

## Partizipative Prozesse bei taktischen Interventionen – Einblicke aus Villach

Linda Dörrzapf, Anita Rappauer, Michael Stadler-Vida, Martin Berger

(DI Linda Dörrzapf, TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, Karls gasse 11, 1040 Wien, linda.doerrzapf@tuwien.ac.at)

(Mag. Anita Rappauer, queraum. kultur- und sozialforschung, Obere Donaustraße 59/7a, 1020 Wien, rappauer@queraum.org)

(Mag. Michael Stadler-Vida, queraum. kultur- und sozialforschung, Obere Donaustraße 59/7a, 1020 Wien, stadler.vida@queraum.org)

(Prof. Martin Berger, TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, Karls gasse 11, 1040 Wien, martin.kp.berger@tuwien.ac.at)

### 1 ABSTRACT

Der öffentliche Raum ist überwiegend zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verteilt. Dennoch werden Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und die Qualitäten des öffentlichen Raums immer mehr diskutiert. Die Transformation des öffentlichen Raums hin zu einem gerechten, klimafreundlichen Lebensraum ist dringlich – insbesondere im Kontext des Klimawandels. Stadt- und Verkehrsplanungsprozesse dauern jedoch oft zu lange und reagieren nur langsam auf diese aktuellen Herausforderungen. Die COVID-Krise hat jedoch gezeigt, dass es in den Städten ein großes Potenzial für mehr Flexibilität und Experimentierfreude bei der nachhaltigen Mobilität und der Nutzung des öffentlichen Raums gibt: In zahlreichen Städten wurden Pop-up-Fahrradspuren eingerichtet, die das veränderte Mobilitätsverhalten aufgrund von Sperrungen und erleichtertem Radfahren während der Krise nutzen. Als Grundgedanke dieses neuen Planungsverständnisses kann der Ansatz des „Tactical Urbanism“ angesehen werden. In diesem Ansatz werden Interventionen als temporäre Veränderungen des öffentlichen Raums umgesetzt und können auch ein wichtiger Teil von Beteiligungsprozessen sein. Erfolgreiche Interventionen und auch die Planung generell hängen in hohen Maßen von der Inklusion und Information betroffener Akteurinnen und Akteure in Beteiligungsverfahren ab.

Das österreichische Forschungsprojekt „Tactical Mobilism – Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur“ nutzt diesen Ansatz und zielt darauf ab, zeitlich begrenzte, einfache und kostengünstige Interventionen zu erproben, um Mobilitätsmuster zu verändern und eine gerechte Verteilung des Raums zwischen verschiedenen Mobilitätsmodi im öffentlichen Raum zu unterstützen. In diesem Forschungsbeitrag wird der Anwendungsfall der Stadt Villach beschrieben, wo aktuell der Beteiligungsprozess läuft und zukünftige Interventionen in der Stadt diskutiert werden. Das Projekt wird im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) gefördert.

Keywords: participation, intervention, mobility, public space, tactical

### 2 HINTERGRUND

In vielen Städten hat besonders die COVID-Krise – aber auch die Klimakrise – die Diskussion um die Verteiler des öffentlichen Raumes entfacht oder auch weiter getrieben. Hohe Bodenversiegelung und Luftverunreinigungen sind aufgrund des etablierten Verkehrssystems eine Herausforderung. Die Verkehrsleistung – also insgesamt gefahrenen Kilometer – steigt, auch wenn in den meisten Städten der Motorisierungsgrad rückläufig ist (Quelle)

Während dem Autoverkehr anteilmäßig viel Fläche zur Verfügung steht, bleibt der aktiven Mobilität nur die Restflächen. Insbesondere das letzte Jahr hat gezeigt, dass Platz zum Verweilen, für einen sicheren Abstand und zum Spazieren in der frischen Luft eine hohe Bedeutung hat. Städte haben mit Pop-Bikelanes, Öffnung von Straßen für Bewohnerinnen, Bewohner, Fußgängerinnen, Fußgänger und Kinder reagiert. Alternative, autofreie Nutzungen des Straßenraums. Ein weiteres Beispiel sind die autofreien Zonen und Straßen der Innenstädte wie die Rue de Rivoli in Paris. Das hat nicht nur die Bereitschaft der Städte gezeigt, nachhaltig zu handeln, sondern auch, wie schnell ein öffentlicher Raum umgestaltet werden kann. Das wird aber für die Mobilitätswende nicht ausreichen. Dafür braucht es flexiblere Rahmenbedingungen und einen umfassenden Kulturwandel zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur.

#### 2.1 Umverteilung des öffentlichen Raums und Mobilitätswende

Im öffentlichen Raum überlagern sich vielfältige Nutzungsansprüche einer dynamischen städtischen Gesellschaft. „Dabei steht der öffentliche Raum in einem Wechselspiel aus räumlichen Bedingungen und der Nutzung durch Menschen, die ihn stetig und immer wieder neu herstellen und verändern“ (Fachkonzept

Öffentlicher Raum, Wien). Die Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum differenzieren sich aufgrund einer älterwerdenden Gesellschaft sowie ethisch-kulturelle Vielfaltigkeit immer weiter. Rahmenbedingungen prägen die Nutzungen, welche auch untereinander in Konkurrenz stehen. Insbesondere die motorisierte Mobilität nimmt einen enormen Platz ein und ist sowohl Gefährdungspotenzial als auch Barriere im System der öffentlichen Räume (Berding, U. & Selle, K., 2018). Eine Umkehr der Mobilitätspyramide (mehr Platz für aktive Mobilität) kann mehr Freiräume schaffen. Doch diese Mobilitätswende ist weniger ein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem (Hochfeld, C. et al. 2017). Es fehlt Wissen über überzeugende, regional angepasste Umsetzungsstrategien für nachhaltige Mobilitätslösungen. Für die Transformation braucht es den Austausch zwischen verschiedenen Akteurinnen und Akteuren, vor allem zwischen Verwaltung, Unternehmen, Wissenschaftlerinnen, Wissenschaftlern, Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Die Städte unternehmen vielfältige Anstrengungen, um die Mobilität der Menschen umweltgerecht zu gewährleisten. Häufig werden die Probleme und mögliche Lösungen in Fachkreisen diskutiert. Bürgerinnen und Bürger sind in diese Diskussionen und in die Umsetzung bislang jedoch kaum einbezogen. In Bezug auf partizipative Ansätze steht „die Entwicklung passgenauer Methoden für diesen Zweck [...] jedoch gerade erst am Anfang“ (Schraudner & Schütz 2016).

## 2.2 Transdisziplinarität und Beteiligung

Transdisziplinären Prozessen wird die Eigenschaft zugesprochen, dass durch die Zusammenarbeit von Akteurinnen und Akteuren aus der Praxis gemeinsam mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern kontextadäquates Wissen entsteht, das das Potential besitzt, Veränderungsprozesse wie die Mobilitätswende voranzutreiben (vgl. Schneidewind 2018). Auf diesen Gedanken fußen auch andere partizipative Forschungsansätze, wie Community Organizing (siehe unten), Reallabore, bzw. Living-Labs (Defila, R., Di Giulio, A., 2018; Liedtke, C. et. al., 2012). Zum Beispiel sind Reallabore eng an eine nachhaltigkeitsorientierte Transformationsforschung und Forschungspolitik gebunden (Schneidewind 2014). Wesentlich ist das Bestreben komplexe sozio-technische Grundlagen für Transformationsprozesse zu verstehen und Veränderungen zu initiieren. Angestrebt wird ein Wissen, das wesentlich auf das „impliziten Wissen“ von Nutzerinnen und Nutzern aufbaut und mit den wissenschaftlichen Expertisen unterschiedlicher Disziplinen verknüpft wird. Bei einem Reallabor steht die Wissensanwendung mit ihren die Gesellschaft verändernden Konsequenzen im Vordergrund. Hier wird also der transdisziplinäre Prozess der Wissensgenerierung durch eine Phase der Umsetzung ergänzt.

## 2.3 Tactical Urbanism – Neue Wege der Kollaboration

In den letzten Jahren hat sich im wissenschaftlichen Diskurs der Stadtforschung und auch in der praktischen Umsetzung „Tactical Urbanism“ als eine Art Überbegriff für unterschiedliche Interventionsansätze im städtischen Raum entwickelt (Webb D. 2018, Lydon M. 2017). Interventionen sind Eingriffe bzw. zeitlich begrenzte Veränderungen von räumlichen Strukturen im städtischen Umfeld und „werden als Instrument der prozessualen Stadtentwicklung, als Teil von Planungs- und Beteiligungsprozessen und als städtebaulicher Lösungsvorschlag interpretiert. Sie können Ergebnis eines Beteiligungsprozesses sein und als Vorstufe zu einem zukünftigen Projekt dienen“ (Drobek & Tran 2017). Diese Interventionen sind in ihrer Qualität und in ihrem Umfang flexibel und spielen sich auf verschiedenen Maßstabebenen ab (Marshall et al. 2016). Neben der Erstellung von Modellen zur Nutzung leerstehender Stadträume (Németh & Langhorst 2014) und informellen Aktionen innerhalb rechtlicher Grauzonen (Bermann & Clough Marinaro 2014) umfasst Tactical Mobilism hauptsächlich Interventionen im Bereich der Verkehrsplanung (Mullin 2017). Insbesondere der Verkehrsversuch als Begriff für temporäre Experimente im Straßenraum, um Abläufe in der Verkehrsorganisation testen zu können, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Obwohl dieser seine Ursprünge eher aus aktivistischen, Bottom-Up Strömungen hat, ist dieses Instrument in Deutschland mittlerweile formalisiert und rechtlich als „Erprobungsklausel“ in der StVO in § 45 verankert (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020, Achatz, P. 2021). Hiermit können mit provisorischen Maßnahmen Lösungsansätze getestet werden, die in ihrer permanenten Umsetzung wesentlich kostenintensiver wären. Durch diese temporären Installationen wird außerdem das Bewusstsein für Probleme und alternative Lösungsansätze bei Politik, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürgern erhöht und eine neue Mobilitätskultur geprägt (Reallabor für Nachhaltige Mobilitätskultur. 2018).

### 3 BÜRGERINNEN- UND BÜRGERBETEILIGUNG: DIE UMSETZUNG IN VILLACH

Das Projekt „Tactical Mobilism – Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur“ versucht zeitlich begrenzte, einfache und kostengünstige Interventionen im Verkehrsbereich zu etablieren. Desweiteren soll aufbauend auf räumliche Interventionsmechanismen eine Verbesserung der Integration in Planungs- und Entscheidungsprozesse erzielt werden, um mehr Raum für aktive Mobilität zu schaffen. Das Testbed ist die Stadt Villach, die gemeinsam mit dem Projektteam (TU Wien, TU Graz, queraum, Artgeineering und PLANUM) partizipativ solche Interventionen im öffentlichen Raum aktuell für die Postgasse im Zentrum Villach erarbeitet und im September/Oktober 2021 ausprobieren wird. Follower-Städte sollen aufbauend auf den Erkenntnissen in Prozessen und Konzepten lernen, diese weiterentwickeln und für ihre Interventionen und Mobilitätskonzepte nutzen können. Das Projekt wird von einem intensiven Partizipationsprozess begleitet, um Idee zu gewinnen und die Akzeptanz zu erhöhen.

#### 3.1 Die Postgasse als Interventionsraum

Die Postgasse in Villach ist eine Straße, die zwei verkehrsberuhigter Bereiche und Knoten des öffentlichen Verkehrs verbindet (Begegnungszone Hans-Gasser-Platz und den Hauptplatz). Diese weist eine sehr multikulturelle und vielseitige Nutzungsmischung auf, die unter anderen insbesondere Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschosszonen, eine hohe Frequenz an Passantinnen, Passanten, Anwohnerinnen und Anwohnern aufweist.

Aktuell ist die Postgasse aber wenig attraktiv für Fußgängerinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, da die Geh- und Radwege schmal sind und viel Verkehr durchfließt. Es gibt Parkmöglichkeiten, die von Anrainerinnen, Anrainern, Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt und Patientinnen und Patienten der ansässigen Ärztinnen und Ärzte genutzt werden. Es ist somit ein Ort mit vielen Potenzialen für aktive Mobilität, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Begrünung.



Abbildung 1: Vision für Interventionen der zukünftigen Postgasse

#### 3.2 Methodischer Ansatz

Im Rahmen von Tactical Mobilism betten wir die Aktivitäten zur Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in einen Prozess ein, dessen Ziel es ist, Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen, für ihre eigenen Interessen einzutreten und eine nachhaltige Verbesserung ihrer Lebensbedingungen zu erreichen. Konkret unterstützen wir Bürgerinnen und Bürger dabei, sich zu informieren, ihre Perspektiven und Ideen in Planungs- und Gestaltungsprozesse einzubringen und Interventionen im öffentlichen Raum mitzugestalten. Hierbei ist es uns ein großes Anliegen, die Sichtweisen und Ideen möglichst vieler Bürgerinnen und Bürger zu berücksichtigen. Sie wissen am besten, wie ihre Stadt gestaltet sein soll, damit sie sich gerne darin bewegen.

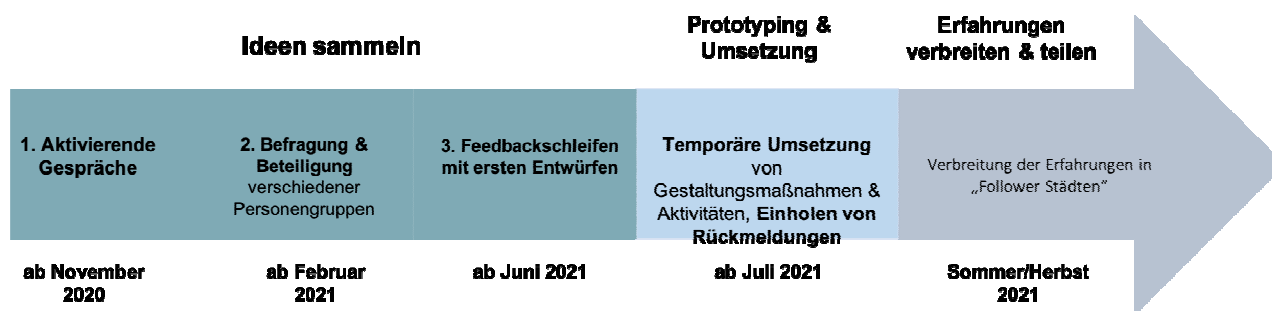


Abbildung 2: Ablauf der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung

In Anlehnung an die Phasen des Community Organizing (Europäisches Community Organizing Netzwerk (2012) lässt sich der in Villach umgesetzte Prozess der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in drei Stufen einteilen: (1) Zuhören, (2) Erarbeiten von Lösungen und (3) Etablieren einer Organisationskultur.

### 3.2.1 Zuhören: Aktivierende Gespräche, Online-Fokusgruppen & niederschwellige Beteiligungsformate

In dieser Stufe erfolgte die Einbindung verschiedener Bevölkerungsgruppen mittels niederschwelliger und interaktiver Beteiligungsmethoden. Corona-bedingt fand der Austausch bisher hauptsächlich online, in Einzelsettings oder in Kleingruppen statt.

In einem ersten Schritt führte Projektpartner queraum. kultur- und sozialforschung Aktivierende Gespräche mit relevanten Akteurinnen, Akteuren, Interessensvertreterinnen und Interessensvertretern in der Stadt Villach. Ziel dieser Gespräche war es, über das Projekt Tactical Mobilism und die Vorhaben in Villach zu informieren, (Alltags)expertisen, Meinungen und Ideen einzuholen und Möglichkeiten und Interessen der Beteiligung zu besprechen.

queraum versteht Aktivierende Gespräche als eine Erhebungsmethode, um Meinungen, Sichtweisen und Rückmeldungen zu sammeln, die für einen weiterführenden Dialog sowie Entwicklungs- und Planungsmaßnahmen hilfreich sind. Zudem stellen die Gespräche ein Startschuss für einen längerfristigen gemeinsamen Prozess dar, indem interessierte Gruppen in verschiedene Beteiligungsformate bzw. in konkrete Projektaktivitäten eingebunden werden (Partizipation 2021). Wie die Erfahrungen zeigen, ermöglichen die Gespräche den Zugang zu weiteren Expertinnen, Experten, Bevölkerungsgruppen und zu Insiderwissen.

Konkret wandte sich das Projektteam an Interessensgruppen und die organisierte Öffentlichkeit. Kontaktiert wurden lokale Akteurinnen, Akteure und Schlüsselpersonen, die sich für die Interessen verschiedener Zielgruppen engagieren (u.a. Gleichstellungsbeirat der Stadt Villach, Seniorinnen- und Seniorenbeauftragter der Stadt Villach, Jugendbüro der Stadt Villach, etc.) bzw. sich mit den Themenbereichen Aktive Mobilität und Stadtplanung auseinandersetzen (z.B.: Stadtmarketing, Tourismusinformation, Radlobby Kärnten).

In einem nächsten Schritt war es das Ziel, unterschiedliche Akteurinnen und Akteure zusammenzubringen und deren Sichtweisen zu diskutieren. Stadtplanerinnen und Stadtplaner vom Institut für Städtebau an der Technischen Universität Graz und Verantwortliche für Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung vom Forschungsbüro queraum konzipierten und moderierten Online-Fokusgruppen und konnten mit diesem Austauschformat Akteurinnen und Akteure u.a. aus den Bereichen Jugend, Seniorinnen und Senioren, Frauen- und Mädchengesundheit, Kunst und Kultur, Tourismus, Polizei, Gesundheit und Mitglieder des Gleichstellungsbeirats erreichen.

Mit Unternehmerinnen und Unternehmern in der Postgasse fanden persönliche Einzelgespräche direkt in ihren Geschäftslokalen bzw. Restaurants statt. Mitglieder des Jugendrates der Stadt Villach haben ihre Ideen in einer Videobotschaft übermittelt. Mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern an Angeboten des Mädchenzentrums Standorte Villach & Klagenfurt haben die Projektverantwortlichen Workshops umgesetzt. Mittels unterschiedlicher Methoden (z.B. Lego-Bausteine, Begehungen) brachten die teilnehmenden Mädchen und jungen Frauen ihre Ideen für die Postgasse ein (siehe Abb. 3).

Anders als ursprünglich geplant, konnten aufgrund der COVID-19 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen keine größeren öffentlichen Veranstaltungen stattfinden. Um dennoch auch die breite Öffentlichkeit anzusprechen, entwickelte queraum. kultur- und sozialforschung eine interaktive Erkundungstour (mittels der APP Actionbound, siehe Abb. 3) durch die Postgasse. Von März bis Juni 2021

könnten interessierte Bürgerinnen und Bürger die Postgasse mit dem Smartphone oder Tablet auf eigene Faust erkunden, verschiedene Aspekte der Postgasse bewerten und konkrete Vorschläge zur Gestaltung machen. Die gesammelten Ideen wurden direkt an das Projektteam geschickt. Zudem gab es auch die Möglichkeit, Ideen schriftlich einzubringen. Das Projektteam hat dazu eine Postkarte gestaltet, die in Geschäften in der Postgasse und in öffentlichen Einrichtungen in Villach (z.B. Bürgerinnen- und Bürgerservice, Stadtmarketing, Tourismusinformation) aufliegen. Bis Ende Juni 2021 nutzten mehr als hundert Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, uns ihre Ideen auf diesem Wege mitzuteilen. Insgesamt konnten wir mit den Aktivitäten zur Bürgerbeteiligung mehr als 170 Personen einbinden.



Abbildung 3: Fokusgruppe Mädchenzentrum (links); Screenshots der APP Actionbound (rechts)

Formate Befragung von Bürgerinnen und Bürgern	Ausgewählte Ergebnisse	
	Wünsche & Ideen zur räumlichen Gestaltung	Wünsche & Ideen für Aktionismus & Aneignung
Aktivierende Gespräche Online-Fokusgruppen Gespräche mit Unternehmerinnen und Unternehmern Workshops & Erkundungstouren Begehungen Postkarten- Ideensammlung Interaktive Erkundungstour	<ul style="list-style-type: none"> <li>Von <b>Ausweitung der Fußgängerzone über Verkehrsberuhigung und Park- &amp; Haltemöglichkeiten</b> (z.B. Post, Ärztinnen, Ärzte) erhalten bis hin zu <b>mehr Parkplätzen</b> bzw. bestehende Parkplätze für Kundinnen und Kunden „reservieren“ (Dauerparkerinnen und Dauerparker raus)</li> <li>Gleichberechtigte Nutzung von Radfahrerinnen, Radfahrern, Fußgängerinnen, Fußgängern, Autofahrerinnen und Autofahrern</li> <li>Soll als attraktive Verbindung zwischen Hans-Gasser-Platz und Hauptplatz räumlich spürbar und erlebbar werden</li> <li>Leitsystem zum Spielplatz im Park</li> <li>Mehr Aufenthaltsqualität (u.a. Begrünung, konsumfreie Räume, Beschattung &amp; Überdachung, Attraktive Möblierung)</li> <li>Barrierefreiheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten: z.B. Begegnungszone ganztägig &amp; temporäre Schließung für den Verkehr (z.B. an ausgewählten Abenden)</li> <li>Aktionen zur Bewusstseinsbildung zu „Aktive Mobilität“ &amp; Aneignung (u.a. „Offene Bühnen, Begegnungsmöglichkeiten)</li> <li>Kunst im öffentlichen Raum</li> <li>Generationenübergreifende Aktivitäten &amp; Veranstaltungen (z.B. Tag der Generationen)</li> <li>Multikulturelles Postgassen-/Nachbarschaftsfest</li> <li>Tour durch die Postgasse mit Aktionen/Veranstaltungen in den Geschäften und Lokalen der Postgasse</li> </ul>

Tabelle 1: Ausgewählte Ergebnisse der Beteiligung

### 3.2.2 Erarbeiten von möglichen Lösungen: Feedbackschleifen & gemeinsame Weiterentwicklung

In einem weiteren Schritt werden Bürger und Bürgerinnen dabei begleitet, ihre Ideen zu konkretisieren und Lösungen zu erarbeiten. Das Institut für Partizipatives Gestalten spricht hierbei von kollaborativer Beteiligung (Rohr, J. et al. 2017). In Formaten wie Ideen- und Gestaltungswerkstätten oder Living Labs entstehen gemeinsame Maßnahmen, Planungen oder Interventionen und die Zusammenarbeit aller

Beteiligten wird ermöglicht. Im Rahmen des Projektes Tactical Mobilism ist geplant, erste Entwürfe der Stadt- und Verkehrsplanerinnen sowie Stadt- und Verkehrsplaner an interessierte Bürgerinnen und Bürger zurück zu spielen und gemeinsam weiter zu entwickeln. Zudem ist das Projektteam bereits in Kontakt mit Gruppen und Akteurinnen und Akteuren (z.B. Höherbildende Schulen, Mädchenzentrum, Klimabündnis Kärnten), die Interesse bekundet haben, sich aktiv an Interventionen in der Postgasse zu beteiligen. Erste Ideen, wie beispielsweise das Bauen von vielseitig nutzbarem Stadtmobiliar oder Kunstaktionen, werden in den nächsten Monaten gemeinsam weiterentwickelt und mit der Stadt Villach abgestimmt.

### 3.2.3 Etablierung einer Organisationskultur: Nachhaltigkeit

Ziel der dritten Stufe ist es, lokale Akteurinnen und Akteure zu vernetzen und Strukturen zu etablieren, die eine nachhaltige Auseinandersetzung mit Aktiver Mobilität ermöglichen. Dazu sind im Herbst Workshops und Gespräche mit Verantwortlichen der Stadt Villach und relevanten Akteurinnen und Akteuren geplant.

## 3.3 Erste Ergebnisse und aktueller Stand

Trotz der corona-bedingten Einschränkungen haben bis Ende Mai 2021 Akteurinnen, Akteure, Unternehmerinnen, Unternehmer, Bürgerinnen und Bürger an aktivierenden Gesprächen, Online-Fokusgruppen, Workshops, Begehungen oder persönlichen Gesprächen teilgenommen. Wie bereits beschrieben, haben sich Mitglieder des Jugendrates der Stadt Villach zudem in Form eines selbst erstellten Videos eingebracht. Die Befragung mittels APP-basierter Erkundungstour und Postkarten läuft bis Mitte Juni 2021. Informationen zur Anzahl der retournierten Postkarten und absolvierten Erkundungstouren liegen daher noch nicht vor.

Das Resultat der bisher umgesetzten Beteiligungsmöglichkeiten sind unterschiedlichste Ideen zur Aufwertung, Umgestaltung und Aneignung der Postgasse. Dazu gehören u.a. der Wunsch nach Verkehrsberuhigung, neuen Begegnungs- und Verweilräumen, Begrünung und Beschattung wie auch ansprechendem und vielseitig nutzbarem Stadtmobiliar. Auch gemeinschaftliche Aktionen, um das Miteinander in der Postgasse zu stärken (z.B. gemeinsames Tanzen, Spiele, Feste, Kunst im öffentlichen Raum) und die Besucherinnen- und Besucherfrequenz zu erhöhen, wurden vorgeschlagen. Mehrere Gruppen haben bereits Interesse bekundet, sich bei der Umgestaltung der Postgasse aktiv zu beteiligen (z.B. Bau von Stadtmobiliar, Mitorganisation von Festen und Kunstaktionen bzw. Aktionen zur Förderung der Aktiven Mobilität).

Eine erste Interessens- und Ideensammlung wurde bereits an die Verantwortlichen der Stadt Villach rück gespielt und bietet den Stadt- und Verkehrsplanerinnen sowie Stadt- und Verkehrsplanern eine wertvolle Grundlage für die Ausarbeitung erster Entwürfe.

## 4 REFLEXION DER BISHERIGEN PARTIZIPATIVEN VORGEHENSWEISE

Bei der Planung und Umsetzung der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung im Rahmen des Projektes Tactical Mobilism ist es uns wichtig, Anforderungen einer „guten Beteiligungspraxis“ zu berücksichtigen. In Anlehnung an die vom Netzwerk Bürgerbeteiligung formulierten Qualitätskriterien Bürgerbeteiligung (Netzwerk Bürgerbeteiligung) erscheinen uns daher folgende Aspekte besonders relevant:

### 4.1 Möglichkeiten schaffen, damit sich möglichst viele Personengruppen beteiligen können

Aus unserer Sicht ist Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung erfolgreich, wenn möglichst viele unterschiedliche Blickwinkel und Sichtweisen einbezogen werden. Zu unseren Zielgruppen zählen daher lokale Akteurinnen und Akteure, Personen, die sich beruflich mit dem Thema Stadtgestaltung befassen, Interessensvertretungen, lokale Unternehmerinnen und Unternehmer, Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen und Vereinen sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Um auch Gruppen und Einzelpersonen einzubinden, die einen erschwerten Zugang zur Beteiligung haben, sich von Beteiligungsmöglichkeiten tendenziell nicht angesprochen fühlen oder aufgrund ihrer bisherigen Erfahrungen keinen persönlichen Nutzen erkennen, haben wir gezielt Akteurinnen und Akteure angesprochen, die aufgrund ihrer ehren- oder hauptamtlichen Tätigkeit persönlichen Kontakt zu tendenziell schwer zu beteiligenden Zielgruppen (z.B. Menschen mit Behinderung, Migrantinnen und Migranten, Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen, Menschen in Not) haben. Die Akteurinnen und Akteure

fungierten als „Multiplikatorinnen“ und „Multiplikatoren“ und haben ihre Zielgruppen über das Projekt informiert und sie dabei unterstützt, ihre Ideen einzubringen.

#### **4.2 Vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten bieten**

Anders als ursprünglich geplant, war es aufgrund der Covid-19 Pandemie nicht möglich, unterschiedliche Personengruppen persönlich zusammenzubringen. Wir haben jedoch gute Erfahrungen damit gemacht, zielgruppenspezifische Formate anzubieten und die Kommunikationswege auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten der verschiedenen Gruppen und den Covid-19 bedingten Rahmenbedingungen anzupassen. Bei Unternehmerinnen und Unternehmern haben sich beispielsweise persönliche Gespräche und Besuche vor Ort als passend herausgestellt. So konnten Ideen, Erfahrungen und etwaige Bedenken individuell und in einer niederschweligen Atmosphäre und ohne zusätzlichen zeitlichen Aufwand für die Unternehmerinnen und Unternehmer besprochen werden. Für lokale Akteurinnen und Akteure sowie Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Bereiche (z.B. Gesundheit, Soziales, Stadtmarketing, Tourismus, Polizei, usw.) haben sich wiederum Online-Fokusgruppen als passende Beteiligungsformate herausgestellt.

Mitglieder des Jugendrates wiederum haben es vorgezogen, ihre Sichtweisen in einem selbstgestalteten Video einzubringen. In Absprache mit den Verantwortlichen des Mädchenzentrums, haben wir für Mädchen und junge Frauen Workshops konzipiert und mit ihnen gemeinsam vor Ort Ideen für die Postgasse gesammelt. Mit der interaktiven Erkundungstour durch die Postgasse sprachen wir technikaffine Bürgerinnen und Bürger an und boten gleichzeitig mit den Postkarten eine „analoge“ Alternative der Beteiligung an. Diese vielfältigen, zielgruppenspezifischen und aufeinander abgestimmten Beteiligungsmöglichkeiten haben unserer Einschätzung nach zur Akzeptanz der Aktivitäten beigetragen und die Bereitschaft zur Teilnahme erhöht.

#### **4.3 Den Beteiligungsprozess transparent und nachvollziehbar gestalten**

Die klare Kommunikation und Transparenz des Beteiligungsprozesses sind uns besonders wichtig. Im regelmäßigen Austausch werden daher die Methoden und Aktivitäten der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung mit den Projektpartnerinnen, Projektpartnern und den Verantwortlichen in der Stadt Villach abgestimmt. Auch die beteiligten Bürgerinnen, Bürger, Akteurinnen und Akteure werden regelmäßig über die einzelnen Aktivitäten, den Fortschritt des Beteiligungsprozesses und weitere Maßnahmen informiert. Im Sinne der Wertschätzung und Anerkennung für ihre Beiträge, erhalten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Online-Fokusgruppen, persönlichen Gesprächen und anderen Beteiligungsformaten zeitnah eine Zusammenfassung der bisher vorliegenden Rückmeldungen.

In Abstimmung mit den Stadt- und Verkehrsplanerinnen sowie Stadt und Verkehrsplanern bereitet queraum die Ideen und Bedürfnisse der Beteiligten so auf, dass diese für den weiteren Planungsprozess eine nützliche Grundlage bieten. Eine enge Kooperation zwischen den Verantwortlichen für die Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung und den Stadt- und Verkehrsplanerinnen sowie Stadt- und Verkehrsplanern ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass der Informationsfluss gelingt. Besonders hilfreich war die gemeinsame Planung und Durchführung einzelner Beteiligungsformate (z.B. Online-Fokusgruppen).

### **5 SCHLUSSFOLGERUNG UND AUSBLICK**

Das Projekt ist nicht nur ein wichtiger Beitrag, um das Konzept der „taktischen“ Interventionen in der Planungspraxis bekannt zu machen und daran Beteiligungsmaßnahmen anzuknüpfen, sondern auch langfristig neue Handlungsoptionen in der Planung aufzuzeigen und ein Umdenken seitens der verschiedensten Akteurinnen und Akteure zu bewirken. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses in konkrete Entwürfe zu übertragen, wo sich die Beteiligten auch wiederfinden und damit identifizieren können, wird der nächstgroße Schritt sein. Die Umsetzung im September und die Reflexion mit den Vertreterinnen und Vertretern aus anderen Klein- und Mittelstädten wird zeigen, wie zukunftsorientiert und umsetzbar taktische Interventionen sind in ihrer Praxis. Villach als innovative Mittelstadt traut sich bereits an das Experiment. Es wird sich zeigen, wie in einem nächsten Schritt – nämlich die tatsächliche Umsetzung – die Politik, Bevölkerung, verschiedene Initiativen und Vereine auf das Vorhaben reagieren, sich einbringen und weiter vorantreiben.

## 6 REFERENCES

- ACHATZ, Paul: Transformation öffentlicher urbaner Räume als Prozess Fallstudien von Verkehrsversuchen aus der Planungspraxis, Diplomarbeit, TU Wien, 2021.
- BERDING, Ulrich; SELLE, Klaus: Öffentlicher Raum, In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Ed.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, ISBN 978-3-88838-559-9, ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 1639-1653, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-55991516>, 2018.
- BERMANN, K. & CLOUGH MARINARO, I. (2014) “We work it out”: Roma settlements in Rome and the limits of do-it-yourself, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 7 (4), 399–413. <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17549175.2014.952321>
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR: Wir machen den Straßenverkehr noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter, verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>, Stand mai 2021
- DEFILA, R., DI GIULIO, A.: Reallabore als Quelle für die Methodik transdisziplinären und transformativen Forschens – Eine Einführung. in: Defila, R., Di Giulio, A. (Hrsg.), *Transdisziplinär und transformativ forschen: Eine Methodensammlung*. Wiesbaden. Springer, 2018.
- DROBEK, S. & TRAN, M.-C.: Temporäre Urbane Interventionen in der Stadtplanungspraxis, [in:] Reinermann, J.-L. & Behr, F., eds., *Die Experimentalstadt : Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung*, Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, 2017
- Europäisches Community Organizing Netzwerk: Handbuch für Bürgerpartizipation, 2021
- HOCHFELD C., JUNG, A., KLEIN-HITPAß, A., et al.: *Agora Verkehrswende: Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern*. 12 Thesen zur Verkehrswende. Berlin, 2017.
- LIEDTKE, C., WELFENS, M. J., ROHN, H., NORDMANN, J. (2012). *LIVING LAB: User-driven innovation for sustainability*. *International Journal of Sustainability in Higher Education*. Vol. 13 Iss: 2.
- LYDON, M.: *Tactical Urbanist’s Guide to materials and design*, Version 1.0 (The Street Plans Collaborative) 10 (132), 1–132., 2016
- MARSHAL, W. E., DUVAL, A. L., & MAIN, D. S.: Large-scale tactical urbanism: the Denver bike share system, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 9 (2), 135–147. <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17549175.2015.1029510>, 2016
- MULLIN, C.: *Tactical Sustainable Mobility”: The Opportunities And Challenges of Using Tactical Approaches to Advance the Implementation of Sustainable Mobility Projects* [http://projekter.aau.dk/projekter/files/262798684/Chloe\\_Mullin\\_Thesis.pdf](http://projekter.aau.dk/projekter/files/262798684/Chloe_Mullin_Thesis.pdf), 2017
- NEMETH J. & LANGHORST, J. (2014) Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land, *Cities* 40, 143–150. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275113000486>
- NETZWERK BÜRGERBETEILIGUNG: Qualitätsstandards Bürgerbeteiligung unter [www.netzwerk-buergerbeteiligung.de](http://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de), abgerufen Mai 2021
- PARTIZIPATION & NACHHALTIGE ENTWICKLUNG IN EUROPA: Informationswebsite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, abgerufen unter <https://www.partizipation.at/aktivierende-befr.html>, Stand 11. Mai 2021)
- REALLABORE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR: Stuttgart in Bewegung, Berichte von unterwegs, Stuttgart verfügbar unter: [https://www.jovis.de/de/buecher/details/product/reallabor\\_fuer\\_nachhaltige\\_mobilitaetskultur.html](https://www.jovis.de/de/buecher/details/product/reallabor_fuer_nachhaltige_mobilitaetskultur.html), 2018.
- ROHR, Jascha, et al.: *Impulse zur Bürgerbeteiligung vor allem unter Inklusionsaspekten – empirische Befragungen, dialogische Auswertungen, Synthese praxistauglicher Empfehlungen zu Beteiligungsprozessen*. Institut für Partizipatives Gestalten. Oldenburg, 2017
- SCHNEIDEWIND, Uwe: *Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstadt*, in: *pnd/online (Planung neu denken)*, III/2014. Aachen 2014: pp. 1, 2014
- SCHRAUDNER, M., SCHÜTZ, F.: *Entwicklung partizipativer Ansätze für „Nichtexperten“ zur Gestaltung und Diskussion neuartiger technologischer Zukunftsszenarien*. In: John, R., Rückert-John, J.; Umweltbundesamt. *Umweltpolitik für die Transformation fit machen: Neue Grundkonfigurationen für eine angewandte Umweltpolitik*, 2016.
- WEBB, D.: *Tactical Urbanism, Delineating a Critical Praxis*. *Planning Theory & Practice*, 9357, 1–16. 2018