenannte Urban Commons[6].

Im Buch „Traffic Space is Public Space” beschreiben Stefan Bendiks und Aglaée Degros das große Potenzial, das insbesondere Mobilitätsräume als qualitative Räume der Stadt erlangen können. Tatsächlich hat das Konzept des Mobilitätsleitbilds, das lange Zeit die Grundlage für die Gestaltung von Mobilitätsräumen bildete, zu Fehlentwicklungen geführt, welche sich in der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs manifestierten und deren Folgen bis heute deutlich spürbar sind: Für aktive Mobilität ist wenig Platz und auch die Vielfalt, die soziale Durchmischung sowie die gemeinschaftsbildende Funktion des öffentlichen Raumes ging verloren.

Die Covid-19-Krise und die mit ihr einhergehenden Abstandsregelungen haben jüngst erneut verdeutlicht, wie dringend eine Neuverteilung unserer öffentlichen Räume gebraucht wird, um eine angenehme (oder zumindest sichere) Nutzung derselben zu ermöglichen. Gleichzeitig brachte die Zeit der Pandemie beispielhafte temporäre Umverteilungen von Straßenräumen hervor, die die Effektivität temporären Erprobens auch für längerfristige Veränderungen unter Beweis stellten. Dazu gehören beispielsweise Pop-Up-Radwege, die am Beginn der Pandemie (unter anderem in Berlin) installiert, und mittlerweile vielerorts in eine permanente Neuorganisation des Straßenraums übersetzt wurden. [7]

Das Projekt Tactical Mobilism hat deshalb zum Ziel zeitlich begrenzte, einfache und kostengünstige Interventionen zur Transformation von öffentlichen Mobilitätsräumen zu etablieren. Langfristig kann durch ebensolche Interventionen eingebettet in flexible (Planungs-) Prozesse eine nachhaltige Mobilitätskultur entstehen, an deren Zielen sich das politische Handeln künftig ausrichten lässt. Das partizipative Erarbeiten dieser Interventionen regt zum Umdenken bei den Akteur*innen und damit zu einem langfristigen Wandel der Mobilitätskultur in Richtung nachhaltiger (aktiver) Mobilität und selbstbestimmter Aneignung des öffentlichen Raums an.

[1] Jacobs 1961, 0–25. [2] Lefebvre 1968. [3] De Flander 2014, 284-286. [4] Reinecke 2012. [5] Betz 2016. [6] Dellenbaugh et al. 2015. [7] Degros et. al. 2021.

Toolbox Manual - Relevanz und Potenzial des Wissenstransfers

Langfristig geht es um die Umverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten der aktiven Mobilität und neuer Begrünung und um die Frage: Welchen Beitrag können Interventionen zu einer Flächenneuverteilung im öffentlichen Raum leisten? Wie müssen Planungsprozesse gestaltet werden, um Tactical Mobilism zu ermöglichen?

Die im Projekt erarbeiteten und gesammelten Methoden, Lösungen, Prozesse und Interventionen wurden so entwickelt, dass sie auf andere Städte und Gemeinden übertragbar sind und damit über die Laufzeit des Projektes hinaus Anwendung finden können. Während die Grundidee der Interventionen aus Metropolen kommt, kann das Projekt dieses Konzept in Klein- und Mittelstädte und sogar den ruralen Kontext ländlicher Gemeinden, die sich in Größe, Organisation, soziokulturellen Faktoren und Demografie stark von Weltstädten unterscheiden, übertragen. Diese Übersetzung des Konzeptes erfolgt über eine Mittelstadt - die Pilotstadt Villach.

Die Übertragbarkeit in Siedlungsräume unterschiedlicher Größen und Kontexte ist gerade heute relevant, da die Herausforderungen der sozial fairen Verteilung, ökologisch nachhaltigen und attraktiven Gestaltung sowie gemeinschaftliche Nutzung öffentlicher Räume, aber auch des Übergangs hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur, ein Phänomen darstellen, vor dem menschliche Siedlungen jeglicher Größe gleichermaßen stehen.



Abb. 02: Positive Effekte der potenziellen Transformation vom Auto dominierter Räume am Beispiel Mierigi in Riga (Young Fine Urbanists, 2014)

ToolBox Manual - Aufbau und Struktur

Dieses **ToolBox Manual** des Projekts Tactical Mobilism dient als Wissensbasis und Handbuch für die Vorbereitung und Umsetzung von Tactical Mobilism Reallaboren.

Damit richtet es sich in erster Linie an die Vertreter*innen potenzieller Follower-Städte und -Gemeinden, die eine Tactical Mobilism Intervention umsetzen möchten, und die Planer*innen, die sie dabei unterstützen.

Um den größtmöglichen Mehrwert und Hilfestellung für die Konzeptionierung und Umsetzung der Interventionen zu bieten, wurden alle Erkenntnisse und Informationen aus dem Pilotprojekt und dem Reallabor in Villach hier gesammelt und übersichtlich aufbereitet. Dazu gehören erprobte und transferierbare Methodenbündel zur Evaluierung und Partizipation, Prozesswissen und Konzeptideen für Tactical Mobilism Interventionen.

Der Kern des **ToolBox Manual** gliedert sich in die folgenden drei Teile:

1 **Empfehlungen für die partizipative Umgestaltung von Mobilitätsräumen**

2 **Leitfaden - So implementiert man Tactical Mobilism**

3 **Dokumentation der Pilot-Intervention Reallabor Villacher Postgasse**

Im ersten dieser Teile werden Empfehlungen ausgesprochen, die für Tactical Mobilism ebenso wie für andere Herangehensweisen bei der partizipativen Umgestaltung von Mobilitätsräumen als Hilfestellung dienen können. Diese Empfehlungen sind wiederum in die drei Kategorien Partizipative, Verkehrsplanerische und Stadtplanerische Aspekte unterteilt.

Darauf folgend bietet der zweite Teil einen Leitfaden, in dem die zentralen Learnings aus dem Projekt Tactical Mobilism, ein Organigramm zu Methode und Ablauf von TacMob Projekten, eine TacMob Toolbox baulich-haptischer Elemente und Materialien (inklusive einer Beschreibung ihrer Anwendbarkeit für temporäre Intervention in Mobilitätsräumen) sowie eine Checkliste mit Fragen für die Vorbereitung von derartigen Interventionen zusammengefasst sind.

Im dritten Teil schließlich werden die Ausgangslage, Umsetzung und Evaluierung der Pilot-Intervention in der Villacher Postgasse, sowie die Adaption der Planungen für eine permanente Umgestaltung der Postgasse detailliert beschrieben.

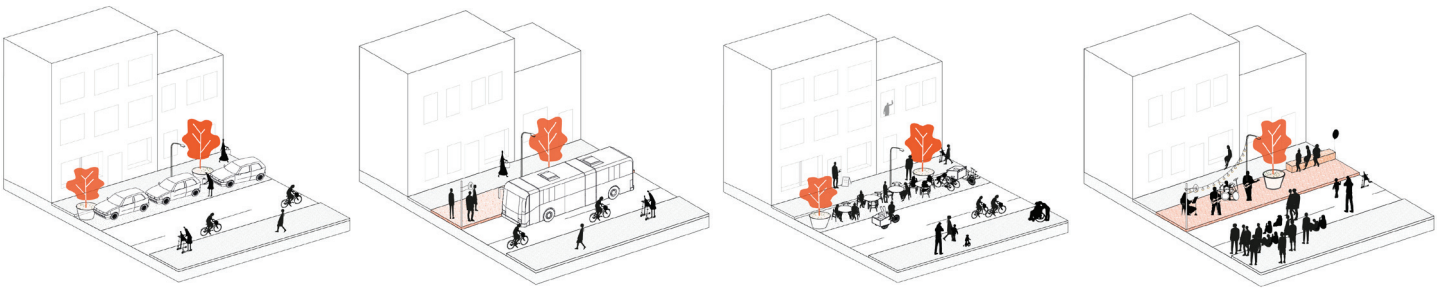


Abb. 03: Möglichkeiten der Umverteilung des öffentlichen Raums



Abb. 04: Pilot-Intervention Reallabor Postgasse 26.09.2021

1 Empfehlungen für die partizipative Umgestaltung von Mobilitätsräumen

1.1 Partizipative Aspekte

Basierend auf den Erfahrungen bei der Umsetzung der Bürger*innenbeteiligung im Rahmen des Projektes wird empfohlen, insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Beteiligung möglichst vieler Personengruppen

Bürger*innenbeteiligung ist vor allem dann erfolgreich, wenn möglichst viele unterschiedliche Blickwinkel und Sichtweisen einbezogen werden.

Das Ziel im Prozess in der Postgasse war es, auch Gruppen und Einzelpersonen einzubinden, die einen erschwerten Zugang zur Beteiligung haben, sich von Beteiligungsmöglichkeiten tendenziell nicht angesprochen fühlen oder aufgrund ihrer bisherigen Erfahrungen keinen persönlichen Nutzen erkennen. Es wurden daher gezielt Akteur*innen angesprochen, die aufgrund ihrer ehren- oder hauptamtlichen Tätigkeit persönlichen Kontakt zu tendenziell schwer zu beteiligenden Zielgruppen (z.B. Menschen mit Behinderung, Migrant*innen, Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen, Menschen in Not) haben. Die Akteur*innen fungierten als „Multiplikator*innen“ und konnten ihre Zielgruppen über das Projekt informieren und sie dabei unterstützen, ihre Ideen einzubringen.

Zielgruppenspezifische Beteiligungsmöglichkeiten

Vielfältige, zielgruppenspezifische und aufeinander abgestimmte Beteiligungsmöglichkeiten erhöhen die Akzeptanz von und Bereitschaft zur Teilnahme an Tactical Mobilism Aktivitäten.

Anders als ursprünglich geplant, war es im Rahmen des Tactical Mobilism Projektes in Villach aufgrund der Covid-19 Pandemie jedoch nicht möglich, unterschiedliche Personengruppen in größeren Veranstaltungen persönlich zusammenzubringen. Es wurden jedoch positive Erfahrungen damit gemacht, zielgruppenspezifische Formate anzubieten und die Kommunikationswege auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten der verschiedenen Gruppen und den Covid-19 bedingten Rahmenbedingungen anzupassen.

Transparente Prozesse, nachvollziehbare Kommunikation

Eine klare Kommunikation und Transparenz aller Schritte des Beteiligungsprozesses sind besonders wichtig.

In Villach wurden die Methoden und Projektschritte daher regelmäßig mit den Projektpartner*innen und den Verantwortlichen in der Stadt abgestimmt. Außerdem wurden die beteiligten Unternehmer*innen und Akteur*innen über die einzelnen Aktivitäten, den Fortschritt des Beteiligungsprozesses und die weiteren Maßnahmen informiert. Darüber hinaus wurde auf eine zeitnahe Rückspielung von (Zwischen-)Ergebnissen geachtet.

Enge Zusammenarbeit der Projektpartner

Eine enge Kooperation zwischen den Verantwortlichen für die Bürger*innenbeteiligung und den Stadt- und Verkehrsplaner*innen ist eine Voraussetzung dafür, dass der Informationsfluss gelingt.

Bei der Umsetzung des Projektes in Villach war die gemeinsame Planung und Durchführung einzelner Beteiligungsformate (z.B. Online-Fokusgruppen) besonders hilfreich.

Feedbackschleife

Im Beteiligungsprozess ist es sinnvoll, den beteiligten Akteur*innen und Bürger*innen die Möglichkeit zu bieten, erste Entwürfe zu sichten und ihr Feedback zu geben.

Wie die Erfahrungen in Villach zeigen, ist es wichtig, genügend zeitliche Ressourcen für die gemeinsame Diskussion und Weiterentwicklung von Entwürfen der Stadt- und Verkehrsplaner*innen mit relevanten Akteur*innen einzuplanen (z.B. im Rahmen von Living Labs oder Gestaltungswerkstätten).

Geeignete Rahmenbedingungen

Beteiligung braucht geeignete Rahmenbedingungen, damit sich Bürger*innen und Akteur*innen eingeladen fühlen, sich einzubringen.

In Villach wurden diesbezüglich folgende Erfahrungen gemacht: Die Einbindung und regelmäßige Information von Akteur*innen während des gesamten Prozesses war hilfreich, um eine Vertrauensbasis aufzubauen und ein Gefühl der Verbindlichkeit zu schaffen. Zudem ist es empfehlenswert, auf die finanziellen und personellen Ressourcen der Kooperationspartner*innen zu achten. So war es beispielsweise EqualiZ aus Zeit- und Ressourcengründen nicht möglich, die gesamte

Anzahl an benötigten Stadtmöbel zu bauen. Durch die Kooperation mit dem Wirtschaftshof der Stadt Villach konnte das Vorhaben jedoch realisiert werden.

Um eine einladende Atmosphäre zu schaffen, in der sich Akteur*innen wohl fühlen und sich gerne einbringen, verstand sich das Partizipationsteam als „Gastgeberin" der Kunstplattform: In dieser Rolle war bei allen Veranstaltungen jemand als Ansprechperson präsent und betreute die Akteur*innen und Besucher*innen/Teilnehmer*innen vor Ort (z.B. mit Getränken und Snacks bzw. kleine Geschenke als Dankeschön und Zeichen der Wertschätzung). Zudem unterstützte das Partizipationsteam Akteur*innen bei Bedarf bei der Planung und Umsetzung ihrer Ideen auf der Kunstplattform.

Präsenz des Themas und des Projektes vor Ort

Empfehlenswert ist es, mit dem Projekt vor der tatsächlichen Intervention über einen längeren Zeitraum in der beteiligten Stadt präsent zu sein.

Mit einem Projektbüro vor Ort bzw. regelmäßigen Infoständen oder Infotafeln kann das Projektteam niederschwellige Möglichkeiten bieten, mit den Anrainer*innen und Verantwortlichen in Kontakt zu kommen, (weitere) Ideen einzubringen und etwaige Befürchtungen zu diskutieren.

Nutzung etablierter Kommunikationswege

Zur Bewerbung von Beteiligungsmöglichkeiten ist es hilfreich, wenn etablierte Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit in der beteiligten Stadt (z.B. Stadtzeitung, Social Media Auftritte) genutzt werden können.

Das Wichtigste in Kürze...

- Die Arbeit mit „Multiplikator*innen" und zielgruppenspezifischen Formaten trägt dazu bei mehr Personen (-gruppen) einzubinden
- Enge Kooperation zwischen Beteiligung und Planer*innen hilft dabei, Aneignung/Programmierung des Raumes und Mobilität(-splanung) gleichermaßen zu thematisieren
- Transparente Kommunikation mit den Projektpartner*innen, Verantwortlichen der Stadt und Akteur*innen sowie Feedbackschleifen stärken den Beteiligungsprozess
- Eine Vertrauensbasis bildet die Grundlage für eine enge Zusammenarbeit mit den Akteur*innen vor Ort
- Informationsmaterial und Ansprechpartner*innen vor Ort tragen ebenso zu einer gelungenen Kommunikation bei wie die Nutzung etablierter Kommunikationskanäle



Abb. 05: Etappen der partizipativen Planung

1.2 Verkehrsplanerische Aspekte

Um bei der partizipativen und temporären Umgestaltung von Mobilitätsräumen positive Impulse für eine nachhaltige Mobilitätskultur zu setzen, ist eine Neuverteilung des öffentlichen Raums hin zu einer Verbesserung der Situation für aktive Mobilitätsformen essenziell. Es wird empfohlen dabei die folgenden verkehrsplanerischen Aspekte zu berücksichtigen.

Analyse der Verkehrssituation und des räumlichen Umfelds

Um die geeigneten Maßnahmen für die Intervention zu finden, ist es wichtig zunächst die Verkehrssituation im Interventionsraum sowie das räumliche Umfeld auf verschiedenen Maßstabsebenen zu analysieren. Dabei sollte der Verkehrsraum im gesamtstädtischen Kontext betrachtet und das Ziel der geplanten Intervention immer berücksichtigt werden. Eine wenig befahrene bzw. mit Fußgänger*innen frequentierte Seitenstraße mit Erschließungsfunktion kann andere Maßnahmen erfordern als eine vielbefahrene/ hochfrequentierte Straße mit Verbindungsfunktion. Darüber hinaus sollte das direkte räumliche Umfeld betrachtet werden.

Ist der Straßenraum, wie in der Postgasse Villach, zwischen einer bestehende Begegnungszone und einer Fußgängerzone eingebettet, muss dies berücksichtigt bzw. kann daran angeknüpft werden. Verkehrszählungen und Modellrechnungen können Aufschlüsse über die bestehende und die geplante Verkehrssituation geben.

Flexibilität

Durch die zeitliche Begrenzung von Tactical Mobilism Interventionen ist eine Flexibilität bei der Lösung von auftretenden Problemen notwendig. Verkehrskonzepte sollten so geplant werden, dass kleinere Anpassungen schnell und mit einfachen Mitteln umgesetzt werden können. Um Probleme rechtzeitig zu identifizieren, wird empfohlen die Verkehrssituation laufend zu evaluieren. Der evaluierenden Person vor Ort kommt dabei große Bedeutung zu.

