

TEXTE

122/2024

Audiovisuelle Medien im Kontext der Europäischen Mobilitätswoche

von:

Krause, Norbert
krauses Projektdesign, Mönchengladbach

Herausgeber:
Umweltbundesamt

TEXTE 122/2024

Projektnummer 181094
FB001514

Audiovisuelle Medien im Kontext der Europäischen Mobilitätswoche

von

Krause, Norbert
krauses Projektdesign, Mönchengladbach

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Durchführung der Studie:

krauses Projektdesign
Geneickener Str. 142
41238 Mönchengladbach

Abschlussdatum:

Juni 2024

Redaktion:

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Simon Bohn

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, August 2024

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen*Autoren.

Kurzbeschreibung: Verkehrsversuche kommunizieren

Die kommunikative Vermittlung von Verkehrsversuchen und Straßenraumumnutzungen spielt eine entscheidende Rolle für deren Erfolg. Der Einsatz audiovisueller Medien kann dabei die Stärken und Spezifika von Verkehrsversuchen hervorheben. Welche audiovisuellen Medien sich für ihre kommunikative Vermittlung anbieten und wie eine erfolgreiche filmische Begleitung konkret aussehen kann, wurde im vorliegenden Projekt untersucht.

Dazu wurde ein Kurzfilm erstellt, der Verkehrsversuche und temporäre Straßenraumumnutzungen während der Europäischen Mobilitätswoche 2023 in den Städten Brühl, Krefeld, Jena, Darmstadt und Karlsruhe zeigt. Er soll Kommunen dazu ermutigen, im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche Verkehrsversuche umzusetzen. Die Produktion des Films ermöglichte es, exemplarisch Chancen und Herausforderungen einer filmischen Dokumentation von Verkehrsversuchen zu eruieren. Der Kurzfilm „Lebendige Straßen: Verkehrsversuche & Spielstraßen – Ideen in der Europäischen Mobilitätswoche“ fängt das transformative Potential von Verkehrsversuchen ein und vermittelt einen Eindruck, wie sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern lässt.

Abstract: Communicating traffic experiments

The communicative mediation of traffic experiments and road space conversion plays a decisive role in their success. The use of audiovisual media can emphasize the strengths and specifics of traffic experiments. This project investigated which audiovisual media are suitable for communicating this and what a successful cinematic accompaniment might look like in concrete terms.

To this end, a short film was created that shows traffic experiments and the temporary reallocation of public space during the European Mobility Week 2023 in the cities of Brühl, Krefeld, Jena, Darmstadt and Karlsruhe. It is intended to encourage municipalities to implement traffic experiments as part of European Mobility Week. The production of the film made it possible to explore the opportunities and challenges of documenting traffic experiments on film. The shortfilm “Lively streets. Traffic experiments & play streets - innovative ideas during the European Mobility Week” captures the transformative potential of traffic experiments and gives an impression of how the quality of urban life can be improved.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	8
Abkürzungsverzeichnis.....	9
Zusammenfassung.....	10
Summary	11
1 Potentiale von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumumnutzungen kommunizieren.....	12
1.1 Verkehrsversuche und Straßenraumumnutzung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche	12
1.2 Die Bedeutung audiovisueller Medien in der Kommunikation von Verkehrsversuchen.....	13
1.2.1 Realisierbarkeit aufzeigen.....	14
1.2.2 Veränderung erlebbar machen.....	14
1.2.3 Austausch und Diskussion ermöglichen	15
1.2.4 Positive Eindrücke schaffen	16
1.3 Die Vielfalt audiovisueller Medien in der Kommunikation von Verkehrsversuchen im Überblick	16
1.3.1 Erklärvideos.....	17
1.3.2 Sharepics	17
1.3.3 Interviews mit Interessensgruppen	17
1.3.4 Animationen	17
1.3.5 Aftermovie	17
1.3.6 Scrollytelling.....	18
2 Lebendige Straßen.....	19
2.1 Spezifika der Produktion des Films	19
2.2 Brühler Zukunftsdialoge – Brühl macht Platz	20
2.2.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Brühl	22
2.3 Festiwall Krefeld.....	23
2.3.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Krefeld	25
2.4 Damenviertel Jena	25
2.4.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Jena.....	26
2.5 Heinerblock Darmstadt	27
2.5.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Darmstadt.....	28
2.6 Karlsruhe spielt	29
2.6.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Karlsruhe.....	30

3	Reflektion und Schlussfolgerungen.....	32
4	Quellenverzeichnis	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Parklett in Brühl.....	15
Abbildung 2:	Europäische Mobilitätswoche im Heinerblock in Darmstadt...	16
Abbildung 3:	Kurzfilm „Lebendige Straßen“ über Verkehrsversuche während der EMW.....	19
Abbildung 4:	Straßenraumumnutzung auf dem Belvedere in Brühl	21
Abbildung 5:	Der Belvedere Parkplatz während der EMW aus der Vogelperspektive	23
Abbildung 6:	Aufbauarbeiten für das „Festiwall“ in Krefeld.....	25
Abbildung 7:	Autofreier Tag im Damenviertel in Jena.....	26
Abbildung 8:	EMW 2023 in Jena	27
Abbildung 9:	EMW 2023 in Darmstadt	28
Abbildung 10:	Temporäres Stadtmobiliar im Lichtenbergblock in Darmstadt	29
Abbildung 11:	„Karlsruhe spielt“.....	30
Abbildung 12:	Temporäre Spielstraßen in Karlsruhe.....	31

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
EMW	Europäische Mobilitätswoche
ThürDSchG	Thüringer Denkmalschutzgesetz
UBA	Umweltbundesamt

Zusammenfassung

Verkehrsversuche können einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätsverhaltens und zur Verkehrswende leisten. Temporär eingerichtete Verkehrsinfrastrukturen des Umweltverbunds und vorläufige Anordnungen (z.B. von Tempo 30) veranschaulichen, welchen Beitrag diese zur Umgestaltung vor Ort leisten und wie sie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Die Ergebnisse von Verkehrsversuchen können herangezogen werden, um die Effekte von Straßenraumumgestaltung zu bewerten. Oft stellt ein Verkehrsversuch eine vorläufige Lösung dar, die anschließend verstetigt wird. Manchmal wird das Projekt aber auch vollständig verworfen. Eine sorgfältige Evaluation eines Versuchs ermöglicht es den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden, eine informierte Entscheidung über die Zielerreichung zu treffen. Darüber hinaus machen es Verkehrsversuche möglich, das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schärfen und Bürger*innen zu ermutigen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Aber jenseits dessen schaffen Verkehrsversuche noch etwas anderes: Sie lassen Zukunftsvisionen lebendig werden und machen geplante Veränderungen für Bürger*innen erlebbar.

