

Beteiligungsbasierte Transformation für die urbane Mobilitätswende: Bürgerinnen-und-Bürger-Reallabore im Rahmen des Be-MoVe-Projektes

Björn Ahaus¹, Dirk Wittowsky², David Huber², Kai Lipsius¹, Johanna Bartsch¹, Adrian Dimo¹

1. Einführung

Steigendes Verkehrsaufkommen sowie unflexible Mobilitätssysteme führen zunehmend zu negativen Belastungen der Umwelt und Bevölkerung. Die Stadt mit ihrer baulichen Gestalt und Funktionalität prägt einerseits ihre Mobilität und beeinflusst Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung, andererseits prägt die Mobilität die Stadt selbst. Es wird immer deutlicher, dass für eine nachhaltige stadtgerechte Transformation der urbanen Mobilität inhaltliche Leitlinien und Rahmenbedingungen festgelegt und innovative Prozesse installiert werden müssen, sodass Modernisierungsprozesse in Richtung einer sozial und ökologisch gerechten Verkehrswende in Gang kommen. Essen hat, wie viele Städte in den letzten Jahrzehnten, eine stark Pkw-orientierte Verkehrsinfrastruktur umgesetzt und weist einen MIV-Anteil von 55 Prozent auf (vgl. Stadt Essen 2019). Jedoch hat sich die Stadt das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2035 einen Modal Split von 4 x 25 Prozent zu erreichen. Das bedeutet, dass jeder vierte zurückgelegte Weg in der Stadt zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Pkw erfolgen soll. Dies erfordert einen Paradigmenwechsel und es muss deshalb der Wunsch und das Ziel sein, nicht nur das bestehende System auszubauen und zu optimieren, sondern öffentliche Räume und Verkehrswege neu zu justieren und sie auf Aufenthaltsqualität und aktive Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr planerisch und infrastrukturell auszurichten. Dies bedeutet eine Reduzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs und eine Förderung des Umweltverbundes, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie öffentlichem Personennahverkehr.

Das Forschungs- und Praxisprojekt *Be-MoVe – Beteiligungsbasierte Transformation aktiver Mobilität für gesundheitsfördernde Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen* erforscht, wie urbane Reallabore partizipativ von der Stadtgesellschaft und der kommunalen Planung mitgestaltet und wie die Mobilitätswende und der Wandel der Mobilitätskultur in Essen erreicht werden können. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Förderung einer aktiven und gesundheitsfördernden Mobilität, der Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Identifizierung von Faktoren für eine Veränderung des gesamtgesellschaftlichen Mobilitätsverhaltens und einer nachhaltigen Planungskultur.

Das Projekt implementiert zwei Reallabore (Urban Sustainable Districts) in den Stadtteilen Holsterhausen und Innenstadt, um Maßnahmen und Veränderungen im städtischen Umfeld zu erproben und zu evaluieren. Dazu gehören temporäre Umgestaltungen öffentlicher Plätze, Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte als Citizen-Science, Mobilstationen und ein Bonusprogramm für nachhaltige Mobilität in Kooperation mit Partnern wie Ruhrbahn, Nextbike (Metropolrad Ruhr) und Stadtmobil.

Ein wesentlicher Bestandteil des Projektes ist die aktive Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Durch die Reallabore erhalten sie die Möglichkeit, den Prozess hin zu einer nachhaltigen Mobilität

¹ Stadt Essen

² Universität Duisburg-Essen

mitzugestalten. Gemeinsam werden alltägliche Bedürfnisse identifiziert und Innovationen direkt in der Praxis umgesetzt, erprobt und evaluiert. So werden städteräumliche Veränderungen und zukünftige Mobilitätsangebote für die Bürgerinnen und Bürger sichtbar und erlebbar.

Das Projekt wird von der Grüne Hauptstadt Agentur der Stadt Essen koordiniert. Die Verbundpartner sind das Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung (imobis) der Universität Duisburg-Essen und das Institut für Urban Public Health (InUPH) am Universitätsklinikum Essen. In Zusammenarbeit mit Anwohnenden und Akteuren aus den Stadtteilen wird erforscht, wie sich Veränderungen im Straßenraum, neue Zugänge zu Verkehrsmitteln oder digitale Angebote auf die Mobilität vor Ort auswirken und wie konsensfähige Strategien für die Mobilitätswende gestaltet werden können. Die Ergebnisse des Projektes *Be-MoVe* fließen in die Aufstellung des Essener Mobilitätsplans 2035 mit ein und sind daher von großer Bedeutung für die weitere Gestaltung einer gerechten und emissionsarmen Mobilitätsvision mit der Erreichung des Modal-Split-Ziels von 4 x 25 Prozent bis 2035.

