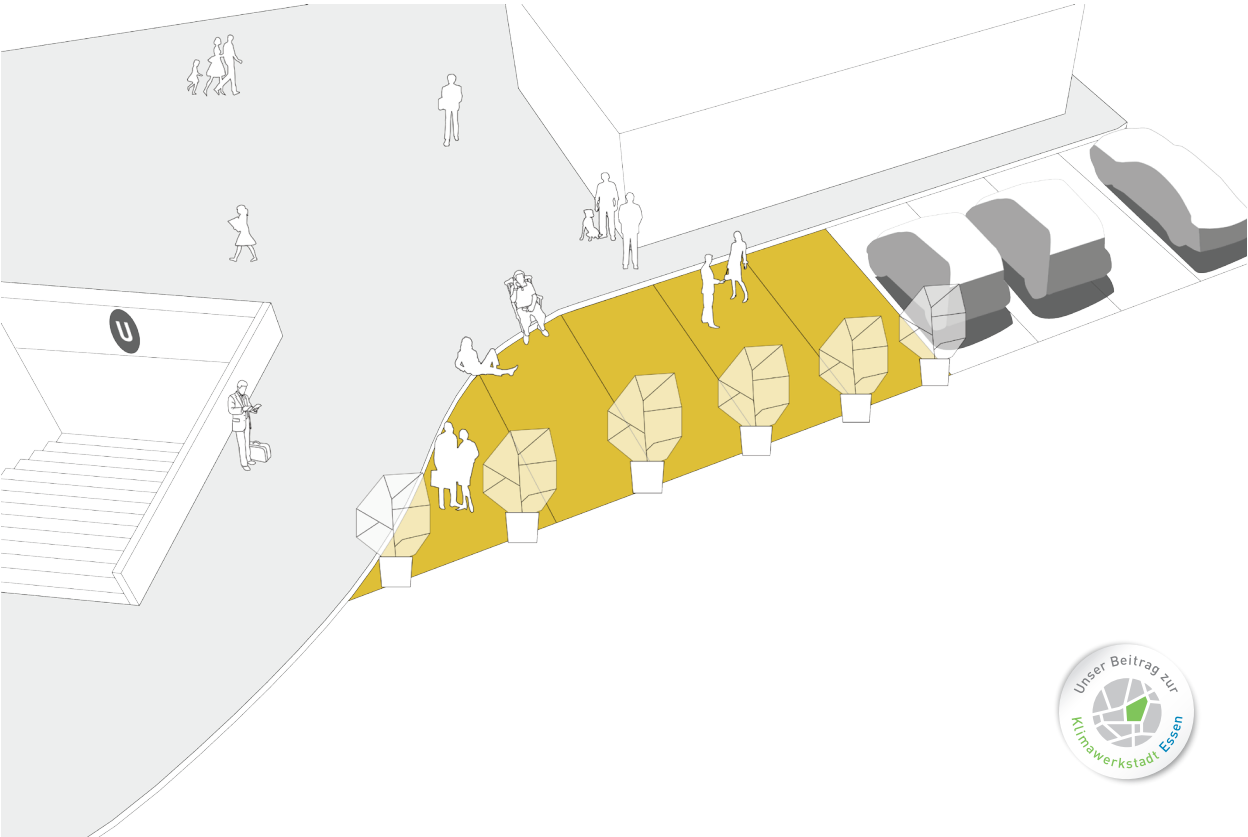
INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG

INSTITUT FÜR STADTPLANUNG UND STÄDTEBAU

URBANE INTERVENTIONEN IM STADTRAUM



Unser Beitrag zur Klimawerkstadt Essen

› INHALT

EINLEITUNG
Stadtraum als Experimentierlabor für die nachhaltige Stadt der Zukunft ›S.4

01 DAS EXPERIMENT
Urbane Interventionen als Seminargegenstand ›8

1.1 Das Untersuchungsgebiet ›12
1.2 Befragungen ›14
1.3 Standort 1: Ist der große innerstädtische Parkplatz noch zeitgemäß? ›18
1.4 Standort 2: Wieviel Raum brauchen die Fußgänger? ›22
1.5 Standort 3: Wem gehört die Straße? ›26
1.6 Der Tag ›30

02 RÜCKBLICK UND EMPFEHLUNGEN
Was wir aus dem Testlauf gelernt haben ›32

2.1 Handlungsleitfaden für die Planung und Umsetzung von Urbanen Interventionen im Stadtraum ›32
2.2 Versuch einer Systematisierung von Interventionsarten ›34

› QUELLEN & VERWEISE ›36
› IMPRESSUM ›38

EINLEITUNG

› STADTRAUM ALS EXPERIMENTIERLABOR FÜR DIE NACHHALTIGE STADT DER ZUKUNFT

Was sind Urbane Interventionen

Die urbane gebaute Umwelt unterliegt ständigen Veränderungen. Politik und Planung müssen auf veränderte wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Rahmenbedingungen und Herausforderungen wie Klimawandel, Energieeffizienz, urbane nachhaltige Mobilität, Gesundheitsförderung, soziale Gerechtigkeit, demographischen Wandel reagieren. Für viele Stadtbewohner sind diese globalen Themen zwar medial präsent, sie scheinen aber mit ihrem täglichen Lebensalltag wenig zu tun zu haben.

Es gibt viele Möglichkeiten, die großen Themen für den Alltag herunterzubrechen und die Menschen zu Betroffenen zu machen. In jüngster Zeit werden verstärkt temporäre ‚urbane Interventionen' diskutiert, die den Einzelnen mit neuen experimentellen Konstellationen – räumlich und funktional - vor allem im öffentlichen Raum konfrontieren. Der Begriff „Intervention" leitet sich vom lateinischen „intervenire" ab und bedeutet sinngemäß „dazwischenkommen" oder „dazwischentreten". Etwas Bestehendes wird also umgebaut, umgestaltet oder umgenutzt. Das spezifische Experimentierfeld für urbane Interventionen ist meist der öffentliche Raum. Sie reichen von kleinen Eingriffen wie temporäre Kunstinszenierungen bis hin zu großen Bauprojekten, die das Stadtbild und die Struktur langfristig verändern. Sie können „ungeplant" durch Bewohner- und Privatinitiativen entstehen, aber auch von Seiten der Stadtverwaltung initiiert oder geplant sein. Dabei können sowohl die Zusammensetzung der Akteure als auch zeitliche Prozessphasen variieren.

In den letzten zehn Jahren häufen sich die Publikationen zu diesem Thema [1-6]. Je nach fachlichem Zugang und Intention werden einerseits sehr unterschiedliche Begriffsverständnisse offenbar, andererseits aber auch viele inhaltliche Überschneidungen. Verwandte oder in ähnlichen Kontexten auftauchende Begriffe sind z.B. Raumaneignung, Raumproduktion, Zwischennutzung, performativer Urbanismus, strategische Planung, Realexperiment oder selbstgemachte Stadt. Im englischsprachigen Raum stößt man in diesem Zusammenhang auf Begriffe wie Place-Making oder Complete Streets. Gleichzeitig geht es immer auch um partizipative Prozesse, um Teilhabe und Mitsprache an planerischen Prozessen.

Ausgangssituation – Interventionen in der Stadtentwicklung

Ökonomischer Strukturwandel, demografische Entwicklungen und gesellschaftlicher Werteumbruch führen zu veränderten Rahmenbedingungen für die Planung. Zudem ist der Großteil unserer

Abbildung 01: Das Beispiel zeigt, wie ein ausgeglichenes Verhältnis im Verkehrsraum zwischen Fußgänger-, Radfahrer- und Autoverkehr geschaffen werden kann.

Städte schon gebaut. Planung muss sich daher heute mehr mit Bestandsentwicklung als mit Neubau beschäftigen. Dabei geht es um Stadtreparatur, Stadtumbau und -erneuerung, um Konversionsflächen und Quartiersentwicklung, um den Umgang mit ungenutzten Räumen und vernachlässigten Straßenzügen oder stark autobelasteten Quartieren, letztlich im Grunde immer um die Zukunftsfähigkeit unserer Städte. Nur - wie erreicht man eine Verbesserung dieser Situation?

Zunehmend wird auf die Grenzen etablierter Planungsinstrumente hingewiesen. Stadtplanung ist aufgrund mangelnder finanzieller und personeller Ressourcen auf die Partizipation der Stadtgesellschaft und die Übernahme der Maßnahmenumsetzung durch private Akteure angewiesen. Vorgeschlagen wird beispielsweise eine „intelligente Einführung temporärer Nutzungen in eine neue Form der Stadtplanung, die auf der Formalisierung des Informellen und der Informalisierung des Formellen basiert." [7] Auf Seiten von Politik und Verwaltung ist zudem die Aufmerksamkeit gegenüber bürgerschaftlichem Engagement gewachsen – nicht zuletzt aufgrund der Komplexität der Aufgaben und geringer werdender Handlungsspielräume. Gleichzeitig warten die Bürger nicht auf Beteiligung, sondern engagieren sich selbst in der Entwicklung von Quartieren. „Heute sind die Menschen weniger geneigt, für ‚große Entwürfe' zu kämpfen oder sich auch nur dafür zu interessieren (...). Jedoch sind viele bereit, sich in kleineren, überschaubaren Fragen zu engagieren (...)." [8] Ein erwachtes Bewusstsein für Stadtqualitäten und die Rückgewinnung von Stadträumen scheinen dieser Entwicklung zusätzlich Dynamik zu verleihen.

Durch temporäre Interventionen, die gemeinsam entwickelt werden, können alternative Nutzungen und Umgestaltungsformen eines Stadtraumes sichtbar gemacht und getestet werden. Sie unterliegen nicht dem Druck, einen vorgegebenen Endzustand auf dem direkten Weg erreichen zu müssen, sondern umfassen Möglichkeiten des Ausprobierens und Experimentierens, des Verhandelns und Korrigierens. Dabei geht es gleichzeitig auch um das Hinterfragen des bisherigen Rollenverständnisses von Architekten, Planern, Stadtmanagern oder Investoren.

Unser Verständnis aus Sicht der Stadtplanung und des Städtebaus

Unter urbaner Intervention wird aus unserer Sicht der Eingriff bzw. die zeitlich begrenzte Veränderung von räumlichen Strukturen im städtischen Zusammenhang verstanden. Interventionen sind nach unserem Verständnis nicht Events, Festivals oder Dekoration. Interventionen werden hier als Instrument der prozessualen Stadtentwicklung, als Teil von Planungs- und Beteiligungsprozessen und als städtebaulicher Lösungsvorschlag verstanden. Unter einem gemeinsam definierten Ziel können sie Ergebnis eines Beteiligungsprozesses sein und als Test oder Vorstufe zu einem zukünftigen Projekt dienen.

Ziel dieser Art von Interventionen ist es, durch städtebauliche Umgestaltung und/oder Umnutzung des öffentlichen Raums Anstöße für Veränderungen in Verhaltensweisen, Gewohnheits- und Denkmuster der Bewohner und Nutzer zu geben und von Seiten der Stadtplanung und der kommunalen Entscheidungsträger auf Augenhöhe mit der Bürgerschaft darüber zu diskutieren.