Veränderungen im Mobilitätsbereich werden oft von Ängsten und Sorgen begleitet. Eine gelungene Kommunikation von Verkehrsversuchen und eine gut geplante audiovisuelle Begleitung können diese auffangen. Bilder besitzen das Potenzial, Emotionen zu wecken, Botschaften zu vermitteln und Konzepte auf eine zugängliche Weise zu kommunizieren. Ihre universelle Verständlichkeit ermöglicht es zudem, Sprachbarrieren zu überbrücken. Audiovisuelle Medien knüpfen hier an und bieten durch die zusätzliche Zeit- und Tonebene die Chance, auch komplexe Szenarien darzustellen. Sie ermöglichen es, Veränderungen nicht nur vor Ort, sondern auch im digitalen Raum erlebbar zu machen.

Im Rahmen einer Kurzstudie zur Nutzung audiovisueller Medien im Kontext der Europäischen Mobilitätswoche wurde ein Kurzfilm erstellt, der Kommunen dazu ermutigen soll, in der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) Verkehrsversuche umzusetzen. Die Produktion des Films ermöglichte es, Chancen und Herausforderungen einer filmischen Dokumentation von Verkehrsversuchen zu eruieren. Dazu wurden die verschiedenen Phasen der Filmproduktion in den Blick genommen und Erfahrungen bei den Dreharbeiten systematisch untersucht.

Das erste Kapitel widmet sich der Bedeutung audiovisueller Medien in der kommunikativen Vermittlung von Verkehrsversuchen. In einem ersten Schritt wird die Rolle von Verkehrsversuchen und Straßenraumumnutzungen im Rahmen der EMW aufgezeigt. Dazu werden die Potentiale von Verkehrsversuchen für das Entwickeln gemeinsamer Visionen für den öffentlichen Raum erläutert. Im Anschluss werden verschiedene audiovisuelle Formate vorgestellt, die sich für die Begleitung von Verkehrsversuchen anbieten. Im zweiten Kapitel wird die Entstehung des Kurzfilms „Lebendige Straßen: Verkehrsversuche & Spielstraßen – Ideen in der Europäischen Mobilitätswoche“ beschrieben. Dazu werden die Verkehrsversuche und ihre lokalen Kontexte in den Städten Brühl, Krefeld, Jena, Darmstadt und Karlsruhe erläutert. Ziel ist es, die Bedeutung audiovisueller Medien und des produzierten Kurzfilms für die kommunikative Vermittlung und Dokumentation der Verkehrsversuche im Rahmen der EMW verständlich zu machen. Das dritte Kapitel fasst schließlich Erfolgsfaktoren der filmischen Begleitung von Verkehrsversuchen und Straßenraumumnutzungen zusammen und gibt weiterführende Empfehlungen.

Summary

Traffic experiments can contribute to the transformation of mobility behavior and the traffic turnaround. Temporarily installed transport infrastructures of the eco-mobility and temporary arrangements (e.g. 30 km/h) illustrate what contribution they make to local redesign and how they improve the quality of life in public spaces. The results of traffic experiments can be used to evaluate the effects of street redesign. A traffic experiment often represents a temporary solution that is subsequently consolidated. Sometimes, however, the project is discarded completely. Careful evaluation of a traffic experiment enables local authorities and road traffic authorities to make an informed decision about the achievement of objectives. In addition, transport experiments make it possible to raise awareness of sustainable mobility and encourage citizens to use environmentally friendly means of transport. But beyond this, traffic experiments create something else: they bring visions of the future to life and make planned changes tangible for citizens.

Changes in the mobility sector are often accompanied by fears and concerns. Successful communication of traffic experiments and a well-planned audiovisual accompaniment can address these. Images have the potential to arouse emotions, convey messages and communicate concepts in an accessible way. Their universal comprehensibility also makes it possible to bridge language barriers. Audiovisual media tie in with this and, thanks to the additional time and sound level, also offer the opportunity to present complex scenarios. They make it possible to experience changes not only on site, but also in digital space.

As part of a short study on the use of audiovisual media using the example of European Mobility Week, a short film was produced to encourage local authorities to implement traffic experiments during European Mobility Week (EMW). The production of the film made it possible to determine the opportunities and challenges of documenting traffic experiments on film. To this end, the various phases of film production were examined and experiences during filming were systematically investigated.

The first chapter is dedicated to the importance of audiovisual media in the communicative mediation of traffic experiments. In a first step, the role of traffic experiments and the use of road space in the context of EMW is shown. To this end, the potential of traffic experiments for the development of shared visions for public space is explained. This is followed by a presentation of various audiovisual formats that are suitable for accompanying traffic experiments. The second chapter describes the creation of the short film „Lively streets. Traffic experiments & play streets - innovative ideas during the European Mobility Week“ is described. The traffic experiments and their local contexts in the cities of Brühl, Krefeld, Jena, Darmstadt and Karlsruhe are explained. The aim is to explain the importance of audiovisual media and the short film produced for communicating and documenting the traffic experiments as part of EMW. Finally, the third chapter summarizes success factors of the filmic accompaniment of traffic experiments and road space reuse and provides further recommendations.

1 Potentiale von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumumnutzungen kommunizieren

Verkehrsversuche können einen Beitrag zur Transformation des Mobilitätsverhaltens und zur Verkehrswende leisten. Temporär eingerichtete Verkehrsinfrastrukturen des Umweltverbunds veranschaulichen, welchen Beitrag diese zur Umgestaltung vor Ort leisten und wie sie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Die Ergebnisse von Verkehrsversuchen können herangezogen werden, um die Effekte von Straßenraumumgestaltung zu bewerten. Oft stellt ein Verkehrsversuch eine vorläufige Lösung dar, die anschließend verstetigt wird.