2. Beteiligungs-Prozess

Mit dem Projekt *Be-MoVe* möchte die Stadt Essen Reallabore als modernes Beteiligungsinstrument nutzen, um passgenaue Mobilitätslösungen im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende zu entwickeln – auch unter Berücksichtigung kultureller, ethischer und sozial gerechter Komponenten. Bürgerinnen und Bürger können durch die Umsetzung der Reallabore den komplexen Wandlungsprozess reflektieren und sich aktiv mit konkreten Problemstellungen auseinandersetzen (vgl. Schneidewind & Singer-Brodowski 2015: 14, 20). Der Erfolg beruht auf der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren und der Zivilgesellschaft. Durch Co-Design und Co-Produktion der Reallabore lassen sich gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Wissenschaft neue, innovative Ansätze zur Umsetzung der Verkehrswende erzeugen (vgl. Wanner et al. 2018: 102). Hierzu sind ein enges Zusammenspiel aller Akteure sowie eine gute Kommunikation sowohl zwischen den Beteiligten als auch gegenüber der Zivilgesellschaft und Politik notwendig (vgl. Huber et al. 2023). Um dies zu gewährleisten, wurde durch Partizipationsangebote, wie Workshops und Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte, die Stadtgesellschaft in den Prozess miteinbezogen. Im Jahr 2022 fand in den Reallaboren in Essen-Holsterhausen und in der Innenstadt eine Workshopreihe mit jeweils zwei Workshops statt. In der ersten Workshoprunde wurden mögliche Maßnahmen und Ideen für die Steigerung der aktiven Mobilität mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern ausgetauscht und diskutiert. Basierend auf den Ergebnissen der ersten Projektphase der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten *MobilitätsWerkStadt 2025* (einem internen Reallabor-Workshop und dem *Bürgerforum Mobilität 2021*, dem Fußverkehrscheck sowie weiteren Beteiligungsprozessen) wurde im Vorfeld ein Bündel möglicher Realexperimente entwickelt. Dieses wurde mit den Bürgerinnen und Bürgern priorisiert und weiterentwickelt, um daraus grundlegende Bedarfe in den Reallaboren sowie erste Hinweise auf Hindernisse für die Umsetzung von Maßnahmen zu identifizieren. Die zweite Workshoprunde fand im September 2022 statt und hatte das Ziel, die Ideen aus den ersten Workshops zu konkretisieren und zu möglichen Bürgerinnen-und-Bürger-Projekten weiterzuentwickeln. Neben den bereits vorhandenen Ideen aus der ersten Workshoprunde gab es auch kreativen Diskussionsraum und Innovationsinput, um weitere Ideen zur Ausgestaltung der Reallabore einzubringen. Interessierte Bürgerinnen und Bürger erhielten die Möglichkeit, sich aktiv zu beteiligen und ihre eigenen Ideen und Aktivitäten im Stadtraum umzusetzen. Aufbauend auf der zweiten Workshoprunde konnten sich bis zum Ende des Jahres 2022 engagierte Einzelpersonen, Gruppen, Vereine oder Initiativen mit ihren Projektideen für eine finanzielle Förderung von bis zu 5.000 Euro bewerben.

Das Projekt *Be-MoVe* förderte kreative Projektideen von Bürgerinnen und Bürgern, die sich für nachhaltige und aktive Mobilität, inklusive Mobilitätsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt oder in Holsterhausen engagierten. Die breite Partizipation der Bevölkerung ist ein wesentlicher Baustein, in dem zum einen die spezifischen Bedürfnisse vertieft betrachtet werden und zum anderen die gruppenspezifische Akzeptanz und Anforderungen an Mobilität in einem Reallabor zur Entwicklung passgenauer Angebote zusammengeführt werden. Das Ziel der Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte ist es, Menschen zusammenzubringen und gruppenspezifische Prozesse zu aktivieren, um lebenswerte und nachhaltige Quartiere umzusetzen. Dabei sollen Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen zur Gestaltung des Lebensumfeldes einbringen und attraktive, verweilenswerte Orte schaffen oder Ideen für nachhaltige Mobilität erproben. Eine Jury, bestehend aus Vertretenden des Instituts für Mobilitäts- und Stadtplanung (Universität Duisburg-Essen), des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung, des Teams Neue Mobilität des Amtes für Straßen und Verkehr, des Instituts für Urban Public Health (Universitätsklinikum Essen), der Essen Marketing GmbH, der Grüne Hauptstadt Agentur sowie aus Forschenden des Wuppertal Institutes haben aus fachlicher Sicht über die Auswahl der Projekte entschieden und neun Projekte ausgewählt. Während des Umsetzungszeitraums fanden im Juni und November 2023 weitere Workshops mit den Projektteams dieser Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte statt. Die Workshops dienten zum Austausch mit anderen Projektteams und Beauftragten der Stadt Essen. Gemeinsam wurden Erfahrungen, Erfolge und Herausforderungen bei der Umsetzung der Projekte diskutiert. Den Partizipationsprozess zeigt die Abbildung 1.