Abbildung 02: Ufernaher Stadtumbau zur Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität

Verfestigte Strukturen und Lagerdenken sollen aufgebrochen und den Menschen Zusammenhänge zwischen ihrem eigenen Verhalten und der Qualität des Stadtraumes aufgezeigt werden. Durch urbane Interventionen sollen mit geringen Mitteln alternative Stadtraumnutzungen demonstriert werden, um Voraussetzungen zu schaffen z.B. für Urbanität, Identifikation und soziale Teilhabe im öffentlichen Raum und um diese Potenziale (er)lebbar zu machen. Im Idealfall folgt nach dem Experiment und mehrheitlicher Zustimmung eine dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen. Events, Festivals oder Aktionen können als zusätzliche Maßnahmen während einer Intervention zur Unterstützung der Öffentlichkeitswirksamkeit, Kommunikationsmöglichkeiten und Ideengenerierung durchgeführt werden, sind hier aber nicht als Selbstzweck zu verstehen.

Stadtplanerische Interventionsversuche spielen vor allem auf der Quartiersebene eine große Rolle, da diese auch heute noch eine entscheidende Bezugsgröße für das Alltagsleben vieler ihrer Bewohner ist. Dabei sind das Handlungswissen der Verwaltung und der Alltag der Stadtbewohner sinnvoll zu verknüpfen. Kommunale Stadtplanung ist nicht allein auf die Erstellung formaler Planungsunterlagen zu reduzieren. [9] „Die sonst so getrennten Handlungsansätze Bottom-up und Top-down werden so zu zwei Seiten ein und derselben Medaille." [10] Interventionen waren stets nicht nur Einzelmaßnahme eines städtischen Amtes, sondern ein integriert geplanter und gezielt gesetzter „Impuls". Sie waren und sind dann besonders effektiv, wenn sie unmittelbar an bestehende Aktivitäten anknüpfen und aus dem Alltag der Bewohner entwickelt werden. Interventionen können insbesondere als Testlauf für Maßnahmen durchgeführt werden, die die Beteiligung und Teilhabe der Bürger konkret und spürbar werden lassen. Dadurch wird die Einbeziehung von Bürgern erleichtert. Diese (Interventions-)Maßnahmen können schließlich in informellen Planwerken verankert werden, die einen offeneren und flexibleren Umgang zulassen. Dazu zählen Quartierskonzepte, Masterpläne, Integrierte Stadtentwicklungskonzepte etc. Wenn sich über eine Intervention bestimmte Maßnahmen als erfolgversprechend erwiesen haben und angenommen worden sind, können diese dann schließlich in rechtlich verbindlichen Planungsinstrumenten (Bebauungsplan, Fachpläne, Städtebauliche Verträge etc.) förmlich festgesetzt werden. Vor allem im Rahmen des Stadtumbaus – sei es im Rahmen des „Stadtumbau West" oder der „Sozialen Stadt" – bieten sich derartige Interventionen an und können zum Ausloten von Maßnahmen genutzt werden.

01 DAS EXPERIMENT

› URBANE INTERVENTIONEN ALS SEMINARGEGENSTAND

Erste Ideen zu einem Seminar, in dem sich Studierende nicht nur theoretisch mit dem Thema „Urbane Interventionen“ auseinandersetzen, sondern diese auch im städtischen Raum erproben, entstanden im Nachgang zum Forschungsprojekt „Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft“. In einem Zeitraum von zwei Jahren beschäftigten sich Forscher bis zum Ende des Jahres 2013 u.a. damit, in einer integrierten Betrachtungsweise Visionen und zukunftsfähige Handlungsansätze für unterschiedliche Stadtbereiche in Essen zu entwickeln. Im Fokus stand dabei stets der Leitsatz, scheinbar verborgene Potenziale innerhalb der Stadträume zu beleben und die Lebensqualität der Bewohner zu maximieren, ohne dabei die Mobilität einzuschränken.

Die Ergebnisse des Forschungsprojekts sorgten für verschiedene Diskussionen. Oftmals stellte sich die Frage, wie die entwickelten Visionen und Handlungsansätze in die Tat umgesetzt werden können. Eine direkte Antwort darauf kann die Forschung nicht geben, eine Umsetzung ist nur durch Politik und Verwaltung möglich. Aber auch eine starke Bürgerschaft kann Prozesse der Stadtentwicklung anstoßen oder beeinflussen, sofern die Bürger ihre Stadt aktiv mitgestalten wollen. „Urbane Interventionen“ sollen helfen, den Bürgern wichtige Themen der Stadtentwicklung – vom Stadtverkehr bis zum sozialen Zusammenhalt – deutlich zu machen. Dies im Rahmen eines studentischen Seminars umzusetzen, hatte sowohl für die Studierenden als auch die Lehrenden einen experimentellen Charakter und ist somit als Testlauf zu verstehen.

Ablauf und Ziele des Seminars

Im Rahmen eines Seminars am Institut für Stadtplanung und Städtebau der Universität Duisburg-Essen befassten sich drei Studierendengruppen im Sommersemester 2014 mit dem Thema „Urbane Interventionen im Stadtraum“. Das Seminar setzte sich aus Studenten der Masterstudiengänge Bauingenieurwesen und Urbane Systeme zusammen. Sie entwickelten in interdisziplinären Gruppen Konzepte für Urbane Interventionen an drei unterschiedlichen Standorten in Essen-Rüttenscheid. Neben der praktischen Umsetzung im Juli 2014 hatten die Studenten die Aufgabe, ihre Interventionen zu evaluieren. Eine Übersicht über den Ablauf des Seminars und die Inhalte der einzelnen Veranstaltungen verschafft die Grafik auf den Seiten 12 bis 13.

Ziel des Seminars war es herauszufinden, inwiefern Urbane Interventionen dazu verhelfen können, orts- und bevölkerungsspezifische Bedürfnisse der Bewohner und Nutzer zu erfassen und zu bewerten, um darauf aufbauend

Maßnahmen zur langfristigen Verbesserung der Lebensqualität zu formulieren. Im Zentrum des Erkenntnisinteresses stand dabei die Frage, welche kurz-, mittel- oder langfristigen Wirkungen durch Urbane Interventionen hervorgerufen werden können.

Um eine möglichst hohe Akzeptanz und Unterstützung der Anwohner im Umfeld der ausgewählten Standorte zu erreichen, wurden im Vorfeld der Interventionen Ortsbegehungen durchgeführt, wodurch Erkenntnisse in Bezug auf räumliche Gegebenheiten sowie auf das Nutzungs- und Aneignungsverhalten des Raumes durch die Passanten gewonnen werden konnten. Dies diente der Erstellung eines quantitativen Fragebogens, mit dem insgesamt etwa 280 Stadtbewohner befragt wurden.

Die Befragung gab Aufschluss darüber, ob durch die Urbanen Interventionen Bedürfnisse im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten oder Anforderungen an den Stadtraum befriedigt werden können.

Abbildung 03: Workshop zur Vorbereitung der Vorher-Befragung

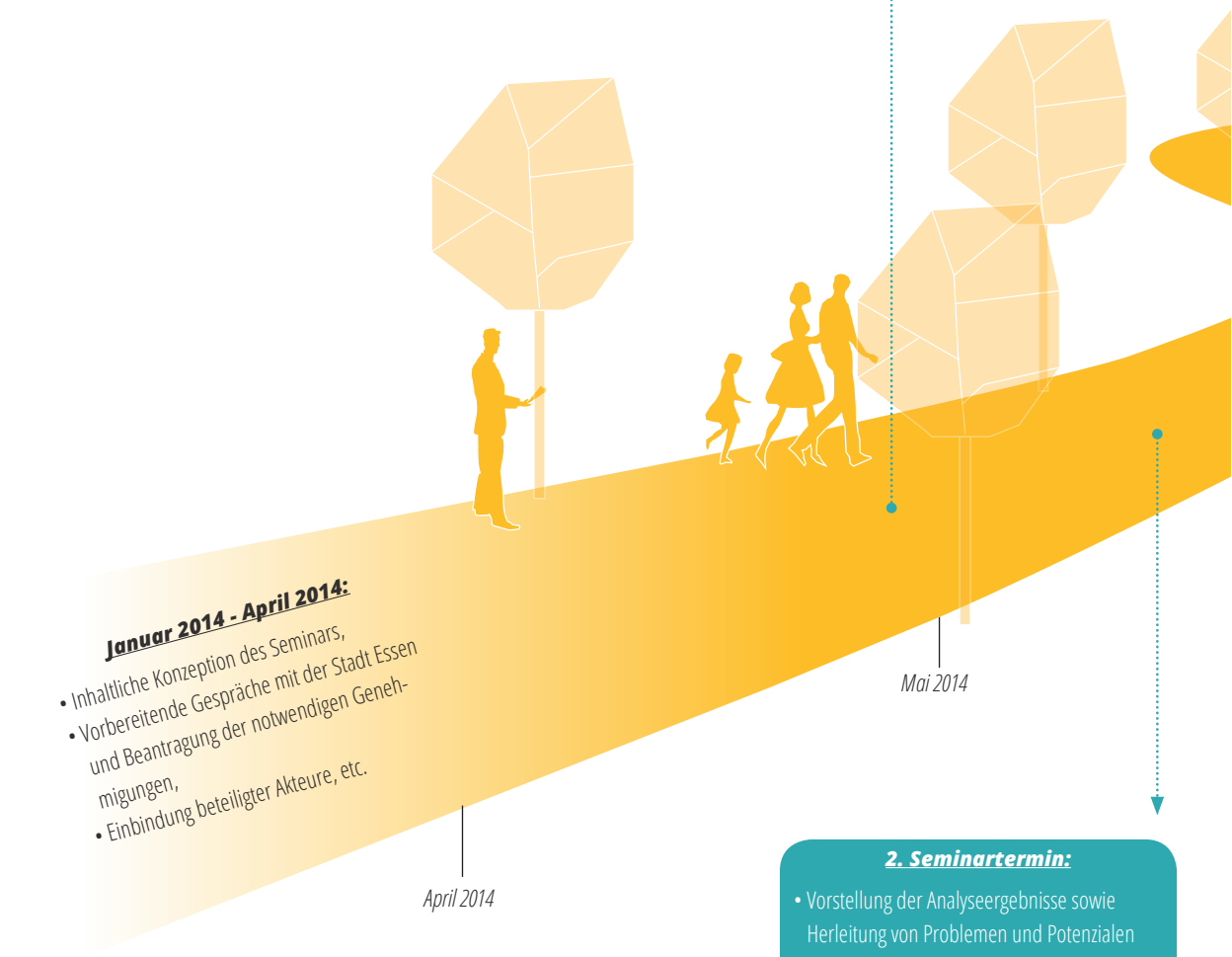
Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die temporären Umgestaltungen der Flächen, die normalerweise dem motorisierten Individualverkehr gewidmet sind, überwiegend positive Reaktionen bei den Stadtbewohnern hervorriefen. Weitere Erkenntnisse sind auf den Seiten 36 bis 39 dokumentiert.

Fazit: Hat sich der Aufwand gelohnt?