Manchmal wird das Projekt aber auch vollständig verworfen. Eine sorgfältige Evaluation eines Versuchs ermöglicht es den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden, eine informierte Entscheidung über die Zielerreichung zu treffen. Darüber hinaus machen es Verkehrsversuche möglich, das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schärfen und Bürger*innen zu ermutigen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Aber jenseits dessen schaffen Verkehrsversuche noch etwas anderes: Sie lassen Zukunftsvisionen lebendig werden und machen geplante Veränderungen für Bürger*innen erlebbar.

Veränderungen im Mobilitätsbereich werden von Ängsten und Sorgen begleitet. Eine gelungene Kommunikation von Verkehrsversuchen und eine gut geplante audiovisuelle Begleitung können diese auffangen. Ein aussagekräftiges Bild vermag eine Geschichte zu erzählen und Bilder besitzen das Potenzial, Emotionen zu wecken, Botschaften zu vermitteln und Konzepte auf eine zugängliche Weise zu kommunizieren. Ihre universelle Verständlichkeit ermöglicht es zudem, Sprachbarrieren zu überbrücken. Audiovisuelle Medien knüpfen hier an und bieten durch die zusätzliche Zeit- und Tonebene die Chance, auch komplexe Szenarien darzustellen. Daher sind sie als Begleitmedien für Verkehrsversuche besonders geeignet. Sie ermöglichen es, Veränderungen nicht nur vor Ort, sondern auch im digitalen Raum erlebbar zu machen. Indem sie einen direkten Vergleich zwischen dem Zustand vor und nach der Veränderung erlauben, bieten sie Einblicke, die durch den Verkehrsversuch allein oft nicht möglich sind.

1.1 Verkehrsversuche und Straßenraumumnutzung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche

Jedes Jahr vom 16. bis 22. September bietet die Europäische Mobilitätswoche Kommunen die Chance, nachhaltige Mobilität vor Ort zu fördern und für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu werben. Insgesamt haben im Jahr 2023 mehr als 3.000 Städte und Gemeinden aus ganz Europa und der ganzen Welt an der EMW teilgenommen. Lokal werden während der EMW ganz unterschiedliche Aktionen umgesetzt. So werden beispielsweise Parkplätze und Straßenraum umgenutzt, neue Fuß- und Radwege eingeweiht, Elektro-Fahrzeuge getestet, Schulwettbewerbe ins Leben gerufen und Aktionen für mehr Klimaschutz im Verkehr durchgeführt. Dadurch zeigen Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger, dass nachhaltige Mobilität möglich ist, Spaß macht und praktisch gelebt werden kann.

Viele Aktionen der Europäischen Mobilitätswoche werden von Kommunen in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren und Verbänden organisiert. Zentrale Themen sind hierbei häufig die Aufteilung des Straßenraums, städtische Lebensqualität, Bürgerbeteiligung in Verbindung mit nachhaltiger Mobilität, Barrierefreiheit und das Erlebbarmachen nachhaltiger und neuer Mobilitätsformen. Jede Kommune setzt lokal Schwerpunkte und entwickelt Veranstaltungen und Maßnahmen, die für den jeweiligen Kontext passend sind und lokale Gegebenheiten aufgreifen.

So werden sehr unterschiedliche Themen bedient und verschiedene Aktionen rund um nachhaltige Mobilität auf die Beine gestellt.

Oftmals nutzen Kommunen den EMW-Zeitraum auch für Verkehrsversuche und temporäre Straßenraumumnutzungen. Konkret werden – basierend auf Erfahrungen der Akteure vor Ort, stadtplanerischen Anforderungen sowie politischen Zielvorgaben – Straßenräume oder Plätze umgenutzt und nachhaltige Mobilitätsformen priorisiert. Diese temporären Veränderungen dienen den Kommunen als Basis für den Dialog mit der Stadtgesellschaft und auch der eigenen Verwaltung. Die Kommunen analysieren und evaluieren die Veränderungsprozesse und bewerten die Effekte auf Verkehr und Lebensqualität. In vielen Fällen können so aus temporären Veränderungen dauerhafte Anpassungen werden. Es ist also wichtig, an konkreten Beispielen das Veränderungspotenzial des Stadtraums aufzuzeigen. (Bewegte) Bilder haben in diesem Zusammenhang eine Wirkmächtigkeit, da sie Veränderungen visuell verständlich machen.

Aus diesem Grund hat die Nationale Koordinierungsstelle bereits in der Vergangenheit Kurzfilme erstellt, die die Vorteile nachhaltiger Mobilität verdeutlichen. Diese Filme werden von Kommunen sowohl während der EMW als auch bei späteren Veranstaltungen genutzt. Sie regen zum Nachdenken an und motivieren Kommunen, Bürger*innen und Entscheidungsträger*innen dazu, Verkehr neu zu denken und alternative Konzepte auszuprobieren.

Die EMW ist eine dezentrale Kampagne, die parallel an zahlreichen Orten stattfindet. Ein Kurzfilm ermöglicht es, zu zeigen, wie vielfältig die Verkehrsversuche und die damit verbundenen Veränderungen vor Ort sind. Der Kurzfilm dokumentiert auch, wie öffentlicher Raum anders genutzt werden kann, wenn Autoverkehr nicht mehr die dominante Mobilitätsform ist und demonstriert den Zugewinn an Lebensqualität durch weniger Verkehr zu veranschaulichen.

