

Handlungsfeld:

Experimentieräume

## Das Mögliche aufzeigen und Verhaltensänderungen anregen

Eine der größten Herausforderungen für die kommunale Verkehrswende ist unser Mobilitätsverhalten. Schon kleine Verkehrsexperimente können nachhaltige Verhaltensänderungen bewirken, da sie Gelegenheiten schaffen, neue Verhaltensweisen auszuprobieren. Wir treffen häufig Mobilitätsentscheidungen, die der Gesellschaft und dem Klima schaden, ohne diese zu hinterfragen. Denn Gewohnheiten spielen für unsere Alltagsmobilität eine so entscheidende Rolle, dass wir auf neue Angebote nur sehr träge reagieren.

3.136 Kommunen nahmen 2019 an der Europäischen Mobilitätswoche teil, davon sieben aus Baden-Württemberg<sup>4</sup>

### 1. Experimentieräume

Die Klimaziele, Mobilität und Lebensqualität in unseren Städten benötigen eine andere Mobilität, andere Mobilitätsangebote und auch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens. Eine zeitnahe Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist momentan nicht zu erwarten.

Deshalb werden umso mehr Experimentieräume gebraucht, in denen neue Mobilitätsideen getestet und die Regeln für den öffentlichen Raum probeweise verändert werden. Entsprechende Klauseln in den relevanten Gesetzen und Verordnungen lassen das im Grundsatz auch zu.<sup>7</sup>

Um Experimentieräume zu etablieren und neue Verkehrsmuster und -verhalten auszuprobieren, stellen wir Ihnen hier drei Methoden vor: die Erprobungsklausel, Reallabore und die Europäische Mobilitätswoche.

### 2. Erprobungsklausel und Erleichterungen durch StVO-Novelle

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) findet sich die Erprobungsklausel (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6), die es Kommunen ermöglicht, verkehrliche Maßnahmen zu testen:

*„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“*

Durch die StVO-Novelle vom 20.04.2020 bedürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen nicht mehr des Nachweises und einer aufwendigen Begründung einer besonderen örtlichen

Gefahrenlage. Verkehrsversuche sind trotz dieser Neuregelung auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts, das heißt, nur mit den Mitteln der StVO möglich. Der Einsatz neuer, in der StVO nicht geregelter Verkehrsschilder, ist nicht zulässig.

### 3. Reallabore

Reallabore zeichnen sich durch die Zusammenarbeit von Bevölkerung, Verwaltung und Wissenschaft aus. Gemeinsam werden im Rahmen von zeitlich und räumlich begrenzten Experimentierräumen Probleme identifiziert und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Baden-Württemberg ist bei der Pilotierung von urbanen Reallaboren deutschlandweit Spitzenreiter. Ein sehr umfassendes Projekt war das Reallabor für neue Mobilitätskultur der Universität Stuttgart.

Reallabore können jedoch auch einen deutlich kleineren Maßstab aufweisen und beispielsweise im lokalen Kontext einer Erschließungsstraße angesiedelt sein. Auch hier lassen sich wichtige wissenschaftliche Erkenntnisse generieren. Seitens der Forschung sind entsprechende Projektideen in aller Regel sehr willkommen. Eines der Hauptziele von Reallaboren ist der Erkenntnisgewinn des Gesetzgebers für künftige Regulierungen durch die wissenschaftliche Auswertung der partizipativ entwickelten Lösungsansätze.<sup>6</sup>

#### Reallabor Schorndorf

- Ziel war es, gemeinsam mit den Akteuren vor Ort ein flexibles Bedarfsbussystem zu entwickeln und zu erproben.
- Projektergebnisse lieferten wissenschaftliche Erkenntnisse für die Praxis, um zukunftsweisende Mobilitätskonzepte für den ÖPNV erfolgreich umzusetzen.<sup>2</sup>

#### Reallabor Go Karlsruhe

- Ziel war es, den Fußverkehr in Karlsruhe nicht nur für, sondern mit zu Fuß Gehenden zu verbessern.
- Zentrale Bausteine waren die Erprobung neu entwickelter digitaler Partizipationsinstrumente sowie Realexperimente, in denen Lösungen provisorisch umgesetzt und deren Wirkung wissenschaftlich untersucht wurden.<sup>3</sup>

#### Reallabor nachhaltige Mobilitätskultur Stuttgart

- Ziel war es, einen Wandel der Mobilitätskultur und der damit einhergehenden Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl in einer vom Auto dominierten Stadt zu erwirken.
- Gemeinsam wurden Visionen entwickelt, Denkanstöße auf den Weg gebracht und konkrete (Klein-)Projekte umgesetzt, um Verhaltensroutinen kritisch zu hinterfragen.<sup>5</sup>

### 4. Europäische Mobilitätswoche (EMW)

Die EMW ist die weltweit größte Kampagne für nachhaltige Mobilität und wird von der Europäischen Kommission veranstaltet. Sie findet seit 2002 vom 16. bis 22. September unter einem jährlich wechselnden Motto statt.