Diese Frage ist leicht zu beantworten: ja. Zwar erforderte das Seminar von allen Beteiligten sicher viel Engagement, welches sich durch den Erfolg des Seminars jedoch lohnte. Die immense Organisation mit den Akteuren vor Ort, die Einholung von erforderlichen Genehmigungen durch die Lehrenden sowie der hohe Arbeitsaufwand für die Studierenden war unvorhersehbar. Dennoch: Trotz eines vergleichsweise niedrigen Budget, das den Studierenden für die Umsetzung ihrer Ideen zur Verfügung gestellt werden konnte, war das Seminar ein voller Erfolg. Offensichtlich hat es allen Beteiligten Spaß bereitet, die Seminarräume zu verlassen, um die Konzepte für den Stadtraum nicht auf Papier zu skizzieren, sondern im realen Raum für den Bürger erlebbar zu machen. Gleichzeitig konnten die Studierenden in diesem Praxisprojekt die Konflikte hautnah erfahren, die durch konkurrierende Interessen an Straßenräume entstehen, und lernen, dass die Gestaltung von Stadt fast jeden betrifft. Wo Fläche ein knappes Gut ist, wird die Ressource öffentlicher Raum immer wertvoller.

1. Seminartermin:

- Erläuterung der Aufgabenstellung und Ziele
- Gruppenbildung
- Vorbereitung für die Bestandserhebung und Analyse der Standorte
- Input und Workshop zu Methodiken der empirischen Sozialforschung



Januar 2014 - April 2014:

- Inhaltliche Konzeption des Seminars,
- Vorbereitende Gespräche mit der Stadt Essen und Beantragung der notwendigen Genehmigungen,
- Einbindung beteiligter Akteure, etc.

April 2014

Mai 2014

2. Seminartermin:

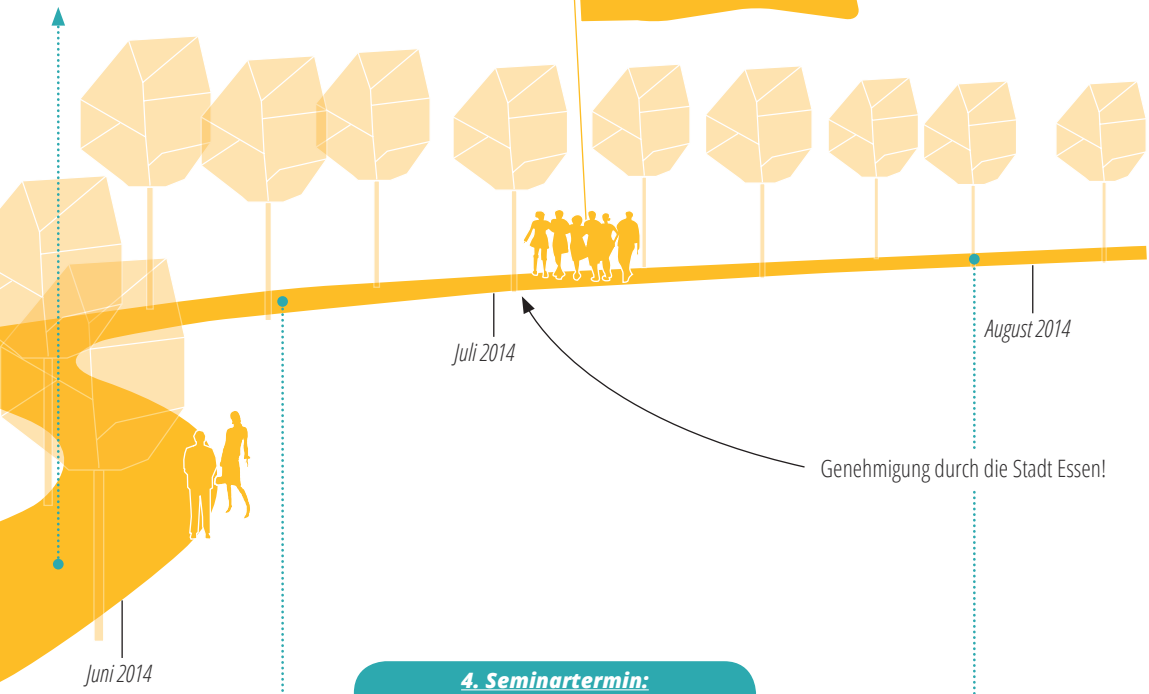
- Vorstellung der Analyseergebnisse sowie Herleitung von Problemen und Potenzialen der Standorte
- Erarbeitung erster konzeptioneller Ansätze
- Besprechung der entwickelten Fragebögen zur gezielten Vorbereitung der Befragung vor Ort

3. Seminartermin:

- Vorstellung der Befragungsergebnisse
- Vorstellung der Befragungsergebnisse: Herleitung von Bedürfnissen der Bewohner
- Input zur Organisation und Umsetzung der geplanten Maßnahmen

04.07.2014

Rüttenscheider Interventionen



Juni 2014

Juli 2014

August 2014

Genehmigung durch die Stadt Essen!

4. Seminartermin:

- Vorstellung der Konzepte für die Einzelstandorte
- Besprechung der Erwartungen an die Interventionen
- Organisatorische Feinabstimmungen

5. Seminartermin:

- Gemeinsame Reflexion der Interventionen
- Absprache für die Erstellung der Endberichte

1.1 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET

> ESSEN-RÜTTENSCHEID: EINE BESTANDSAUFNAHME

Der Essener Stadtteil Rüttenscheid liegt südlich der Innenstadt und ist geprägt durch eine hohe Einwohnerdichte und dichte Blockrandbebauung. Er grenzt an die Stadtteile Holsterhausen, Margarethenhöhe, Bredeney, Stadtwald, Huttrop und Südviertel an. Mit ca. 28.500 Einwohnern auf einer Gesamtfläche von 4,53 km² belegt er derzeit den dritten Platz unter Essens bevölkerungsreichsten Stadtteilen hinter Altenessen und Frohnhausen (Stand: 31.12.2014). In Rüttenscheid leben damit fünf Prozent der Essener Bevölkerung (ca. 573.500 Einwohner).

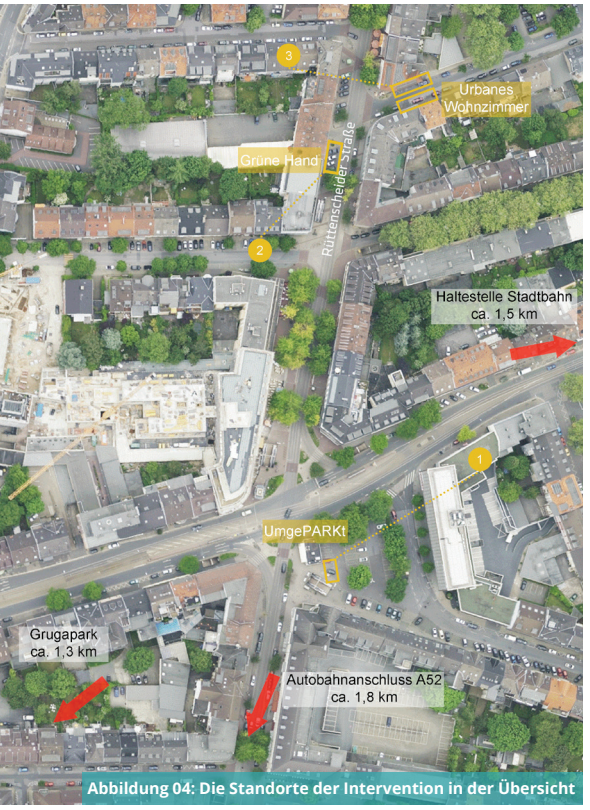


Abbildung 04: Die Standorte der Intervention in der Übersicht

Rüttenscheid weist eine vergleichsweise gute Erschließungsqualität sowohl für den Individualverkehr als auch den ÖPNV auf. Die A52 verläuft analog zur Stadtteilgrenze südöstlich von Rüttenscheid und kreuzt im Süden die B224. Diese teilt Rüttenscheid von Norden nach Süden und führt auch ins Essener Zentrum und auf die A40. Zahlreiche Bus-, U-Bahn- und Straßenbahnlinien sorgen für eine schnelle und unkomplizierte An- und Abreise mit dem öffentlichen Nahverkehr. Im Nordosten befindet sich mit dem Bahnhof Essen-Süd ein Anschluss an die S-Bahn.

Junger und dynamischer Stadtteil

Das Geschlechterverhältnis der Bewohner Rüttenscheids ist relativ ausgeglichen (ca. 53,5 % weiblich, ca. 46,5 % männlich), wovon der überwiegende Teil ledig ist (ca. 47 %). Nur 36,8 % sind verheiratet, die restlichen 16,2 % leben im verwitweten oder geschiedenen VeRhältnissen. Dies erklärt auch die Verteilung der Haushaltstypen: Ein Großteil der Rüttenscheider Haushalte besteht aus nur einer Person (ca. 60 %). Hier liegt

der Stadtteil deutlich über dem Essener Durchschnitt von 47,8 %. An zweiter Stelle stehen die Zwei-Personen-Haushalte mit 25 % Bei zunehmender Haushaltsgröße lässt sich ein starker Rückgang der Prozentanteile feststellen. Es ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,6 Personen, die unter dem städtischen Durchschnitt liegt (Essen: 1,9).

Die Mehrheit der Einwohner befindet sich im jüngeren bis mittleren Alter zwischen 18 und 44 Jahren (41 %). Aber auch ältere Bewohner sind stark vertreten. Die Gruppe der 45- bis 64-Jährigen zählt 29 %, die Personen über 65 machen noch über ein Fünftel der Einwohner Rüttenscheids aus. Der Anteil minderjähriger Bewohner repräsentiert mit nur 11,2 % die kleinste Altersgruppe.

In einer repräsentativen Untersuchung im Rahmen des Forschungsprojektes „Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft" wurde die Stadtbevölkerung Essens zu Ihren Einstellungen gegenüber ihrem städtischen Umfeld und zu ihren Mobilitätsgewohnheiten befragt. Bei den Bewohnern des Stadtteils Rüttenscheid konnte dabei unter anderem festgestellt werden, dass es eine hohe Bereitschaft gibt, häufiger zu Fuß zu gehen und auf den eigenen Pkw zu verzichten, sofern dafür eine attraktive Infrastruktur bereitgestellt werden kann [11; 12].

Ideale Bedingungen für ein Stadtlabor

Zentraler Knotenpunkt des Stadtteils ist der Rüttenscheider Stern im Norden. Er dient als Knotenpunkt vieler Besucher und verknüpft sämtliche Linien des ÖPNV. Hiervon ausgehend ist auch die bekannte Rüttenscheider Straße, auch „Rü" genannt, zu erreichen (s. Abb.11), die den Stadtteil von Norden nach Süden durchquert. Die „Rü" ist mit zahlreichen Bars, Cafés, Geschäften, Büros, etc. die Hauptschlagader des Stadtteils und bildet das Zentrum des öffentlichen Lebens. Ein belebter öffentlicher Raum – ausgehend von einer hohen Nutzungsmischung – bietet grundsätzlich gute Rahmenbedingungen, um „Urbane Interventionen" zu erproben, denn so kann möglichst vielen Stadtbewohnern ermöglicht werden, Teil der Intervention zu werden. Wird das Umfeld dann gleichzeitig überwiegend von Menschen bewohnt, die durch einen tendenziell eher offenen und modernen Lebensstil geprägt sind, sind die Rahmenbedingungen noch besser.