1.2 Die Bedeutung audiovisueller Medien in der Kommunikation von Verkehrsversuchen

Im Rahmen von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumumnutzungen spielt Kommunikation eine wesentliche Rolle für den Erfolg. Der Einsatz audiovisueller Medien kann dabei die Stärken und Spezifika von Verkehrsversuchen hervorheben. Grundsätzlich gilt für Verkehrsversuche nach dem Straßenverkehrsrecht, dass es sich regelmäßig nicht um eine experimentelle, sondern nur um eine vorgezogene Anordnung handelt. Alle Voraussetzungen, die für eine endgültige Anordnung vorliegen müssen, müssen auch schon zum Zeitpunkt des Versuchs gegeben sein. Damit sind die Möglichkeiten eines Versuchs faktisch eingeschränkt. Dies gilt vor allem dann, wenn die engen Voraussetzungen des § 45 Ab. 9 S. 3 StVO greifen. Ganz neue Dinge auszuprobieren, die es bislang auf der Straße nicht gegeben hat, ist nicht vorgesehen. Gegen Verkehrsversuche kann regelmäßig genauso wie gegen eine endgültige Anordnung geklagt werden, was in der Praxis oft vorkommt. Da es sich bei den getroffenen Anordnungen um Allgemeinverfügungen handelt, ist der Kreis der Klagebefugten groß.

Umso wichtiger ist es, Verkehrsversuche ansprechend zu kommunizieren, zu dokumentieren und dadurch ihr volles Potential auszuschöpfen. Audiovisuelle Medien sind dazu ein geeignetes Mittel. Es handelt sich hierbei um Medienformate, die sowohl akustische als auch visuelle Komponenten beinhalten. Das Ziel dieser Medien ist es, durch die gleichzeitige Ansprache des Hörsinns und des Sehsinns eine effektivere und umfassendere Informationsübermittlung, Unterhaltung oder Bildung zu erreichen. Zu den audio-visuellen Medien zählen unter anderem: Filme und Videos, Fernsehen, Computerspiele, Bildungssoftware, Multimedia-Präsentationen (Kombinationen aus Texten, Bildern, Videos, Animationen und Sound). Audiovisuelle Medien ermöglichen ein reichhaltiges Erlebnis, indem sie Geschichten erzählen, Informationen

präsentieren oder Lerninhalte in einer Weise vermitteln, die oft über die Möglichkeiten von reinen Audio- oder visuellen Medien hinausgeht. Mit der fortschreitenden Technologieentwicklung werden audiovisuelle Medien immer zugänglicher, vielfältiger und interaktiver.

Früher war die Erstellung von professionell aussehenden Filmen aufwendig. Es waren teure Kameras, Bearbeitungssoftware und Fachwissen erforderlich. Heutzutage ist es einfacher, audiovisuelle Inhalte zu produzieren und diese über verschiedene Kanäle zu verbreiten. Smartphones haben sich dabei als leistungsfähige Werkzeuge etabliert, die viele der nötigen Aufgaben abdecken können. Ebenso sind Postproduktionstools kostengünstig verfügbar. Einfache Schnittprogramme ermöglichen das Zusammenfügen verschiedener Clips sowie das Unterlegen von Musik- und Soundeffekten mit wenigen Klicks. Dank technischer Fortschritte lassen sich mit vergleichsweise kleinem Aufwand hochwertige Videos erstellen und anschließend über Plattformen wie YouTube oder soziale Medien im Allgemeinen teilen. Für die kommunikative Vermittlung von Verkehrsversuchen oder von Aktionen im Rahmen der EMW bedeutet dies, dass Filme heute mit einem geringeren Ressourceneinsatz und schnell erlernbarem technischem Know-How produziert werden können.

1.2.1 Realisierbarkeit aufzeigen

Ein gut durchgeföhrter Verkehrsversuch zeigt nicht nur, dass Veränderung möglich ist, sondern auch, wie sie umgesetzt werden kann. Viele verkehrliche oder stadtplanerische Projekte, insbesondere größere, werden in der Planungsphase von Teilen der Bevölkerung abgelehnt. Sind die Maßnahme dann umgesetzt, werden sie hingegen oft positiv wahrgenommen. Unser Gehirn neigt dazu, den aktuellen Zustand einer unsicheren und teilweise nicht vollständig vorstellbaren Veränderung vorzuziehen. Die audiovisuelle Begleitung von Verkehrsversuchen kann helfen, dass geplante Maßnahme leichter imaginiert und ihre Umsetzbarkeit nachvollzogen werden können.

1.2.2 Veränderung erlebbar machen

Verkehrsversuche sind eine effektive Möglichkeit, um Veränderungen im Straßenraum erlebbar zu machen und aktuelle Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Mobilität zu testen und zu bewerten. Anwohner*innen und Bürger*innen können dadurch die Veränderungen im Alltag miterleben und sich so ein fundierteres Bild über die positiv sowie negativ empfundenen Auswirkungen machen. Zusätzlich unterstützen gesammelte Daten, etwa zur Verkehrsstärke oder zum Parkdruck, die Vergleichbarkeit zwischen der vorherigen Situation und der nachherigen Variante. Dadurch wird eine bessere Bewertung der Folgen der endgültigen Umsetzung ermöglicht. Gegebenenfalls können auch verschiedene Varianten erprobt und verglichen werden.

Abbildung 1: Parklett in Brühl



Temporäre Sitzgelegenheiten veranschaulichen, wie eine Straße ohne parkende Autos aussehen kann

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

1.2.3 Austausch und Diskussion ermöglichen

Eine wichtige Voraussetzung, um Verkehrsversuche erfolgreich zu gestalten, besteht darin, den Dialog mit den betroffenen Menschen zu einem integralen Bestandteil des Gesamtprozesses zu machen. Der Austausch zwischen den Bürger*innen schafft Verständnis für verschiedene Lebenssituationen und ist eine Voraussetzung für die langfristige Akzeptanz von Maßnahmen. Nur im Dialog können neue Maßnahmen und Projekte optimal an die Bedürfnisse von Betroffenen angepasst werden.

Dabei ist es wichtig, alle relevanten Gruppen zu erreichen. Die Austauschformate sollten so gestaltet sein, dass nicht nur laute Gruppen Gehör finden, sondern dass alle entsprechend ihres Anteils in der Bürgerschaft wahrgenommen werden und zu Wort kommen können. Auch Menschen, die aufgrund ihrer Lebensumstände Hürden überwinden müssen, um an partizipativen Prozessen teilnehmen zu können, sollen Gehör finden. Menschen mit Sprachbarrieren, Kinder, Senioren, Menschen mit besonderen Bedürfnissen oder etwa Menschen mit Sorgeverantwortung können Schwierigkeiten haben, an Planungsprozessen zu partizipieren. Veranstaltungen und Informationen sollten deshalb leicht verständlich sein und einfach zugänglich sein. Durch gezielte Ansprache einzelner Interessengruppen bereits im Vorfeld des Versuchs kann eine Diskussion gefördert werden, bei der auch kritische Stimmen berücksichtigt werden.

Eine Vielfalt an versuchsbegleitenden Austauschformaten und Kommunikationskanälen ermöglichen es, unterschiedliche Zielgruppen zu erreichen. Diskussionsveranstaltungen, Online-Befragungen oder Vorortbegehungen schaffen einen Rahmen, um in unterschiedlichen Settings und zu verschiedenen Tageszeiten über die geplanten Veränderungen ins Gespräch zu kommen. Die Bedeutung aufsuchender Beteiligung ist dabei groß, denn Informationen über Verkehrsversuche finden nicht automatisch den Weg zu Bürger*innen. Viele langfristig angelegte Beteiligungsformate leiden in der Durchführung darunter, dass grundsätzliche

Bedenken zu spät im Prozess geäußert werden. Erkenntnisse, die während des Versuchs gewonnen werden, können später in die Planung einfließen.

Abbildung 2: Europäische Mobilitätswoche im Heinerblock in Darmstadt



Dialogveranstaltungen ermöglichen den Austausch von Anwohner*innen über die Zukunft des Quartiers

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

1.2.4 Positive Eindrücke schaffen

Um einen Verkehrsversuch erfolgreich durchzuführen, ist es wichtig, positive Eindrücke zu erzeugen. Dies beginnt bereits bei der Planung des Versuchs nach Straßenverkehrs- und Baurecht. Zusätzliche Schilder, Absperrungen und Markierungen sind erforderlich. Gleichzeitig ist es wichtig, dass das der Versuch so wenig wie möglich an eine Baustelle erinnert. Positive Bilder entstehen, wenn die neuen Möglichkeiten, die der Verkehrsversuch bietet, genutzt werden. Beispielsweise können Radfahrer*innen auf einem temporären Fahrradweg verstärkt wahrgenommen werden oder Anwohner*innen in einer für den Autoverkehr gesperrten Straße temporäre Sitzgelegenheiten nutzen. Diese neuen Möglichkeiten etablieren sich eventuell zunächst zögerlich, weil Gewohnheiten angepasst werden müssen. Um die anfängliche Zurückhaltung zu überwinden, ist es sinnvoll, gerade zu Beginn des Versuchs mit Aktionen dafür zu werben. Auf den so entstehenden positiven Eindrücken kann dann im weiteren Verlauf des Verkehrsversuchs aufgebaut werden.

1.3 Die Vielfalt audiovisueller Medien in der Kommunikation von Verkehrsversuchen im Überblick

Audiovisuelle Medien sollten in ein umfassendes Kommunikationskonzept integriert werden. Bei der Nutzung von audiovisuellen Medien ist es wichtig, im Voraus zu klären, welche Kanäle der Kommune zur Verfügung stehen und welche Teile der Bevölkerung dadurch erreicht werden können. Sofern es sich nicht um langfristige Projekte handelt, ist es in der Regel sinnvoller, bestehende Kommunikations-Kanäle zu nutzen. Auch der Infoscreen im öffentlichen Raum oder im ÖPNV sind gute Ausspielwege, auch wenn hier in der Regel auf den Ton verzichtet werden muss.

1.3.1 Erklärvideos

Erklärvideos sind kurze, meist animierte Videos, die komplexe Themen einfach und anschaulich darstellen. Typischerweise zwischen 1 und 3 Minuten lang, nutzen sie Storytelling, eine Sprecher*innen-Stimme, ansprechende Grafiken und unterstützende Musik, um Informationen verständlich zu machen. Sie sind im Marketing und in der Bildung beliebt, denn sie fesseln Zuschauer, fördern das Verständnis und eignen sich ideal für soziale Medien und Online-Plattformen. Erklärvideos brechen schwierige Inhalte in verständliche Abschnitte herunter und sind ein effektives Werkzeug, um Zielgruppen schnell zu informieren. Sie können daher gerade im Vorfeld von Verkehrsversuchen eine wichtige Rolle spielen, um Daten und Fakten zu transportieren.

1.3.2 Sharepics

Sharepics sind Bilder, die speziell für die Verbreitung über soziale Netzwerke wie Facebook, Instagram, X (ehem. Twitter) oder Bluesky erstellt werden. Sie enthalten oft kurze, einprägsame Botschaften, Zitate oder Statistiken und sind visuell ansprechend gestaltet, um die Aufmerksamkeit von Nutzer*innen in den sozialen Medien zu erregen und sie zum Teilen des Bildes zu animieren. Sharepics selbst sind zwar reine visuelle Medien, können aber eine ähnliche Funktion wie Erklärvideos einnehmen und sind günstiger und leichter zu produzieren.

1.3.3 Interviews mit Interessengruppen

Mit kurzen Interviews kann verschiedenen Standpunkten eine Plattform geboten werden. Auch kritische Stimmen sollten einbezogen werden. Zum Beispiel können ein Befürworter- und ein Gegner-Statement verdeutlichen, dass die Meinungen in der Bevölkerung vielfältig sind. Dabei ist zu beachten, dass das Pro-Contra-Verhältnis in der Bevölkerung durch die Anzahl und Dauer der jeweiligen Beiträge widergespiegelt werden sollte.

1.3.4 Animationen

Animierte Videos sind audiovisuelle Medien, die mit Bewegtbildern, oft in Form von Zeichnungen oder computergenerierten Grafiken, Geschichten erzählen, oder Informationen vermitteln. Oft werden animierte Grafiken so eingesetzt, dass sie Videomaterial der Ist-Situation überlagern, um einen Vorher-Nachher-Vergleich anschaulich zu machen.

Im Rahmen von Verkehrsversuchen besitzen animierte Videos das Potential, die kommunikative Brücke zwischen technischer Planung und öffentlicher Wahrnehmung zu schlagen. Durch ihre Fähigkeit, abstrakte Konzepte und zukünftige Szenarien lebendig zu illustrieren, sind sie besonders geeignet, die Vorstellungskraft der Betrachter*innen zu unterstützen und so Besorgnisse im Vorfeld eines Verkehrsversuchs zu reduzieren. Indem animierte Videos den geplanten Verkehrsversuch aufgreifen und diesen in einer nachvollziehbaren, visuell ansprechenden Form präsentieren, können sie Befürchtungen entgegenwirken, indem sie Wissenslücken schließen und die zugrundeliegenden Intentionen kommunizieren. Ferner bieten sie die Möglichkeit, durch eine Mischung aus realen Bildern und Animationselementen potenzielle Vorteile – wie umweltfreundlichere Verkehrsalternativen oder effizientere Verkehrsabläufe – anschaulich zu vermitteln. Dies kann zu einem Abbau von Vorbehalten führen und eine positive Grundhaltung gegenüber anstehenden Verkehrsversuchen fördern.

1.3.5 Aftermovie

Ein Aftermovie ist ein kurzes Video, das Höhepunkte als auch die Atmosphäre eines Events wiedergibt. Es dient dazu, die Erinnerung an die Aktivität lebendig zu halten und bei den

Betrachtern Emotionen und Begeisterung zu wecken. Wenn etwa ein Verkehrsversuch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität zum Ziel hat, so kann ein gelungenes Aftermovie nachvollziehbar machen, welche schönen Momente und positiven Erfahrungen durch den Verkehrsversuch möglich geworden sind. So können sich auch Menschen, die nicht an der Veranstaltung teilgenommen haben, von den positiven Auswirkungen überzeugen. Das Aftermovie kann auch begleitend zum Verkehrsversuch eingesetzt werden. Es ist nicht nötig, dass das Aftermovie erst nach Abschluss des Verkehrsversuchs im Sinne einer Dokumentation veröffentlicht wird.

1.3.6 Scrollytelling

Scrollytelling ist eine interaktive Erzähltechnik, welche multimediale Inhalte durch das Scrollen der Nutzer*innen auf einer Webseite nacheinander darstellt, um eine Geschichte zu erzählen oder Informationen zu vermitteln. Dabei werden Texte, Bilder, Videos, Animationen und Grafiken mit dem Scrollvorgang synchronisiert eingesetzt, um eine dynamische und visuell ansprechende Präsentation des Inhalts zu gewährleisten. Als eine Form des digitalen Storytellings nutzt Scrollytelling die Interaktivität moderner Webtechnologien, um die Nutzer*innen in den narrativen Prozess einzubinden. Gleichzeitig können diese, anders als bei einem klassischen Video, die Geschwindigkeit der Informationsvermittlung ihren eigenen Wünschen anpassen.

Scrollytelling bietet vielfältige Möglichkeiten, um Verkehrsversuche und ihre Auswirkungen auf die Stadtplanung und das alltägliche Leben der Menschen interaktiv und anschaulich zu kommunizieren. Durch Vorher-Nachher-Bilder, Datenvisualisierungen und Audioaufnahmen können Probleme visualisiert werden. Die Planung kann mit Hilfe von Karten, Diagrammen und Simulationen erklärt werden. Interaktive Elemente ermöglichen den Nutzer*innen, verschiedene Verkehrsszenarien zu erkunden. Interviews von betroffenen Personen geben Einblicke aus erster Hand. Die transparente Darstellung der chronologischen Entwicklung des Versuchs fördert das Verständnis für dessen Notwendigkeit und Nutzen. Insgesamt bietet Scrollytelling eine attraktive und verständliche Methode, um Informationen zu präsentieren und das Bewusstsein für Verkehrsversuche zu erhöhen.

2 Lebendige Straßen

Der fünfminütige Kurzfilm „Lebendige Straßen: Verkehrsversuche & Spielstraßen – Ideen in der Europäischen Mobilitätswoche“ zeigt Verkehrsversuche während der Europäischen Mobilitätswoche 2023 in den Städten Brühl, Krefeld, Jena, Darmstadt und Karlsruhe. Er zielt darauf ab, die Stimmung während der Verkehrsversuche einzufangen und die Bedeutung des Verkehrsversuches aus der Perspektive der Organisator*innen bzw. der Vertretungen der Kommune zu verdeutlichen. Er arbeitet mit Eindrücken vor Ort und Interviewpassagen. Als Aftermovie präsentiert der Kurzfilm fünf verschiedene Möglichkeiten und Ansätze von Verkehrsversuchen und soll andere Kommunen ermutigen, die Europäische Mobilitätswoche als Gelegenheit zur Umsetzung von Verkehrsversuchen zu nutzen. Verkehrstechnische und planerische Aspekte treten im Film bewusst in den Hintergrund. Der Fokus liegt auf dem Erleben vor Ort.

Abbildung 3: Kurzfilm „Lebendige Straßen“ über Verkehrsversuche während der EMW



Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

2.1 Spezifika der Produktion des Films

Bei der Entwicklung des Films wurde darauf geachtet, dass er sowohl erfahrene EMW-Teilnehmer*innen anspricht als auch solche, die die Kampagne bisher noch nicht kennen. Wichtig war es, Aktionen in Kommunen auszuwählen, die sich durch Bilder sehr gut veranschaulichen ließen. Bei der Auswahl der Kommunen sollte darauf geachtet werden, dass möglichst alle Regionen in Deutschland sowie die unterschiedlichen Kommunengrößen repräsentiert sind. Es sollten sowohl Kommunalmitarbeitende oder Bürgermeister*innen als auch Teilnehmer*innen der EMW-Aktionen zu Wort kommen. Der Kurzfilm hatte zudem die Aufgabe, den Zusammenhang zwischen den gezeigten Aktionen und nachhaltiger Mobilität deutlich zu machen. Bei der Auswahl der Aktionen selbst war sowohl auf thematische als auch auf methodische Vielfalt zu achten. Es sollten Aktionen in allen drei EMW-Kategorien gezeigt werden: Aktionswoche, Dauerhafte Maßnahmen, Autofreier Tag. Die Filmaufnahmen sollten unter Verwendung von Handkameras, Drohnen und einer 360°-Kamera entstehen.

Im Vorgespräch wurden die Besonderheiten der jeweiligen Projekte besprochen und potenzielle Interviewpartner*innen angefragt. Es wurden Termine für den Vor-Ort-Dreh vereinbart.

Zusätzlich zu den geplanten Interviews wurden spontane Interviews mit Akteur*innen und Teilnehmenden geführt. Kritiker*innen der Projekte waren vor Ort allerdings kaum zu finden oder standen nicht für Interviews zur Verfügung. Die Szenen wurden mit einem 2-D-Modell der EMW-Maskottchen Edgar und Edda gefilmt, um eine Verbindung zwischen den Drehorten herzustellen.

Aufgrund der begrenzten Länge des Films musste in der Postproduktion bzw. im Schnitt darauf geachtet werden, sich auf ein Statement pro Kommune zu beschränken. Um den Zuschauer*innen einen guten Überblick über die Projekte zu geben, wurde jeweils eine Person der jeweiligen Stadtverwaltung ausgewählt, die mit dem Projekt vertraut war.

2.2 Brühler Zukunftsdialoge – Brühl macht Platz

Die malerische Stadt Brühl in Nordrhein-Westfalen, bekannt für das prächtige Schloss Augustusburg (UNESCO-Weltkulturerbe), ist mit ihren knapp 45.000 Einwohnern geprägt durch historische Fachwerkhäuser und gemütliche Cafés, die zum Verweilen einladen. Die Kölnstraße und der Belvedere Parkplatz, die vom 25.08-23.09.2023 im Rahmen der „Brühler Zukunftsdialoge – Brühl macht Platz!“ temporär umgestaltet wurden, liegen in der Innenstadt von Brühl. Ziel der Stadt war es, im Rahmen der Brühler Zukunftsdialoge die nördliche Kölnstraße für den Einzelhandel, die Gastronomie und das Flanieren attraktiver zu machen. Problemhintergrund war dabei, dass die täglich circa 6.000 Fahrzeugbewegungen zum und vom Parkplatz auf dem Belvedere die Aufenthaltsqualität auf der Kölnstraße stark beeinträchtigen.

Abbildung 4: Straßenraumumnutzung auf dem Belvedere in Brühl



Das EMW-Maskottchen probiert die temporären Spielgeräte auf dem Belvedere aus

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

Im Aktionszeitraum wurde der Parkplatz für den Autoverkehr gesperrt, sodass der Großteil des Parksuchverkehrs entfiel. Unter Verwendung der sogenannten „Stadt-Terrassen“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW wurden Sitz- und Ruheinseln geschaffen. Es wurde ein Beach-Bereich mit Sand sowie Platz für diverse Ausstellungen und Informationsangebote eingerichtet. Die neuen Aufenthaltsflächen wurden durch Fahrradabstellanlagen, eine Fahrrad-Reparaturstation und unterschiedliche Pflanzbehältnisse ergänzt. Die Bewohner*innenparkplätze, Schwerbehindertenparkplätze, Taxiparkplätze sowie Stellplätze an den Ladesäulen wurden verlagert. Daneben standen während des Aktionszeitraumes keine öffentlichen Pkw-Stellplätze für die Allgemeinheit auf dem Belvedere zur Verfügung.

Für einen Zeitraum von vier Wochen wurde so eine neue Nutzung des Belvedere-Platzes möglich. Neben dauerhaften Angeboten (zum Beispiel ein Soccer-Court, ein Pump-Track oder ein XXL-Sandkasten) wurden im abwechslungsreichen Programm viele zeitlich begrenzte Aktionen geboten, sodass nicht die gesamte Platzfläche umgestaltet wurde, sondern auch ein größerer flexibel bespielbarer Raum zur Verfügung stand. Es gab Aktionstage, Workshops, Events und Konzerte. Dazu wurde eine Bühne errichtet, auf der zahlreiche Veranstaltungen stattfanden. Nach dem Aktionszeitraum kehrte alles wieder zur Ausgangssituation zurück und die Fläche wurde wieder als Parkplatz genutzt (Stadt Brühl, 2023).

Während des Verkehrsversuchs wurden verschiedene Medien und Kanäle genutzt, um die Vision einer anderen Nutzung des Areals plastisch werden zu lassen. Im Rahmen von "Brühl macht Platz!" rief das Citymanagement der Stadt Brühl eine Mitmach-Aktion ins Leben. Unter dem Titel "Kreative Träume für die Zukunft" waren Kinder, Jugendliche und Erwachsene eingeladen, an einem Malprojekt teilzunehmen und den Parkplatz Belvedere nach ihren Vorstellungen zu gestalten (Stadt Brühl, 2023).

Eine weitere mediale Begleitung des Projekts erfolgte durch den Künstler Jan Kamensky. Im Auftrag der Stadt entwickelte Kamensky zwei digitale Animationen des Belvedere-Platzes und

der Kölnstraße, die eine Umgestaltung des öffentlichen Raums plastisch werden ließen (Thorsten Kleinschmidt, 2023).