Bei der Tactical Mobilism Intervention in der Postgasse wurde beispielsweise auf die wiederholt vorkommende Missachtung des Parkverbots mit verstärkten Parkraumkontrollen reagiert. Durch den stetigen Austausch mit der Stadtverwaltung konnte zielgenau auf anfallende Probleme eingegangen werden.

Verkehrsverhalten

Eine Veränderung des Verkehrsverhaltens findet nur langsam statt. Das heißt, dass Gewohnheiten im Verhalten erst nach einer gewissen Zeit abgelegt und angepasst werden. Dies trifft auf Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen sowie Autofahrer*innen gleichermaßen zu. Besonders bei Begegnungszonen kann es dabei durch fehlende Rücksicht der Verkehrsteilnehmer*innen aufeinander zu Konflikten kommen. Es kann passieren, dass die veränderte Verkehrssituation insbesondere zu Beginn der Intervention von den Verkehrsteilnehmer*innen nicht, oder falsch wahrgenommen wird. Zusätzlich zur Dauer der Intervention ist eine klare und verständliche Gestaltung der Verkehrsführung essentiell für das Gelingen des Verkehrsversuches.

Im Reallabor Villach wurde durch die temporäre farbliche Bodengestaltung im Straßenraum sowie durch zusätzlich zu den Verkehrsschildern aufgehängte Hinweisschilder und Plakate eine Beschleunigung der Veränderung des Verkehrsverhaltens angestrebt.

Varianten der Verkehrsberuhigung

Um eine nachhaltige Mobilitätskultur zu fördern, muss der verfügbare Raum neu verteilt werden. Für Tactical Mobilism Interventionen bieten sich verschiedene Varianten der Verkehrsberuhigung an. Die Wahl ist dabei von den Rahmenbedingungen wie der Verkehrssituation vor Ort und dem räumlichen Umfeld abhängig. Hier ein paar Beispiele:

Fußgängerzonen schaffen Platz für alternative Nutzungen und dienen als Verweil- und Kommunikationsraum. Dadurch kann insbesondere bei temporären Umgestaltungen das Potenzial des öffentlichen Raums sichtbar gemacht werden. Sie eignen sich für Bereiche mit hoher Fußgänger*innenfrequenz und vielen Geschäftsflächen.

Begegnungszonen & Shared Space eignen sich für Tactical Mobilism Interventionen, da sie durch die gegenseitige Rücksichtnahme und Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer*innen zu einem Umdenken beitragen können. Straßenräume in denen Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen oft Queren, sind besonders geeignet.

Fahrradstraßen können die Attraktivität für den Radverkehr erhöhen und die Verkehrssicherheit steigern. Die Fahrrad-

fahrer*innen bestimmen das Tempo, dürfen nebeneinander Fahren und Autofahrer*innen müssen besondere Rücksicht nehmen. Die Umsetzung von temporären Fahrradstraßen ist vor allem in Verkehrsräumen mit hohem Radanteil sinnvoll.

Aufgrund der temporären Umsetzung des Reallabors in Villach sowie der räumlichen Gegebenheiten wurde die Postgasse zur Begegnungszone umgestaltet und der Fokus auf Bewusstseinsbildung gelegt.

Das Wichtigste in Kürze...

- TacMob Interventionen bieten die Möglichkeit substantielle verkehrsplanerische Veränderung mit dem Ziel einer Neuverteilung des vorhandenen öffentlichen Raumes temporär vor Ort zu testen.
- Zur Erreichung dieses Ziels geeignete Verkehrsführungsarten sind unter anderem:
  - Fußgängerzone
  - Begegnungszone/Shared Space
  - Fahrradstraße
  - baulich getrennte Radwege
- Eine Analyse des gesamtstädtischen verkehrlichen Kontextes bildet die Basis für eine Tactical Mobilism Intervention
- Eine laufende Evaluierung während der Intervention schafft die Möglichkeit, auf etwaige Fehlentwicklungen flexibel und schnell mit kleinen Anpassungen zu reagieren
- Die Dauer der Intervention beeinflusst deren Akzeptanz und die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhaltens. Von Interventionen mit kurzer Laufzeit wird abgeraten.



Abb. 06: Foto Postgasse

1.3 Stadtplanerische Aspekte

In hochwertigen temporären Neuorganisationen öffentlicher (Verkehrs-) Räume (z.B. im Rahmen eines Tactical Mobilism Intervention) gilt es dieselben räumlichen Aspekte zu berücksichtigen und Qualitäten herzustellen wie bei dauerhaften Umgestaltungen. Nur so werden die entstehenden Räume systemisch für die Stadt und die dort lebenden Menschen wirksam. Diese Aspekte und ihre Berücksichtigung im Reallabor Postgasse Villach werden nachstehend näher beschrieben[1, 2] :

Das Verknüpfen

Die Verknüpfung einzelner (Mobilitäts-)Räume mit einander hilft dabei das Projekt zu einem integralen Bestandteil bereits existierender oder geplanter Netzwerke zu machen. Dabei gilt es die Netzwerke der gebauten Struktur und der Landschaft ebenso wie die des sozialen Kontextes zu berücksichtigen. Dieses Zusammenwirken, die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den verbindenden öffentlichen Räumen und die schnelle Erreichbarkeit von Orten und Einrichtungen des täglichen Bedarfs stellen grundlegende Ziele der städtebaulichen Planung dar.

Im Rahmen einer Tactical Mobilism Intervention war für diesen Aspekt die Auswahl des Ortes natürlich entscheidend. Die Postgasse als verbindender Raum für verschiedenste Verkehrsmodi zwischen zwei Fußgänger*innenzonen, und einer bestehenden Begegnungszone, bildete hier eine besondere Chance und Herausforderung zugleich.

Die Beteiligung

Die Qualität von öffentlichen Freiräumen muss nicht nur objektiv erkennbar, sondern vor allem von Nutzenden auch wahrgenommen und verstanden werden und für sie nutzbar sein. Die Möglichkeit der Aneignung dieser Räume und Identifikation mit dem Projekt, spielt dabei eine entscheidende Rolle. Um die Bedürfnisse, Wünsche und Möglichkeiten der Nutzer*innen von Anfang an in die Planung integrieren zu können und damit eine längerfristige Identifikation und Aneignung zu fördern, ist die Beteiligung bereits im Entwicklungsprozess essenziell.

Die Bürger*innenbeteiligung als zentraler Bestandteil der Planung und Umsetzung des Reallabors Postgasse wird im Kapitel 3.2.3 näher beschrieben.

Die Belebung der lokalen Ökonomie

Ebenso sind öffentliche Räume gestärkt durch die Einbindung der lokalen Ökonomie. Insbesondere die Vielfältigkeit der vorhandenen Angebote, Aktivitäten und Nutzungen bildet die Lebendigkeit der ansässigen Wirtschaft und sozialen Netzwerken ab. Das Projekt sollte deshalb mit dem Ziel gestaltet werden einen Beitrag zur Entwicklung der lokalen Wirtschaft zu leisten und das soziale Gefüge zu beleben.

Die Belebung der lokalen Ökonomie spiegelte sich im Prozess der Tactical Mobilism Intervention in Villach in der engen Zusammenarbeit mit den Unternehmer*innen der Postgasse in der Planung und Umsetzung der Intervention (siehe 3.2) und räumlich in der Installation temporärer Gastgärten wieder.

Das Teilen von Raum

Eine gemeinsame, sozial gerechte Nutzung öffentlicher Räume kann nur erreicht werden, wenn der Raum für Mobilität und zum Verweilen neu aufgeteilt wird. Flächen für aktive und passive Mobilitätsformen, kommerzielle und konsum(zwang)freien Nutzung müssen gerecht verteilt werden.

Im Reallabor Postgasse wurde durch die temporäre Umsetzung einer Begegnungszone der Verkehrsraum von unterschiedlichen Verkehrsmodi gemeinsam genutzt. In dem Raum, der dem ruhenden Verkehr für die Dauer der Intervention nicht mehr zur Verfügung stand, fanden außerdem unterschiedliche konsum(zwang)freie aber auch gastronomische Nutzungen gleichermaßen Platz.

Der Metabolismus

Gerade die Integration des Projekts in bestehende Ökosysteme und Kreisläufe stellt eine zukunftsweisende Herausforderung in der Gestaltung unserer unmittelbaren Umwelt dar. Die Präsenz von Begrünung, der Umgang mit dem Regenwassermanagement, der Metabolismus von Böden und Bepflanzung und die Kreisläufe von Wasser, Abfall, Energie und verwendeten Materialien sind nachhaltig zu berücksichtigen.

Durch bepflanzte Bigbags und Wanderbäume wurde die Postgasse für die Zeit der Intervention begrünt und teilweise verschattet und somit ein (wenn auch vor allem symbolischer) Schritt zur Verbesserung des Mikroklimas gesetzt.

[1] vgl. Traffic Space is Public Space, 2019; [2] Leefbuurten, 2020

Eine einfache Ästhetik

Zu guter Letzt ist ein frugales, ästhetisches Design ein Erfolgsfaktor zur Schaffung gut lesbarer, intuitiv nutzbarer und sicherer öffentlicher Räume. Attraktive, gut nutzbare und qualitativ hochwertige Gestaltungen führen zu einer entsprechenden Wahrnehmung, Wertschätzung und Nutzung.

In der Postgasse wurde eine klare und einfache Formensprache in den Eigenbau-Möbeln (siehe 2.3) und der farblichen Bodengestaltung umgesetzt.

Das Wichtigste in Kürze...

- Verknüpfung einzelner (Mobilitäts-)Räume schafft die notwendige Verbindung zum Gesamtsystem
- Beteiligung im Prozess schafft Identifikation und ermöglicht Aneignung des Raums
- Belebung der lokalen Ökonomie stärkt die Vielfältigkeit öffentlicher Räume
- Teilen von Raum bildet die Basis für eine sozial-gerechte Nutzung öffentlicher Räume
- Der Metabolismus, die bestehenden Ökosysteme und Kreisläufe, müssen in nachhaltigen Projekten berücksichtigt und integriert werden
- Einfache Ästhetik ermöglicht klare Lesbarkeit und intuitive und sichere Nutzung öffentlicher Räume



Abb. 07: Temporäre Umgestaltung Postgasse

2 Leitfaden – So implementiert man Tactical Mobilism

2.1 Learnings aus dem Reallabor Villacher Postgasse

Im Folgenden werden die wichtigsten Learnings aus dem Projekt sowie aus der Pilot-Intervention in der Villacher Postgasse zusammengefasst.

Essenzielles für die Planung

- Das temporäre Verkehrskonzept muss aktive Mobilität fördern, um zur Änderung der Mobilitätskultur beizutragen.
- Planende Abteilungen und Servicestellen sollen bei der Entwicklung der Intervention mitsprechen bzw. ihre Rahmenbedingungen bei der Umsetzung klar aussprechen: was ist gewünscht, möglich, sinnvoll?
- Es braucht ein klares politisches Commitment bzw. einen Grundsatzbeschluss über das Ziel der Intervention.
- Vorhandene, etablierte Kommunikationskanäle der Stadt, die vor allem zielgruppenspezifisch ausgerichtet sind, sind bestmöglich für die Öffentlichkeitsarbeit zu nutzen und für die Beteiligung und Umsetzung verfügbar zu machen.
- Die Kostenplanung für die Intervention ist frühzeitig und laufend umzusetzen bzw. im Blick zu behalten – insbesondere für Maßnahmen zur Begrünung und flankierende Maßnahmen z.B. Reinigung nach der Intervention, Verordnungsgebühren, ggf. Anpassungen bei Verkehrslichtsignalanlagen etc.
- Um einen Effekt hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur und Verhaltensänderung der Nutzer*innen zu erzielen, bedarf es einer Planung, die die Neuverteilung der vorhandenen Flächen, Aneignung des Raumes und Förderung der aktiven Mobilitätsformen fördert.

Essenzielles für die Bürger*innenbeteiligung

- Es müssen Möglichkeiten/Methoden/Treffpunkte geschaffen werden, damit sich möglichst viele Personengruppen beteiligen können. Daher sind auf einer umfassenden Akteursanalyse basierende zielgruppenspezifische Beteiligungsmöglichkeiten anzubieten. Aktivierte Akteur*innen dienen somit als „Multiplikator*innen“ für das Projekt.
- Gute Beteiligung braucht Vertrauen (gegenüber allen Beteiligten), geeignete Rahmenbedingungen (Ressourcen, wie Räume, Zeit, Ausstattung) und aktive Unterstützung von Entscheidungsträger*innen.
- Der Beteiligungsprozess ist transparent und nachvollziehbar zu gestalten – intern im Projektteam, gegenüber der Stadt (-verwaltung und -politik) und gegenüber Beteiligten (Betroffene, Anrainer*innen, aktivierte Akteur*innen).
- Enge Kooperation und Austausch zwischen Beteiligung (Organisationsteam und aktivierte Akteur*innen) und den Planer*innen des Projektteams sowie den zuständigen Abteilungen und Servicestellen der Stadt sind notwendig, um den Prozess in Bezug auf die (Mobilitäts- und städtebauliche) Planung sowie die Aneignung und Programmierung des Raumes gleichermaßen voranzubringen. Dies lässt sich vor allem durch gemeinsame Veranstaltungen erreichen.
- Intensive Beteiligung und Informationen zu Fragen der temporären Verkehrsorganisation vor und während der Intervention sind notwendig.
- Ausreichend Zeit und Ressourcen für Feedbackschleifen sind im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Das Wichtigste in Kürze...

- Verkehrskonzept, das aktive Mobilität fördert
- Klare und transparente Kommunikation zwischen Projektteam und Stadt (-politik & -verwaltung)
- Commitment und Einigkeit über die Zielsetzung bei Projektteam und Stadt (-politik &-verwaltung)
- Konsequente Kostenplanung und -monitoring
- Nutzung vorhandener Kommunikationskanäle

- Vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten in vertrauensvollem Rahmen
- Enge Kooperation zwischen Beteiligung, Planung und Stadt
- Beteiligung bzgl. Aneignung & Programmierung des Raumes und Mobilität
- Information zur temporären Verkehrsorganisation
- Ausreichend Ressourcen für Feedbackschleifen

Essenzielles für die Umsetzung

- Es braucht eine gezielte und breit gestreute (Kommunikations-) Kampagne für ein gemeinsames Miteinander im Verkehrsraum (unabhängig davon, ob es sich um eine Begegnungszone oder andere Verkehrsorganisationen handelt), um die Akzeptanz der Interventionen zu steigern.
- Entsprechend der neuen (temporären) Regeln im Straßenraum ist eine konsequente Kontrolle ihrer Einhaltung sowie Aufklärungs- und Kommunikationsarbeit vor Ort nötig.
- Die neue, zeitlich begrenzte Raumorganisation (Verkehrsorganisation und Verteilung) muss räumlich klar und intuitiv lesbar und nutzbar sein. Sie muss für die Dauer der Intervention jedenfalls dominanter als die nun nicht mehr gültige Organisation zutage treten (z.B. sind ungültige aber noch lesbare Bodenmarkierungen problematisch).
- Die Dauer der Intervention hat großen Einfluss darauf, wie die Veränderungen (räumlich, verkehrlich, sozio-kulturell) angenommen werden. Es wird eine Interventions-Dauer von mindestens vier Wochen empfohlen.
- Eine beauftragte Person vor Ort, Ansprechpartner*in, „Kümmerer*in“, die sich um den Ablauf, die Gestaltung, Aufklärung, Organisation etc. kümmert, ist für eine erfolgreiche Durchführung der Intervention von unschätzbarem Wert.
- Die Intervention und ihre Zielsetzung müssen sichtbar und präsent sein – ein Vor-Ort-Projektbüro, Informationstafeln bzw. –stände tragen zu Bewusstseinsbildung bei.
- Präsenz der lokalen Entscheidungsträger*innen und Medien vor Ort vor und während der Intervention ist notwendig.

- Kommunikation und Kontrolle der neuen Regeln im Straßenraum
- Klare Lesbarkeit der neuen Raumorganisation
- Dauer der Intervention mind. 4 Wochen
- Präsenz vor Ort: Information und Ansprechperson
- Präsenz von Entscheidungsträger*innen & Medien



Abb. 08: Aufbauarbeiten in der Postgasse

2.2 Das TacMob Organigramm als Toolbox

Das Organigramm gibt (in blau) einen Überblick über die Methode und den Ablauf eines Tactical Mobilism Forschungsprojektes. Abschließendes Produkt des beschriebenen Prozesses sind Gestaltungsvorgaben für eine permanente Umgestaltung des Raumes, die in einem partizipativen Prozess auf die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Anforderungen des jeweiligen Raumes abgestimmt und erprobt sind. Durch den partizipativen Ansatz geht bereits die Vorbereitung der Gestaltungsvorgaben mit einer Identifikation mit dem Projekt von Seiten der lokalen Anrainer*innen und Akteur*innen sowie mit einem politischen Commitment einher. Dadurch können Probleme und Anforderungen frühzeitig identifiziert und Komplikationen bei der dauerhaften Umsetzung vorgebeugt werden.