Die Bedingungen rund um die „Rü" sind also gut: Sowohl ein belebter öffentlicher Raum als auch mehrheitlich Stadtbewohner, die Veränderungen (ihrer baulichen Umwelt) – sofern sie denn zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen – eher offen gegenüber stehen, prägen das Umfeld. Daher wurden die Standorte für die drei Interventionen direkt an und in unmittelbarer Nähe zur „Rü" ausgewählt (s. Abb. 04).

1.2 BEFRAGUNGEN

›QUANTITATIVE ERHEBUNG ALS KONZEPTGRUNDLAGE

Als Grundlage für die Konzepterstellung dienten eine allgemeine Recherche über den Stadtteil Essen-Rüttenscheid sowie quantitative Befragungen vor Ort. Die Erhebung allgemeiner Daten hatte den Zweck, ein grobes Bild der Bevölkerung zu schaffen und die Besonderheiten des Stadtteils aufzuzeigen. Die Befragungen wurden an verschiedenen Wochentagen und zu verschiedenen Uhrzeiten durchgeführt, um ein möglichst gemischtes Publikum zu erreichen. Es handelt sich nicht um eine repräsentative, sondern eher um eine orientierende Erhebung. Die Befragungsergebnisse machten es möglich, die Bedürfnisse und Einstellungen der Bewohner bezüglich bestimmter Themen zu erkunden und diese mit den bereits erarbeiteten Daten abzugleichen. Nachfolgend sind die relevanten Ergebnisse aufgeführt.

Abbildung 05: Altersstruktur von Rüttenscheid

(Angaben in Jahre)

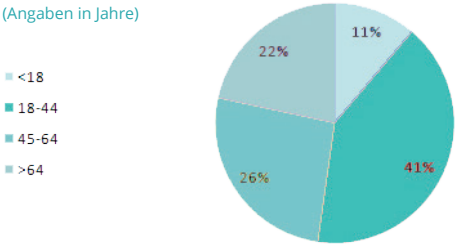
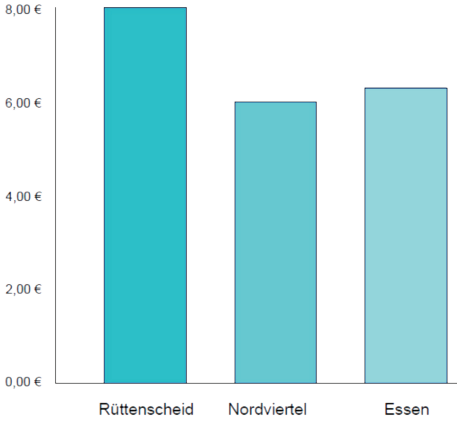


Abbildung 06: Kaltmiete pro m²



Rüttenscheids Bewohner

Die Altersstruktur von Rüttenscheid zeigt in öffentlichen Statistiken ein relativ ausgeglichenes Bild. Die Mehrzahl (41 %) der Einwohner ist zwischen 18 und 44 Jahren alt, was dem Image des jungen „Szeneviertels“ Essens entspricht (s. Abb. 05). Eine parallel durchgeführte Bestandsaufnahme bestätigt dies: Auf der Rüttenscheider Straße, der Hauptschlagader des Stadtteils, lassen sich viele Restaurants, Bars und Cafés finden, deren Klientel einem relativ jungen Altersschnitt entspricht.

Durch einen Blick in den Mietspiegel der Stadt Essen wird eine gewisse „Exklusivität“ des Gebiets deutlich. Der Quadratmeterpreis für die Kaltmiete liegt in Rüttenscheid mit acht Euro ungefähr zwei Euro über dem Essener Durchschnitt. Abbildung 06 zeigt im Vergleich die Quadratmeterpreise von Rüttenscheid, vom Nordviertel und den durchschnittlichen Quadratmeterpreis von Essen.

Wer wurde befragt?

Der Großteil der Befragten war zwischen 18 und 45 Jahren, was auch laut offizieller Einwohnerstatistik der größten Altersgruppe entspricht. Zur Frage, woher sie angereist kamen, gaben 37 % Rüttenscheid an, 23 % angrenzende Stadtteile. 38 % stammen aus übrigen Gebieten und 2 % enthielten sich. (s. Abb. 07)

Als Aufenthaltsgründe gaben die Befragten zum Großteil Einkaufen (45 %) und Besuch von Cafés (39 %) an. Wohnen und Arbeiten folgten mit 33 % und 25 % (Mehrfachnennungen waren möglich). Es zeigt sich, dass Rüttenscheid sowohl für Anwohner als auch Bewohner anderer Stadtteile ein attraktives und einladendes Viertel ist, in dem alltägliche Erledigungen gemacht werden. (s. Abb. 08)

Nutzung des ÖPNV

Bei der Bewertung des ÖPNV am Rüttenscheider Stern und Umgebung ergab die Befragung ein durchaus positives Bild. Insgesamt beurteilten 80 % das Nahverkehrsangebot als gut (55 %) bzw. sehr gut (25 %) (s. Abb. 09), jedoch ein Viertel der Befragten kritisierte den Fahrpreis und die unzureichende Taktung.

Der allgemeine Zuspruch spiegelt sich ebenfalls in der Angabe der Anreise wieder. Über die Hälfte gab als Transportmittel den öffentlichen Nahverkehr an, dicht gefolgt vom Pkw mit 42 % (Mehrfachnennungen möglich). Zu Fuß zu gehen war für 33 % eine Option. (s. Abb. 10) Der Eindruck, dass Rüttenscheid sich

Abbildung 07: Altersstruktur der Befragten

(Angaben in Jahren)

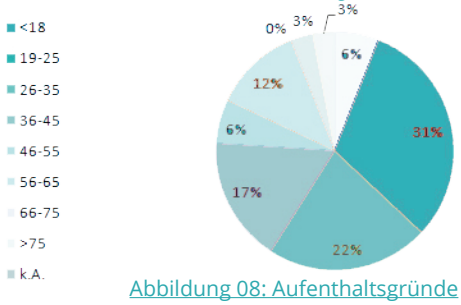


Abbildung 08: Aufenthaltsgründe

(Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich)

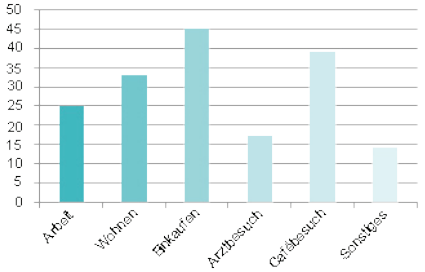


Abbildung 09: ÖPNV Anbindung

(Angaben in %)

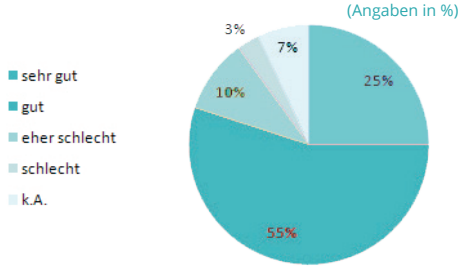


Abbildung 10: Verkehrsmittel

(Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich)

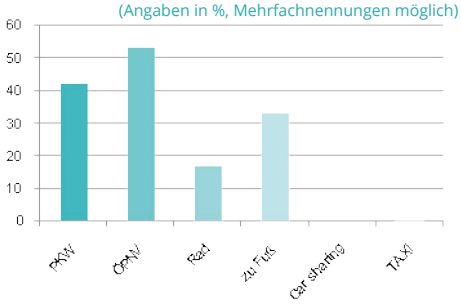


Abbildung 11: Attraktivität

(Angaben in %)

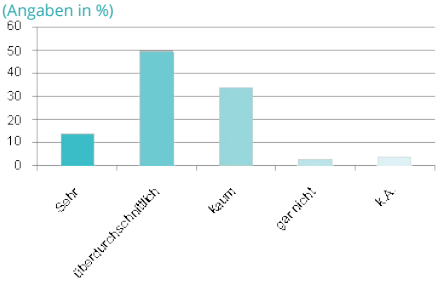


Abbildung 12: Grünflächenanteil

(Angaben in %)

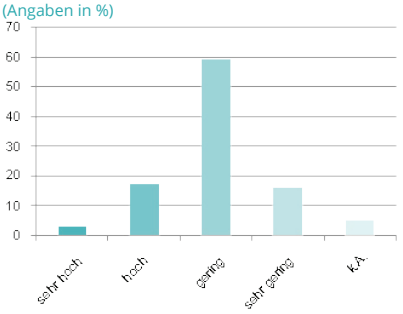


Abbildung 13: Anzahl der Parkplätze

(Angaben in %)

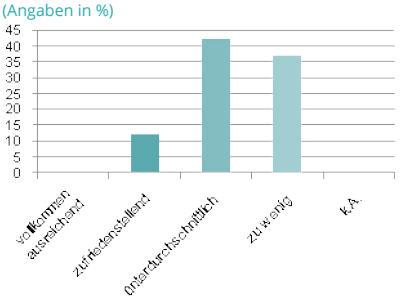
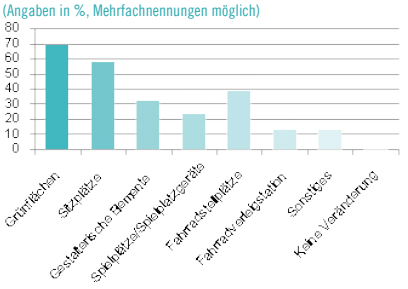


Abbildung 14: Alternative Parkplatznutzung

(Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich)



eher schlecht zum Fahrradfahren eignet, spiegelt sich in dem Ergebnis der Befragung wider. Carsharing- und Taxinutzung fanden wenig bis keinen Anklang.

Potentiale und Defizite

In den folgenden Fragen bewerteten die Befragungsteilnehmer die Attraktivität des Standorts bezüglich seiner Sauberkeit und des Wohlbefindens. Die Befragung ergab ein positives bis durchwachsenes Ergebnis (s. Abb. 11). Die Sicherheit in Rüttenscheid wurde von 59 % als positiv bewertet. Außerdem stimmten die Befragten generell der Fußgängerfreundlichkeit des Stadtteils zu.

Defizite wurden hingegen bei der Qualität der Aufenthaltsbereiche, insbesondere der Begrünung, festgestellt. Den Anteil an Grünflächen schätzen 59 % als gering ein. Nur ein Fünftel der Passanten ist zufrieden mit der Bepflanzung (s. Abb. 12).

Ähnliches lässt sich bei der Anzahl der Sitzmöglichkeiten feststellen: 59 % der Befragten sind mit dem Angebot nicht einverstanden und würden eine Nachbesserung sehr begrüßen.