Abbildung 1: Partizipationsprozess zur Entwicklung der Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte, Quelle: eigene Darstellung

Aufbauend auf der Workshopreihe und den Bürgerinnen-und-Bürger-Projekten wurde eine Vorgehensweise entwickelt, die sich in der kommunalen Praxis bewährt hat und in die Stadt- und Verkehrsplanung als moderner Beteiligungsprozess verankert werden muss. Für eine reibungslose Umsetzung der Projekte fanden Ortstermine mit den beteiligten Akteuren aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft statt, Problemlagen wurden aufgedeckt und gemeinsam Lösungen erarbeitet, sodass ein abgestimmtes Projekt mit entsprechenden Vorlagen in den zuständigen Gremien beschlossen werden konnte.

Erst nach dem Beschluss des Vorhabens begann die multimediale Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und der offizielle Start der Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte. Informationen zu den durchgeführten Realexperimenten, Terminen und Veranstaltungen wurden auf der Projektwebsite der Stadt Essen, in Social-Media-Kanälen sowie in lokalen Print- und Onlinemedien veröffentlicht. Während des gesamten Prozesses war die Grüne Hauptstadt Agentur als Projektkoordinator das Bindeglied zwischen den beteiligten Akteuren aus Politik, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Während der Projektumsetzung hat sich gezeigt, dass eine konkrete Ansprechperson, sowohl als Fachexpertin beziehungsweise -experte als auch als Motivatorin beziehungsweise Motivator, zentral für den Erfolg von Citizen-Science-Projekten ist.

3. Die Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte

Die Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte verfolgten im *Be-MoVe*-Projekt zwei Ansätze. Zum einen sollen durch bürgerschaftliche Zusammenschlüsse impulsgebende Personen eine nachhaltige, langfristige Transformation der Quartiersgestaltung anstoßen können. Zum anderen tragen die von den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten Realexperimente zur nachhaltigen Stadtentwicklung bei und treiben die Mobilitätswende voran. Hieraus leiten sich die Ansätze und Indikatoren für die Prozess- und Wirkungsevaluation ab: einerseits die Abschätzung des Organisationserfolgs der Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte und andererseits die daraus resultierende Wirkung hinsichtlich einer erfolgreichen Transformation.



Abbildung 2: Geförderte Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte im Be-MoVe-Projekt, Quelle: eigene Darstellung

Das *Be-MoVe*-Projekt förderte im Jahr 2023 Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte, die sich für nachhaltige und aktive Mobilität, Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmenden, inklusive Mobilitätsmöglichkeiten sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Quartier, insbesondere in den Stadtteilen Innenstadt und Holsterhausen, engagierten (Abbildung 2).

Die geförderten Projekte für den Zeitraum von März bis Oktober 2023 waren:

- **Garten der Kinderrechte am Burgplatz:**
In Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen entstand auf einem Teil des Burgplatzes mitten im Stadtzentrum ein „Garten der Kinderrechte“, in dem Kinder und Jugendliche die UN-Kinderrechtskonvention kreativ visualisiert haben.
- **E-Fahrrad-Rikscha – Fahrradbasierte urbane Elektromobilität:**
Das Projekt Essener Lastenrad erweitert sein Verleihsystem um eine E-Fahrrad-Rikscha, um alternative, umweltfreundliche Fahrzeugtypen unkompliziert testen zu können.
- **Die Ge(h)fährten der Zukunft – urbanes Theater in der City Nord:**
ein interaktives Bewegungstheater in der City-Nord, das humorvoll das Thema Mobilität behandelt.
- **Fahrradhaus am Pferdemarkt:**
ein Fahrradparkhaus am Pferdemarkt für Anwohnende und Anrainerinnen und Anrainer der nördlichen Innenstadt.
- **Gemarkenplatz – Fit For Future:**
temporäre Umgestaltung des Gemarkenplatzes in Holsterhausen in den Sommermonaten für mehr Lebensqualität im Stadtteil.
- **City Oase Kopstadtplatz:**
Schaffung eines Platzes der Begegnung durch Sitzgelegenheiten und mobile Pflanzeinheiten in Kombination mit einem Veranstaltungsprogramm.
- **Offene Bardelebenstraße – Sichere Schulwege in Holsterhausen:**
Einrichtung einer temporären Schulstraße für Schülerinnen und Schüler in Stoßzeiten und Entwicklung eines Elternhaltestellen-Systems.
- **Platz der Jugendkultur:**
temporäre Nutzung eines Parkplatzes als Jugendkultur- und Begegnungsstätte im Eltingviertel.
- **Blumenampeln und Straßenmusik:**
Aufwertung des Straßenraums in Holsterhausen mit Blumenampeln und Zusammenbringen der Bürgerinnen und Bürger mit zwei Straßenmusik-Festivals.

Die Projekte bekamen offiziell eine Förderzusage vorbehaltlich notwendiger Genehmigungen und wurden von dem Be-MoVe-Projektteam unterstützt und evaluiert. Exemplarisch werden einige Projektergebnisse im Detail nachfolgend vorgestellt.

4. Schulstraße: Offene Bardelebenstraße – Sichere Schulwege in Essen-Holsterhausen

Gerade zu Schulbeginn und zu Schulseende kommt es häufig zu gefährlichen Situationen zwischen Schülerinnen beziehungsweise Schülern und „Elterntaxis“, die ihre Kinder unmittelbar vor der Schule absetzen und abholen. Daher wurde für sechs Monate das Konzept der „Schulstraße“ in Essen erprobt. Im Rahmen des Bürgerinnen-und-Bürger-Projektes „Offene Bardelebenstraße“ wurde die Straße an Schultagen von jeweils 7:45–8:30 Uhr, 13:00–14:15 Uhr und 15:45–16:15 Uhr für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und nur für die insgesamt 1.800 Schülerinnen und Schüler der anliegenden Grundschule und des B.M.V.-Gymnasiums sowie die Anwohnenden geöffnet. Infrastrukturell wurden zusätzlich zur temporären Durchfahrtsbeschränkung drei „Elternhaltestellen“ eingerichtet, die ein konfliktfreies Absetzen der Kinder ermöglichen. Während der Sperrzeiten wurde für die ersten sechs Monate flankierend eine Straßensperre durch Polizei und freiwillige Eltern mit Verkehrskegeln eingerichtet, um auf das geltende Verkehrsrecht des Einfahrtsverbots für Eltern während der Adaptionzeit hinzuweisen. Für die Zukunft werden Lösungen für eine weniger aufwendige Verstetigung von Schulstraßen erarbeitet. Die Schulstraße in der Bardelebenstraße wird derzeit über das Verfahren der Teileinziehung umgewidmet und dadurch verstetigt (Abbildung 3).

Die Evaluation der Schulstraße konzentriert sich auf die Veränderung des Verkehrsverhaltens, das objektive und subjektive Sicherheitsempfinden sowie die Akzeptanz der temporären Straßensperrung. Das Evaluationskonzept umfasste Verkehrszählungen, Verkehrsbeobachtungen und standardisierte Befragungen. Durch die temporäre Sperrung der Bardelebenstraße konnte während der ersten sechs Monate mit physischer Sperrung ein Rückgang von insgesamt 146 Pkw pro Tag in der Schulstraße gemessen werden. Auch nach Wegfall der physischen Sperrung besteht weiterhin ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastung (Abbildung 4).



Abbildung 3: Konzept der temporären Schulstraße im Rahmen des Be-MoVe-Projektes, Quelle: eigene Darstellung

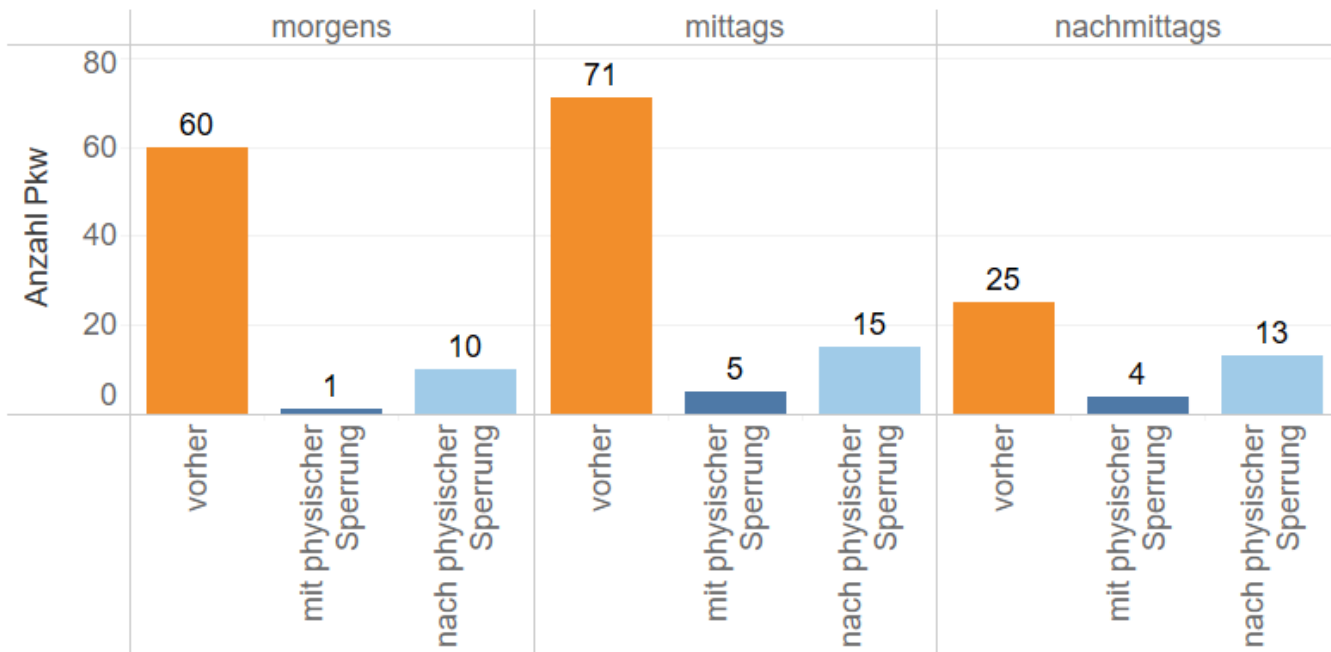


Abbildung 4: Verkehrszählung in der Schulstraße vorher, mit physischer Sperrung und nach physischer Sperrung nur mit Beschilderung (morgens: 07-45-08:30 Uhr, mittags: 13:00-14:15 Uhr, nachmittags: 15:45-16:15 Uhr), Quelle: eigene Darstellung

Auch konnte eine Reduzierung der Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden beobachtet werden. Die schmalen Gehwege in Kombination mit dem hohen Verkehrsaufkommen führten in der Vergangenheit während der Stoßzeiten im Schulbetrieb regelmäßig zu gefährlichen Situationen zwischen Kindern und Pkw, die nun signifikant minimiert werden konnten. In der angrenzenden Virchowstraße kam es dagegen durch wendende und verbotswidrige haltende Pkw im Kreuzungsbereich Bardelebenstraße teilweise zu komplizierteren Verkehrssituationen, die aber insgesamt als weniger gefährlich als vor der Einrichtung der Schulstraße zu bewerten sind. Die Elternhaltestellen sind morgens zu Schulbeginn deutlich stärker frequentiert als zu Schulschluss. Hier liegt der Anteil im Mittel bei circa 75 Prozent der haltenden Pkw in Bezug zum Gesamttag. Zudem liegt der Fokus primär auf dem kurzen Herauslassen oder Einsammeln der Schülerinnen und Schüler und nicht auf langen Parkvorgängen. Generell konnte eine positive Akzeptanz bei der Einrichtung einer Schulstraße sowohl bei den Eltern sowie den Kindern und Lehrkräften als auch bei den Anwohnenden gemessen werden.

5. City Oase Kopstadtplatz

Zur Zeit der zunehmenden Industrialisierung Essens wurde der Kopstadtplatz als Marktplatz angelegt und galt einst als einer der schönsten Plätze Essens. Er diente als regelmäßiger Treffpunkt für zahlreiche Bürgerinnen und Bürger. Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat er jedoch seine Funktion als Marktplatz und einem Ort der Begegnung und Kommunikation eingebüßt. Um dem entgegenzuwirken, wurde der Platz von dem Projektteam – zunächst temporär – zur „City Oase Kopstadtplatz“ umgestaltet. Dafür wurden Sitzgelegenheiten eingerichtet und mobile Pflanzeinheiten aufgestellt. Das Stadtmobiliar wurde aus farbigen, gestapelten Europaletten gebaut und die Hochbeete mit Nutzpflanzen und Sträuchern bepflanzt. Einige Sitzgelegenheiten standen unter dem bewachsenen Säulengang, der einen Schattenplatz im Sommer bietet. Darüber hinaus organisierte der Projektleiter in Zusammenarbeit mit lokalen Gastronomen, dem Kulturamt und der Essener Marketing GmbH kleine Konzerte und weitere Veranstaltungen.