Das Organigramm beschreibt die einzelnen Schritte und Etappen im Prozess und benennt die wichtigsten Akteur*innen. Es kann dementsprechend als Toolbox für die Planung und Konzeptionierung von partizipativen Umgestaltungsmaßnahmen, die auf dem Grundsatz der temporären Erprobung basieren, angewendet werden.

In oranger Farbe sind darüber hinaus die Learnings für die Anwendung dieser Methode in Klein- und Mittelstädten, die im Rahmen des *Tactical Mobilism* Pilotprojekts gesammelt wurden, angeführt. Sie dienen als zusätzliche Hilfestellung bei der Konzeptionierung und Umsetzung von Projekten im kleinmaßstäblichen Kontext:

1 Zusammenarbeit

Eine enge Zusammenarbeit und transparente Kommunikation zwischen allen Projektbeteiligten – dazu gehören das Konsortium bestehend aus Expert*innen für Verkehrsplanung, Partizipation und Städtebau und die Vertreter*innen der Stadt- bzw. Gemeindepolitik und -verwaltung (zuständige Abteilungen und Servicestellen) – ist für die erfolgreiche Abwicklung des Projekte essenziell. Besonderer Wert ist innerhalb des Konsortiums auf die Kooperation und den Austausch zwischen dem Partizipations- und Verkehrsplanungsteam zu legen. Dadurch wird sichergestellt, dass im partizipativen Beteiligungsprozess auch fundierte Informationen zur Mobilitätsplanung und -lösung kommuniziert werden können und entsprechende Fragestellungen und Nutzungsansprüche bearbeitet werden.

2 Analyse

In der Analysephase sind verkehrsplanerische Grundlagen und städtebauliche Potenziale ebenso zu ermitteln, wie die Analyse der Akteur*innengruppen durchzuführen. Letztere ist essenziell, um die Kommunikation mit den Akteur*innen vor Ort frühzeitig beginnen zu können, sie von Anfang an in den Prozess zu integrieren und vor allem alle Interessierten und Betroffenen zu erreichen.

3 Reallabor

Aus dem Reallabor in Villach konnte allen voran die Erkenntnis gewonnen werden, dass, für eine nachhaltige Änderung des Mobilitätsverhaltens, die temporäre Intervention ein Umdenken in der vorhandenen Mobilitätskultur anregen muss. Dazu gehört aus verkehrlicher Sicht die Erprobung einer Mobilitätslösung, die aktive Mobilitätsformen fördert und dementsprechend die Attraktivität (und Sicherheit) des öffentlichen Raumes für diese Verkehrsteilnehmer*innen in den Vordergrund stellt. Gleichzeitig muss im partizipativen Prozess die Mobilität ebenso wie die Aneignung und Programmierung des Raumes thematisiert und darüber informiert werden. Aus städtebaulicher Sicht muss die neue (temporäre) Raumorganisation dabei räumlich klar und intuitiv lesbar und nutzbar sein. Umgekehrt darf für die Dauer der Intervention, die nun nicht mehr gültige („alte“) Aufteilung des Raumes optisch nicht mehr dominant sein (z.B. Gehsteigkanten in Begegnungs-/Fußgängerzonen oder ungültige Bodenmarkierungen).

4 Evaluierung des Reallabors

Um fundierte Erkenntnisse aus dem Reallabor gewinnen zu können, ist eine umfassende Evaluierung essenziell. Diese darf sich nicht auf die messbaren Größen der Verkehrsplanung beschränken, sondern hat auch städtebauliche und partizipatorische Effekte zu erfassen.

5 Politisches Commitment

Für eine erfolgreiche Durchführung des Projektes sind ein klares politisches Commitment bzw. ein Grundsatzbeschluss und damit Einigkeit über die Zielsetzung des Projektes zwischen dem Projektteam und der Stadtpolitik und -verwaltung unabdingbar. Eine verbindliche Unterstützungszusage der Stadt für die dauerhafte Umgestaltung ist bereits im Prozess und jedenfalls vor der Fertigstellung der Gestaltungsvorgaben erforderlich.

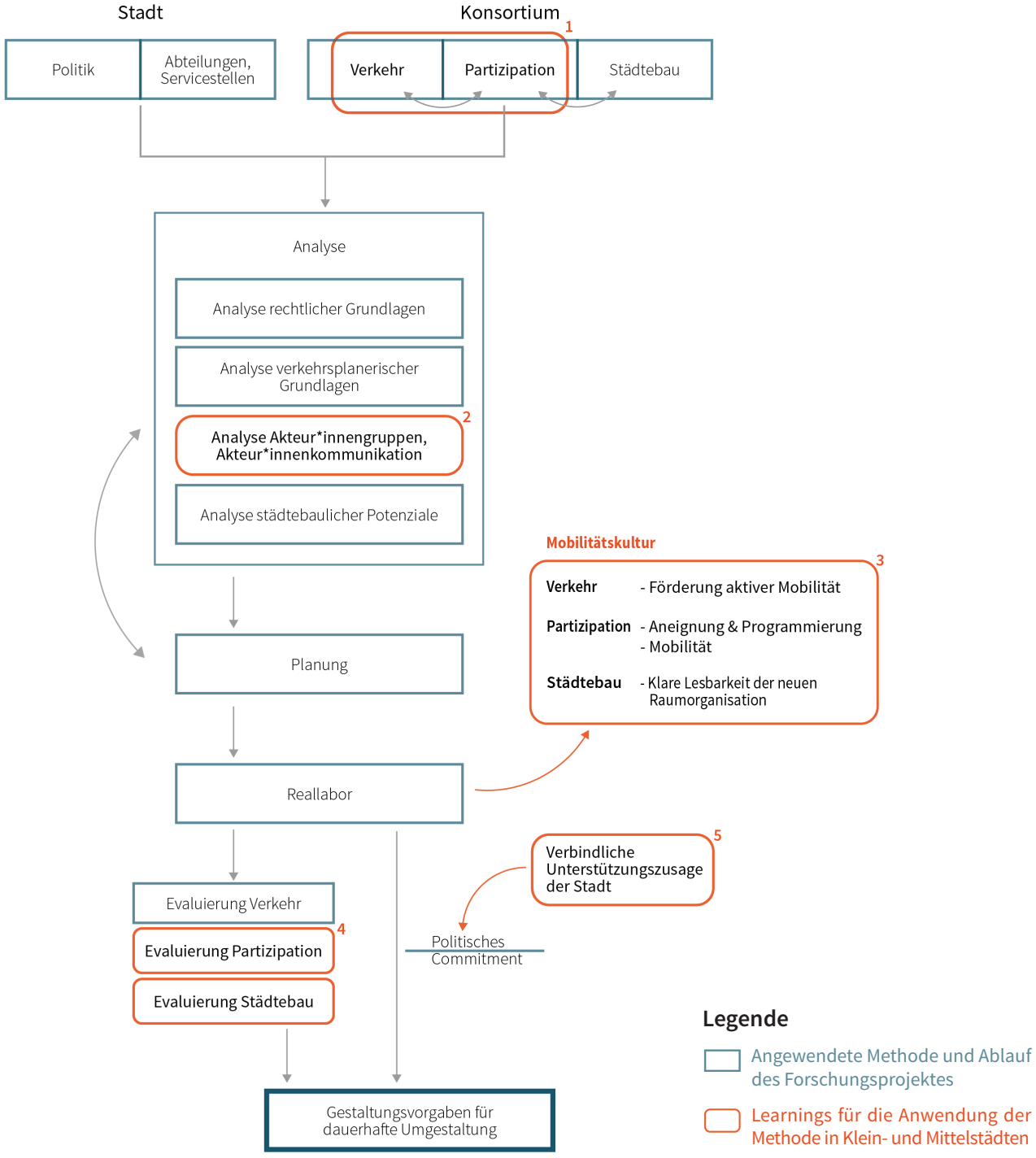


Abb. 09: TacMob Organigramm

2.3 TacMob Toolbox baulich-haptischer Elemente

Die erstellte Liste baulich-haptischer Tools bzw. Materialien gibt einen Überblick über die Elemente, die für eine Tactical Mobilism Intervention dienlich sein können und in diesem Kontext bereits Anwendung fanden. Zur Unterstützung der direkten Übertragbarkeit wurde eine Kategorisierung der einzelnen Elemente vorgenommen:

nach Anwendungsgebieten u.a.

- Markieren
- Zonieren
- Verschatten
- Begrünen etc.

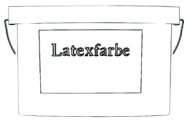
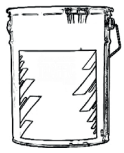
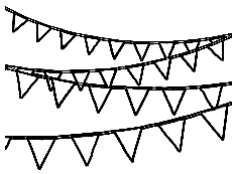
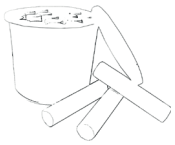
und Zugänglichkeit, gemessen an

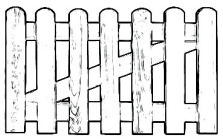
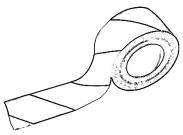
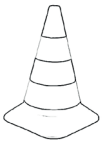
- Kosten der Beschaffung
- Verfügbarkeit des Elements/Materials
- Aufwand in der Anwendung bzw. Herstellung

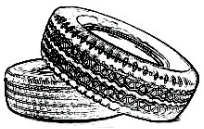
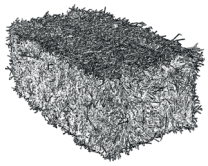
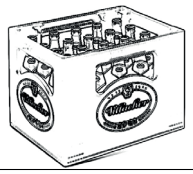
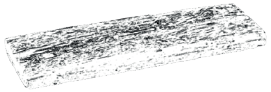
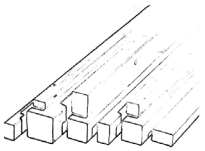
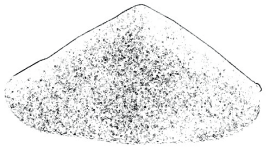
Darüber hinaus werden jeweils mögliche langfristige Entsprechungen (Möglichkeiten zur Übertragbarkeit in eine permanente Umgestaltung) angeboten.

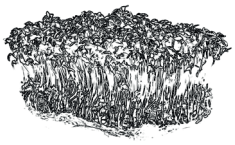
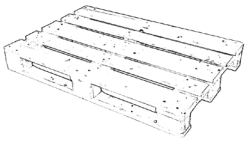
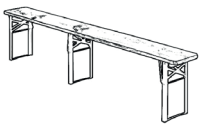
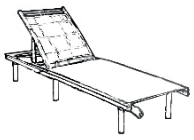
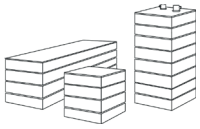
Bestehend aus Elementen, die im Reallabor in Villach bereits erprobt wurden und solchen, aus anderen internationalen Projektbeispielen, birgt sie auch das Potenzial von den jeweiligen Follower-Städten durch Gemeinde-spezifische Elemente erweitert zu werden.

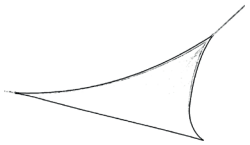
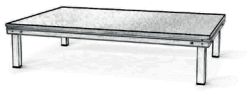
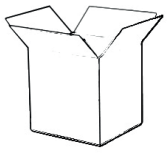
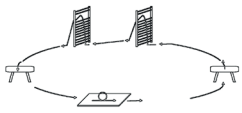
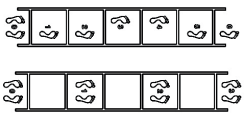
Im Anschluss zeigt ein Darstellungsbeispiel wie die Toolbox im Entwurf angewendet werden und die Elemente schließlich in den Raum übertragen werden können.

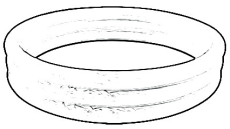
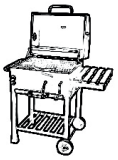
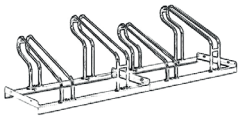
Element / Material		Markieren	Zonieren	Begrünen	Entsiegeln	Verschatten	Verweilen	Spielen / Sporteln	Konsumieren	Parken	Langfristige Entsprechung	Kosten	Verfügbarkeit	Aufwand
Latex / Wand Farbe		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ +	+ +	+ –
Straßenmarkierungsfarbe		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ –	+ +	+ –
Dispersionsfarbe[1]		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ +	+ +	+ –
Thermo Markierungen		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	– –	+ –	– –
Schablonen		■	■					■		■	Straßenmarkierungsschablonen	+ –	+ –	+ –
Fahrbahnmarkierungsband		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ –	+ –	+ –
Girlanden[2]			■				■		■		Zäune Geländer	+ –	+ –	+ +
Straßenkreide[1]		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ +	+ +	+ –
Reverse Graffiti		■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ –	+ –	+ –

Element / Material	Markieren	Zonieren	Begrünen	Entsiegeln	Verschatten	Verweilen	Spielen / Sporteln	Konsumieren	Parken	Langfristige Entsprechung	Kosten	Verfügbarkeit	Aufwand
Lichtprojektion 	■	■					■		■	Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	+ –	+ –	– –
Thermoplast. Systeme (haptischer Effekt) 	■	■								Permanente Straßenmarkierung (Straßenmarkierungsfarbe, thermoplastische Systeme)	– –	– –	+ –
Beschilderung[1] 	■	■							■	Verkehrsschilder	+ –	+ –	+ +
Zäune 		■							■	Zäune Geländer	+ –	+ +	+ –
Absperrband 		■							■	Zäune Geländer	+ +	+ +	+ +
Pflanzentröge[1] 		■	■							Zäune / Geländer Leitplanken Poller Hecken / Grünstreifen Baumreihen	+ –	+ –	+ –
Bigbag[1] 		■	■							Zäune / Geländer Leitplanken Poller Hecken / Grünstreifen Baumreihen	+ –	+ –	+ –
Klopümpel 	■	■								Leitplanken Poller	+ +	+ –	+ +
Verkehrs-hütchen 	■	■								Leitplanken Poller	+ –	+ –	+ +

Element / Material		Markieren	Zonieren	Begrünen	Entsiegeln	Verschatten	Verweilen	Spielen / Sporteln	Konsumieren	Parken	Langfristige Entsprechung	Kosten	Verfügbarkeit	Aufwand
Autoreifen			■				■	■			Leitplanken Poller	+ +	+ –	+ +
Strohballen			■				■	■			Zäune / Geländer Leitplanken Poller Sitzgelegenheiten Spiel- und Sportgeräte	+ +	+ –	+ +
Bierkisten[2]				■			■	■			Zäune / Geländer Leitplanken Poller Sitzgelegenheiten Spiel- und Sportgeräte	+ –	+ –	+ +
Bahnschwellen[2]				■			■	■			Zäune / Geländer Leitplanken Poller Sitzgelegenheiten Spiel- und Sportgeräte	+ –	+ –	+ +
Holzbalken / -latten[2]			■	■		■	■	■		■	Zäune / Geländer Leitplanken Sitzgelegenheiten / Liegen Rankgerüste Spiel- und Sportgeräte	+ –	+ –	– –
Rollrasen			■	■	■						Rasen / Wiesen Grünstreifen	+ –	– –	+ +
Rankgerüste				■		■					Fassadenbegrünung Hecken Bäume	+ –	– –	+ –
Sand					■			■			Rasen / Wiesen Wassergebundene Deck-schichten Versickerungsfähige Pflaster Schotter	+ +	+ –	+ –
Rindenmulch					■			■			Rasen / Wiesen Wassergebundene Deck-schichten Versickerungsfähige Pflaster Schotter	+ –	+ –	+ –

Element / Material	Markieren	Zonieren	Begrünen	Entsiegeln	Verschatten	Verweilen	Spielen / Sporteln	Konsumieren	Parken	Langfristige Entsprechung	Kosten	Verfügbarkeit	Aufwand
Flachwurzelnde Pflanzen 			■	■						Rasen / Wiesen Wassergebundene Deckschichten / Versickerungsfähige Pflaster Fassadenbegrünung Hecken / Grünstreifen	– –	+ –	– –
Europaletten 			■		■	■	■		■	Zäune / Geländer Sitzgelegenheiten / Liegen Rankgerüste Spiel- und Sportgeräte Fahrradständer	+ –	+ –	+ –
Bierbänke 						■				Sitzgelegenheiten	– –	+ –	+ +
Hängematten 						■				Sitzgelegenheiten / Liegen Rasen	+ –	+ –	+ +
Liegen 						■				Sitzgelegenheiten / Liegen Rasen	– –	+ –	+ +
Klappsessel[1] 						■				Sitzgelegenheiten Rasen	+ –	+ +	+ +
Sitzbänke, Hocker[1] (Eigenbau) 						■	■			Sitzgelegenheiten / Liegen Spiel- und Sportgeräte	+ –	+ –	– –
Gartenmöbel[1] 						■		■		Rastplätze Gastgärten für Restaurants/ Eissalons/Cafés etc.	+ –	+ +	+ +
Sitzsäcke / Pölster 						■				Sitzgelegenheiten / Liegen	– –	+ –	+ +

Element / Material		Markieren	Zonieren	Begrünen	Entsiegeln	Verschatten	Verweilen	Spielen / Sporteln	Konsumieren	Parken	Langfristige Entsprechung	Kosten	Verfügbarkeit	Aufwand
Mobile Bäume[1]				■		■					Bäume Schirme Markisen Vordächer Pavillons	– –	+ –	+ +
Schirme						■					Bäume Schirme Markisen Vordächer Pavillons	+ –	+ –	+ +
Sonnensegel						■					Bäume Schirme Markisen Vordächer Pavillons	+ –	+ –	+ –
Mobile Überdachung / Zelt						■					Bäume Schirme Markisen Vordächer Pavillons	– –	+ –	+ –
Bühnenelement[1]							■	■			Sitzgelegenheiten / Liegen Spiel- und Sportgeräte	– –	– –	– –
Karton								■			Sitzgelegenheiten Spielutensilien	+ +	+ +	+ –
Parcours								■			Spiel- und Sportplätze	+ –	– –	+ –
Programm								■	■		Spiel- und Sportplätze	– –	+ –	+ +
Mobile Spiel- und Sportgeräte								■			Spiel- und Sportgeräte Spiel- und Sportplätze	– –	+ –	+ –

Element / Material		Markieren	Zonieren	Begrünen	Entsiegeln	Verschatten	Verweilen	Spielen / Sporteln	Konsumieren	Parken	Langfristige Entsprechung	Kosten	Verfügbarkeit	Aufwand
Pools / Wasserbecken								■			Wasserbecken Schwimmteiche	+ –	+ –	– –
Wasserspiele								■			Brunnen	– –	– –	– –
Grillplätze									■		Grillplätze Rastplätze Restaurants	+ –	+ –	– –
Food Trucks									■		Rastplätze Eissalons Cafés	– –	– –	+ +
Street Food Stände									■		Rastplätze Eissalons Cafés	– –	+ –	+ +
Mob. Rastplatz / Gastgarten[1]							■		■		Rastplätze Gastgärten für Restaurants, Eissalons, Cafés	– –	+ +	+ +
Bügelparker							■			■	Ausgewiesene Fahrradparkplätze Permanente Fahrradständer	– –	+ –	+ +
Alternative Fahrradständer							■			■	Ausgewiesene Fahrradparkplätze Permanente Fahrradständer	+ –	– –	– –

[1] Im Reallabor Postgasse angewendet.

[2] Element mit lokalem Bezug.

Abb. 10: Toolbox baulich-haptischer TacMob-Elemente

Darstellungsbeispiel Anwendung Toolbox



Abb. 11: Darstellungsbeispiel: Anwendung Toolbox

Möbelpläne

Die hier gezeigten Konzeptskizzen für den Bau multifunktionaler Eigenbau-Möbel für eine flexible und offene Nutzung im öffentlichen Raum wurden vom Tactical Mobilism Projektteam entwickelt. Sie wurden zum Bau von Möbeln für die Intervention in der Postgasse angewendet. Die Umsetzung erfolgte durch EqualiZ (vormals Mädchenzentrum Villach & Klagenfurt) und in Zusammenarbeit mit dem Bauhof der Stadt Villach. Die Möbel wurden zusätzlich mit von den Mädchen und jungen Frauen bei EqualiZ ausgewählten Sprüchen und Zitaten gestaltet.

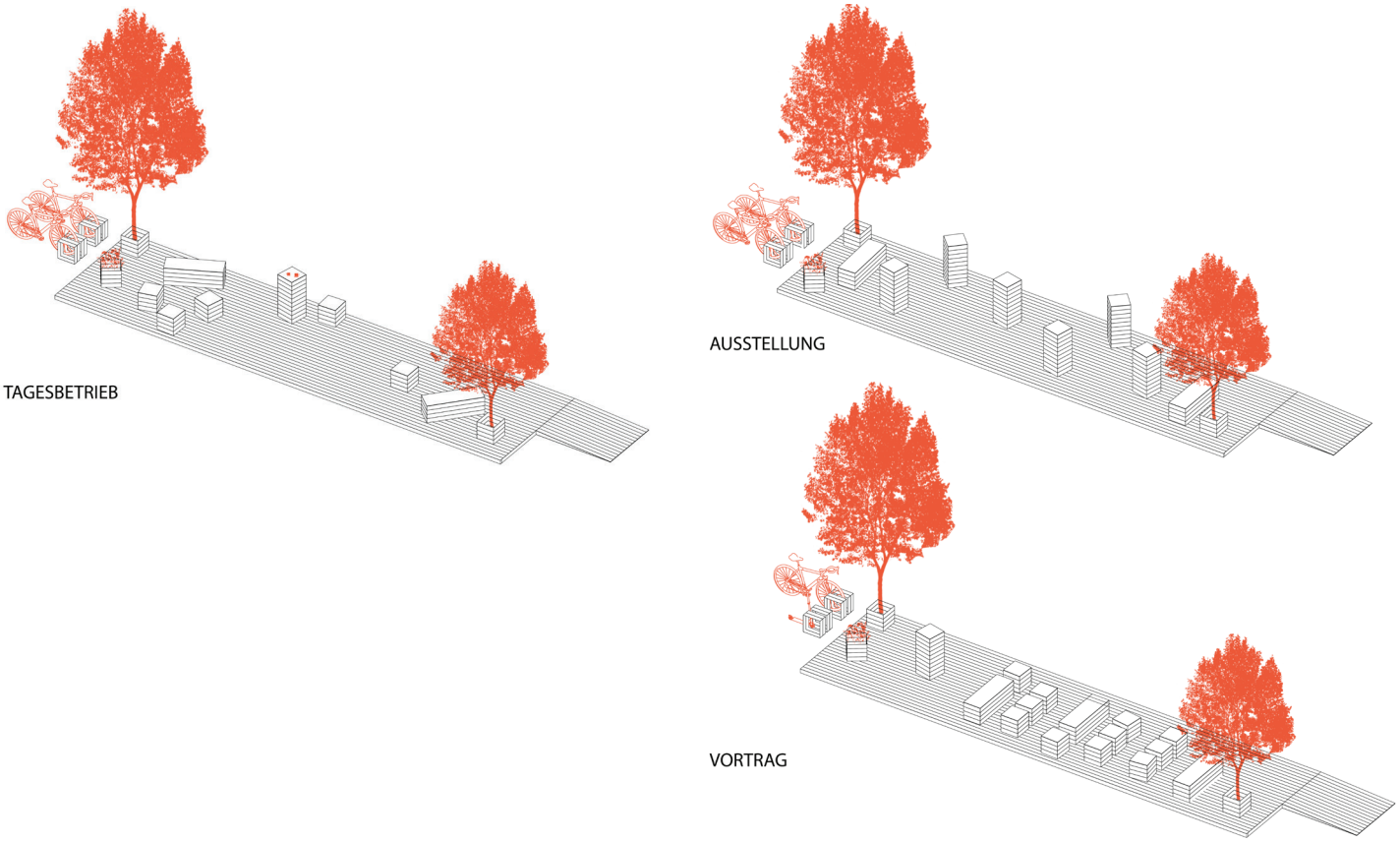


Abb. 12: Multifunktionale Eigenbau-Möbel, Einsatzmöglichkeiten

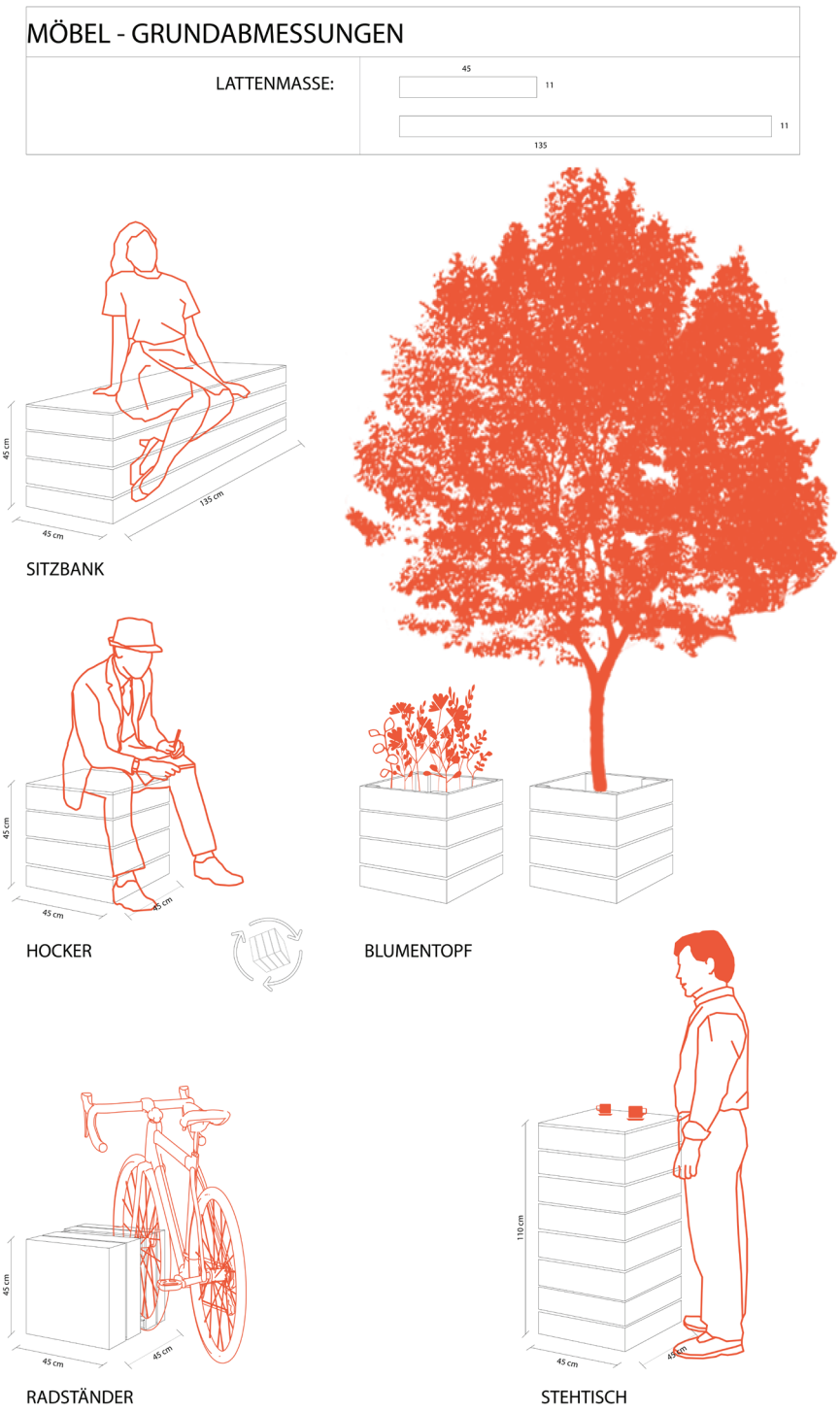


Abb. 13: Multifunktionale Eigenbau-Möbel, Maße und Funktion

2.4 Checkliste - Wichtige Fragen zur Vorbereitung von Tactical Mobilism Projekten

Im Folgenden wurden Fragen gesammelt[1], die künftige Projekte mit Interventionscharakter bei der Planung unterstützen sollen.

Vor dem Projekt
- Was ist das Ziel der Intervention?
- Besteht die Zustimmung und Unterstützung der Entscheidungsträger*innen?
- Ist der Ort/ Raum geeignet?

Zusammenarbeit
- Besteht eine gemeinsame Vision im Planungsteam?
- Wie sollen Politik und Behörden eingebunden werden?
- Unterstützen flankierende Organisationen, Vereine etc. das Projekt?

Planung
- Wer übernimmt welche Rolle und Aufgaben im Planungsteam?
- Welche Genehmigungen müssen eingeholt werden und wann?
- Wer ist zentrale Ansprechperson für Behörden vor Ort?
- Welche Fachbereiche (Stadtgrün, Bauhof etc.) müssen eingebunden werden?

Partizipation
- Wer sind die (in)direkt Betroffenen der Intervention?
- Wer muss intensiv eingebunden oder informiert werden?
- Welche Formate der Beteiligung eignen sich und wie können die Betroffenen Feedback geben?

Kommunikation
- Wie und wann werden die Betroffenen informiert?
- Wie wird der Umgang mit den Medien gestaltet?
- Braucht es eine Pressekonferenz?
- Wie wird dokumentiert?
- Welche vorhandenen Kanäle können genutzt werden?

[1] aufbauend auf der Checkliste des AKTIONSLEITFADEN STADTEXPERIMENT, Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 158



Abb. 14: Radverkehr in der Postgasse während der Intervention

3 Dokumentation der Pilot-Intervention Reallabor Villacher Postgasse

3.1 Ausgangslage

Als Reallabor für das Projekt Tactical Mobilism wurde die Postgasse in Villach ausgewählt. Die Postgasse in Villach verbindet zwei verkehrsberuhigte Bereiche miteinander (Begegnungszone Hans-Gasser-Platz und den Hauptplatz). Sie weist eine sehr vielseitige Nutzungsmischung mit insbesondere Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschosszonen auf und verfügt über eine hohe Frequenz an Passant*innen und Anwohner*innen. Die Postgasse ist ein linearer Raum mit einer Länge von ca. 100 Metern und einer Fläche von 1600 m^2. Aktuell ist die Postgasse aber wenig attraktiv für Fußgänger*innen und Radfaher*innen gestaltet. Sie verfügt über lediglich schmale Gehsteige, wobei am südlichen Gehsteig zusätzlich ein Radfahrstreifen in West-Ost-Richtung angelegt wurde, der ebenfalls zu schmal für eine angenehme Benützung ist. In der entgegengesetzten Richtung wird der Radverkehr trotz des relativ hohen Verkehrsaufkommens mit dem motorisierten Verkehr geführt. Die vorhandenen Parkmöglichkeiten werden von Anrainer*innen, Besucher*innen der Innenstadt und Patient*innen der ansässigen Ärzt*innen genutzt. Die Postgasse in Villach birgt also großes Potenzial für die Erhöhung der Attraktivität für aktive Mobilität, Aufenthalt und öffentliches Leben. [1, 2]

Der Pkw stellt in Villach mit einem Anteil von 57 % das am meisten benutzte Verkehrsmittel für die zurückgelegten Wege dar. Der nichtmotorisierte Individualverkehr teilt sich auf 14 % Fußgänger*innen und 20 % Radfahrer*innen auf. Mit dem öffentlichen Verkehr werden lediglich 8 % der Wege zurückgelegt. [3]

Für die Zeit von zwei Wochen (25.9. - 9.10.2021) wurde auf der Postgasse eine Begegnungszone mit Begrünung, konsumfreien Aufenthaltszonen, einer Kunstplattform und Gastgärten eingerichtet. Im Gegenzug wurden Parkplätze reduziert und räumlich verlagert. Für den Zeitraum des Reallabors wurden täglich Veranstaltungen organisiert, in deren Rahmen lokale Produzent*innen, Unternehmer*innen, Vereine und Interessensvertretungen die Plattform bespielten.

[1] https://www.corp.at/archive/CORP2021_140.pdf

[2] https://www.corp.at/archive/CORP2020_74.pdf

[3] Mobilitätskonzept Villach 2035



Abb. 15: Postgasse Villach vor der Umgestaltung

3.2 Umsetzung

3.2.1 Schritte zur Umsetzung

Die Postgasse in Villach wurde als Experimentierraum im Herbst 2020 festgelegt. Folgende iterativen Hauptschritte sind zu identifizieren:

1. Rechtliche, verkehrliche, gestalterische und partizipative Anforderungen und Rahmenbedingungen prüfen.
2. Partizipativen Formate erarbeiten, um Wünsche und Bedürfnisse einzuholen.
3. Gestaltungsplan mit neuer Verkehrsorganisation, Begrünung und Aufenthaltszonen entwickeln.
4. Verkehrszeichenplan (VZP) mit sämtlichen Vorhaben erstellen.
5. Materialien bestellen und koordinieren (mit City Service, Stadthalle (Bühnenelemente), Stadtgartenamt, Bauhof, ob Vorhaben möglich/geändert werden muss).

Für die konkrete Umsetzung vor Ort ist folgendes zu beachten:

1. Noch vor Fertigstellung des VZP mit Skizzen bereits mit dem City Service Fristen, Termine und Möglichkeiten abschätzen, Vorsondierungen mit den zuständigen Ämtern.
2. Anträge bzw. Formulare für Genehmigungen organisieren (die Straßenrechtsbehörde braucht für die Genehmigung z.B 4 Wochen).
3. Alterative Abstimmung der Gestaltungspläne und Verkehrslösung mit allen Partnern.
4. Autofreier Tag für Auf- und Abbau eventuell notwendig.

Abbildung 16 zeigt die wichtigsten Akteur*innen im Prozess rund um die Interventionen in der Postgasse, deren Kompetenzen und Aufgaben. Das Stadtplanungsamt war ebenso Teil des Konsortiums und somit Bindeglied zu den verschiedenen Abteilungen der Stadt Villach. Der Gleichstellungsbeirat sowie EqualiZ (vormals Mädchenzentrum) wurden intensiv in den Prozess eingebunden (siehe 3.2.3 Umsetzung der Bürger*innenbeteiligung).

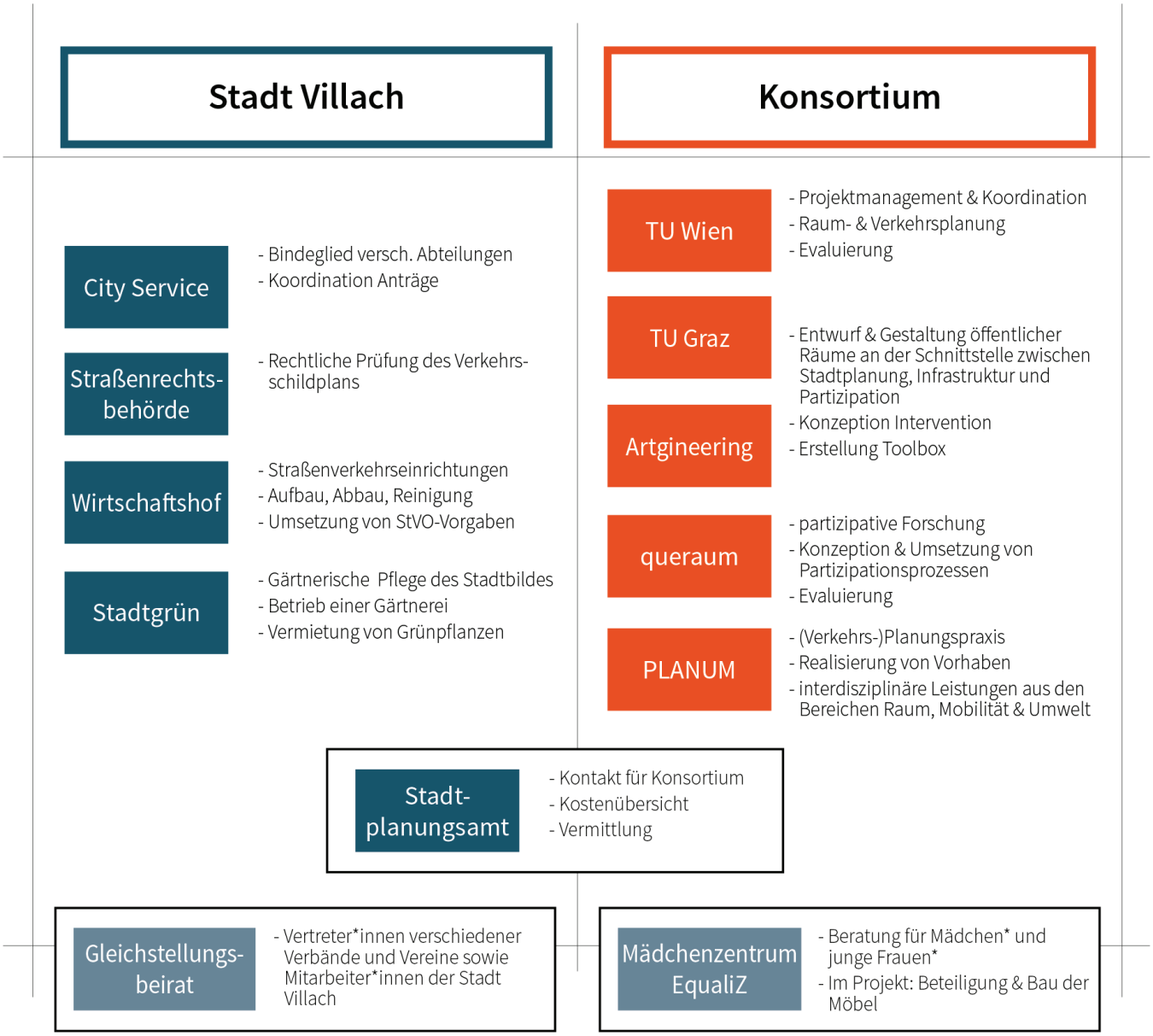


Abb. 16: Übersicht involvierter Akteur*innen im Prozess rund um die Postgasse in Villach

3.2.2 Räumliche Umsetzung

Die Elemente für die Intervention wurden dem Tac | Mob Konzept bzw. der baulich-haptischen Toolbox entnommen und mit dem erarbeiteten Verkehrskonzept verknüpft. Zusätzlich wurden lokale Akteur*innen durch das Bürger*innenbeteiligungsteam dazu ermutigt ihre Ideen und Vorschläge einzubringen.

Im Zuge der Entwurfsarbeit wurde ein Umsetzungsplan entwickelt, der die Verkehrsorganisation im Hinblick auf die Attraktivierung der Nutzung aktiver Mobilitätsformen sowie die Steigerung der Aufenthalts- und stadträumlichen Qualität im Hinblick auf die Schaffung von konsumfreien Aufenthaltszonen, Erweiterung der Flächen für lokale Ökonomie in den Straßenraum, die Möglichkeiten für soziale Teilhabe und Inklusion, räumliche Ästhetik sowie Begrünung und Verschattung berücksichtigt.

Die Verkehrsorganisation wurde insofern verändert, dass die Postgasse zur Begegnungszone erklärt wurde, in der alle Verkehrsteilnehmer*innen grundsätzlich als gleichberechtigt gelten. Diese Veränderung wurde durch eine polygone farbliche Bodengestaltung im Straßenraum sichtbar gemacht. Radfahrer*innen waren nicht länger an den Radfahr*streifen auf dem Gehweg gebunden, sondern waren aufgefordert (ebenfalls durch Bodenmarkierungen und Beschilderung) den Straßenraum in beide Fahrtrichtungen zu nutzen. Der bisherige Radfahrstreifen wurde zur Erweiterung des Gehwegs genutzt und den angrenzenden Aufenthaltsflächen und Gastgärten zugesprochen.

Dem Thema der Begrünung und des Mikroklimas der Gasse wurde durch eine Vielzahl an aufgestellten bepflanzten Bigbags und durch die circa 4m hohen Wanderbäume Rechnung getragen.

Die neu geschaffenen Aufenthaltsräume (konsumfreie Räume sowie Gastgärten) aber auch die verbleibenden Räume für den ruhenden KFZ-Verkehr wurden auf Tactical Mobilism Flächen verortet, die nachstehend einzeln erläutert werden.

Fläche 1: Kunstplattform

Die Ladezone an der Nordseite der Postgasse wurde für die Dauer der Intervention aufgelassen. Dort entstand eine Kunstplattform. Sie diente ohne zeitliche Einschränkungen als konsumfreier, öffentlicher Aufenthaltsraum und wurde mit schattenspendenden Bäumen flankiert und mit Sitzgelegenheiten ausgestattet.

Der freie Raum auf der Plattform wurde während der Intervention für unterschiedliche Funktionen (zum Beispiel als Bühne, Ausstellungsfläche, Raum für Workshops oder Kunstaktionen) genutzt.

Fläche 2: Gastgarten

Die westlichste Fläche an der Südseite der Postgasse (derzeit barrierefreier Stellplatz, auf Höhe Hausnummer 2) wurde für die Dauer der Intervention zur Erweiterung des Gastgartens des „König Kebap“ (Ecke Hans-Gasser-Platz – Italiener Straße). Die Fläche wurde farblich markiert, mit Bäumen und bepflanzten Bigbags, Sitzbänken und Tischen ausgestattet. Die Fläche wurde dabei in Form einer farblichen Markierung auf den Gehsteig erweitert. Dort wurden auch eine Reihe von bepflanzten Bigbags positioniert, um zu signalisieren, dass der Radfahrstreifen für die Dauer der Intervention nicht befahrbar war.

Fläche 3: Konsumfreien Mischfläche

Der westliche Teil der angrenzenden Ladezone (auf Höhe Hausnummer 4) wurde für die Dauer der Intervention zur konsumfreien Mischfläche. Das heißt, dass diese Fläche für Ladetätigkeiten und außerhalb der Ladezeiten für selbstständige Aneignung zur Verfügung stand.

Fläche 4: Parkplatz für Personen mit Einschränkungen („Behindertenparkplatz“)

Der östliche Teil der Ladezone (auf Höhe Hausnummer 4) wurde für die Dauer der Intervention zum barrierefreien KFZ-Stellplatz.

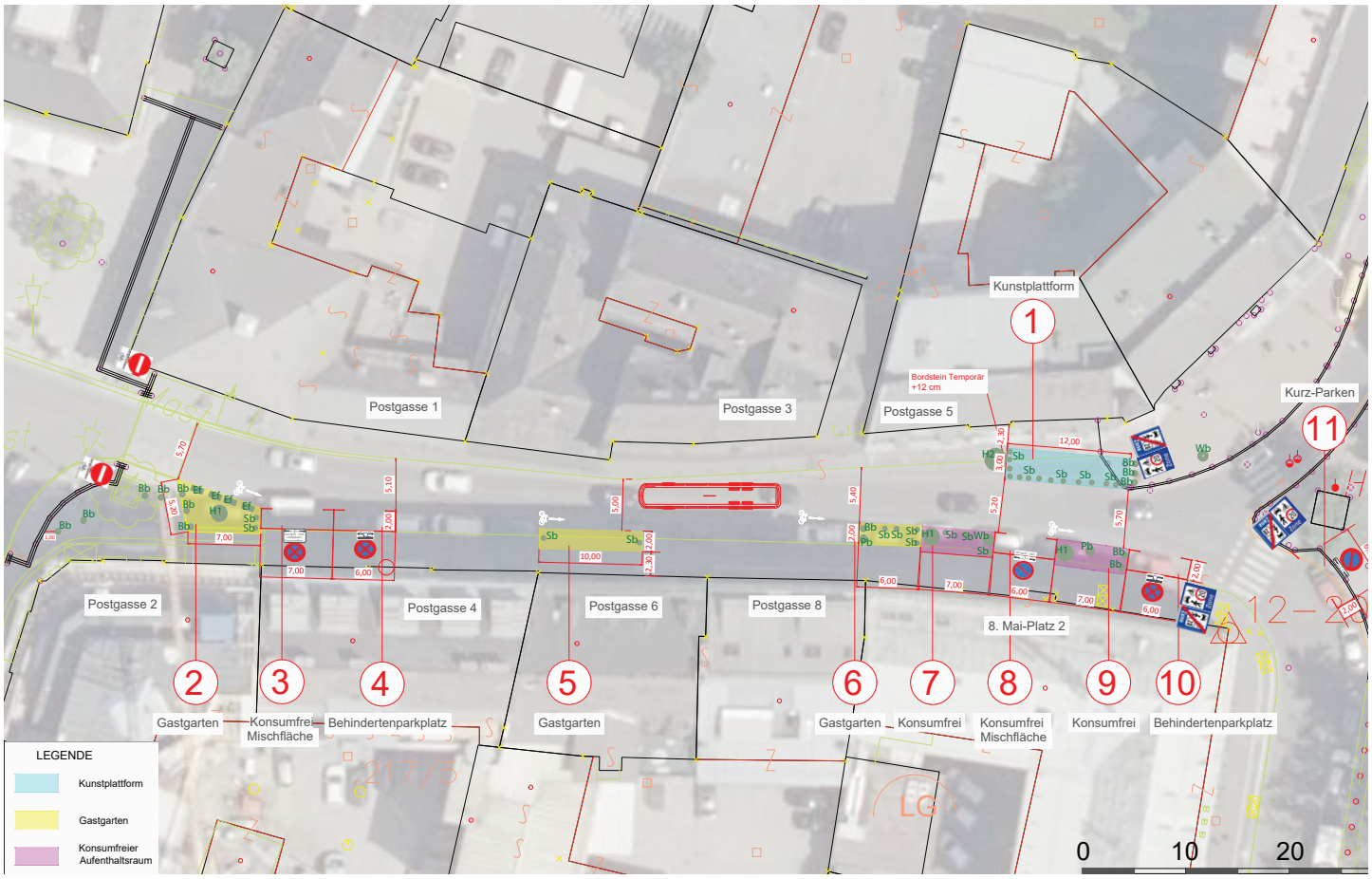


Abb. 17: Umsetzungsplan Tactical Mobilism Intervention Postgasse

Fläche 5: Gastgarten

Die Fläche an der Südseite der Postgasse auf Höhe der Hausnummer 6 war für die Dauer der Intervention als Gastgarten für das Restaurant Galeria geplant.

Die Fläche sollte sich auf einem hölzernen Podest, das den Höhenunterschied zwischen Straße und Gehsteig ausglich, und wurde ca. 0,5 m weit auf den derzeitigen Radfahrstreifen erweitert. Vor Ort konnte die Fläche aufgrund technischer Hindernisse nicht realisiert werden.

Fläche 6: Gastgarten

Die Fläche an der Südseite der Postgasse auf Höhe der Hausnummer 8 wurde für die Dauer der Intervention zum Gastgarten für den Al Khalili Kaffee-Shop. Die Fläche befand sich auf einer derzeitigen Parkplatzfläche, wurde farblich markiert und erstreckte sich auch ca. 0,5 m weit auf den derzeitigen Radfahrstreifen. Sie wurde mit Bäumen, kleineren Bigbags und Tischen mit Sitzgelegenheiten ausgestattet.

Fläche 7: Konsumfreier Aufenthaltsraum

Die östlich anschließende Fläche an der Südseite der Postgasse wurde für die Dauer der Intervention zur konsumfreien Aufenthaltsfläche.

Die Fläche wurde ebenfalls farblich markiert und mit Sitzgelegenheiten und Begrünung ausgestattet.

Fläche 8: Kurz-Parken

Im Bereich vor der Postfiliale wurde ein Stellplatz für die Dauer der Intervention zur temporären Kurz-Park- bzw. Ladezone. Das heißt, dass hier kurzzeitiges Parken (z.B. für die Dauer der Erledigungen in der Postfiliale) sowohl für Fahrräder, als auch für Autos erlaubt war.

Fläche 9: Konsumfreier Aufenthaltsraum

Die östlich anschließende Fläche an der Südseite der Postgasse wurde für die Dauer der Intervention zur konsumfreien Aufenthaltsfläche.

Die Fläche wird ebenfalls farblich markiert und mit Sitzgelegenheiten und Begrünung ausgestattet.

Fläche 10: Parkplatz für Personen mit Einschränkungen („Behindertenparkplatz“)

Der östlichste Stellplatz vor der Post wurde für die Dauer der Intervention zum barrierefreien KFZ-Stellplatz. Die Fläche wurde entsprechend beschildert.

Fläche 11: Kurz-Parken

Für die Dauer der Intervention wurde ein Stellplatz anstelle des Taxistandes an der Ecke 10.-Oktober-Straße zur Kurzparkzone für Geschäftskund*innen (hauptsächlich Post). Die Fläche wurde entsprechend beschildert.



Abb. 18: Gestaltungsplan Tactical Mobilism Intervention Postgasse

3.2.3 Umsetzung der Bürger*innenbeteiligung

Ziel der Bürger*innenbeteiligung im Rahmen des Projektes Tactical Mobilism war es, Bürger*innen zu ermöglichen, sich zu informieren, ihre Perspektiven und Ideen in Planungs- und Gestaltungsprozesse einzubringen und Interventionen im öffentlichen Raum mitzugestalten. Der umgesetzte Prozess der Bürger*innenbeteiligung lässt sich in drei Stufen einteilen: (1) Ideen sammeln, (2) Erarbeiten von temporären Lösungen und Beteiligung bei der Umsetzung (3) Erfahrungen aufbereiten und verbreiten (siehe Abbildung 19).

Ideen sammeln: Aktivierende Gespräche, Online-Fokusgruppen & niederschwellige Beteiligungsformate

In einem ersten Schritt wurden Aktivierende Gespräche mit lokalen Akteur*innen und Schlüsselpersonen, die sich für die Interessen verschiedener Zielgruppen engagieren (u.a. Gleichstellungsbeirat der Stadt Villach, Jugendbüro der Stadt Villach, etc.) bzw. sich mit den Themenbereichen Aktive Mobilität und Stadtplanung auseinandersetzen (z.B.: Stadtmarketing, Tourismusinformation, Radlobby Kärnten) geführt.