Verwendung der Parkmöglichkeiten

Die Anzahl der angebotenen Parkmöglichkeiten wurde von der Allgemeinheit als unterdurchschnittlich beurteilt (42 %) (s. Abb. 13). Mehr als ein Drittel empfindet die Anzahl an bestehenden Stellplätzen als zu gering. Hier lassen sich Rückschlüsse auf die Ergebnisse ziehen, die die Befragten bezüglich ihrer Anrei-

seoptionen und ihrer Prioritäten angegeben haben. Der Mangel an Parkplätzen könnte in der hohen Auslastung durch Pkw liegen. Dieser Eindruck bestätigte sich ebenfalls in der durchgeführten Bestandsaufnahme vor Ort.

Die Parkplatzsuche bei der Anreise mit dem Pkw ist wahrscheinlich der Grund für die Bereitschaft von 44 % der Befragten, auf alternative Transportmittel umzusteigen. Ein Umstieg vom Pkw auf andere Verkehrsmittel würde zu freien Parkflächen führen. Alternative Nutzungsmöglichkeiten für Parkplätze sehen die Befragten vor allem für Erholungszwecke. Die Mehrzahl wünscht sich Grünflächen anstelle der asphaltierten Stellplätze (69 %). Die Errichtung von weiteren Sitzgelegenheiten wurde von 58 % begrüßt. Fahrradstellplätze, gestalterische Elemente und Spielplätze oder Spielgeräte fanden mit einem Drittel bis einem Viertel Zuspruch. (s. Abb. 14)

Keine Veränderungen wünschten sich hingegen nur 4 % der Teilnehmer (Mehrfachnennungen möglich).

Zusammenfassung der Ergebnisse und Rückschlüsse für die weitere Planung

Die besondere Exklusivität des Standortes Rüttenscheid befriedigt offensichtlich nicht die Erwartungen der Bewohner und Besucher des Stadtteils. Eine generelle Umgestaltung des Gebiets ist gewünscht. Die Menschen sehen offenbar eine Einschränkung ihrer Lebensqualität durch den Ist-Zustand Rüttenscheids, wobei die Nutzung als Aufenthaltsort in Kombination mit seiner autoorientierten Gestaltung nicht harmonieren. Radfahrer fühlen sich vernachlässigt, Angestellte finden keine Ruhe in ihrer Mittagspause und auswärtige Besucher erleben mit dem Auto eine solche Beeinträchtigung, dass für viele ein Umstieg auf ein alternatives Anreisemittel reizvoll ist. Der Wunsch nach mehr Grünflächen und Sitzmöglichkeiten zeigt einen allgemeinen Wunsch nach Veränderung.

Diese Erkenntnisse dienen als Ansatz für die Ziel- und Konzeptentwicklung der umzusetzenden Interventionen.

Abbildung 15: Ein Blick in die Rosastraße veranschaulicht die Parksituation in Rüttenscheid.

1.3 UmgePARKt

› IST DER GROSSE, INNERSTÄDTISCHE PARKPLATZ NOCH ZEITGEMÄSS?

Direkt am Rüttenscheider Stern, direkt hinter der dort ansässigen Eisdiele, liegt auf drei Stellplätzen des großen Parkplatzes der erste Standort. Er wirkt durch den Aufstieg der U-Bahn-Haltestelle Rüttenscheider Stern und die örtliche Bushaltestelle etwas verborgen (s. Abb. 17). Gemeinsam mit den öffentlichen Straßen und den Haltestellen bildet der Rüttenscheider Stern den Verkehrsknotenpunkt Rüttenscheids, an dem Fußgänger, Autofahrer, Fahrradfahrer und Nutzer des ÖPNV aufeinandertreffen. Mit einer Größe von nur ca. 35 m2 ist dieser Standort der kleinste der untersuchten Gebiete.

In der direkten Umgebung gibt es keine größeren Grünflächen. Die nächste fußläufig erreichbare Grünanlage ist der Stadtgarten in 900 m Entfernung. Der kostenpflichtige Grugapark und der Stadtwald liegen 1,2 km bzw. 2,2 km entfernt.

Besonderheiten des Standortes

Die zurückgesetzte Lage ist die bedeutendste Schwachstelle des Ortes. Hier gilt es, Aufmerksamkeit für diesen Ort zu erregen. Gleichzeitig stellt die verborgene Lage auch eine besondere Herausforderung und einen wichtigen Ansatzpunkt für die Intervention dar.

Zudem birgt die Belegung der Stellplatzflächen am wichtigsten Verkehrsknotenpunkt in Rüttenscheid ein enormes Konfliktpotential mit den Interessen der Pkw-Nutzer. Einerseits bietet sie ihnen eine direkte Angriffsfläche, andererseits kann sie als Diskussionsgrundlage dienen und dazu auffordern, die aktuelle Situation zu hinterfragen.

Konzept und Ziel

Die Grundlage für das Konzept der urbanen Intervention bilden Beobach-

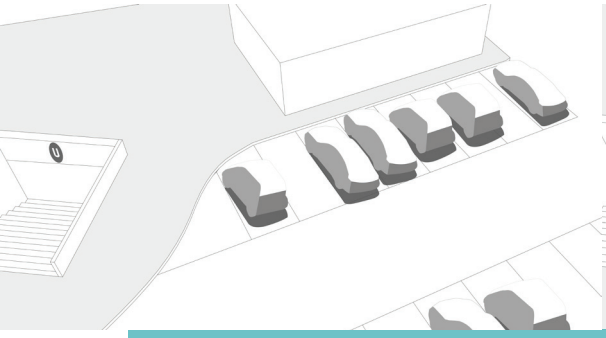


Abbildung 16: Vor der Intervention

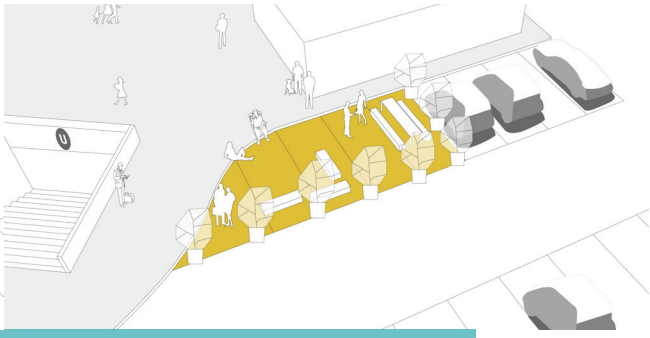


Abbildung 17: Während der Intervention

tungen bezüglich der Verhaltensweisen der Stadtbewohner und der Verkehrssituation am Rüttenscheider Stern sowie eine Befragung vor Ort. Die Befragten äußerten eine generelle Bereitschaft, bei zufriedenstellender Bereitstellung auf entsprechende öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Daraus ergab sich der ursprüngliche Leitgedanke, die teilweise schon bestehende Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel zu betonen und attraktiver zu gestalten.

Außerdem machten sich die Seminarteilnehmer Gedanken über das Umsteigen sowie die örtlichen Gegebenheiten. Nicht nur das Verknüpfen der Verkehrsmittel, sondern auch die Frage der Art und des Komforts des Umsteigens wurde thematisiert. Die Ergebnisse der Befragung zeigen einen Bedarf nach höheren Grünflächenanteilen und einer gesteigerten Anzahl an Sitzgelegenheiten in Rüttenscheid. Da sich der Standort direkt am Verkehrsknotenpunkt befindet, entschieden sich die Gruppenmitglieder dazu, in erster Linie eine Ruhe- und Entspannungszone einzurichten und die Verknüpfung der Verkehrssysteme als untergeordneten Punkt zu behandeln. Ziel war es einen Ort zu schaffen, der einen angenehmen Aufenthalt für Wartezeiten ermöglicht, als Ruhezone und Aufenthaltsort dient und dabei die Besucher vom stressigen Alltag ablenkt.

Durchführung und Programm

Bereits einige Tage vor der urbanen Intervention wurden Flyer an verschiedenen Orten in Essen verteilt, Anwohner persönlich informiert, Meldungen im

Abbildung 18: Der Wegweiser zeigt den Passanten die nächstgelegenen Haltestelle und dient als Orientierungspunkt.

Essener Radiosender und Artikel in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) veröffentlicht, um der Unauffälligkeit des Standortes entgegenzuwirken. Um Aufmerksamkeit zu erregen und Passanten neugierig zu machen, wurden Wegweiser aufgestellt und Sitzkissen auf die benachbarten Metallbänke gelegt.

Der Asphalt der Stellplätze wurde mithilfe von Kunstrasen bedeckt, um dem Wunsch nach neuen Grünflächen zumindest temporär nachzukommen. Ein

bequemes Sofa, diverse Gartenmöbel und Beistelltische sowie Regale mit Lesematerial luden zum Verweilen ein. Als Abgrenzung zum umliegenden Parkbereich wählten die Teilnehmer verschiedene, größere Kübelpflanzen, um für zusätzliche Begrünung zu sorgen und eine räumliche Grenze zum Verkehrsraum herzustellen.

Verschiedenes Lesematerial informierte unter anderem über die dort verfügbaren Verkehrsmittel und Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen, sodass die Weiterreise bequem und einfach durchführbar war. Ein eigens angefertigter Wegweiser mit den wichtigsten Zielen der Umgebung und den Entfernungen der nächsten Haltestellen diente als Orientierungspunkt. Außerdem bot die Intervention ein abwechslungsreiches Unterhaltungsangebot: Die Besucher konnten sich beispielsweise die Darbietungen eines Poetry-Slammers ansehen oder sich bei Experten über alternative Verkehrssysteme informieren. Später am Tag besuchte die „Rüttenscheider Spaziergangsgruppe“, eine organisierte Gruppe ortsansässiger Seniorinnen, die Intervention.

Den Stadtbewohnern konnte durch die Intervention „UmgePARKT“ somit eine interessante Alternative zur alltäglichen Situation am Rüttenscheider Stern aufgezeigt werden.

Abbildung 19: Standort 1 auf dem Parkplatz am Rüttenscheider Stern vor der Intervention - Der zentrale Knotenpunkt von Rüttenscheid wirkt leblos und wird ausschließlich als Parkbereich genutzt.

Standortvoraussetzungen und -überlegungen

› Zugänglichkeit zu Geschäften
› Niedrige Geschwindigkeit und geringes Verkehrsvolumen
› Nähe zu Fußgängeraktivitäten
› Beantragung und Genehmigung erforderlich
› Fußgängerkreuzungen
› Nachbarschaftsunterstützung
› Plan zur Instandhaltung

Abbildung 20: Standort 1 auf dem Parkplatz am Rüttenscheider Stern während der Intervention - Der wiederbelebte Bereich des Parkplatzes dient der Entspannung und Erholung der Passanten.

1.4 DIE GRÜNE HAND

› WIE VIEL RAUM BRAUCHEN DIE FUSSGÄNGER?