Für die Konzerte wurde eine kleine Bühne auf dem Kopstadtplatz aufgebaut. Während der gesamten Projektlaufzeit von Mai bis Oktober 2023 standen auf dem Kopstadtplatz keine Parkplätze zur Verfügung, sodass Parkplatzsuchende auf die verschiedenen fußläufig erreichbaren Parkhäuser in der Umgebung ausweichen mussten. Das Projekt wurde von allen Beteiligten als Erfolg gewertet und die Projektlaufzeit um ein Jahr bis Ende 2024 verlängert.

Durch eine Befragung der Teilnehmenden konnte eine positive Wahrnehmung bei der Umgestaltung des Kopstadtplatzes festgestellt werden. Die Mehrheit der Befragten gab an, dass insbesondere die Aufenthaltsqualität gesteigert (88 Prozent), das Sicherheitsempfinden verbessert (77 Prozent) und eine engere Bindung zur Nachbarschaft geschaffen wurde (77 Prozent). Die Befragten verweilten zudem länger und häufiger auf dem Kopstadtplatz. Das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden hat sich durch das Projekt kaum verändert. Das Parken in der Fußgängerzone wurde jedoch wirksam unterbunden. In Bezug auf das eigene soziale Engagement erlebten die Teilnehmenden durch das Projekt teilweise eine erhöhte Selbstwirksamkeit zur Beeinflussung ihrer eigenen Nachbarschaft. Fast alle Befragten bewerteten die Aktion positiv (90 Prozent) und sprachen sich für eine dauerhafte Etablierung der „City Oase Kopstadtplatz“ aus (83 Prozent). Das Projekt wurde als bürgernah, selbstwirksam, zum Umdenken anregend und als effektivere Nutzung des Platzes empfunden. Eine Minderheit sprach sich gegen eine Fortführung aus, da der Platz vermehrt von Obdachlosen besucht wurde.

6. Platz der Jugendkultur

Im Rahmen des Projektes „Platz der Jugendkultur“ wurde ein Teil des Parkplatzes an der Kleinen Stoppenberger Straße im Eltingviertel temporär umgenutzt und es wurde ein Ort für Kinder und Jugendliche geschaffen. Der Parkplatz liegt im Norden der Essener Innenstadt und die 120 kostenfreien Parkplätze werden unter anderem von Besuchenden der Innenstadt genutzt. Der Parkplatz ist ein belebter Sozialraum, der auch als interaktiver Treffpunkt, insbesondere von Jugendlichen aus vielen Essener Stadtteilen, genutzt wird. Durch die Verdrängungseffekte in der Innenstadt floriert der Drogenhandel rund um den Parkplatz, es geht bei dem Projekt also auch um Prävention von Jugendkriminalität. Seit September 2022 findet in der Nähe des Parkplatzes wöchentlich das Projekt „Mobilitea“, bei dem ein mobiler Teestand Einwohnende ins Gespräch bringt, statt. Außerdem wird im Rahmen der „Perspektive Nord“ regelmäßig über die Situation vor Ort gesprochen und es wurden verschiedene Aktionen mit den Jugendlichen durchgeführt (Hip-Hop-Projekt, Boxen). In Gesprächen mit Jugendlichen, Anliegenden und Institutionen ist die Idee entstanden, den Parkplatz für einen bestimmten Zeitraum umzunutzen, um ihn aktiv mit der Nachbarschaft und den umliegenden Händlern und Institutionen zu beleben.

Im Zeitraum von Mai bis Dezember 2023 wurden circa 30 der 120 Stellplätze umgenutzt. Der Platz wurde nach den Wünschen der Kinder und Jugendlichen aus dem Viertel temporär neugestaltet, sodass ein Platz der Jugendkultur und ein Ort der Begegnung entstanden ist. Dort fanden regelmäßige Veranstaltungen wie Bauprojekte und Graffiti- und Tanzworkshops sowie einmalige Familien- und Grillfeste statt. Mit der Projektidee wollte das Projektteam besonders gefährdeten Gruppen von Jugendlichen die Möglichkeit geben, ihr Lebensumfeld aktiv nach ihren Vorstellungen zu gestalten und Alternativen zum Alltag rund um den Parkplatz aufzuzeigen.

7. Projektevaluation

Mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie den Projektteams wurden insgesamt vier Workshops zwischen Juni 2022 und November 2023 durchgeführt. Diese wurden wissenschaftlich begleitet und Befragungen unter den Workshop-Teilnehmenden durchgeführt sowie deren Ergebnisse dokumentiert. Zusätzlich wurde nach Abschluss der Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte im Dezember 2023 eine Befragung aller Projektteams zu Organisation, Treibern und Hemmnissen durchgeführt.

Es zeigte sich, dass die durchgeführten Workshops für die meisten Teilnehmenden keine neuen Informationen zum Projektmanagement oder zu Transformationsprozessen hin zu einer nachhaltigen Stadtgestaltung vermittelten, da sich viele Teilnehmende bereits zuvor für eine bessere Stadtgestaltung engagierten und über Projekterfahrung verfügten. Der Mehrwert lag insbesondere im persönlichen Kennenlernen, dem Abbau von Kommunikationsbarrieren, einem einheitlichen Projektverständnis sowie dem direkten Kontakt bei Fragen oder Problemen. Darüber hinaus führten die gemeinsamen Workshops mit allen Projektteams zu einer höheren Motivation für die Projektumsetzung und zu einer Steigerung der Selbstwirksamkeit in Bezug auf das eigene Projekt. Die in den Projektteams verwirklichten Ideen für die Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte bestanden in nahezu allen Fällen bereits vor dem Förderaufruf durch das *Be-MoVe*-Projekt. Obwohl bei der Hälfte der Projekte die Förderung durch das *Be-MoVe*-Projekt weniger als 50 Prozent des Finanzierungsvolumens betrug, wurden zwei Drittel der Projekte erst aufgrund der neuen Fördermöglichkeit durchgeführt.

Die Hauptmotivation für die Initiierung der Projekte lassen sich auf zwei Motive subsumieren: Zum einen die Verbesserung der Situation in der eigenen Nachbarschaft und im Quartier, zum anderen die konkreten Inhalte der Aktion (Veränderung der Mobilitätssituation oder Stadtgestaltung). Bei der Organisation zeigte sich in fast allen Projekten ein höherer Arbeitsaufwand als von den Projektteams ursprünglich erwartet wurde. Gründe hierfür sind die Unterschätzung des Aufwandes für die Organisation vor Ort, langwierige und schwierige Abstimmungsprozesse mit anderen Akteuren und der kommunalen Verwaltung sowie nicht vorhersehbare Veränderungen im Projektablauf.

Die wesentlichen Hemmnisse bei der Durchführung der Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte sind primär auf organisatorischer Ebene zu verorten. Zwei Drittel der Projektteams hatten mit Umplanungen durch unvorhersehbare Ereignisse (wie Zerstörung durch Starkregen, spontane Baumaßnahmen), langen Bearbeitungszeiten und mangelnder Flexibilität in der Stadtverwaltung sowie langen Vorplanungsphasen zu tun. Weitere Hürden, wie zum Beispiel bei der Nutzung der Örtlichkeiten, der Außendarstellung oder der Verwendung von Materialien, traten bei jeweils einem Viertel der Projekte auf. Hier wurden die Kooperation mit der Öffentlichkeitsarbeit der Stadtverwaltung, zu wenig Zeit zur Vorbereitung von Materialien für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, fehlende finanzielle Mittel zur Ausgestaltung der Ideen des Projektteams sowie fehlender Lagerraum für Material als Probleme benannt. Zudem wurde die mangelnde Wertschätzung der ehrenamtlichen Initiativen durch die Stadtverwaltung bemängelt.

Wesentlicher Treiber für den Erfolg der Projekte ist eine feste Ansprechperson bei der Grüne Hauptstadt Agentur als direkter Kontakt, motivierende Person und Bindeglied zwischen dem Projektteam, der Stadtverwaltung und der Politik. Darüber hinaus wurden die finanzielle Unterstützung durch das Förderprojekt sowie ein guter, kooperativer Zusammenhalt im Projektteam als weitere Treiber identifiziert (Tabelle 1).

Tabelle 1: Treiber und Hemmnisse zur Umsetzung von Bürgerinnen-und-Bürger-Projekten, Quelle: eigene Darstellung

	Treiber für Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte	Hemmnisse für Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte
Beeinflussbare Faktoren:	<ul style="list-style-type: none"> • feste Ansprechperson und Motivator in der Verwaltung • Unterstützung durch hauptamtliche Mitarbeitende bei der Organisation • Bereitstellung von finanziellen Mitteln 	<ul style="list-style-type: none"> • lange Bearbeitungszeiten und mangelnde Flexibilität in der Verwaltung • mangelnde Wertschätzung der ehrenamtlichen Tätigkeit (Abwertung gegenüber hauptamtlich durchgeführten Projekten, zu wenig Zeit zur Vorbereitung für das Projektteam)
Bedingt beeinflussbare Faktoren:	<ul style="list-style-type: none"> • kooperativer Zusammenhalt im Projektteam 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Lagerraum für Projektmaterial • Umplanungen durch unvorhersehbare Ereignisse (Wetter, Bauarbeiten)