Aktivierende Gespräche wurden dabei als eine Erhebungsmethode verstanden, um Meinungen, Sichtweisen und Rückmeldungen zu sammeln, die für einen weiterführenden Dialog sowie Entwicklungs- und Planungsmaßnahmen hilfreich sind. Zudem stellten die Gespräche einen Startschuss für einen längerfristigen gemeinsamen Prozess dar, indem interessierte Gruppen in verschiedene Beteiligungsformate bzw. in konkrete Projektaktivitäten eingebunden wurden. Wie die Erfahrungen zeigen, ermöglichten die Gespräche den Zugang zu weiteren Expert*innen, Bevölkerungsgruppen und zu Insiderwissen.

In einem nächsten Schritt war es Ziel, unterschiedliche Akteur*innen zusammenzubringen und deren Sichtweisen zu diskutieren. Stadtplaner*innen und Verantwortliche für Bürger*innenbeteiligung konzipierten und moderierten Online-Fokusgruppen und konnten mit diesem Austauschformat Akteur*innen u.a. aus den Bereichen Jugend, Senior*innen, Frauen- und Mädchengesundheit, Kunst und Kultur, Tourismus, Sicherheit, Gesundheit und Mitglieder des Gleichstellungsbeirats erreichen.

Mit Unternehmer*innen in der Postgasse fanden persönliche Einzelgespräche direkt in ihren Geschäftslokalen bzw. Restaurants statt. Mitglieder des Jugendrates der Stadt Villach brachten ihre Ideen in Form einer Videobotschaft ein und Teilnehmer*innen von EqualiZ (vormals Mädchenzentrum Villach & Klagenfurt) nahmen an Workshops teil (siehe Abb. 20).

Anders als ursprünglich geplant, konnten aufgrund der COVID-19 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen keine größeren öffentlichen Veranstaltungen stattfinden. Um dennoch auch die breite Öffentlichkeit anzusprechen, wurde eine interaktive Erkundungstour (mittels der APP Actionbound, siehe Abb. 21) durch die Postgasse entwickelt. Interessierte Bürger*innen konnten die Postgasse mit dem Smartphone oder Tablet auf eigene Faust erkunden, verschiedene Aspekte der Postgasse bewerten und konkrete Vorschläge zur Gestaltung machen. Die gesammelten Ideen wurden direkt an das Projektteam weitergegeben. Zudem gab es auch die Möglichkeit, Ideen schriftlich einzubringen. Das Projektteam gestaltete dazu eine Postkarte, die in Geschäften in der Postgasse und in öffentlichen Einrichtungen in Villach (z.B. Bürger*innenservice, Stadtmarketing, Tourismusinformation) auflag.

Ideen sammeln			Prototyping & Umsetzung	Erfahrungen verbreiten
1. Aktivierende Gespräche	**2. Befragung & Beteiligung** verschiedener Personengruppen	**3. Feedbackschleife mit ersten Entwürfen**	**Temporäre Umsetzung** von Gestaltungsmaßnahmen & Aktivitäten, Evaluation	Verbreitung der Erfahrungen in „Follower Städten“
ab November 2020	**ab Februar 2021**	**Juli /August 2021**	**Oktober 2021**	**Herbst 2021**

Abb. 19: Ablauf der Bürger*innenbeteiligung



Abb. 20: Workshop mit EqualiZ

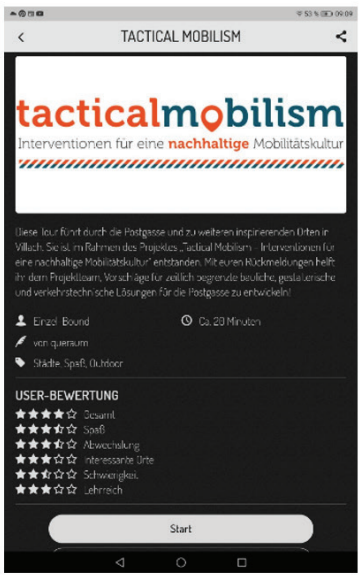




Abb. 21: Screenshot der APP Actionbound

Erarbeiten von temporären Lösungen & Beteiligung bei der Umsetzung

Sobald erste Entwürfe für die Umgestaltung der Postgasse vorlagen, wurden diese an ausgewählte beteiligte Akteur*innen und Unternehmer*innen rückgespielt und mit diesen diskutiert. Zudem wurden Anrainer*innen, Ärzt*innen und Büros in der Postgasse mittels Flyer und Informationsblatt über das Projekt und die geplante Intervention informiert.

Durch den regelmäßigen Austausch mit Akteur*innen während der gesamten Ideenfindungs- und Planungsphase ist es gelungen, eine Vertrauensbasis für gemeinsame Aktivitäten während der Umsetzung der Intervention in der Postgasse zu schaffen: EqualiZ baute und gestaltete Holzmöbel und die Radlobby Kärnten betreute am Aufbautag einen Kinderfahrradparcours. Einige der beteiligten Akteur*innen konnten zudem dafür gewonnen werden, sich während der 2-wöchigen Intervention auf der so genannten Kunstplattform zu präsentieren.

Mit der Kunstplattform griff das Projektteam Anregungen von beteiligten Unternehmer*innen, Akteur*innen und Bürger*innen auf, die temporäre Umgestaltung der Postgasse auch für gemeinschaftliche Aktionen zu nutzen und das Miteinander zu stärken. Es entstand ein Freiraum, den Vereine, Organisationen, Schulen und Künstler*innen aus Villach während der 2-wöchigen Umsetzungsphase kostenlos „bespielen“ konnten. Das Partizipationsteam übernahm die Organisation und Betreuung der Kunstplattform und der Akteur*innen.

Insgesamt wurden fast 20 Ideen für mögliche Aktivitäten auf der Kunstplattform gesammelt. Davon konnten während der 2-wöchige Intervention zehn Veranstaltungen umgesetzt werden, die eine kreative und bunte Seite von Villach zeigten: Neben Infoständen von Vereinen und Organisationen nahmen Künstler*innen, Tanz- und Sportvereine sowie eine Theatergruppe die Möglichkeit wahr, sich auf der Kunstplattform zu präsentieren. Das Postgassen-Frühstück, initiiert von einer Unternehmerin in der Postgasse und umgesetzt mit der Unterstützung von weiteren Gewerbetreibenden in und um die Postgasse, war eine weitere Möglichkeit, die Postgasse von einer neuen Seite kennen zu lernen.

Erfahrungen aufbereiten und teilen

Ziel der dritten Stufe war es, Erfahrungen aufzubereiten um sie an die Verantwortlichen in der Stadt Villach rückzuspielen bzw. mit interessierten Städten und Gemeinden („Follower Städte“) zu teilen.








Abb. 22: Aktivitäten auf der Kunstplattform

3.3 Evaluierung

3.3.1 Evaluierungskonzept

Im Folgenden wird das Evaluierungskonzept für die Interventionen in der Postgasse kurz umrissen.

Zeitplan

Die gesamte Umsetzungsdauer der Evaluierung erstreckte sich ungefähr von September 2021 (Start) bis November 2021. Der Zeitraum, in dem die Erhebungen stattfand, war ungefähr eine Wochen vor der ersten Intervention (ex-ante) und vier Wochen nach Initiierung der ersten temporären Adaptierungen angesetzt worden.

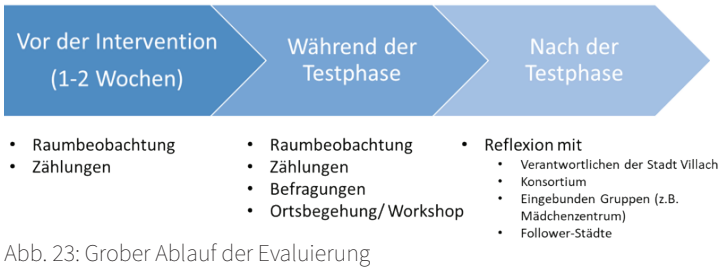


Abb. 23: Grober Ablauf der Evaluierung

Zielgruppen und Perspektiven

Da die Interventionen im Projekt einen klaren Ortsbezug haben, ist es umso wichtiger mindestens die direkt Beteiligten im Projekt in der Evaluierung zu berücksichtigen.

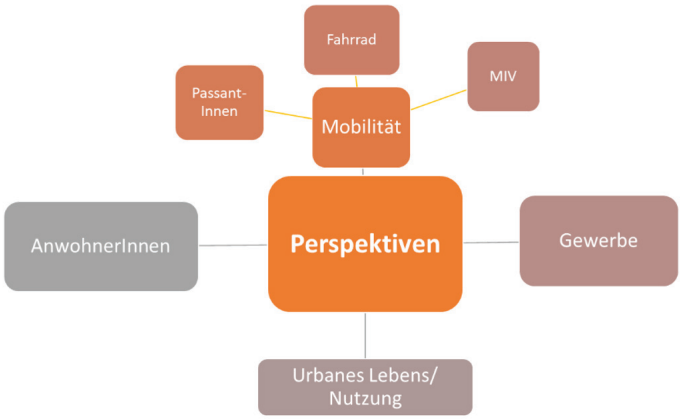


Abb. 24: Perspektiven in der Postgasse

Evaluierungsziele und -methoden

Die Evaluierung bringt Aufschluss über den Erfolg der „Tactical Mobilism" Intervention, welcher sich zum einen in der Akzeptanz und der Nutzung durch Bewohner*innen, aber zum anderen auch in der verkehrlichen Wirkung niederschlägt.

Als Untersuchungsdesign bietet sich die Vorher-/ Nachher-Untersuchungen an, um die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilen zu können.[1] Es handelt sich um ein vergleichendes Evaluierungsdesign, das bestimmte Zustände vor und während der Umsetzung der Interventionen im Einzelnen beleuchtet und dann anschließend miteinander vergleicht.

Im Rahmen der Evaluierung der Interventionen in der Postgasse wurden folgende Aspekte erfasst:

- Effekte und Wirkungen des Projekts auf die Verkehrssituation und die Nutzung des öffentlichen Raums
- Erfassung der Meinungen und Zufriedenheit unterschiedlicher Nutzergruppen (Anwohner*innen, Gewerbetreibende, Passant*innen)
- Lokale Perspektive mit ihren jeweiligen Nutzergruppen
- Raumnutzung auf Grundlage der Wahrnehmungen und Einschätzungen aus unterschiedlichen Perspektiven

Erhebungsmethoden

Folgende Methoden wurden angewandt:

- Befragung von Anwohnern*innen, Passant*innen im Projektgebiet und Gewerbetreibenden im Projektgebiet
- Verkehrszählungen (Querschnittszählung)
- Raumbeobachtungen im Projektgebiet sowie Erhebung der Parkraumbelegung und Abstellen von Fahrrad etc.
- (Sensor-)Messungen wie z.B. Lärm, Feinstaub
- Die folgende Tabelle (Abb. 25) gibt Aufschluss über die verschiedenen Methoden und Hilfsmittel.2

[1] Hohmann et al. 2009
[2] Berger & Seebauer, 2005; Flükiger & Leuba, 2015; Förster, Ackermann, & Fitschen, 2017

Themenbereiche der Beobachtung und Zählung

a) Verkehr

- Anzahl von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kraftfahrzeugen an geeigneten Standorten
- Anzahl von parkenden Kraftfahrzeugen (Auslastung, wer parkt da?) im Projektgebiet mit gesonderter Erfassung von Falschparkern; Verstöße und illigale Vorgänge
- Anzahl von Radfahrer*innen (auf Radstreifen, Fahrbahn, Einbiegesituationen)
- Nutzung öffentlicher Fahrradabstellanlagen und „wildes Abstellen“ (u.a. auch Scooter)
- Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen
- Querungsverhalten von Fußgänger*innen

b) Nutzung des öffentlichen Raums

- Nutzergruppen und Art bzw. Zweck der Nutzung
- Nutzungskonflikten zwischen Verkehrsteilnehmer*innen
- Nutzungsintensitäten unterschiedlicher Bereiche des Straßenraums sowie angrenzender Erdgeschosszonen.
- Aufenthalt, Interaktion und Atmosphäre

Themen der Befragung

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Themenbereiche der Befragungen. Die Fragebögen können beim Konsortium angefragt werden.

ÜBERGEORDNETE METHODEN	BESCHREIBUNG	KONKRETE METHODE	HILFSMITTEL
BEFRAGEN	Abfragen von Meinungen und Erfahrungen von Betroffenen (Kriterien, die von außen nicht erkennbar sind)	Briefkasten zu Meinungen, Ideen rund um die Aktivitäten in der Postgasse	Postkarten
		Gemeinsame Begehung mit offenem Gespräch; Stadtspaziergang; gehende Bürgerwerkstatt (mit Transfer-Gemeinden)	Plan Workshop-Konzept
		Ad-Hoc-Interviews mit Anwohner*innen: wenige kurze Fragen, 5-10 Minuten maximal, offene Leitfadenfragen	Leitfaden
		Ad-Hoc-Interviews mit Passant*innen: wenige kurze Fragen, 5-10 Minuten maximal, offene Leitfadenfragen	Leitfaden
		Befragung von Gewerbetreibenden	Leitfaden
ZÄHLEN	Zählen von vorgegebenen Kriterien im Untersuchungsgebiet in einem definierten Zeitraum; Verkehrsaufkommen an bestimmten Orten; Kleinräumige Wegwahl, Hinweise auf Attraktivität; Ein- und Austrittspunkte ins Untersuchungsgebiet; Parkraumanalyse	Zeitausschnitte: Die beobachtende Person bleibt bei dieser Methode stationär. Sie zählt und dokumentiert alle Veränderungen in einem definierten Perimeter während eines festgelegten Zeitrahmens.	Zählgeräte Erhebungsprotokolle Fotos/ Video
BEOBACHTEN	Beobachten der Aktivitäten, Merkmale, Spuren, Stimmungen und Konflikte. Interpretation von Verhalten, Merkmalen, Verhalten, Aufenthaltsorte, Wege etc.	Nichtteilnehmende Beobachtung: der Forscher/ die Forscherin beobachtet den Raum von außen, d.h. aus einer unabhängigen Warte	Video, Fotos, Beobachtungsprotokolle Checklisten, Tabellen Notizen
	Mapping von Aktivitäten im öffentlichen Raum: Sitzen, Stehen, Gehrichtung, Liegen, Sonstiges, ungefähre Dauer, Konflikte, …	Feststellung zu Bewegungsmustern im Untersuchungsgebiet in einem vorgefertigten Kartenausschnitt, verschiedene Farben zur besseren grafischen Aufbereitung	Kartenausschnitt: Kreuzung, etc. Stifte, Sitzgelegenheit
MESSEN	Sensorische Messung von Umweltfaktoren	Sensormessung	Schallmessgerät, CO2 Messung, Feinstaub

Abb. 25: Tabellarische Übersicht; Methoden der Evaluierung

3.3.2 Ergebnisse aus den Feedback-Postkarten & Befragungen

Die quantitativen und qualitativen Ergebnisse aus Befragung, Feedback-Karten sowie Messungen und Beobachtungen werden im Folgenden dargestellt und mit Zitaten aus den Feedbackkarten verdeutlicht ("*jeweils in Klammern*"). Die Argumentation basiert auf den Einsatzkriterien einer Begegnungszone. Im Prozess wurden verschiedenste Perspektiven auf die Intervention in der Postgasse erfasst.

Passant*innen

Um in Erfahrung zu bringen, wie Anwohner*innen und Passant*innen auf die Intervention in der Postgasse reagierten, wurde ihnen die Möglichkeit gegeben auf Postkarten oder im Rahmen kurzer Befragungen ein Feedback zu hinterlassen. 59 Postkarten wie auch 14 Fragebögen wurden anschließend qualitativ ausgewertet. Dabei war auffällig, dass die Antworten zum einen stark polarisierten und sich zum anderen im Laufe des Projektes veränderten: Waren sie zu Beginn eher negativ, so wurden sie immer positiver. Zudem konnte die Erfahrung gemacht werden, dass die Möglichkeit des anonymen Feedbacks, teils zu extremen Formulierungen geführt hat.

Im Rahmen der Auswertung haben sich folgende Kategorien der Rückmeldungen der Passant*innen herauskristallisiert: Begrünung, Aufenthaltsqualität/Gestaltung, Belebung, MIV[1] /Parken, Kosten sowie Wünsche/Ideen. Das Feedback zur Begrünung, insbesondere zu den Bäumen, fiel dabei größtenteils positiv aus, jedoch wurde die Art und Weise der Umsetzung teils kritisiert („*Mehr Grün ist immer gut, aber so?*"). Auch in Hinblick auf die sonstige Gestaltung richtet sich die Kritik vermehrt an die Ausführung und Platzierung bspw. der Sitzmöbel. Für einen Großteil hat sich die generelle Aufenthaltsqualität in der Postgasse jedoch erhöht („*Die Umsetzung ist gelungen – weiter so!*") Diese positive Beurteilung ist auch auf die Belebung der Postgasse durch das Projekt zurückzuführen.

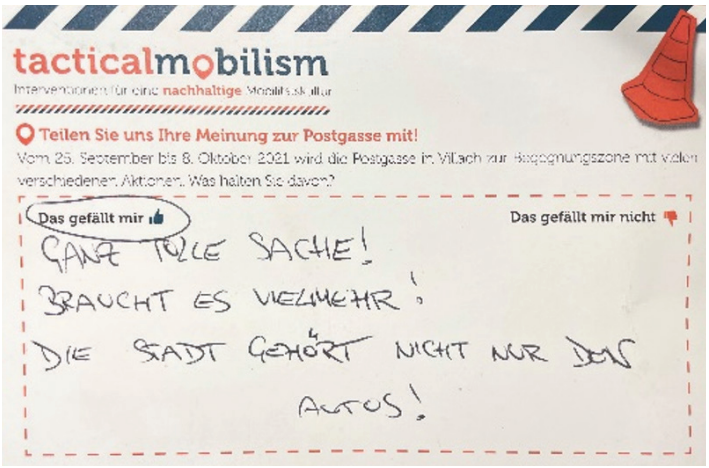


Abb. 26: Beispiel Feedbackkarte

Viele der Passant*innen haben insbesondere die Kunstplattform als neuen Treffpunkt für Austausch und Unterhaltung wahrgenommen („*Man trifft nette Menschen. Es haben sich auch interessante Gespräche ergeben. Die Veranstaltungen waren ein guter Mix.*"). Eher durchwachsen waren die Rückmeldungen zur Parkplatzsituation; Während sich die einen über mehr Platz für Fußgänger*innen freuten, bemängelten die anderen, dass es nicht genug Stellplätze für Autos gäbe. Mehrmals wurden die Projektkosten kritisiert und als zu hoch betitelt. (Dies kann auf mediale Kommunikation, die eine Interpretation der Gesamtkosten des Forschungsprojekts als Umsetzungskosten der Intervention nahelegt, zurückgeführt werden.)

Die Befragten wurden außerdem nach ihren Wünschen und Vorstellungen für die Postgasse gefragt. Am häufigsten wurden sich dabei mehr Begrünung sowie mehr Bäume gewünscht. Außerdem forderte eine Vielzahl der Passant*innen eine veränderte Platzaufteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Geschäftstreibende

Im Zeitraum der Intervention in der Postgasse wurde in den ansässigen Geschäften und Gastronomiebetrieben ebenfalls eine Befragung durchgeführt. Von den 15 ansässigen Geschäften und Gastronomiebetrieben wurde der Fragebogen von Mitarbeiter*innen bzw. Inhaber*innen aus 13 Betrieben beantwortet. Nach Auswertung der Antworten lässt sich feststellen, dass sich die Qualität der Gestaltung in der Postgasse durch die Intervention für den überwiegenden Teil der Geschäftstreibenden, nämlich sieben von 13 Personen, nicht signifikant verändert hat. Die restlichen sechs Befragten waren sich uneinig, jeweils drei Personen haben eine Verschlechterung bzw. Verbesserung in der Hinsicht

[1] Motorisierter Individualverkehr

wahrgenommen. Während die Bäume, die Begrünung und die Kunstplattform wiederholt als positive Aspekte genannt wurden, standen insbesondere fehlende Parkplätze sowie die Pflanzensäcke in der Kritik. Insgesamt negativer stand es um die Beurteilung der Erreichbarkeit der Geschäfte. Sie hat sich für sieben von 13 Befragten gering verschlechtert, für eine Person sogar erheblich. Dies spiegelt sich auch in der Bewertung der Kundenfrequentierung wider.

Sie hat sich zwar für neun der Befragten nicht verändert, die restlichen vier Befragten gaben jedoch an eine geringe bis starke Verschlechterung wahrzunehmen. Ähnlich durchwachsen stellt sich auch die wahrgenommene Rückmeldung der Kund*innen dar: Auch wenn von den 13 Befragten neun angaben, dass die Rückmeldungen der Kund*innen neutral ausfielen, beurteilten vier der Gewerbetreibenden die Rückmeldungen als überwiegend negativ, zwei als ausschließlich negativ. Weder das Mobilitätsverhalten der Geschäftstreibenden bzw. Mitarbeitenden noch der Kund*innen hat sich nicht signifikant verändert. Zwei Geschäftstreibende gaben immerhin an auf das Fahrrad umgestiegen zu sein. Wenn es um die Einbeziehung der Geschäftstreibenden und ihrer Mitarbeitenden geht, bewerten knapp fünf von 13 Befragten diese als gut. Anregungen ihrerseits weisen darauf hin, dass die Intervention in eine richtige Richtung lief: Sie halten mehr Bäume, eine ständige Fußgängerzone und eine stärkere Belebung der Straße für wünschenswert.



Abb. 27: Auswertung der Rückmeldungen

3.3.3 Erkenntnisse aus den Messungen und Beobachtungen

Die Messungen und Beobachtungen fanden vorgelagert und während der Interventionen statt.

Trennwirkung durch hohe Kfz- Verkehrsbelastung

Bei Begegnungszonen mit Erdgeschoßnutzung bzw. mit attraktiven Shopping-Möglichkeiten steht das flächige Queren und das Flanieren im Vordergrund. „Fussgängerinnen wollen hier die Strasse nicht auf Umwegen überqueren, sondern den kürzesten Weg zwischen zwei Zielen beidseits der Strasse einschlagen, oder einfach nur flanierend die Auslagen betrachten." [1] Das Queren ist somit ein wichtiges Merkmal einer Begegnungszone.

Vor und während der Testphase war die Verkehrsbelastung mit ca. 4.000 DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) eher hoch, auch wenn es sich um eine Einbahnstraße handelt. Dies hat eine hohe Lärmbelastung zur Folge (ca. 70 db(A)). Dies wurde von Passant*innen und Anrainer*innen auch bei den Befragungen zum Ausdruck gebracht. Das Aufkommen des nicht-motorisierten Verkehrs (insb. Fußgänger*innen) war ebenfalls konstant hoch. Dennoch ergibt sich für diese Verkehrsstärke sowie bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h (V85), ein erhöhtes bzw. sogar hohes Sicherheitsbedürfnis seitens der Fußgänger*innen.[1] Die Trennwirkung des motorisierten Verkehrs hat sowohl vor als auch während der Intervention viele Fußgänger*innen vom linearen Queren abgehalten, wobei Geschwindigkeiten sowie Verkehrsbelastung eigentlich ein Queren ermöglichen sollte. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist das Queren zwischen den parkenden Autos nicht ungefährlich, da Passant*innen übersehen werden können.

Hohe Verkehrsbelastung bei niedriger Geschwindigkeit

In den Spitzenstunden durchqueren ca. 600-700 Kfz die Postgasse, was nach den Kriterien der RVS durchaus noch verträglich ist für Begegnungszonen mit separierten Fußweg. Die durchschnittliche Geschwindigkeit liegt überwiegend unter 20 km/h. Das ist aber auch durch die Pulkung – also den Rückstau durch u.a. einparkende Fahrzeuge oder Abbiegevorgänge auf die Italienerstraße oder auf den Hans-Gasser-Platz zu begründen.

Der DTV sowie der KFZ-Verkehr zur Spitzenstunde ist zu



Abb. 28: Beispiel lineares Queren zwischen parkenden Autos

[1] Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung, Schweizerische Eidgenossenschaft

prüfen. Ein höheres KFZ-Verkehrsaufkommen als 300 KFZ in der Spitzenstunde ist in der Planung einer Begegnungszone zu berücksichtigen und durchaus möglich, wenn die Geschwindigkeiten gering sind und das Queren für Fußgänger*innen ermöglicht wird.

Verhaltensweisen im Straßenraum

Grundsätzlich sind alle Verkehrsteilnehmer*innen in Begegnungszonen gleichberechtigt. Schwierig wird es, wie im Falle der temporären Begegnungszone, wenn PkWs illegal Parken und dadurch den Platz für Radfahrer*innen verengen. Auch das Ein- und Ausparken von längsparkenden Autos kann insbesondere bei Radfaher*innen, die gegen die Einbahn geführt werden, gefährlich werden. Der entgegenkommende Bus kann zu einem Unsicherheitsgefühl bei Radler*innen beitragen. Wobei an der Stelle anzumerken ist, dass das Radfahren in Einbahnstraßen generell nicht unfallauffällig ist. Geringe Geschwindigkeiten, Blickkontakt und gute Sichtverhältnisse sind ausschlaggebend. [2]

Fußgänger*innen

Viele Fußgänger*innen gehen auf dem Weg zur Innenstadt oder von dort kommend, durch die Postgasse. Aufgrund der Nähe zur Schule, sind viele Schüler*innen auf der Straße unterwegs. Manche Geschäfte sind mehr und manche weniger durch Fußgänger*innenverkehr frequentiert. Ab und zu bleiben Passant*innen an den Schaufenstern stehen und Blicken hinein.

Radfaher*innen

Die Postgasse verfügt über einen Radweg (ca. 1 m breit, gemeinsam mit dem Gehweg geführt), der gegen die Einbahn führt. Dieser wird aber auch häufig in die „falsche“/entgegengesetzte Richtung verwendet (ca. jede/r vierte Radfahrer*in fährt gegen die Richtung des Radweges). Der Radweg wurde im Rahmen der Intervention verstellt und eine neue Radwegsmarkierung auf der Fahrbahn angebracht, um Radfaher*innen dazu zu motivieren, die Fahrbahn zu nutzen und das Bewusstsein für diese Möglichkeit (bei allen Verkehrsteilnehmer*innen) zu stärken. Dennoch fuhren viele über den Gehweg. Als Gründe dafür können einerseits natürlich Gewohnheiten, andererseits aber auch die Unsicherheit gegen die Einbahn zu fahren, genannt werden.

KFZ-Lenker*innen

Vor der Intervention konnte festgestellt werden, dass die Parkplätze in der Postgasse überwiegend ausgelastet sind. Teilweise von Anwohner*innen bzw. Gewerbetreibenden, aber auch von Kund*innen der ansässigen Unternehmen und Personen, die in die Innenstadt wollten. Somit kam es zu häufigen Parkwechselvorgängen. Die Postgasse grenzt an eine 2016 dauerhaft umgebaute Begegnungszone des Hans-Gasser-Platzes. Das Parken ist dort im Sinne einer Begegnungszone nicht erlaubt, Ladetätigkeiten bzw. zehnminütiges Halten sind aber möglich. Dies wird allerdings tagsüber stark ausgereizt bis hin zum dauerhaften Abstellen der PKWs. Die Problematik der nicht-wahrgenommenen Begegnungszone lässt sich in vielen Klein- und Mittelstädten beobachten.

Die temporäre Begegnungszone in der Postgasse hat ähnliche Parkvorgänge gezeigt wodurch auch verdeutlicht wird, dass die verkehrsrechtlichen Anforderungen bzw. das gemeinsame Miteinander in einer Begegnungszone zumindest anfänglich in der Postgasse nicht akzeptiert wurden. Dies verbesserte sich etwas in der zweiten Interventionswoche.

[2] Chalanton & Dupriez; 2014

3.3.4 Interpretation und Schlussfolgerung

Alle Verkehrsteilnehmer*innen benötigen für die Akzeptanz derartiger Interventionen eine gewisse Eingewöhnungszeit. Schwierig für die Wahrnehmung der Veränderung in der Postgasse war, dass sich zwar die Gestaltung des Straßenraums änderten, die baulichen Gegebenheiten aber nicht (z.B. blieben Bordsteinkanten bestehen und der markierte Radweg am Gehsteig, konnte nicht temporär entfernt werden). Ähnliche Herausforderungen ließen sich auch in der Probephase der Umgestaltung der Mariahilferstraße in Wien erkennen.

Parkmöglichkeiten müssen daher durch Gestaltungselemente sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen gehemmt und gleichzeitig das Bewusstsein für die Begegnungszone (z.B. durch Kampagnen) bei allen Verkehrsteilnehmer*innen gestärkt werden.

Akzeptanz

Anwohner*innen der Postgasse fühlten sich teilweise zu wenig in die Tactical Mobilism Prozesse eingebunden. Die Geschäftsleute hingegen haben zum Ausdruck gebracht, dass sie gut informiert wurden und dies auch begrüßen. Die Kund*innen-Frequenz sahen sie durch die Intervention nicht beeinflusst. Aufgrund von Covid-19 konnten viele partizipative Formate nicht stattfinden. Die Akzeptanz seitens der Befragten (siehe 3.3.2) war eher durchmischt von sehr positiv bis ablehnend.

Ein holistischer Partizipationsprozess führt zu mehr Akzeptanz der Umsetzung. Wichtig für diese Akzeptanz ist daher neben der Information, dass Planende einen gewissen Spielraum und Mitspracherecht in Bezug auf die zukünftigen Maßnahmen einräumen. Eine Ansprechperson vor Ort während der Interventionsphase ist elementar. Wichtig ist ebenso, dass das Projekt von der Politik und der Behörde mitgetragen wird. Das bezieht sich nicht nur auf das Commitment, sondern vor allem auch auf die Kommunikation nach außen z.B. durch die Information der Bürger*innen über die Kanäle der Stadt bzw. Gemeinde sowie eine proaktive Presse- und Medienarbeit, die im Budget zu berücksichtigen sind.

Nachhaltige Mobilitätskultur durch Interventionen?

Eine kurze Interventionsphase von weniger als 4 Wochen lässt nur Vermutungen über eine Verhaltensänderung hin zur nachhaltigen Mobilitätskultur zu. Insbesondere im Falle von Begegnungszonen müssen sich die Bürger*innen zuerst auf die neue Situation einstellen, bevor eine nachhaltige Verhaltensänderung erfolgen kann. Je nach den Zielen der jeweiligen Intervention kann

- eine temporäre Aktion mit limitierten räumlichen und zeitlichen Umfang (z.B. autofreier Tag) oder
- ein Verkehrsversuch mit der Dauer von mehreren Wochen sinnvoll sein.

Die lediglich zwei Wochen andauernde Intervention in der Postgasse liegt wohl zwischen diesen beiden Varianten, wodurch eine Akzeptanz und Verhaltensänderung der Nutzer*innen erschwert wurde. Der autofreie Tag am Beginn der Intervention wurde von vielen verschiedenen Nutzer*innengruppen quer über die ganze Fahrbahn angenommen und führte zu einer alternativen Raumaneignung (spielen, malen, Radparcour, etc.). Während der Intervention hat der Kfz Verkehr allerdings die ursprüngliche Aufteilung des Straßenraums wiederhergestellt (abgesehen von dem Parkstreifen, der zur Kunstplattform umgestaltet wurde).

Die Interventionen in der Postgasse haben einen Diskurs zur Nutzung öffentlicher Räume angeregt. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen polarisierte und die Stimmen dazu wurden laut. Gleichzeitig wurde der Wunsch nach grüneren, verkehrsberuhigten und attraktiven Straßenräumen ebenso gehört. Das Projekt konnte diese Zwiespältigkeit deutlich machen, was dieses Zitat eines Passanten noch mal zum Ausdruck bringt:

„Ich und meine Frau finden es total schön in Laibach in der Innenstadt spazieren zu gehen, da sind keine Autos. Aber wenn ich hier einen Brief auf der Post [auf der Postgasse] aufgeben will, brauche ich schon einen Parkplatz direkt davor!“



Abb. 29: Radweg in der Postgasse Bestand



Abb. 30: Radinfrastruktur in der Postgasse während der Intervention



Abb. 31: Illegales Parken in der Begegnungszone Hans-Gasser-Platz



Abb. 32: Parkende Autos blockieren die Radinfrastruktur in der Postgasse während der Intervention

3.4 Adaption der Planungen für eine permanente Umgestaltung

Auf der Grundlage der gewonnen Erfahrungen, Beobachtungen und Ergebnisse der Evaluierung des Reallabors wurden zwei Varianten für eine permanente Umgestaltung der Postgasse entwickelt, die nachstehend beschrieben werden.

Variante 1: Radverkehr auf der Fahrbahn, gegen die Einbahn geführt

In Ost-West-Richtung wird der Radverkehr mit dem KfZ-Verkehr gemischt geführt. Im Gegenverkehr wird der Radverkehr auf einem 2 m breiten Radfahrstreifen geführt. Parkplätze und Ladezonen sind mit min. 0,5 m Abstand zum Radweg anzulegen. Die max. Geschwindigkeit sollte wegen dem Radverkehr in Gegenrichtung 20 km/h sein. Materialisierung der Fahrbahn in Asphalt; der Radweg und die Seitenbereiche in Naturstein wie beim Hans-Gasser Platz.

Variante 2: Radverkehr getrennt von der Fahrbahn geführt

In Ost-West-Richtung wird der Radverkehr mit dem KfZ-Verkehr gemischt geführt. Im Gegenverkehr wird der Radverkehr auf einem 2 + 2 m breiten getrennten Geh- und Radweg geführt. Parkplätze und Ladezonen sind mit min. 0,5 m Abstand zum Radweg anzulegen. Die max. Geschwindigkeit sollte 20 oder 30 km/h sein. Materialisierung der Fahrbahn und des Radweges in Asphalt; die Seitenbereiche in Naturstein wie beim Hans-Gasser Platz.