Der zweite Standort besteht aus fünf Parkbuchten, die direkt am nördlichen Ende der Rüttenscheider Straße liegen. Mit einer Gesamtfläche von ca. 60 m² ist dieser Standort der zweitgrößte der drei Schauplätze. Von hier aus ist es möglich, über die Rüttenscheider Straße den Stadtteil von Norden nach Süden zu durchqueren. Die U-Bahn-Haltestelle Rüttenscheider Stern befindet sich in unmittelbarer Nähe.

Der Stadtgarten im Südviertel ist zu Fuß in ungefähr zehn Minuten zu erreichen, der kostenpflichtige Grugapark 1,3 km entfernt. Mit 2,2 km Entfernung befindet sich der Stadtwald im Südosten bereits außerhalb des unmittelbaren Umfelds des Standortes.

Besonderheiten des Standortes

Die zentrale Lage des Standorts hat besonders während der Hauptgeschäftszeiten einen hohen Fußgängerbetrieb zur Folge, wodurch wiederum ein hohes Maß an Aufmerksamkeit für den Ort entstehen kann.

Da die Rüttenscheider Straße in einigen Bereichen nur über eine eingeschränkte Anzahl an Stellplätzen für Pkw verfügt, birgt die Belegung von insgesamt fünf Parkbuchten ein Konfliktpotential mit den Verkehrsteilnehmern. Die Intervention setzt an dieser Konfliktsituation an und zeigt eine alternative Nutzungsmöglichkeit auf.

Konzept und Ziel

Den zentralen Aspekt der Intervention formulierte die Seminargruppe basierend auf den Eigenschaften des Standorts in Verbindung mit den Ergebnissen der eigenen Befragung (siehe Kapitel 1.2). Der ausdrückliche Wunsch der Befragten nach neuen Grünflächen im Stadtteil Rüttenscheid sollte durch soziale und kulturelle Aspekte ergänzt werden. Das Ziel lautete, einen Ort zu schaffen, an dem unabhängig von Al-

Abbildung 21: Vor der Intervention

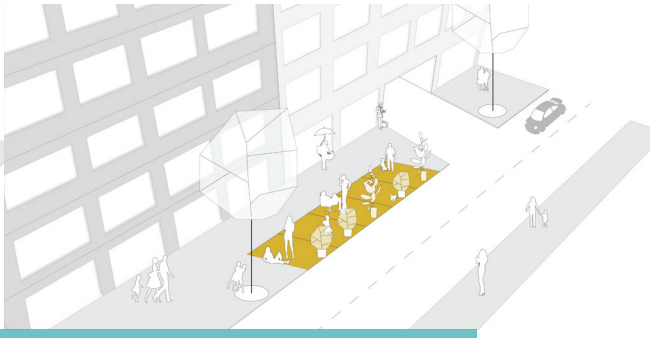


Abbildung 22: Während der Intervention

Abbildung 23: Die Bewohner entspannen beim Besuch der Intervention und erfreuen sich am bereitgestellten Lesematerial.

ter, Nationalität oder Lebenseinstellung Erholung und Unterhaltung für jeden geboten werden kann. Dies soll dazu verhelfen, Begegnungen und soziale Interaktionen zu ermöglichen, die Qualität des öffentlichen Raums aufzuzeigen und ihn wieder für den Menschen verfügbar zu machen. Die Studenten entwickelten aus diesen Ansätzen ihr anschauliches Motto „Die grüne Hand greift sich neuen Raum“. Der hohe Anteil an jungen Familien mit kleinen Kindern in Rüttenscheid führte dazu, das Unterhaltungsangebot durch Kinderspiele zu erweitern.

Durchführung und Programm

Auch an diesem Standort überdeckte Kunstrasen den Asphalt. In Form einer Hand, konnte der Kunstrasen dazu beitragen, dass – zumindest für einige Stunden – die Stellplatzflächen wieder für die Stadtbewohner zugänglich und nutzbar waren. Auch hier luden Gartenstühle und Beistelltische zum Ausruhen und Entspannen ein. Große Pflanzkübel grenzten den Verkehr räumlich ab. Lesematerial, Musik, Gesellschaftsspiele und ein Tischkicker luden dazu ein, Teil der Intervention zu werden und belebten diesen Ort. Als Unterhaltungsprogramm für die Kinder boten die Studenten Gesichtsmalerei an. Zu dessen Teilnahme wurde auch ein ortsansässiger Kindergarten eingeladen.

Durch die angenehme und erholsame Umgebung entstand die Grundlage für einen Begegnungsort. Die bereitgestellten Unterhaltungsangebote und Aktivitäten ermöglichten eine Kontaktaufnahme und sozialen Austausch unter den Passanten.

Die Umnutzung der fünf Parkbuchten wurde unterschiedlich angenommen. Starke Kritik wurde insbesondere von Pkw-Fahrern geäußert. Zustimmung war im hohen Maß von den Fußgängern festzustellen, die sich von dem gebotenen Programm angesprochen fühlten.

Hierzu zählten hauptsächlich Eltern mit jungen Kindern. Aber auch andere Passanten freuten sich über eine kurze Pause während des Einkaufs oder ähnlichen Erledigungen. In persönlichen Einzelgesprächen wünschten sich die Besucher abweichend vom Befragungsergebnis (siehe Kapitel 1.2) zusätzliche Spielplätze bzw. Spielplatzgeräte.

Durch die Intervention wurde einerseits deutlich, wie kontrovers die Rüttenscheider die Diskussionen über die Parksituation und Grünflächen führen. Andererseits konnte die temporäre Umgestaltung dieses Spannungsfeld für die Passanten sicht- und erlebbar machen.

Abbildung 24: Standort 2 vor der Intervention - Die Parkbuchten sind belegt von Fahrzeugen und nehmen den Fußgängern den Platz.

Standortvoraussetzungen und -überlegungen

› Parklets sind für alle nutzbar und müssen daher auch für mobilitäts eingeschränkte Menschen zugänglich sein
› Straßen mit niedriger Geschwindigkeit oder geringem Verkehrsvolumen
› Steigungen sollten nicht mehr als 5 % betragen
› Beantragung und Genehmigung erforderlich
› Plan zur Instandhaltung
› Wetter- und jahreszeitenabhängige Nutzung
› Angrenzende Nutzungen

Abbildung 25: Standort 2 während der Intervention - Rückgewinnung des städtischen Raums.

1.5 DEIN WOHNZIMMER

› WEM GEHÖRT DIE STRASSE?

Im Norden Rüttenscheids bildet die Intervention „Dein Wohnzimmer“ in der Annastraße den flächenmäßig größten Interventionsstandort. Im Gegensatz zu den anderen Orten handelt es sich hier nicht um gesperrte Parkplätze, sondern um einen Teil einer Seitenstraße der „Rü“. Der Bereich wurde für diesen Zweck durch verkehrssichernde Maßnahmen und Umleitungen vom Pkw-Verkehr freigehalten

Besonderheiten des Standortes

Der Standort bietet mit ca. 300 m² als größter Standort auch die größten Gestaltungsspielräume. Die Größe birgt jedoch auch die Gefahr, die Fläche zu weitläufig zu bespielen und so den Zusammenhang zu verlieren.

Ein weiteres Problem stellt die Lage dar: Eine Nebenstraße hat weniger Fußgängerbetrieb als andere Standorte an der Rüttenscheider Straße. Um mehr Aufmerksamkeit zu erregen und Neugierde zu wecken, bedarf es zusätzlicher Werbemaßnahmen.

Konzept und Ziel

Wie bei den anderen Konzepten basiert die Idee zur temporären Umgestaltung dieses Standorts auch auf die durchgeführten Befragungen. So ist es nicht verwunderlich, dass auch hier die Schaffung neuer Grünflächen einen bedeutenden Bestandteil der Intervention darstellt. Darüber hinaus ergaben qualitative Befragungen den Wunsch nach außeralltäglichen Angeboten und Veranstaltungen im Stadtteil Rüttenscheid. Aufgrund seiner Größe lassen sich solche Überlegungen gut an diesem Standort verwirklichen. Die Intervention reagiert außerdem auf den Wunsch nach weniger Verkehrsaufkommen.

Abbildung 26: Vor der Intervention

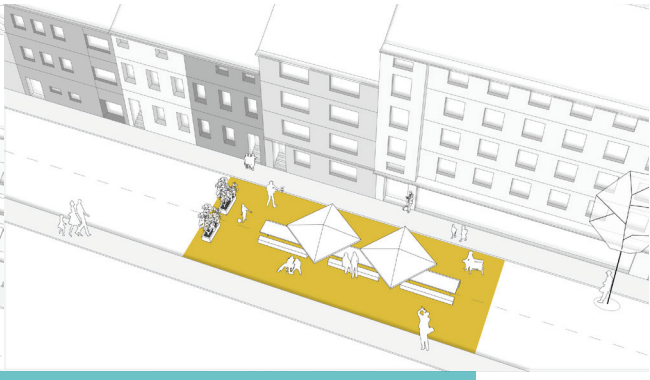


Abbildung 27: Während der Intervention

Anhand dieser Eckpunkte ergab sich schon früh das Motto „Ruhepol in der Seitenstraße _ Erholung = mentale und soziale Gesundheit“. Das Konzept orientiert sich am privaten Zuhause und heißt passenderweise „Urban Living Room“. Den Bewohnern Rüttenscheids sollte es möglich werden, sich zu treffen und das Nachbarschaftsgefühl im sonst so anonymen Stadtteil zu steigern.

Durchführung und Programm

Im Mittelpunkt stand hier, einen entspannenden und stressfreien Aufenthaltsort zu schaffen. Durch den heimischen Charakter besaß dieser Schauplatz jedoch eine andere Qualität als die anderen Interventionen. Das öffentliche Wohnzimmer sollte dem eigenen Zuhause ähnlich sein, um einen möglichst hohen Wohlfühlfaktor zu erreichen.

Es standen diverse Sitzgelegenheiten zu Verfügung, die zu unterschiedlichen Aktivitäten einluden: In der ruhigen Sofaecke am Randbereich konnten sich die Besucher beispielsweise zurückziehen und ausruhen Im Zentrum gab es eine Festzeltgarnitur, die die Gäste zum Unterhalten einlud. Zeitweise trat eine Liveband auf und eine ortsansässige Künstlerin malte ihre Bilder im Freien. Der Charakter eines öffentlichen Wohnzimmers unterstrich ein Fernsehgestell am Eingang.

Pflanzkübel markierten Grenze zwischen dem „Urban Living Room“ und der öffentlichen Verkehrsfläche. Außerdem ging die Intervention so in einen Gartenbereich über, in dem die Besucher an einem kleinen Beet Gewürze und Kräuter

Abbildung 28: Die Studenten beim Aufbau ihrer Intervention

ernten konnten. Die Sperrung der Verkehrsfläche in der Annastraße zeichnete nicht nur die Möblierung aus. Aufgemalte Fahrradwege verwiesen auf alternative Verkehrsformen neben dem Auto.

Die Geschehnisse und Reaktionen des Tages hielt die Gruppe in Videoaufnahmen fest, woraus ein etwa zehnminütiges Seminarvideo entstand. Das Video thematisiert den gesamten Prozess der Intervention, ausgehend von der Ent-

wicklung über die Durchführung bis hin zu den Reaktionen der Besucher.

Darüber hinaus wurden die Meinungen der Gäste in Einzelgesprächen festgehalten. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Reaktionen der unmittelbaren Anwohner, die die sich über die temporäre Belebung ihrer Straße freuten. Ihren Wunsch nach einer Wiederholung der Intervention, äußerten auch andere Befragte.

Dennoch kamen neben den positiven Reaktionen auch negative Stimmen auf. Hauptkritikpunkt waren der Wegfall der Parkplätze und die Störung des fließenden Verkehrs an diesem Ort.

Zusammenfassend war die Seminargruppe zufrieden mit ihrer Intervention. Kleine Kritikpunkte der Seminargruppe gab es dennoch: Es machte sich bemerkbar, dass das Kräuterbeet nur sehr verhalten genutzt wurde. Außerdem bewahrheitete sich die Gefahr der Abgelegenheit und das Konfliktpotential mit dem Pkw-Verkehr. Abschließend lässt sich dennoch feststellen, dass trotz kleinerer Mängel die Ziele erreicht wurden und sowohl Seminarteilnehmer als auch Besucher zufrieden mit der Intervention waren. Das gebotene Programm fand Anklang, die Schaffung eines ruhigen und entspannenden „Urban Living Room“ gelang und wurde gut vom Publikum angenommen.

Abbildung 29: Standort 3 vor der Intervention - Die Nebenstraße dient als Durchfahrtsstraße und Parkbereich.

Standortvoraussetzungen und -überlegungen

› Keine Hauptverkehrsstraße
› Vermeidung von Transitstraßen
› Nutzungsgemischte Straßen oder Quartiere mit hoher Dichte
› Auswirkungen für die Bewohner und Geschäfte
› Plan zur Instandhaltung
› Wetter- und jahreszeitenabhängige Nutzung
› Nähe zu Schulen

Abbildung 30: Standort 3 während der Intervention - Die Annastraße als Treffpunkt für Anwohner und Passanten.

1.6 DER TAG

›WAS DIE MENSCHEN WIRKLICH WOLLEN

„Das ist wahre Bürgerbeteiligung. Die Leute, die was zum Allgemeinwohl beitragen können tun es.“

Gast am Standort 3

„Hochachtung vor denjenigen, die sich mit ihren innovativen Ideen in die Höhle des Löwen gewagt haben.“

Leserbrief in der WAZ vom 09.07.2014

„Super Ruhezone nach dem Einkauf.“

Gast am Standort 2

„Schöne Ruhezone inmitten des städtischen Verkehrs“

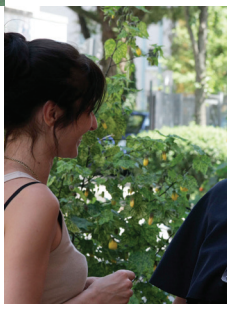
Gästebucheintrag am Standort 1

„Die Anwohner kriegen nichts mit, weil sie arbeiten sind und abends kommen sie zurück und brauchen einen Platz für ihr Auto. Sie arbeiten, um ihr Auto zu bezahlen und fahren Auto, um zur Arbeit zu kommen.“

Mitglied der VeloCityRuhr

„Müsste dauer
wer
Gast am S

„Es verbessert di
und motiviert fü
gung
Gast am S



„Schade, dass das Ganze nur einen Tag stattfindet“
Gast am Standort 1

haft umgesetzt den“
Standort 2

„Super Aktion“

Gast am Standort 1

„Gut eingePARKt“

Gästebucheintrag am Standort 1

e Lebensqualität ür eigene Beteili-gen.“
Standort 3

„Kindisch und in der Praxis nicht machbar“

Leserbrief in der WAZ vom 09.07.2014

„Das ist der Anfang: die Rückgewinnung der Parkplätze [...] für den Menschen“

(Prof. Dr.-Ing. Alexander Schmidt, Institut für Stadtplanung und Städtebau, Universität Duisburg-Essen).

02 RÜCKBLICK UND EMPFEHLUNGEN

› WAS WIR AUS DEM TESTLAUF GELERNT HABEN

2.1 Handlungsleitfaden für die Planung und Umsetzung von Urbanen Interventionen im Stadtraum

A Einbindung der Standortwahl in bestehende Planungsüberlegungen

Nicht alle Stadträume sind gleichermaßen als Standort für Urbane Interventionen geeignet. Insbesondere jene Stadtteile und Standorte bieten gute Voraussetzungen, die in der Nähe der Innenstadt liegen oder ein eigenes Nahversorgungszentrum haben, eine hohe Bevölkerungsdichte, eine Mischung der Funktionen und neben dem motorisierten Verkehr auch noch eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Fußgängerverkehr aufweisen. Die letztliche Entscheidung ist aber auf kleinräumiger Ebene und kontextabhängig zu treffen (s. beispielhaft Standortvoraussetzungen am Ende der Kapitel 1.3. bis 1.5). Zudem können nicht in allen öffentlichen Räumen dieselben Strategien angewendet werden. Es gilt, Überlegungen zur Standortwahl und somit auch die Konzeption der Intervention in bestehende Planungen oder Projekte der Kommune sinnvoll einzubinden [13, 14]. Gelegenheitsfenster müssen daher erkannt und genutzt werden, indem Interventionen z.B. mit bestehenden Initiativen und Interessen der Stadtgesellschaft, mit Stadtumbau- oder Stadterneuerungsprojekten, Straßensanierungen oder auch privatwirtschaftlichen Großprojekten verknüpft werden.

B Beteiligung von Partnern und Mobilisierung finanzieller Ressourcen

Um Interventionen im Stadtraum durchzuführen, braucht es politische Zustimmung. Daher müssen frühzeitig Gespräche insbesondere mit Entscheidungsträgern der Stadtverwaltung und -politik geführt sowie geeignete Ansprechpartner der Stadt identifiziert werden, die den Prozess organisatorisch und formalrechtlich unterstützen. In diesem Zuge muss auch die Finanzierungsfrage z.B. für Genehmigungen, Verkehrssicherungsmaßnahmen, Materialien sowie die Frage der Übernahme der rechtlichen Verantwortung geklärt werden. Eine Koordination der städtischen Akteure (z.B. aus dem Stadtplanungsamt, Verkehrsamt, Grünflächenamt) ist unabdingbar notwendig.

Sobald klar ist, an welchem Ort die Intervention durchgeführt werden soll, sollte die jeweilige Bezirksvertretung informiert und einbezogen werden. Diese bildet die politische Schnittstelle zwischen Bürgern und Kommunalpolitikern. Gleichzeitig müssen wichtige Akteure

wie Einzelhändler oder soziale Institutionen im Quartier identifiziert und viele Einzelgespräche geführt werden, um im Idealfall eine frühzeitige breite Zustimmung und Unterstützung zu erhalten und im Vorfeld den Wind aus den Segeln zu nehmen. Kommunikation, eine frühe Aktivierung und Einbindung der Akteure sowie die Bildung einer Kerngruppe (Schlüsselakteure) sind hier entscheidende Faktoren.

C Vorlaufzeit für die Planung

Die genannten Vorbereitungsschritte benötigen eine entsprechende Vorlaufzeit. Für eine verhältnismäßig kleine Intervention, wie sie im studentischen Seminar durchgeführt wurde, sind mehrere Monate allein nur für die Planungsphase einzuplanen. Größere und zugleich öffentlichkeitswirksamere Interventionen, die mit breiteren Akteurskreisen als Ergebnis von Beteiligungsprozessen mit einem gemeinsam definierten Ziel umgesetzt werden sollen, sind aufwands- und kostenintensiver und mit entsprechend längerer Vorlaufphase zu planen.

D Termine, Zeitraum und Dauer der Intervention

Bei einer Einbindung der Intervention in die universitäre Lehre muss die Organisation, Planung und Durchführung der Intervention an die Semester- und Jahreszeit angepasst werden. Die Dauer der Intervention selbst ist sinnvoll zu gestalten. Je länger die Intervention dauert, desto größer ist die Außen- und Innenwirkung, desto mehr Daten können gesammelt werden und desto größer ist die Tiefenschärfe der Ergebnisse über Verhaltensweisen der Bewohner, Nutzer und Quartiersakteure. Verhaltensänderungen im Alltag zu verschiedenen Tageszeiten an verschiedenen Wochentagen und unter verschiedenen Wetterbedingungen können somit besser erfasst werden, um Nutzungsmuster und mögliche Konflikte zu erkennen und frühzeitig gemeinsam Lösungen zu finden. Eine länger andauernde Intervention hat zudem stärkeren Effekt auf das Alltagsleben der Quartiersbewohner im Hinblick darauf, alte Gewohnheitsmuster zu überdenken. Bei einer Ein-Tages-Intervention ist zu beachten, dass je nach Aufwand und Arbeitskraft der Auf- und Abbau der Intervention einige Stunden in Anspruch nimmt. Diese Zeit muss von vorneherein einkalkuliert werden.

E Vorbereitende, begleitende und nachträgliche wissenschaftliche Untersuchungen

Die im studentischen Seminar durchgeführte Intervention ist als „Light"-Variante zu verstehen, was das Finanzbudget, den zeitlichen Rahmen und den gestalterischen und organisatorischen Aufwand betrifft (s. Abb. 42). Wird eine Intervention im Rahmen eines geförderten Projekts durchgeführt, muss mit einem vergleichsweise hohen Kostenaufwand gerechnet werden. Um durch die Intervention, verstanden als Testlauf oder Teil eines offenen (Planungs-) Prozesses, Lerneffekte erzielen zu können, z.B. auch im Hinblick auf eine permanente Umsetzung („from pilot to permanent"), und

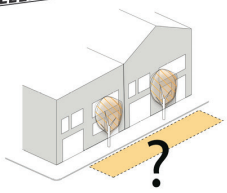
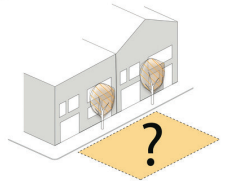
um diese auf weitere Vorhaben zu übertragen, ist eine wissenschaftlichen Begleitforschung zur systematischen Evaluation des Prozesses und des Ergebnisses notwendig. Genügend Zeit und Personalkosten müssen hierfür eingeplant werden, um die Analysen durchführen und die Vorher-Nachher-Ergebnisse evaluieren zu können.

2.2 Versuch einer Systematisierung von Interventionsarten

Interventionen im öffentlichen Raum lassen sich in verschiedene Arten und nach Größenordnungen gliedern (S bis XL), die sich z.B. von verkehrsregelnden Maßnahmen wie die zeitweise Sperrung eines Straßenabschnitts bis hin zu gestalterischen oder baulichen Maßnahmen erstrecken. Diese können einfache Maßnahmen wie veränderte Straßen- oder Platzmarkierungen, eine mobile Möblierung oder kleine Pflanzungen umfassen oder auch bauliche Maßnahmen wie eine Oberflächengestaltung durch neue Beläge, ein neuer Straßenquerschnitt und damit einhergehend die Reduzierung des Raums für den fahrenden oder ruhenden Autoverkehr, permanente Stadtmöbel oder neue Baumpflanzungen (s. Abb. 44).