Mit der EMW werden Städte und Gemeinden dazu ermutigt, das Thema „Nachhaltige Mobilität“ stärker ins Bewusstsein der Menschen zu rufen und Maßnahmen zu etablieren, die den Verkehr vor Ort dauerhaft klimaverträglicher machen.<sup>4</sup> Diese Aktionswoche...

- ... eignet sich hervorragend als öffentlichkeitswirksamer Rahmen für Verkehrsexperimente;
- ... zeigt Bürgerinnen und Bürgern auf, dass nachhaltige Mobilität im Alltag praktisch gelebt werden kann und Spaß macht;
- ... startet einen Diskurs, wie Menschen in ihrer Kommune leben wollen und den begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum nutzen wollen;
- ... erlaubt die Nutzung von Synergieeffekten mit dem

europaweiten Aktionstag „Autofreier Tag“ am 22. September und dem „PARK(ing) Day“, der immer am dritten Freitag im September stattfindet und somit meist in den EMW Zeitraum fällt;

- ... vernetzt die Akteure vor Ort und motiviert Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunalvertretende sich aktiv mit den unterschiedlichen Aspekten der nachhaltigen Mobilität auseinanderzusetzen.

## 5. Good-Practice-Beispiel: Theo autofrei — EMW-Projekt aus Stuttgart

**„Wir wollen zeigen, was im Stadtraum ohne Autoverkehr alles möglich ist. Es lohnt sich, die Theo auch mal autofrei zu erleben.“**

Mit diesen Worten umriss Oberbürgermeister Fritz Kuhn das Ziel des ersten autofreien Sonntags in Stuttgart. Die Stadt verwandelte am 22. September 2019 zwischen 11-18 Uhr gemeinsam mit etwa 30 Partnern die Theodor-Heuss-Straße – sonst Hauptverkehrsachse und Bundesstraße – in eine riesige Festmeile mit einem bunten Informations- und Mitmachprogramm.

Tausende Menschen erlebten während des Aktionstages, der im Rahmen von Stuttgarts erstmaliger Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche geplant wurde, in entspannter Atmosphäre, wie sehr ein reduzierter Autoverkehr zu höherer Aufenthaltsqualität in der Innenstadt führt.

Unzählige Angebote zu den Themen Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Umwelt und Energie, aber auch viel Freifläche, Gelegenheit zum Flanieren und Picknicken, Unterhaltung, Kunst und Gastronomie machten das Experiment zu einem außergewöhnlichen Tag. Mit der Planung wurde rund fünf Monate vorher begonnen, als im April ein diesbezüglicher Auftrag vom Gemeinderat und dem Oberbürgermeister an die Stadtverwaltung erteilt wurde. Die Stadt beteiligte verwaltungsexterne Akteure

von Anfang an in einem Steuerungskreis bei der Planung und Organisation dieses Aktionstages.

Die temporäre Sperrung der Theodor-Heuss-Straße erfolgte durch eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Durchführung von Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund gemäß §29 StVO, Abs. 2.

Bei Fragen zum Stuttgarter good-practice Beispiel wenden Sie sich gerne an:

Referat Strategische Planung & nachhaltige Mobilität | Patrick Daude  
T: 0711 21660760 | E: Patrick.Daude@stuttgart.de



Theo Autofrei, Stadt Stuttgart, Foto: Leif Piechowski

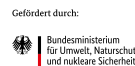
### Quellen und Literatur:

1. Bildnachweis: Theo-Autofrei, Stadt Stuttgart
2. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2019), [Link](#). (08.05.2020)
3. Hochschule Karlsruhe (2019): Reallabor Karlsruhe, [Link](#). (08.05.2020)
4. Umweltbundesamt (o.J.): Europäische Mobilitätswoche. [Link](#). (11.05.2020)
5. Universität Stuttgart (o.J.): Reallabor Stuttgart. [Link](#). (11.05.2020)
6. BMWI (2019): Freiräume für Innovation: Das Handbuch für Reallabore. [Link](#).
7. Heinrich-Böll-Stiftung (2019): Strategiepapier Autodämmerung – Experimentierräume für die Verkehrswende. [Link](#).

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: [www.klimaschutz-bewegt.de](http://www.klimaschutz-bewegt.de)

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart

Das Kompetenznetz Klima Mobil wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages