
Prozess- und Wirkungsevaluation von modularen Stadtmöbeln (Stadt-Terrassen) des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Iris Mühlenbruch, Carina Hausmann, Franca Hollmann, Alexander Ricciardi

Abstract

Im Sommer 2022 wurden in den Kommunen Köln, Essen, Bochum, Everswinkel und Radevormwald die „Stadt-Terrassen“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW eingesetzt. Dabei handelte es sich um temporäre Aktionen mit einer Dauer von drei bis acht Wochen. Während dieser Zeit wurden die Stadt-Terrassen auf Pkw-Stellplätzen und in einem Fall auf einem freien Rechtsabbieger-Streifen platziert. Im Falle von Köln (Deutz) und Everswinkel wurden die Stadt-Terrassen mit Straßensperrungen kombiniert eingesetzt. Die Einsatzorte waren Innenstädte (Radevormwald, Everswinkel), eine Geschäftsstraße (Essen, Köln) oder ein Quartier (Bochum).

Die Hochschule Bochum war mit einer Evaluation dieser temporären Aktionen beauftragt und hat in diesem Rahmen Befragungen von Anwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden sowie Verkehrszählungen und -beobachtungen durchgeführt, soweit möglich vor und während der Aktionen. Zudem wurden Interviews mit Ansprechpersonen der Kommunen geführt.

Zentrale Ergebnisse der Evaluationen zeigen zunächst eine überwiegend positive Wirkung der Stadt-Terrassen. So konnte mit wenigen Ausnahmen nachgewiesen werden, dass die öffentliche Fläche als Stadt-Terrasse effektiver genutzt wird als im Vergleich zuvor als Parkplatz. Mehr Menschen nutzen die gleiche öffentliche Fläche, wenn diese mit einer Stadt-Terrasse nutzbar für den Aufenthalt (z.B. kommunizieren, Pause machen, essen und trinken) gemacht wird. Zudem wurden die Stadt-Terrassen überwiegend von einem sehr hohen Anteil der Befragten wahrgenommen und positiv bewertet. Zugleich wurden während den Aktionen auch kritische Stimmen laut, die zum Teil in Verbindung zu einer negativen medialen Berichterstattung stehen. Gerade bei den Gewerbetreibenden kann eine ablehnende Haltung, die sich besonders in Kombination mit der Straßensperrung im Fall Köln-Deutz zeigt, erkannt werden. Die Sorge vor Umsatzrückgang und einem Komfortverlust für Kunden sind hierbei die am häufigsten genannten Befürchtungen seitens der Gewerbetreibenden. Zugleich äußerte ein Teil des Gewerbes, insbesondere die Gastronomie, eine Zunahme des Umsatzes. Ein großer Anteil der Befragten wünscht sich eine Fortsetzung und Verstärkung der Stadt-Terrassen.

Festzustellen ist, dass die Stadt-Möbel zum Großteil gut angenommen und genutzt wurden. Dies zeigte sich in der Beobachtung der tatsächlichen Nutzung und durch die Angaben im Rahmen der Befragung. Positiv bewertet und häufig genutzt wurden die Sitzgelegenheiten, insbesondere mit Rückenlehne und die Fahrradabstellgelegenheiten. Pflanzkübel und Bepflanzung insgesamt wurden positiv bewertet und auch als zukünftiger Wunsch genannt. Der Verkehrsversuch in Köln hat ergeben, dass durch die Sperrung für den Kfz-Verkehr sich das Radverkehrsaufkommen erhöht hat. Eine Veränderung des Fußverkehrsaufkommen ist durch die Evaluation nicht festzustellen.

Als Ergebnis der Evaluation werden Handlungsempfehlungen zum weiteren Einsatz der Stadt-Terrassen, der Standortwahl (z.B. Sonnenstand), der Ausstattung (z.B. Mülleimer, Barrierefreiheit) und des Prozesses formuliert. Eine wesentliche Empfehlung bezüglich des Prozesses ist die Einbindung der Gewerbetreibenden und eine aktive Kommunikationsstrategie seitens der Kommune sowie eine zentrale Ansprechperson bei der Kommune.

Schlagwörter / Keywords:

Verkehrswende, Aufenthaltsqualität, temporäre Versuche, Stadtexperimente

1. Einleitung

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (Nordrhein-Westfalen) bietet mit seinem Ausleihmodell von modularen Stadt-Terrassen Kommunen die Möglichkeit, temporär Parkplätze umzunutzen und somit mehr Raum für die Menschen in den Straßen zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Beispiel für den Einsatz der Stadt-Terrassen

Die Stadt-Terrassen können Kommunen über einen Zeitraum von mindestens drei bis maximal zwölf Wochen ausleihen. Der Transport sowie Auf- und Abbau wird vom Zukunftsnetz Mobilität NRW übernommen und organisiert. Anhand eines Bewerbungsbogens sollen Kommunen das Vorhaben des Stadtexperiments beschreiben und erläutern. So werden Angaben gemacht zur Motivation und Zielsetzung, wie sich der vorgesehene Straßenraum darstellt und in welcher Form die Stadt-Terrassen dort eingesetzt werden sollen, aber auch welche Maßnahmen vorgesehen sind, um Bevölkerung, Verwaltung und Politik in das Stadtexperiment einzubeziehen. Durch die modularen Einzelelemente des Stadtmobiliars können sich die Kommunen anschließend ihre Stadt-Terrassen individuell zusammenstellen.

Die Hochschule Bochum hat den temporären Einsatz von Stadtmobiliar in fünf Kommunen wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Finanziert wurde die Evaluation vom Verkehrsministerium NRW. Dabei wurden Aspekte einer Prozess- und Wirkungsevaluation kombiniert. Im Einzelnen wurde untersucht:

- Auswirkungen und Akzeptanz der Maßnahmen: Welche Akzeptanz fand der Einsatz des Stadtmobiliars bei Einwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden? Welche Auswirkungen können durch den Einsatz der Stadt-Terrassen festgestellt werden?
- Formative Aspekte der Maßnahmen: Ist das eingesetzte Stadtmobiliar zweckmäßig und welche Verbesserungs- und Erweiterungsmöglichkeiten können abgeleitet werden?

- Umsetzungsprozesse der Maßnahme: Wie gestaltete sich der Umsetzungsprozess in den jeweiligen Kommunen? Wo wurden Hemmnisse gesehen? Wo lagen Erfolgsfaktoren und welche Handlungsempfehlungen können für zukünftige Umsetzungen abgeleitet werden?

2. Methodik

Im Rahmen der Prozessevaluation wurden mit Ansprechpersonen in den Kommunen leitfadengestützte Gespräche durchgeführt.

Im Rahmen der Wirkungsevaluation wurden verschiedene Erhebungsmethoden kombiniert, um die Genauigkeit der Wirkungsabschätzung zu erhöhen. Erhebungen wurden sowohl vor als auch während des temporären Einsatzes der Stadt-Terrassen durchgeführt.

Unterschieden wurde hierbei zwischen Standarderhebungen, die als Mindeststandard über alle fünf Modellkommunen gleichsam angewendet wurden sowie optionalen Zusatzerhebungen, um die Wirkungsevaluation auf den individuellen Einsatz der Stadt-Terrassen in den jeweiligen Stadtexperimenten anzupassen. Die einzelnen Methoden werden kurz vorgestellt.

2.1 Beobachtung des Nutzungsverhaltens an den Stadt-Terrassen (Während)

Durch die Erhebung des Nutzungsverhaltens (Während-Format) soll untersucht werden, wie viele Personen die Stadt-Terrassen wann und wie lange auf welche Weise genutzt haben, um Aussagen darüber treffen zu können, wie gut diese in den jeweiligen Modellkommunen angenommen wurden. Erfasst wurden die Art und Dauer der Nutzungen anhand folgender Kriterien:

- Ankunft und Verlassen der Stadt-Terrassen (Aufenthaltsdauer)
- Altersgruppe der Nutzenden (unterschieden nach Kindern und Erwachsenen)
- Elementtyp (z.B. Bank, Podest oder Picknick-Garnitur)
- Aktivitäten an den Stadt-Terrassen (unterhalten, essen, trinken, spielen etc.)

Die Nutzung der einzelnen Stadt-Terrassen wurde jeweils an einem Werktag und einem Samstag zwischen 12:00 Uhr und 20:00 Uhr erhoben. Dies ermöglicht einen Vergleich der Nutzung unter der Woche sowie am Wochenende. Da davon ausgegangen werden kann, dass die Stadt-Terrassen eher ab der Mittagszeit bzw. in der Freizeit genutzt werden, wurde darauf verzichtet, die Nutzung am frühen Morgen bzw. Vormittag zu erfassen. Die Nutzung und Wirkung der Stadt-Terrassen wurden in der Regel ab der zweiten Hälfte des Stadtexperiments erhoben. Hierdurch kann sichergestellt werden, dass die Effekte der temporär

eingesetzten Stadt-Terrassen im Straßenraum greifen konnten.

Die Erhebungen bzw. Beobachtungen wurden mithilfe von Über-Kopf-Kameras der Marke Mio-Vision realisiert.

2.2 Zählung der Parkwechselforgänge (Vorher)

Die Erfassung der Parkwechselforgänge bildet das Pendant zur Beobachtung des Nutzungsverhaltens und hat das Ziel, die Nutzungsintensität durch Pkw/Personen an den für die Stadt-Terrassen vorgesehenen Parkplätzen zu erfassen. Durch einen Vergleich mit dem Nutzungsverhalten an den Stadt-Terrassen, kann festgestellt werden, wie viele Personen die öffentliche Fläche zum einen als Parkplatz (vorher) und zum anderen als Stadt-Terrasse (während) genutzt haben.

Ein Parkwechselforgang wird hierbei definiert als das Abstellen eines Pkw auf einer vorher definierten Fläche (die auch für die Nutzung der Stadt-Terrassen vorgesehen ist). Erfasst wird hierbei zusätzlich die Parkdauer des Fahrzeugs und, sofern möglich, die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen. Hierdurch lässt sich aufzeigen, wie viele Personen den Parkplatz während eines bestimmten Zeitraums genutzt haben und wie viele Fahrzeuge insgesamt abgestellt wurden.

Da die Ergebnisse mit denen des Nutzungsverhaltens verglichen werden sollen, wurden die Erhebungen hinsichtlich Erhebungszeiten und -tagen vergleichbar durchgeführt.

2.3 Zählung des Fußverkehrsaufkommens (Vorher-Während)

Die Messung des Fußverkehrsaufkommens soll Erkenntnisse über Veränderungen des Aufkommens während des Stadtexperiments liefern. Die Zählung des Fußverkehrsaufkommens wurde jeweils an einem Werktag vor und während des Einsatzes der Stadt-Terrassen durchgeführt. Dadurch können die Daten im Vorher-Während-Vergleich ausgewertet werden. Hierbei wird das Aufkommen in jeweils drei zwei-stündige Zählintervalle an einem Querschnitt erhoben:

- von 07:00 bis 09:00 Uhr (Morgenintervall),
- von 12:00 bis 14:00 Uhr (Mittagsintervall) und
- von 16:00 bis 18:00 Uhr (Abendintervall).

Für die Erhebung wurden die bereits vorgestellten Mio-Vision-Kameras genutzt.

2.4 Online-Befragung der Einwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden

Im Rahmen der Wirkungsevaluation ist eine Online-Befragung der Besuchenden, Anwohnenden sowie Gewerbetreibenden durchgeführt worden. Folgende Themen waren Inhalt der Befragung:

- Wahrnehmung und Nutzung der Stadt-Terrassen
- Zufriedenheit mit den Stadt-Terrassen Bewertung der temporären Veränderung im Straßenraum

- Veränderungen des Mobilitätsverhaltens im zeitlichen Kontext der Maßnahmen
- Spezifische Fragen an Gewerbetreibende hinsichtlich Auswirkungen auf ihr Gewerbe
- Spezifische Fragen zur jeweiligen Kommune

Der Fragebogen wurde für alle Modellkommunen standardisiert herangezogen und für die jeweiligen Modellkommunen angepasst. Darüber hinaus wurde den Kommunen die Möglichkeit geboten, den Fragebogen mit spezifischen Fragen zu ergänzen.

Die Befragung sollte in der zweiten Hälfte des Stadtexperiments per Online-Fragebogen durchgeführt werden und in der Regel mindestens drei Wochen für die Teilnehmenden zugänglich sein. Der Zugang zum Fragebogen wurde über QR-Codes bzw. einer entsprechenden URL ermöglicht. Die Einladung zur Teilnahme erfolgte über Flyer per Hauswurfsendung, die in einem Radius von ca. 500 m um die Standorte der Stadt-Terrassen verteilt wurden und zusätzlich über direkt an den Stadt-Terrassen angebrachte QR-Codes.

2.5 Auswahlprozess der Modellprojekte

Die Auswahl der Modellkommunen erfolgte in Absprache zwischen der Hochschule Bochum und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Es wurde darauf geachtet, dass Städte verschiedener Größe und Lage in NRW betrachtet werden und zugleich auch unterschiedliche Ausgangslagen hinsichtlich der konkreten Verkehrssituation berücksichtigt werden können. Zudem war es nötig, auch den zeitlichen Rahmen der temporären Einsätze zu berücksichtigen. Als Ergebnis wurden die Kommunen Essen, Köln, Bochum, Everswinkel und Radevormwald betrachtet. In Köln und Everswinkel wurden zusätzlich Verkehrsversuche in Form von Sperrungen für den Kfz-Verkehr durchgeführt. In Bochum kamen die Stadt-Terrassen in einem Quartier zum Einsatz, in Essen und Köln in einer Geschäftsstraße (Stadtteilzentrum), in Everswinkel und Radevormwald im Stadtzentrum.

3. Beschreibung der jeweiligen Einsätze der Stadt-Terrassen und beispielhafte Ergebnisse

Im Folgenden werden die Einsätze der Stadt-Terrassen beispielhaft für Köln, Essen und Radevormwald dargestellt. Bezüglich der Ergebnisse der verschiedenen Erhebungsmethoden wurde eine Auswahl getroffen. Eine vollständige Darstellung aller Ergebnisse ist im Rahmen dieses Artikels nicht möglich.

3.1 Stadt-Terrassen in Köln

Der Tabelle 1 kann zunächst eine Beschreibung des Experiments entnommen werden.

Tabelle 1: Einsatz der Stadt-Terrassen in Köln

Steckbrief Einsatz der Stadt-Terrassen in Köln-Deutz	
Beschreibung des Stadtexperiments und des Straßenraums	Im Rahmen des Stadtexperiments im Stadtteil Köln-Deutz wird die Deutzer Freiheit als Fußgängerzone ausgewiesen. Mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs, Fachgeschäften sowie gastronomischen Betrieben wird das Stadtteilzentrum des Viertels auf einer Länge von ca. 450 Metern dadurch nahezu au-

	tofrei. Das Stadtexperiment wurde durch einen Bürgerantrag der Initiative Deutzer (Auto)Freiheit angestoßen und inhaltlich begleitet.
Zeitraum des Stadtexperiments	11.06.2022 – 14.09.2022 (Stadt-Terrassen) 11.06.2022 – 31.05.2023 (Verkehrsversuch)
Anzahl umgenutzter Kfz-Stellplätze	Insgesamt sind 66 Kfz-Stellplätze durch den Verkehrsversuch entfallen.

Abbildung 2 zeigt das Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen vor und während des Verkehrsversuchs. In den Vorher-Erhebungen wurden insgesamt 2.750 Radfahrende und 2.036 Kfz gezählt. Bereits in den Vorher-Erhebungen machte der Radverkehr auf der Deutzer Freiheit einen Anteil von 57 % im Vergleich mit dem Kfz-Verkehr aus. Im Zuge der Kfz-Durchfahrtsperre wurden in der Während-Erhebung 3.422 Radfahrende und 657 Kfz gezählt. Demnach ist das Radverkehrsaufkommen um 24 % angestiegen, während sich das Kfz-Aufkommen auf der Deutzer Freiheit um 68 % reduzierte.

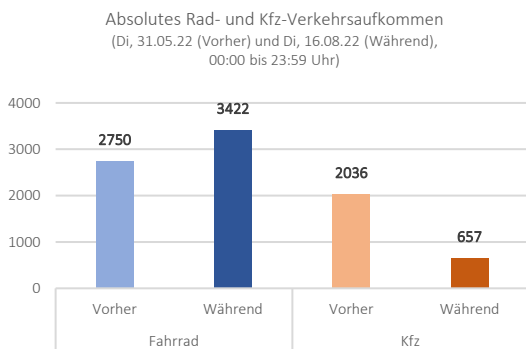


Abbildung 2: Absolutes Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen vor und während des Verkehrsversuchs auf der Deutzer Freiheit

Die folgende Abbildung 3 zeigt die Bewertung der Stadt-Terrassen als Ergebnis der Online-Befragung. Es ist zu erkennen, dass die Zustimmung insgesamt überwiegt.

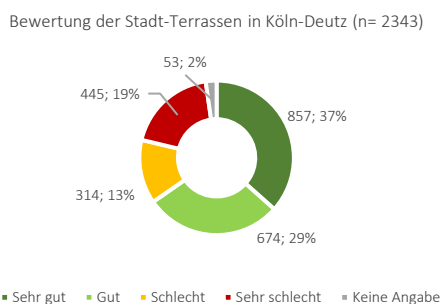


Abbildung 3: Bewertung der Stadt-Terrassen in Köln auf der Deutzer Freiheit

Die Erhebungen in Köln haben gezeigt, dass deutlich mehr Menschen die öffentlichen Flächen mit den Stadt-Terrassen nutzen als die Parkplätze. Hierbei wurden die Stadt-Terrassen nicht nur genutzt, um sich

dort bloß hinzusetzen. Vor allem haben viele Befragte angegeben, diese zu nutzen, um Speisen und Getränke, die im Umkreis gekauft wurden, zu verzehren, was wiederum den gastronomischen Betrieben in der Deutzer Freiheit zugutekommt. Während sich das Fußverkehrsaufkommen im Rahmen der Erhebungen kaum geändert hat, wurde vor allem auch ein Anstieg des Radverkehrsaufkommens nachgewiesen. In der Online-Umfrage gab dennoch ein wesentlicher Teil an, nun häufiger zu Fuß unterwegs zu sein.

3.2 Stadt-Terrassen in Essen

Der Tabelle 2 kann zunächst eine Beschreibung des Experiments in Essen entnommen werden.

Tabelle 2: Einsatz der Stadt-Terrassen in Essen

Steckbrief Einsatz der Stadt-Terrassen in Essen-Holsterhausen	
Beschreibung des Stadtexperiments und des Straßenraums	An insgesamt fünf Standorten entlang der Gemarken- und Kahrstraße im Stadtteil Essen-Holsterhausen ersetzen die Stadt-Terrassen Kfz-Stellplätze im Seitenraum, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und Möglichkeiten zum Verweilen zu bieten. Durch das Einzelhandelsangebot sowie dem wöchentlichen Wochenmarkt erfüllt die Gemarkenstraße eine Nahversorgungsfunktion in Essen-Holsterhausen.
Zeitraum des Stadtexperiments	01.08.2022 – 30.09.2022
Anzahl umgenutzter Kfz-Stellplätze	6 Parkplätze

Bei der Bewertung der Stadt-Terrassen in Essen zeigt sich, dass die Meinungen auseinandergehen. Während der eine Teil der Befragten diese als positiv empfindet, bewertet der andere Teil diese negativ. Nichtsdestotrotz zeigt sich, dass eine knappe Mehrheit die Stadt-Terrassen insgesamt begrüßt.

Abbildung 4 zeigt, dass die verschiedenen Standorte unterschiedlich bewertet werden. Der „freie Rechtsabbieger“ schneidet dabei ungünstig ab.

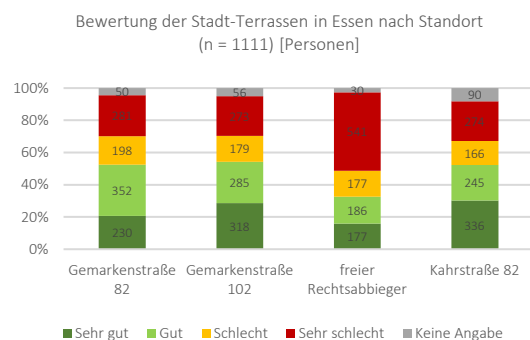


Abbildung 4: Bewertung der Stadt-Terrassen nach Standorten in Essen

Eine „Lagerbildung“ spiegeln auch die Antworten auf die Frage wider, ob sich die Befragten eine dauerhafte Umsetzung der Stadt-Terrassen wünschen.

Von insgesamt 1.032 Personen möchten 476 Personen allgemein keine dauerhafte Installation der Stadt-Terrassen. Dies entspricht einen Anteil von knapp 46 %. Der andere Teil der Befragten wünscht sich eine dauerhafte Installation. Insbesondere an den Standorten auf Höhe der Gemarkenstraße 102 (504 Nennungen)

und der Gemarkenstraße 82 (496 Nennungen), gefolgt von den Stadt-Terrassen auf Höhe der Kahrstraße 82 (470 Nennungen). 339 Personen wünschen sich eine dauerhafte Umsetzung von Stadt-Terrassen auf dem freien Rechtsabbieger Holsterhauser Straße und Kahrstraße (siehe Abbildung 5).

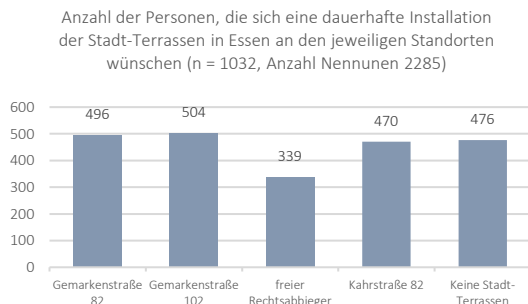


Abbildung 5: Anzahl der Personen, die sich eine dauerhafte Installation der Stadt-Terrassen in Essen wünschen (nach Standorten)

Bei der Nutzung der Stadt-Terrassen und der Parkwechsellvorgänge zeigt sich im Rahmen der Erhebungen, dass die öffentliche Fläche effektiver genutzt werden konnte. Insbesondere für spontane Nutzungen wie zum Beispiel „Hinsetzen, um eine kurze Pause zu machen“. Auch die Online-Befragung zeigte, dass die Stadt-Terrassen zu diesem Zeitpunkt bereits von 417 Teilnehmenden (37 % der Befragten) genutzt wurden. Weitere 87 Personen beabsichtigten diese noch zu nutzen.

Ein Großteil der Befragten (75 %) ist bereits zu Fuß oder mit dem Fahrrad mehrmals pro Woche in der Gemarkenstraße unterwegs. Verbesserungen der Aufenthaltsqualität sowie ein breiteres Angebot an Stadtmobiliar käme hier also insbesondere den Gruppen zugute, die ohnehin schon die Mehrheit bilden.

Hinsichtlich der Zufriedenheit und der Akzeptanz der Stadt-Terrassen zeigt sich kein klares Meinungsbild. Eine knappe Mehrheit begrüßt die Tatsache, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgesetzt wurden und wünscht sich, insbesondere auf der Gemarkenstraße, eine dauerhafte Umsetzung in der Zukunft.

3.3 Stadt-Terrassen in Radevormwald

Der Tabelle 3 kann zunächst eine Beschreibung des Experiments in Radevormwald entnommen werden.

Tabelle 3: Einsatz der Stadt-Terrassen in Radevormwald

Steckbrief Einsatz der Stadt-Terrassen in Radevormwald	
Beschreibung des Stadtexperiments und des Straßenraums	Die Stadt-Terrassen wurden in Radevormwald an vier verschiedenen Standorten auf der Kaiser- sowie Blumenstraße eingesetzt. Insgesamt wurden sechs Parkplätze umgenutzt. Die Kaiserstraße verläuft in Radevormwald durch den Stadtkern und verbindet mit einem oberen und unteren Teil den Marktplatz von beiden Seiten. Zusätzlich bietet sie eine Vielzahl an gastronomischem Angebot und Einzelhandel. Durch die Gehwege auf Fahrbahnniveau erhält insbesondere der untere Teil der Kaiserstraße den Charakter einer Fußgängerzone.
Zeitraum des Stadtexperiments	16.06.22 – 15.08.22
Anzahl umgenutzter Kfz-Stellplätze	6 Parkplätze

Bei der Betrachtung der Nutzung der Stadt-Terrassen im Tagesverlauf zeigt sich, dass diese an der unteren Kaiserstraße am Samstag mit 12 bis 18 Personen pro Stunde relativ gleichverteilt ist. Ausnahmen bilden hier die Stunden zwischen 13:00 und 14:00 Uhr sowie 17:00 und 18:00 Uhr mit acht bzw. fünf Nutzenden pro Stunde (siehe Abbildung 6).

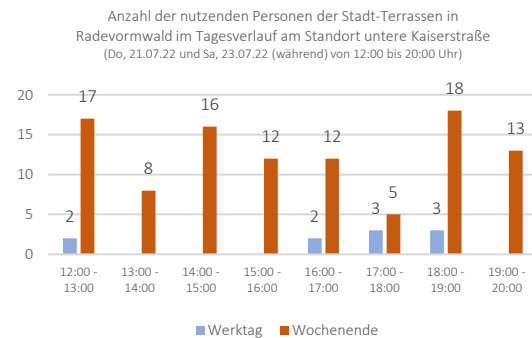


Abbildung 6: Anzahl der nutzenden Personen der Stadt-Terrassen im Tagesverlauf nach Werktag und Wochenende an der oberen und unteren Kaiserstraße

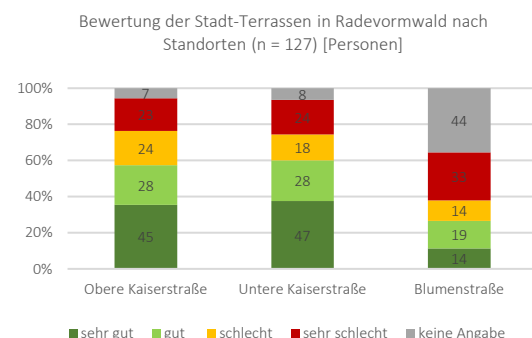


Abbildung 7: Anzahl der nutzenden Personen der Stadt-Terrassen im Tagesverlauf nach Werktag und Wochenende an der oberen und unteren Kaiserstraße

Die Meinungen zu den Stadt-Terrassen in Radevormwald gehen zum Teil weit auseinander. Allerdings lässt sich dennoch eine knappe Mehrheit erkennen, die die Stadt-Terrassen vor allem an der oberen und unteren Kaiserstraße positiv bewerten.

Von insgesamt 117 Befragten wünschen sich 52 keine dauerhafte Installation der Stadt-Terrassen in Radevormwald, was einem Anteil von ca. 44 % entspricht. Eine knappe Mehrheit wünscht sich hingegen eine dauerhafte Installation der Stadt-Terrassen. Insbesondere am Standort der unteren Kaiserstraße (61 Nennungen) gefolgt vom Standort der oberen Kaiserstraße (52 Nennungen). Lediglich 17 Personen wünschen sich eine dauerhafte Installation der Stadt-Terrassen in der Blumenstraße.

Die Stadt-Terrassen wurden in Radevormwald von einer Mehrheit positiv beurteilt. Auch eine dauerhafte

Umsetzung können sich die meisten vorstellen. Hier kann auch durch eine optische Gestaltung und Integrierung der Stadt-Terrassen in das Straßen- bzw. Stadtbild die Meinung positiv beeinflusst werden, insbesondere die der Skeptiker. Die Erhebungen zum Nutzungsverhalten haben gezeigt, dass die temporären Stadt-Terrassen bereits angenommen wurden. Vor allem am Wochenende wurde die öffentliche Fläche an der unteren Kaiserstraße in Kombination mit den Stadt-Terrassen für deutlich mehr Menschen nutzbar gemacht als mit Parkplätzen.

Insgesamt zeigt sich ein großes Potential, insbesondere an der unteren Kaiserstraße, den Fußverkehr zu fördern und die Aufenthaltsqualität weiter zu verbessern. Viele Personen haben hier die Stadt-Terrassen genutzt, bedingt auch durch die Tatsache, dass hier deutlich mehr Menschen unterwegs sind als an der oberen Kaiserstraße. Dennoch wurden die Stadt-Terrassen hier vor allem auch in Kombination mit dem umliegenden gastronomischen Angebot genutzt. Höhere Aufenthaltsqualitäten und dem Angebot im direkten Umfeld der Stadt-Terrassen kann sich zudem positiv auf die Aufenthaltsdauer auswirken. Die Aufenthaltsqualität könnte hier vor allem durch den erneuten und dauerhaften Einsatz von Stadtmobiliar sowie einer, wenn auch im ersten Schritt temporären Sperre z.B. in den Sommermonaten für den Kfz-Verkehr, erreicht werden.

4. Zusammenfassender Vergleich der Ergebnisse in den Kommunen

Die folgende Tabelle 4 zeigt im Überblick zentrale Gemeinsamkeiten und Unterschiede hinsichtlich der Nutzung der Stadt-Terrassen in den einzelnen Kommunen. Die Erkenntnisse und das Handlungsempfehlungen aus Kapitel 5 beziehen sich auf die in der Tabelle 4 dargestellten Ergebnisse.

Tabelle 4: Zusammenfassender Überblick der Ergebnisse der Evaluationen der Stadt-Terrassen in den fünf Kommunen

	Köln	Essen	Everswinkel	Radevormwald	Bochum
Rahmendaten					
Einwohnende	1.086.000 (2019)	573.109 (2019)	9.447 (2010)	22.526 (2010)	364.628 (2019)
Koordinierungsstelle	Rheinland	Rhein-Ruhr	Westfalen-Lippe	Rheinland	Rhein-Ruhr
Quartier	Stadtteilzentrum	Stadtteilzentrum	Ortskern	Zentrum	Stadtteilzentrum
Zeitraum	11.06.2022 – 14.09.2022	01.08.2022 – 30.09.2022	09.09.2022 – 04.10.2022	16.06.22 – 15.08.22	15.06.2022 – 31.07.2022
Anzahl umgenutzte Stellplätze (davon beobachtet)	66 (3)	6 (4)	5 (5)	5 (5)	10 (10)
Nutzungsdaten					
Beobachtete Personen (Parkplatz), gesamt	83	11	104	87	139
Durchschnittliche Anzahl beobachtete Personen pro Parkplatz (Parkplatz), gesamt	27,7	2,8	20,7	17,4	13,9

	Köln	Essen	Everswinkel	Radevormwald	Bochum
Beobachtete Personen (Stadt-Terrassen), gesamt	247	35	83	115	49
Durchschnittliche Anzahl beobachtete Personen pro Parkplatz (Stadt-Terrassen), gesamt	82,3	8,8	16,6	23	4,9
Durchschnittliche Parkdauer, gesamt [min]	52	316 – 480	8 – 27	15 – 25	23
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer, gesamt [min]	5	3 – 5	3 – 5	1 – 7	11
Veränderungen des Fußverkehrsaufkommens, gesamt	- 8 %	+ 30 - 32 % (vorher: Sommerferien)	- 8 %	- 55 – 65 % (während: Sommerferien)	- 21 % (während: Sommerferien)

Bewertung der Stadt-Terrassen (Online-Umfrage)					
Stichprobengröße	2.768 Personen	1.267 Personen	101 Personen	142 Personen	35 Personen
Wahrnehmung der ST	96 %	82 – 93 %	88 – 89 %	54 – 96 %	91 – 94 %
Nutzung der ST (bereits genutzt)	78 %	37 %	19 %	36 %	48 %
Bewertung der ST: Sehr gut und gut (durchschnittlich)	67 %	51 %	53 %	57 %	84 %
Sehr gut	37 %	17 – 30 %	14 – 11 %	18 – 40 %	38 – 63 %
Gut	29 %	18 – 27 %	38 – 42 %	24 – 24 %	44 – 25 %
Schlecht	14 %	17 – 17 %	33 – 33 %	18 – 24 %	12 – 12 %
Sehr schlecht	19 %	53 – 26 %	15 – 13 %	41 – 21 %	6 – 0 %
Hauptverkehrsmittel	Zu Fuß	Zu Fuß	Fahrrad	Zu Fuß	Zu Fuß
Zu Fuß	57 %	57 %	31 %	60 %	56 %

	Köln	Essen	Everswinkel	Radevormwald	Bochum
Mit dem Fahrrad	28 %	22 %	44 %	8 %	28 %
Im Auto	9 %	21 %	24 %	30 %	16 %
Mit dem Bus	6 %	-	-	2 %	-
Häufigste Altersgruppe	31 – 40-Jährige (25 %)	31 – 40-Jährige (27 %)	61 – 70-Jährige (23 %)	51 – 60-Jährige (27 %)	20 – 30-Jährige und 51 – 60- Jährige (je 21 %)
Verteilung der Geschlechter	52 % weiblich, 48 % männlich, 1 % divers	46 % weiblich, 53 % männlich, 1 % divers	52 % weiblich, 47 % männlich, 1 % divers	55 % weiblich, 44 % männlich, 1 % divers	55 % weiblich, 45 % männlich
Häufigste Berufsgruppe	Vollzeit berufstätig (67 %)	Vollzeit berufstätig (62 %)	Vollzeit berufstätig (56 %)	Vollzeit berufstätig (43 %)	Vollzeit berufstätig (42 %)

5. Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

5.1. Thesen zur Wirkung der Stadt-Terrassen

These 1: Die öffentliche Fläche wird als Stadt-Terrasse effektiver genutzt.

Durch den Einsatz der Stadt-Terrassen wird die öffentliche Fläche effektiver genutzt. Das heißt, mehr Personen nutzen die öffentliche Fläche als Stadt-Terrasse als im Vergleich zur Parkfläche (siehe Tabelle 4). Dies konnte in den Kommunen gezeigt werden, Ausnahmen sind dadurch entstanden, dass die Erhebung der Nutzung der Stadt-Terrassen während eines Regenereignisses durchgeführt wurde.

These 2: Das Fußverkehrsaufkommen wird kaum beeinflusst. (siehe Tabelle 4)

Durch die Stadt-Terrassen wird das Fußverkehrsaufkommen kaum beeinflusst bzw. eine Beeinflussung ist nicht nachweisbar. Auch wenn in einzelnen Kommunen Zunahmen und auch Rückgänge verzeichnet wurden, müssen diese vorsichtig interpretiert werden. Andere Effekte z.B. Sommerferien sind zu erkennen, überwiegend waren die Veränderungen eher gering.

These 3: Die Stadt-Terrassen werden wahrgenommen und positiv bewertet.

Die Stadt-Terrassen werden von einem Großteil der Befragten in allen Städten mit einer Ausnahme wahrgenommen. Durchweg liegt der Anteil der Befragten, die die Stadt-Terrassen sehr gut und gut bewerten über 50%, meistens deutlich über 50%. (siehe Tabelle 4)

These 4: Die Stadt-Terrassen werden genutzt, Sitzmöbel, Pflanzkübel und Fahrradabstellanlagen sind besonders beliebt.

In allen Kommunen werden die Stadt-Terrassen gut angenommen und genutzt. Ausnahmen waren bei schlechtem Wetter festzustellen und für die Stadt-Terrasse auf dem Rechtsabbieger-Streifen. Beliebt sind die Sitzmöbel, die Pflanzkübel und Fahrradabstellanlagen, diese drei Elemente werden besonders häufig genutzt. Potential bieten die Abendstunden.

These 5: Eine Sperrung für den Kfz-Verkehr führt zum Anstieg der Fahrradnutzung.

In Köln-Deutz konnte deutlich gezeigt werden, dass das Radverkehrsaufkommen mit der Kfz-Sperrung anstieg. In Everswinkel war ein solcher Effekt nicht festzustellen, im „Während-Zustand“ war das Radverkehrsaufkommen mit Sperrung für den Kfz-Verkehr jedoch auch höher als ohne Sperrung.

These 6: Bei der Bewertung der Stadt-Terrassen ist eine Lager-Bildung festzustellen, überwiegend werden die Stadt-Terrassen aber positiv bewertet.

In der Gesamttendenz werden die Stadt-Terrassen positiv bewertet, wobei eine gewissen Lagerbildung festzustellen ist. Ein gewisser Anteil bewertet die Stadt-Terrassen auch negativ.

These 7: Das Gewerbe profitiert und hat zugleich Sorge.

Beim Gewerbe ist festzustellen, dass insbesondere die Gastronomie-Betriebe profitieren. Das wird selbst so vom Gewerbe angegeben, zugleich wurde es häufiger genannt, dass im Umfeld gekaufte Getränke und Speisen verzehrt werden. Zugleich werden von einem Großteil des Gewerbes Sorgen geäußert, dass durch den Wegfall der Parkplätze, Kunden beeinträchtigt werden und dies zu einem Rückgang der Umsätze führen kann.

5.2. Thesen zum Umsetzungsprozess

These 1: Der Ausleihprozess und die Logistik funktionieren.

Durchweg wurde im Rahmen der Gespräche im Rahmen der Prozessevaluation herausgestellt, dass die Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität bezüglich des Ausleihprozesses, aber auch die Logistik bezüglich des Auf- und Abbaus sehr gut funktioniert hat.

These 2: Die Einbindung der Akteure ist von hoher Bedeutung.

Die Einbindung der unterschiedlichen Akteure ist von besonderer Bedeutung für den Umsetzungsprozess. Dazu gehören insbesondere die Gewerbetreibenden und Initiativen vor Ort, da diese die Akzeptanz beeinflussen und zugleich eine wichtige Funktion in Richtung einer Patenschaft übernehmen können und sowohl die Pflege der Terrassen als auch die „Bespielung“ der Terrassen übernehmen können. Weiterhin wichtig ist das Einbeziehen der lokalen Presse.

These 3: Eine Kommunikationsstrategie und Pressearbeit werden empfohlen.

Begleitend zum Umsetzungsprozess sollte Pressearbeit stattfinden, insgesamt sollte eine Kommunikationsstrategie entwickelt werden. Die Anwohnenden vor Ort als auch die Gewerbetreibenden sollten über die Ziele des Einsatzes der Stadt-Terrassen informiert werden.

These 4: Die Dauer des Einsatzes sollte mindestens vier Wochen betragen.

Um einen Gewöhnungseffekt zu gewährleisten, ist eine Dauer des Einsatzes von mindestens vier Wochen zu empfehlen.

These 5: Ausreichend Personal und eine zentrale Ansprechperson sind wichtig.

Die Bereitstellung von ausreichend Personal seitens der Stadtverwaltung ist von besonderer Bedeutung. Dabei geht es darum, während der gesamten

Umsetzung eine zentrale Ansprechperson zur Verfügung stehen zu haben. Hierbei ist auch ggf. eine Urlaubs- und Krankheitsvertretung zu regeln.

These 6: Die erfolgreiche Einbindung der Politik ist vorteilhaft.

Bezüglich der Einbindung der Politik hat sich herausgestellt, dass ein Beschluss, auch wenn dieser nicht notwendig ist, dennoch vorteilhaft ist.

These 7: Eine begleitende Evaluation ist sinnvoll.

Eine begleitende Evaluation, insbesondere eine Befragung der Anwohnenden ist von hoher Bedeutung für die Akzeptanz der Maßnahme. Zu empfehlen wäre auch eine Abfrage, was langfristig (1-3 Jahre nach dem Einsatz der Stadt-Terrassen) in den Kommunen umgesetzt wurde.

5.3. Handlungsempfehlungen

Empfehlung 1: Beteiligung der Akteure: Gewerbetreibende sind mit einzubeziehen

Eine zentrale Handlungsempfehlung ist es, die Gewerbetreibenden, wie auch andere Akteure, von Beginn an miteinzubeziehen. Empfohlen wird hier eine Abfrage der Interessen, ggf. sogar ein Workshop mit den Akteuren, um Sie bei der Konzeption des Einsatzes der Stadt-Terrassen mit einzubinden. Auf jeden Fall sollte über den Einsatz und die damit verbundenen Ziele informiert werden.

Empfehlung 2: Standortwahl der Stadt-Terrassen

Im Zuge der Evaluation können folgende Empfehlungen zur konkreten Standortwahl der Stadt-Terrassen formuliert werden:

- **Sonnenstand/Verschattungssituation im Straßenraum berücksichtigen**
- Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Möbel nicht einem zu langen Zeitraum direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, dies kann zu einer reduzierten Nutzung führen.
- **Gewerbetreibende berücksichtigen, Nähe zur Gastronomie**
- Die Gewerbetreibenden sollten berücksichtigt werden (siehe Empfehlung 1), es empfiehlt sich, beim Einsatz der Stadt-Terrassen die Nähe zu einem Gastronomie-Betrieb anzustreben.
- **Sicherheitsabstände zum ruhenden und fließenden Verkehr, Verkehrssituation**
- Die Abstände zum ruhenden und fließenden Verkehr sind, je nach Ausgangslage, möglichst großzügig zu dimensionieren. Verkehrsaufkommen und Kfz-Geschwindigkeiten sollten möglichst eher gering sein.
- **Kombination mit Straßensperrungen sind sinnvoll**
- Eine Kombination mit Straßensperrungen hat sich als sinnvoll herausgestellt, wobei

auch hier es gilt, die Akzeptanz der Anwohnenden und Gewerbetreibenden möglichst zu sichern.

- **Umsetzbarkeit eines dauerhaften Standorts direkt mitberücksichtigen**
- Sinnvoll ist es, bei der Standortwahl der Stadt-Terrassen bereits abzuschätzen, ob auch eine dauerhafte Umsetzung möglich sein kann.

Empfehlung 3: Ausstattung der Stadt-Terrassen

Folgende Empfehlungen werden bezüglich der Ausstattung der Stadt-Terrassen empfohlen.

- Es sollte überprüft werden, ob Verschattungselemente angebracht werden können (siehe Empfehlung 2)
- Es sollte überprüft werden, ob Mülleimer angebracht werden können oder in der Nähe zur Verfügung stehen
- Es sollte überprüft werden, ob Fahrradabstellmöglichkeiten an den Stadt-Terrassen angebracht werden können
- Die Barrierefreiheit, insbesondere ein barrierefreier Zugang sollte gewährleistet sein
- Ggf. neutralere Farbwahl bei Folgeprojekten, wobei die Optik der Stadt-Terrassen überwiegend positiv bewertet wurde, gab es in Ausnahmefällen Kritik an den Farben
- Sitze mit Rückenlehnen werden bevorzugt, sollten daher vermehrt angeboten werden
- Pflanzenkübel wurden sehr positiv bewertet, ggf. können weitere Stadt-Terrassen/Parklets das Begrünungselement noch verstärkt berücksichtigen

Empfehlung 4: Planungsphase und Betrieb

- **Kommunikation mit und Information der Anwohnenden**
- Die Anwohnenden sind frühzeitig zu informieren und ggf. zu beteiligen.
- **Kommunikation mit und Information der Gewerbetreibenden**
- Die Gewerbetreibenden sind frühzeitig zu informieren und ggf. zu beteiligen (siehe oben)
- **Zentraler Ansprechpartner inkl. Kontaktdaten bei der Kommune inkl. Urlaubsvertretung**
- Seitens der Kommune sollte ein:e zentraler Ansprechpartner:in zur Verfügung stehen, dessen oder deren Erreichbarkeit sicher zu stellen ist (ggf. auch Vertretung).
- **Presse mit einbinden, Pressemitteilung, auf Berichtserstattung ggf. reagieren**
- Die mediale Berichtserstattung hat Einfluss auf die Akzeptanz der Stadtmöbel. Daher sollte die Presse, wenn möglich eingebunden werden, pro aktiv eigene Pressemitteilungen verfasst werden und auf

Berichtserstattung in Print und social media reagiert werden.

- **Sauberkeit der Möbel durch Kommune sicherstellen**
- Die Kommune sollte die Sauberkeit der Möbel sicherstellen, ggf. in Kooperation mit Gewerbetreibenden und Anwohnenden, indem „Paten“ gefunden werden.

Empfehlung 5: Dauer und Zeitrahmen

Der Herbst hat sich als eher ungünstig herausgestellt, da die Witterungen erheblichen Einfluss auf die Nutzung der Stadt-Terrassen haben. Als Dauer für die temporäre Aktion sollten eher vier als drei Wochen empfohlen werden.

Empfehlung 6: Konzept für die „Nutzung danach“

Ein Konzept für die „Nutzung danach“ sollte überlegt werden. Geprüft werden könnten „Sommerstraßen“ oder eine dauerhafte Umsetzung als Fußgängerzone und/oder aber eine dauerhafte Umnutzung der Stellplätze.

Empfehlungen für die weitere Evaluation von Stadt-Terrassen

Grundsätzlich wird bei der Evaluation von Stadt-Terrassen zwischen einem Mindeststandard und Zusatzoptionen unterschieden. Als Mindeststandard sollte eine Befragung der Anwohnenden durchgeführt werden, ebenfalls empfohlen wird eine Zählung/Vergleich der Nutzungsintensität (Anzahl der Personen) einmal bezüglich des Parkplatzes, einmal bezüglich der Nutzung der Stadt-Terrassen.

Abschließendes Fazit

Als abschließendes Fazit kann aufgeführt werden, dass der Einsatz der Stadt-Terrassen in vielen Dimensionen positiv wirkt. Es ist zu erwarten, dass in vielen Fällen durch den temporären Einsatz, dauerhafte Veränderungsprozesse in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität angeregt werden konnten. In jedem Fall tragen die Aktionen dazu bei, eine Diskussion über Aufenthaltsqualität, Flächenverteilung im öffentlichen Raum und damit zur Verkehrswende vor Ort anzustoßen. Hier wird im Folgenden noch ein wörtliches Zitat aus einer Kommune wider gegeben: *„Insgesamt hat die Maßnahme gerade in den letzten Wochen eine sehr starke Debatte ausgelöst, in der Presse und auch in der Gesellschaft, darüber wie die Verkehrswende vor Ort umgesetzt wird [...].“*

Durch die Evaluation konnten Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen abgeleitet werden und Erkenntnisse zur tatsächlichen Nutzung der verschiedenen Module der Stadt-Terrassen im unterschiedlichen räumlichen Kontext gezeigt werden.

Literatur

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): *Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung. Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW* von <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf>, zuletzt abgerufen am 03.04.2024

Mühlenbruch, Hausmann, Hollmann, Ricciardi (2024): *Prozess- und Wirkungsevaluation des Ausleihangebots von modularen Stadtmöbeln (Stadt-Terrassen) des Zukunftsnetz Mobilität NRW*, unveröffentlichter Abschlussbericht

AutorInnenangaben

Prof. Dr.-Ing. Iris Mühlenbruch
Professorin für Verkehrswesen, insbesondere nachhaltige Mobilität
Hochschule Bochum,
Am Hochschulcampus 1, 44801 Bochum
E-Mail: iris.muehlenbruch@hs-bochum.de

Carina Hausmann, B.Sc.
Franca Hollmann, B.Sc.
Wissenschaftliche Mitarbeiterinnen an der Hochschule Bochum
Alexander Ricciardi, M.Sc.
Mitarbeiter bei der Planersocietät Dortmund (ehemalig Hochschule Bochum).