Die Zeit ist reif für praktische Experimente

Urbane Interventionen sind immer auch soziale Interventionen. Dabei sind die Menschen Teil des Prozesses sowie Teil des Raumes, indem sie den Raum wahrnehmen, nutzen und ihn auch herstellen. Durch Urbane Interventionen werden im Maßstab 1:1 auf lokaler Ebene echte Orte für echte Menschen in Echtheit zum Ausprobieren und Demonstrieren alternativer Straßenraumnutzungen erlebbar gemacht mit dem Ziel, auf globale urbane Herausforderungen zu reagieren. Da sie stets experimentellen Charakter haben, ist ihr Ausgang nicht vorhersehbar oder planbar. Sie müssen daher auch scheitern können. Das liegt in ihrer Natur. Wollen jedoch Kommunen zukunftsfähig sein, müssen sie mehr Risikobereitschaft zeigen, ihre eingefahrenen Planungsabläufe in Frage stellen und eine Experimentierkultur in der Planung entwickeln. Die Zeit ist reif dafür: Das ansteigende bürgerschaftliche Engagement und ein gewachsenes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung sowie der Wandel in der Mobilitätskultur schaffen hierfür günstige Rahmenbedingungen. Und erfolgreiche Beispiele mutiger Vorreiter finden sich genug.

RÄUMLICHE KATEGORIE	ART DER INTERVENTION	FINANZBUDGET	PLANUNG & ORGANISATION
STELLPLATZFLÄCHEN 	S **Einzelstellplätze (Parklet)** *Bsp. „PARK(ing) Day“*	●	●
	M **Größere Stellplatzflächen** *Bsp. „Rüttenscheider Interventionen“*	● – ●●	● – ●●
	M **Gehwegverbreiterung** *Bsp. „Younge St“, Toronto*	●●	●●●
STRASSENRAUM 	L **Temporärer Radweg** *Bsp. „New Road“, Brighton*	●●	●●●
	M/L **Straßenpark (Pocketpark)** *Bsp. „Straßenspielplatz“, Kopenhagen*	●●●	●● – ●●●
	L/XL **Gemeinsamer Straßenraum** *Bsp. „Rüttenscheider Interventionen“*	●● – ●●●	●● – ●●●
RESTFLÄCHEN	S/M **Dreiecksplätze** *Bsp. „Madison Square Plaza“, NYC*	● – ●●	● – ●●
	L/XL **Untergenutzte Stadträume** *Bsp. „Schützenmatte“, Bern*	●●●	●●●
	M/L **Mittelstreifen** *Bsp. „Sonder Blvd“, Kopenhagen*	●●●	●●●

Legende Finanzbudget:

- ● *gering*
- ●● *mittel*
- ●●● *hoch*

Legende Planung & Organisation:

- ● *kurzer Planungsvorlauf, überschaubarer Organisationsaufwand*
- ●● *einige Monate für Planungs- und Organisationsaufwand*
- ●●● *etwa ein Jahr für Planungs- und Organisationsaufwand*

Abbildung 44: Kategorisierung Urbaner Interventionen

› QUELLEN & VERWEISE

Literatur

[1] Oswalt, Philipp; Overmeyer, Klaus; Misselwitz, Philipp (2014): Urban Catalyst: Mit Zwischennutzung Stadt entwickeln. DOM publishers. Berlin

[2] Beeren, Willem-Jan; Bering, Ulrich; Kluge, Florian (2013, 2014): Raum auf Zeit - Temporäre Interventionen im öffentlichen Raum. Band 1 und 2. Beeren Bering Kluge. Aachen.

[3] Otto-Zimmermann, Konrad; Park, Yeonhee (2015) (Hg.): Neighborhood in Motion – one neighborhood, one month, no cars. Jovis Verlag. Berlin.

[4] von Keitz, Kay; Voggenreiter, Sabine (2014) (Hg.): Architektur im Kontext. Die Entwicklung urbaner Lebensräume jenseits von Masterplan und Fassadendiskussion. Jovis Verlag. Berlin.

[5] von Borries, Friedrich; Hiller, Christian; Wegner, Friederike; Wenzel, Anna-Lena (2013): Urbane Interventionen Hamburg. Merve Verlag. Berlin.

[6] Feireiss, Kristin; Hamm, Oliver G. (2015) (Hg.): Transforming Cities. Urban Intervention in Public Space. In Kooperation mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin. Jovis Verlag. Berlin.

[7] Christiaanse, Kees: Vorwort. In: Oswalt, Philipp; Overmeyer, Klaus; Misselwitz, Philipp (2014): Urban Catalyst: Mit Zwischennutzung Stadt entwickeln. DOM publishers. Berlin.

[8] Below, Sally; Schmidt, Reiner (2014) (Hg.): Auf dem Weg zur Stadt als Campus. Jovis Verlag. Berlin.

[9] Lüscher, Regula: Transforming Cities. In: Feireiss, Kristin; Hamm, Oliver G. (2015) (Hg.): Transforming Cities. Urban Intervention in Public Space. In Kooperation mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin. Jovis Verlag. Berlin.

[10] siehe [8]

[11] Institut für Stadtplanung und Städtebau, Universität Duisburg-Essen (2013): Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft; Abschlussbericht des gleichnamigen Forschungsprojektes. Essen

[12] Kulturwissenschaftliches Institut Essen (2012): Neue Verkehrskonzepte für die Stadt der Zukunft – Ergebnisbericht (unveröffentlicht). Essen

[13] Jansen, Hendrik; Garde, Jan (2015): Urbane Interventionen im Stadtraum – Ein Instrument zur Beeinflussung des Mobilitätverhaltens? In: Schriftenreihe des Wettbewerbs Energieeffiziente Stadt. Bd. 4 – Stadt und Mobilität. LIT Verlag Berlin-Münster-Wien-Zürich-London.

[14] Tran, Minh-Chau (2015): Gesunde Lebensräume schaffen. Mehr Experimentierkultur durch urbane Interventionen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Nachrichten – Magazin der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. 4/2014

Abbildungen

[Abb. 01]	ein ausgeglichenes Verhältnis im Verkehrsraum	S.5
[Abb. 02]	Ufernaher Stadtumbau	S.6
[Abb. 03]	Workshop zur Vorbereitung	S.9
[Abb. 04]	Die Standorte der Intervention in der Übersicht	S.12
[Abb. 05]	Altersstruktur von Rüttenscheid	S.14
[Abb. 06]	Kaltmiete pro m²	S.14
[Abb. 07]	Altersstruktur der Befragten	S.15
[Abb. 08]	Aufenthaltsgründe	S.15
[Abb. 09]	ÖPNV Anbindung	S.15
[Abb. 10]	Verkehrsmittel	S.15
[Abb. 11]	Attraktivität	S.16
[Abb. 12]	Grünflächenanteil	S.16
[Abb. 13]	Anzahl der Parkplätze	S.16
[Abb. 14]	Alternative Parkplatznutzung	S.16
[Abb. 15]	Ein Blick in die Rosastraße	S.17
[Abb. 16]	Vor der Intervention	S.18
[Abb. 17]	Während der Intervention	S.18
[Abb. 18]	Der Wegweiser	S.19
[Abb. 19]	Standort 1 vor der Intervention	S.20
[Abb. 20]	Standort 1 während der Intervention	S.21
[Abb. 21]	Vor der Intervention	S.22
[Abb. 22]	Während der Intervention	S.22
[Abb. 23]	Bewohner entspannen beim Besuch der Intervention	S.23
[Abb. 24]	Standort 2 vor der Intervention	S.24
[Abb. 25]	Standort 2 während der Intervention	S.25
[Abb. 26]	vor der Intervention	S.26
[Abb. 27]	während der Intervention	S.26
[Abb. 28]	Die Studenten beim Aufbau ihrer Intervention	S.27
[Abb. 29]	Standort 3 vor der Intervention	S.28
[Abb. 30]	Standort 3 während der Intervention	S.29
[Abb. 31-43]	Was die Menschen wirklich wollen	S.30-31
[Abb. 44]	Kategorisierung Urbaner Interventionen	S.35

› IMPRESSUM

AUTOREN
Sabine Drobek, Jan Garde, Prof. J. Alexander Schmidt, Minh Chau Tran
(Institut für Stadtplanung und Städtebau, Universität Duisburg-Essen)

MITARBEIT
Janka Lengyel, Caroline Manz, Frank Tuchtenhagen

UNTERSTÜTZUNG UND ORGANISATION DURCH FOLGENDE PARTNER
Klimaagentur Essen
Deutsche Sporthochschule Köln
Grugapark Essen
ARL Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Das Seminar ist Teil des Forschungsprojekts „Klimainitiative Essen – Handeln in einer neuen Klimakultur“, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung.

DANK AN
Ute Zeise (Stadt Essen Umweltamt/Klimaagentur),
Prof. Eike Quilling, Merle Müller, Lena Lütkemeier (Institut für Bewegungs- und Neurowissenschaft, Deutsche Sporthochschule Köln),
Thomas Hanster (Grugapark, Essen),
Amt für Straßen und Verkehr (Stadt Essen),
Dr. Rolf Krane (Interessensgemeinschaft Rüttenscheid),
Lisa Schwermer (Amt für Gesundheit und Soziales, Stadt Essen),
Frau Nennstiel und die Seniorinnen der Spaziergangsgruppe Rüttenscheid
sowie lokale Institutionen und Einzelhändler in Rüttenscheid

ISS

UNIVERSITÄT DUISBURG ESSEN
Offen im Denken

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

SEMINARTEILNEHMER

Ahmet Akgül, Yessin Amri, Deniz Bayindir, Amanda Bruchmann, Hicham Charrak, Burcin Cörten, Filiz Demir, Christina Fornefeld, Kai Kissmann, Pia Klein, Turan Kücükcelep, Dennis Langer, Lara Leuschen, Christine Pautzke, Raphael Reimann, Eva Simons, Frank Tuchtenhagen, Yunfei Wang, Ling Wu, Weilan Wu, Marie Zimmermann

BILDNACHWEIS

© Stadt Essen, Amt für Geoinformation: S. 12
© Lewis, Jordan; Schwindeller, Mike (2014): Adaptive Streets – Strategies for Transforming the Urban Right-of-Way: S.35
© Institut für Stadtplanung und Städtebau: alle anderen Grafiken und Fotos

AUFLAGE

80

DATUM

Mai 2015

Um die Lesbarkeit zu vereinfachen, wird auf die zusätzliche Formulierung der weiblichen Form verzichtet. Wir möchten deshalb darauf hinweisen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form explizit als geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

Deutsche Sporthochschule Köln
German Sport University Cologne

GRUGAPARK ESSEN

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG
LEIBNIZ-FORUM FÜR RAUMWISSENSCHAFTEN

„CITIES ARE AN IMMENSE LABORATORY OF TRIAL AND ERROR, FAILURE AND SUCCESS, IN CITY BUILDING AND CITY DESIGN. THIS IS THE LABORATORY IN WHICH CITY PLANNING SHOULD HAVE BEEN LEARNING AND FORMING AND TESTING THEORIES.“

(Jane Jacobs, 1961)