Allgemeine Anmerkungen zu beiden Varianten

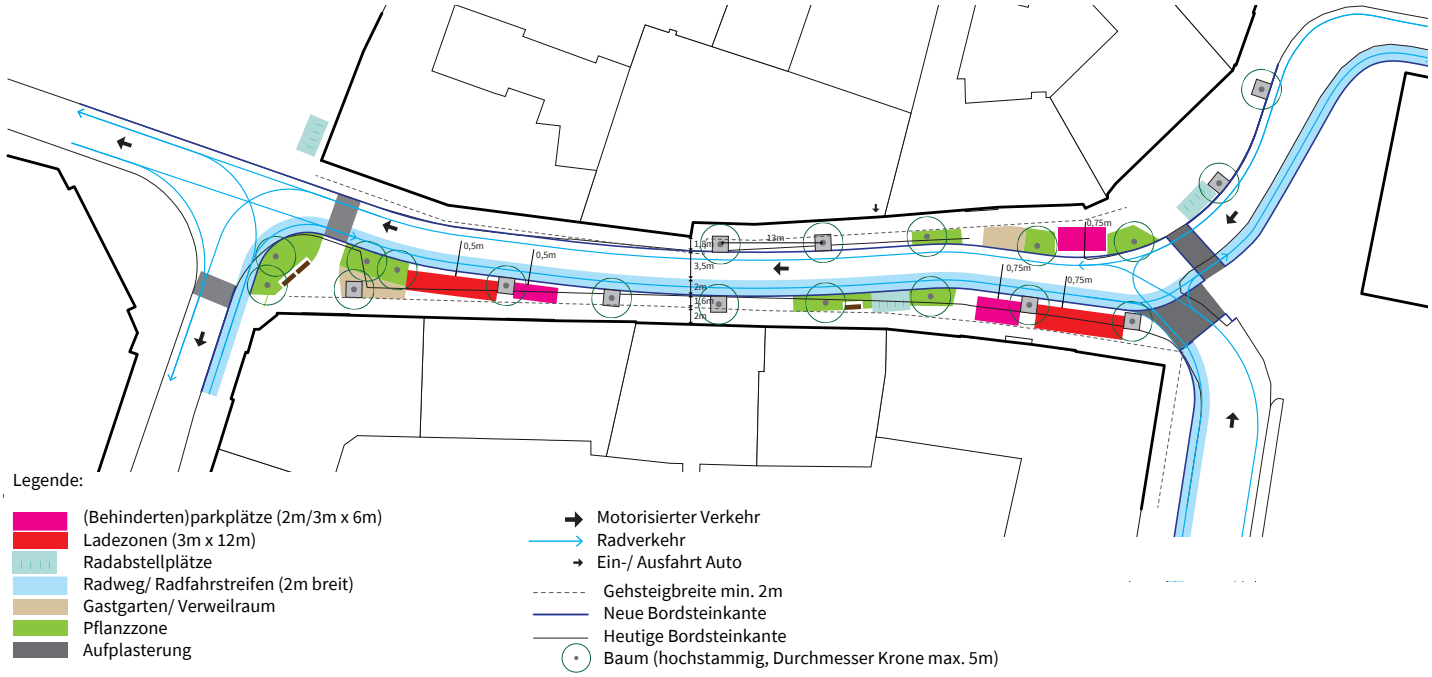
Die Bäume und andere Bepflanzungen müssen so gewählt und unterhalten werden, dass die Sicherheit des Straßenverkehres nicht gefährdete wird (Sichtfelder bei Kreuzungen, Einfahrten und Fußgängerüberwegen, etc).

Die Kronen (Durchmesser <5m) müssen einerseits genügend Abstand zu den Fassaden haben, andererseits zur Fahrbahn hin bis auf eine Höhe von min. 4 m aufgekront werden damit Lastwagen und Busse darunter passieren können. Dies muss bei einer Detailplanung weiter untersucht werden.

Generell sind in einer zukünftigen Detailplanung die Schleppkurven zu prüfen (Bemessungsfahrzeug Bus l=15m). Ebenso ist zu prüfen, wo Baumpflanzungen aufgrund der Einbauten in der Postgasse möglich sind.

Der Radfahrstreifen gegen die Einbahn (Variante 1) sowie der getrennt geführte Radweg (Variante 2) sollte sich durch eine flächige Markierung von der Fahrbahn bzw. dem Gehweg abheben.

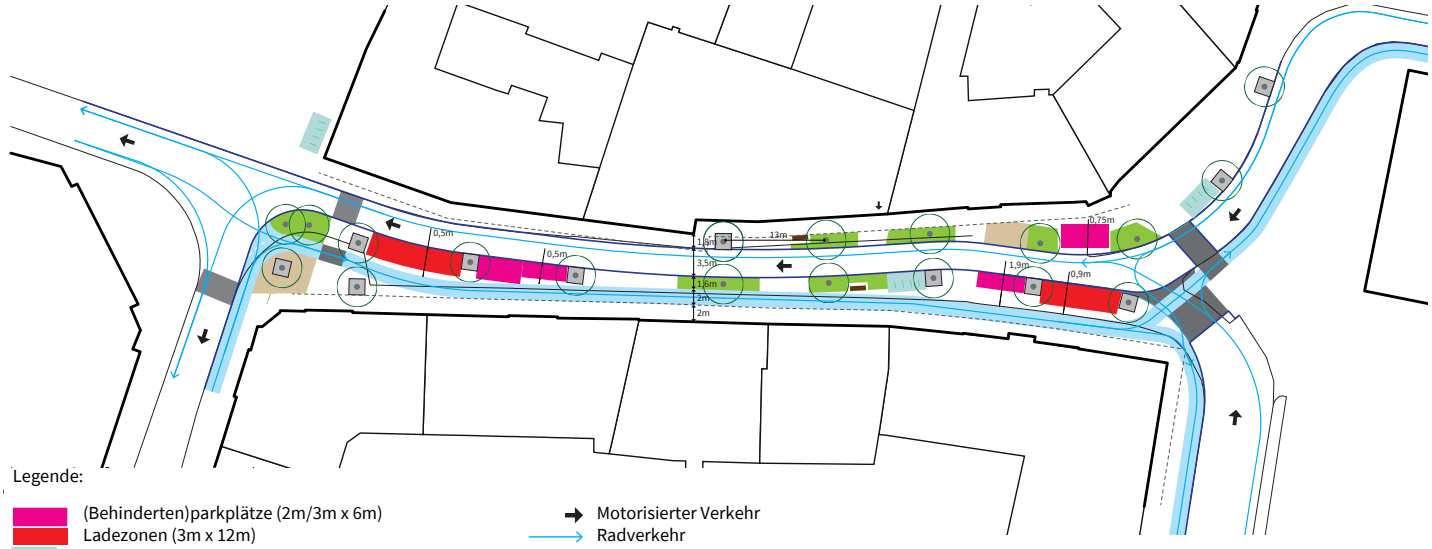
Die Radverkehrsführung auf dem Gehsteig gegen die Einbahn in der 10. Oktoberstraße sollte angepasst werden um einen besseren Anschluss mit der Postgasse zu ermöglichen. Bei einer Umsetzung von Variante 1 sollte auch in der 10. Oktoberstraße eine Führung auf der Fahrbahn untersucht werden.



Legende:

- (Behinderten)parkplätze (2m/3m x 6m)
- Ladezonen (3m x 12m)
- Radabstellplätze
- Radweg/ Radfahrstreifen (2m breit)
- Gastgarten/ Verweilraum
- Pflanzzone
- Aufplasterung
- Motorisierter Verkehr
- Radverkehr
- Ein-/ Ausfahrt Auto
- Gehsteigbreite min. 2m
- Neue Bordsteinkante
- Heutige Bordsteinkante
- Baum (hochstammig, Durchmesser Krone max. 5m)

Abb. 33: Permanente Umgestaltung Postgasse Variante 1



Legende:

- (Behinderten)parkplätze (2m/3m x 6m)
- Ladezonen (3m x 12m)
- Radabstellplätze
- Radweg/ Radfahrstreifen (2m breit)
- Gastgarten/ Verweilraum
- Pflanzzone
- Aufplasterung
- Motorisierter Verkehr
- Radverkehr
- Ein-/ Ausfahrt Auto
- Gehsteigbreite min. 2m
- Neue Bordsteinkante
- Heutige Bordsteinkante
- Baum (hochstammig, Durchmesser Krone max. 5m)

Abb. 34: Permanente Umgestaltung Postgasse Variante 2

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Die autofreie Postgasse am Aufbautag des Reallabors | Foto © Institut für Städtebau, TU Graz 5

Abb. 02: Positive Effekte der potenziellen Transformation vom Auto dominierter Räume am Beispiel Mierigi in Riga (Young Fine Urbanists, 2014), ©Kaspars Kursiss. 11

Abb. 03: Möglichkeiten der Umverteilung des öffentlichen Raums | Darstellung ©Institut für Städtebau, TU Graz 12

Abb. 04: Pilot-Intervention Reallabor Postgasse 26.09.2021 | Foto © Institut für Städtebau, TU Graz 13

Abb. 05: Etappen der partizipativen Planung | Darstellung © Institut für Städtebau, TU Graz 17

Abb. 06: Foto Postgasse | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien 19

Abb. 07: Temporäre Umgestaltung Postgasse | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien 21

Abb. 08: Aufbauarbeiten in der Postgasse | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien 25

Abb. 09: TacMob Organigramm 27

Abb. 10: Toolbox baulich-haptischer TacMob-Elemente | Tabelle © Institut für Städtebau, TU Graz 34

Abb. 11: Darstellungsbeispiel: Anwendung Toolbox | Darstellung © Institut für Städtebau, TU Graz 35

Abb. 12: Multifunktionale Eigenbau-Möbel, Einsatzmöglichkeiten | Darstellung ©Institut für Städtebau, TU Graz. 36

Abb. 13: Multifunktionale Eigenbau-Möbel, Maße und Funktion | Darstellung © Institut für Städtebau, TU Graz 37

Abb. 14: Radverkehr in der Postgasse während der Intervention | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien 39

Abb. 15: Poatgasse Villach vor der Umgestaltung | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien 43

Abb. 16: Übersicht involvierter Akteur*innen im Prozess rund um die Postgasse in Villach | Diagramm © Institut für Raumplanung, TU Wien 45

Abb. 17: Umsetzungsplan Tactical Mobilism Intervention Postgasse | Plandarstellung © Artgineering 47

Abb. 18: Gestaltungsplan Tactical Mobilism Intervention Postgasse | Plandarstellung © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 49

Abb. 19: Ablauf der Bürger*innenbeteiligung | Diagramm © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 51

Abb. 20: Workshop mit EqualiZ | Foto © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 51

Abb. 21: Screenshot der APP Actionbound | Screenshot © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 51

Abb. 22: Aktivitäten auf der Kunstplattform | Foto © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 53

Abb. 23: Grober Ablauf der Evaluierung | Diagramm © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 54

Abb. 24: Perspektiven in der Postgasse | Diagramm © Querraum. Kultur- und Sozialforschung.....54
Abb. 25: Tabellarische Übersicht; Methoden der Evaluierung | Tabelle © Querraum. Kultur- und Sozialforschung.....55
Abb. 26: Beispiel Feedbackkarte | Foto © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 56
Abb. 27: Auswertung der Rückmeldungen | Diagramm © Querraum. Kultur- und Sozialforschung.....57
Abb. 28: Beispiel lineares Queren zwischen parkenden Autos | Foto © Querraum. Kultur- und Sozialforschung.....58
Abb. 29: Radweg in der Postgasse Bestand | Foto © Querraum. Kultur- und Sozialforschung 61
Abb. 30: Radinfrastruktur in der Postgasse während der Intervention | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien.....61
Abb. 31: Illegales Parken in der Begegnungszone Hans-Gasser-Platz | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien 61
Abb. 32: Parkende Autos blockieren die Radinfrastruktur in der Postgasse während der Intervention | Foto © Institut für Raumplanung, TU Wien.....61
Abb. 33: Permanente Umgestaltung Postgasse Variante 1 | Plandarstellung © Artgineering 63
Abb. 34: Permanente Umgestaltung Postgasse Variante 2 | Plandarstellung © Artgineering 63
Abb. 35: Reallabor Postgasse Aufbau | Foto © Institut für Städtebau, TU Graz.....69

Literaturverzeichnis

Achatz, P., Dörrzapf, L., Berger, M. (2021): Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur? , online unter: https://www.corp.at/archive/CORP2020_74.pdf.

Bendiks, S. & Degros, A. (2019) Traffic Space is Public Space.

Berger, M., & Seebauer, S. (2005). EMVEM - Evaluierungsmethoden verkehrstelematischer Maßnahmen im Personenverkehr.

Betz, G. (2016) Vergnügter Protest Erkundungen hybridisierter Formen kollektiven Ungehorsams, Springer VS.

Beyer, Dennis. (2012) Der Denkmalwert von Illegalität, Streetart als visuelle Erinnerungskultur, Heft 39, Berlin.

Chalanton, I. & Dupriez, B. (2014) Detailed analysis of accidents involving cyclists on cyclist contraflows in the Brussels-Capital Region, Brussels mobility.

Checkliste des AKTIONSLEITFADEN STADTEXPERIMENT, Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 158

Degros, A., Bauer, S., Monsberger, M. (2021) Faiere Raumaufteilung. in: Kleilein, D., Meyer, F. (Hrsg.) Die Stadt nach Corona, S. 96-111

Dellenbaugh, M., Kip, M., Bieniok, M., Müller, A. K., & Schwegmann, M. (2015) Urban commons : moving beyond state and market, Birkhäuser.

De Flander, K., Hahne, U., Kegler, H., Lang, D., Lucas, R., Schneidewind, U., Simon, K.-H., Singer-Brodowski, M., Wanner, M., & Wiek, A. (2014) Resilience and Real-life Laboratories as Key Concepts for Urban Transition Research Resilienz und Reallabore als Schlüsselkonzepte urbaner Transformationsforschung. Zwölf Thesen, GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 23 (3).

Dörrzapf, L., Rappauer, A., Stadler-Vida, M., Berger, M.: Partizipative Prozesse bei taktischen Interventionen – Einblicke aus Villach, online unter: https://www.corp.at/archive/CORP2021_140.pdf

Flükiger, S., & Leuba, J. (2015). Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität. Fußverkehr Schweiz.

Förster, A., Ackermann, C., Fitschen, K., Knopp, S., Kurz, J., & Wassmer, M. (2017) Evaluationsbericht: Verkehrsversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße – Koordinierung, Evaluierung und Dokumentation des Verkehrsversuchs sowie Begleitung der Öffentlichkeitsarbeit. München.

Hemetserger, L. (2014), Vortrag, Baden, 23.05. 2014.

Hohmann, R., Heinrich, F., Koci, M., & Huwer, U. (2009) Systematische Wirkungsanalysen von kleinen und mittleren Verkehrsvorhaben.

Jacobs, J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, [in :] The Life and Death of Great American Cities, Vintage Books, New York.

Kraack, Detlev.(2002) Bibliographie zu historischen Graffiti zwischen Antike und Moderne, Krems.

Leefbuurten, Vlaamsbouwmeester (2021): Projektbeschreibung Leefbuurten. online unter: https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/subsite/leefbuurten

Lefebvre, H. (1968) Das Recht auf Stadt, Hamburg.

Magistrat der Stadt Villach (2017) Mobilitätskonzept Villach 2035.

Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfahlen (2021) SGV. NRW., DSchG, §2, Abs 1., online unter: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=1&bes_id=4488&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=375859

Reallabor für Nachhaltige Mobilitätskultur. (2018) Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs, Stuttgart https://www.jovis.de/de/buecher/details/product/reallabor_fuer_nachhaltige_mobilitaetskultur.html

Reinecke, J., (2012) Street-Art, Eine Subkultur zwischen Kunst und Kommerz , transcript, Bielefeld.

Sheller, M. (2018). Mobility justice: The politics of movement in the age of extremes. Verso.

Siegl, N. (2014): Definition des Begriffes Graffiti, online unter: http://www.graffitieuropa.org/definition1.htm, 06.12.2014.

Steiner, R., Zehnder, C., Dubuis, A., Grünauer, C., Fässler, J., Matter, J., Bessire, K. & Albisser, R. (2013): Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung, Schweizerische Eidgenossenschaft, online unter: https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf.

Sächsisches Denkmalschutzgesetz (2021) SächsDSchG, §2, Abs 1., online unter: https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/5198-Saechsisches-Denkmalschutzgesetz#p2.

VCÖ (Hrsg.)(2021) Mehr Platz für bewegungsaktive Mobilität, in: VCÖ-Schriftreihe “Mobilität mit Zukunft”, 01/2021, Wien



Abb. 35: Reallabor Postgasse Aufbau

TU Graz
145 | Institut für Städtebau

TU WIEN
Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Verkehrssystemplanung
raum move

queraum. kultur- und sozialforschung

ARTGINEERING

PLANUM
FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

villach