Insgesamt sind alle Projektteams mit der Durchführung ihrer Projekte zufrieden, haben ihre und die von Be-MoVe festgelegten Ziele erreicht und schätzen die Effekte auf die Transformation zu einer nachhaltigen Gestaltung des Stadt- und Mobilitätssystems als mittel bis hoch ein. Darüber hinaus konnten die Projektteams von der Verbesserung ihrer persönlichen Kompetenzen profitieren. Wesentliche Kenntnisse wurden im Umgang mit politischen Gremien, im Verfassen von Förderanträgen sowie in der Projektarbeit und der Multiplikation in die Stadtgesellschaft generiert. Zudem konnte ein erhöhtes Selbstvertrauen und eine gestiegene Motivation bei der Umsetzung von bürgerschaftlichen Projekten für eine Mobilitätswende festgestellt werden. Die Kenntnisse über die Prozesse und den Umgang mit der Stadtverwaltung haben sich nur in Einzelfällen verbessert.

Es zeigt sich insgesamt, dass Reallabore durch bürgerschaftliche Initiativen eine sehr gute Möglichkeit bieten, konkrete Projekte in Stadtquartieren umzusetzen, die zur Transformation zu einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung beitragen. Für eine erfolgreiche und zielgerichtete Umsetzung ist ein enger Austausch mit den Fachabteilungen der Stadtverwaltung sowie den zuständigen politischen Gremien unabdingbar. Hier könnte ein Runder Tisch „Bürgerlabore“ für bessere Beziehungen, Netzwerke und ein gemeinsames Projektverständnis bei den beteiligten Akteuren sorgen und vermeidbare Hürden abbauen.

8. Ausblick

Um die Verkehrs- und Mobilitätswende umzusetzen, ist die Akzeptanz der Stadtgesellschaft für Transformationsprozesse unabdingbar. Reallabore bieten einen methodischen Rahmen, um unterschiedliche Mobilitätsgruppen zu erreichen und neues Wissen zu generieren. Am Beispiel des Projektes Be-MoVe in Essen wurde ein erfolgreicher Ansatz eines Beteiligungsprozesses umgesetzt und Bürgerinnen-und-Bürger-Projekte als Reallabore in Co-Kreation zwischen Verwaltung, Wissenschaft und Bürgerinnen sowie Bürgern realisiert. Dabei besteht jedoch Konfliktpotenzial zwischen den Akteuren. Mit der Schulstraße und dem Kopstadtplatz haben die Projekte gezeigt, dass die Ansätze der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Reallaboren verstetigt werden können und als aktive Beteiligung die klassischen Wege der Stadtentwicklung unterstützen und ergänzen können.

Es wurden Lösungsansätze erarbeitet, die gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern umgesetzt wurden und über die Projektgebiete hinaus auf andere Schwachstellen im Stadtgebiet übertragbar sind. Mit den Bürgerinnen-und-Bürger-Reallaboren geht die Stadt Essen einen neuen Weg. Mit dem Projekt will das *Be-MoVe*-Projekt auf allen Ebenen (Stadtgesellschaft, Verwaltung und Politik) einen Anstoß zum Umdenken und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur geben. Dazu braucht es innovationsfreudige Akteure, die mit alternativen Denkansätzen den Transformationsprozess vorantreiben.

Literaturverzeichnis

Huber, D.; Scharf, F. & Wittowsky, D. (2023): Reallabore als Inkubator für nachhaltige Mobilität – am Beispiel von urban districts in der Metropolregion Ruhr, in: Journal für Mobilität und Verkehr, (19), S. 15–25, online: <https://doi.org/10.34647/jmv.nr19.id123>

Schneidewind, U. & Singer-Brodowski, M. (2015): Vom experimentellen Lernen zum transformativen Experimentieren: Reallabore als Katalysator für eine lernende Gesellschaft auf dem Weg zu einer Nachhaltigen Entwicklung, in: Zfwu Zeitschrift für Wirtschafts- und Unternehmensethik, 16(1), S. 10–23.

Stadt Essen (Hg.) (2019): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019. Ergebnisbericht Stadt Essen. Kurzfassung Juni 2019, online: https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/haushaltsbefragung/20190702_HHB_Essen_Kurzbericht.pdf

Wanner, M.; Hilger, A.; Westerkowski, J.; Rose, M.; Stelzer, F. & Schöpke, N. (2018): Towards a Cyclical Concept of Real-World Laboratories: A Transdisciplinary Research Practice for Sustainability Transitions. *disP*, in: The Planning Review, 54(2), pp. 94–114, online: <https://doi.org/10.1080/02513625.2018.1487651>