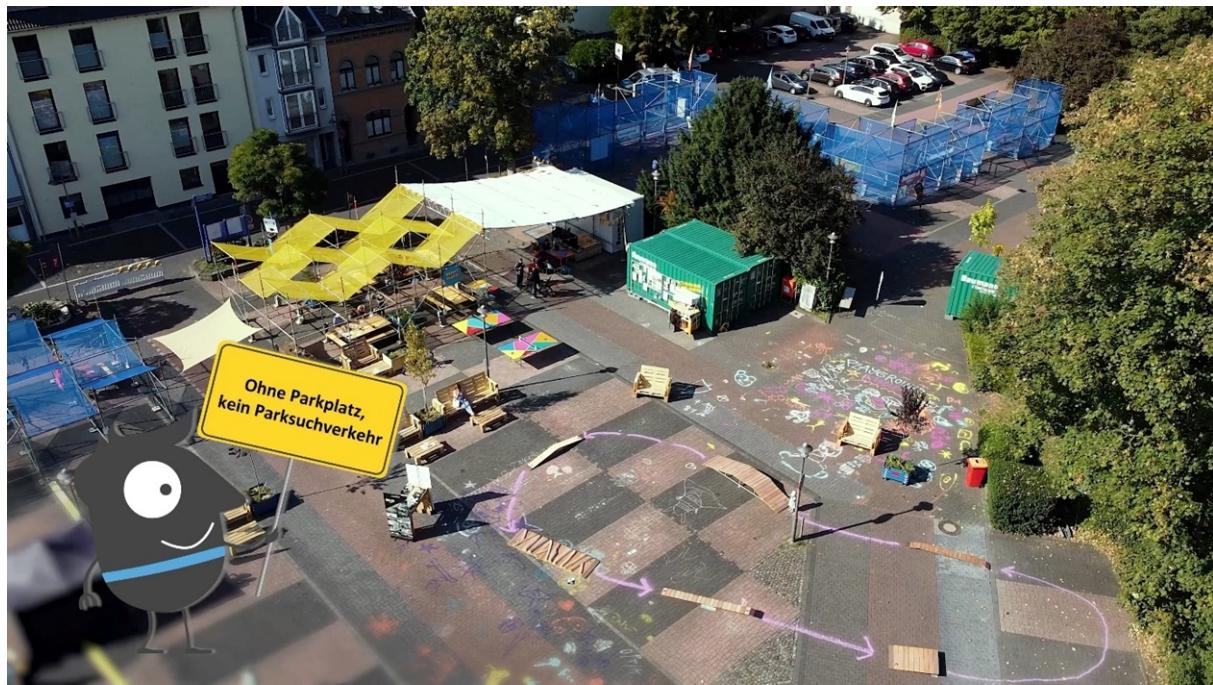
Visionen für die Zukunft von Brühl, persönliche Anliegen und offene Dialoge standen auch im Mittelpunkt der Filme von Thorsten Kleinschmidt. Der Brühler Filmemacher führte im Sommer 2023 zahlreiche Gespräche mit Brühlerinnen und Brühlern. So entstand ein knapp 30-minütiger Film, der die Zukunftsvisionen von Besucher*innen, Politiker*innen, dem Einzelhandel, Vereinen und verschiedenen Bürger*innen einfängt. Im Rahmen der Dreharbeiten führte Kleinschmidt zudem Gespräche mit dem Bürgermeister Dieter Freytag, den Fraktionsvorsitzenden der Brühler Ratsparteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CDU und FDP, dem Vorsitzenden der WEPAG sowie mit Kindern. In den Filmen kamen auch Kritiker*innen zu Wort. Einige Gastronomen und Gewerbetreibende brachten zum Ausdruck, dass sie gern früher in den Prozess eingebunden worden wären. Nicht das Projekt selbst, sondern v.a. der Dialog im Planungsprozess, wurde von einigen als ausbaufähig eingeschätzt. Die Videos der sechs Gespräche wurden auf der Internetseite der „Brühler Zukunftsdialoge“ veröffentlicht (Stadt Brühl, 2023).

2.2.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Brühl

Der Verkehrsversuch „Brühler Zukunftsdialoge – Brühl macht Platz!“ wurde bewusst in den Zeitraum der Europäischen Mobilitätswoche gelegt. Dadurch war es möglich, die Straßenraumumnutzung in den größeren Kontext der Mobilitätswende zu stellen und die kommunale Aktion als Teil einer europaweiten Kampagne für nachhaltige Mobilität sichtbar zu machen. Der EMW-Film konzentrierte sich darauf, die Essenz des Projekts in wenigen kurzen Sequenzen wiederzugeben.

Die Produktion des Films gestaltete sich dabei überraschend einfach. Der Bürgermeister und verantwortliche Person standen nach einer Anfrage für Interviews und Rückfragen zur Verfügung. Die überregionale Aufmerksamkeit für die Aktivitäten in Brühl wurden wohlwollend aufgenommen.

Abbildung 5: Der Belvedere Parkplatz während der EMW aus der Vogelperspektive



Drohnenaufnahmen des Belvedere verdeutlichen die Dimensionen der frei werdenden Fläche

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

Um die Interviews für den Film vorzubereiten, wurden im Vorfeld die Interviewfragen bereitgestellt. Zudem erfolgte vor den Dreharbeiten ein kurzes Vorgespräch. Ziel der Vorgespräche war es, die Interviews so zu gestalten, dass im Film ein möglichst genaues Bild des Verkehrsversuchs gewonnen werden kann. Eine weitere Frage zielte auf den Sinn von Verkehrsversuchen ab. Zudem wurden die Interviewten dazu befragt, welche langfristigen Optionen für sie durch den Verkehrsversuch entstehen. Weitere Fragen entstanden aus dem Gespräch heraus.

Die Dreharbeiten zum Film fanden bei schönem Wetter und zu einem geeigneten Zeitpunkt statt. So war es möglich, ansprechende Bilder des Verkehrsversuchs aufzunehmen und die Stimmung der Aktionen auf dem Belvedere einzufangen. Dabei gab es auch unerwartete Begebenheiten: Spontan entstand ein Interview mit Theo Jansen, dem Leiter des Zukunftsnetz Mobilität NRW, zu Verkehrsversuchen und der Möblierung öffentlichen Raums.

Das entstandene Filmmaterial war sehr umfangreich. Entsprechend herausfordernd war es in der Postproduktion, die wichtigsten Szenen auszuwählen und das umfangreiche Projekt in der gegebenen Kürze darzustellen. Es wurde deutlich, dass so komplexe Projekte wie die Aktionen auf dem Belvedere in Brühl eine umfangreiche und ausdifferenzierte mediale Begleitung ermöglichen, wenn nicht gar erfordern.

2.3 Festiwall Krefeld

Die linksrheinisch gelegene kreisfreie Großstadt Krefeld gehört zur Metropolregion Rhein-Ruhr und ist durch die im 19. Jahrhundert entstandenen „vier Wälle“ mit dem als Prachtboulevard angelegten Ostwall bekannt. Die markante Anlage der Wälle ist für das städtebauliche Entwicklungskonzept zentral. Dieses sieht vor, dass perspektivisch der innere Teil der Wälle in weiten Bereichen autofrei wird, ohne dass die Innenstadt ihre gute Erreichbarkeit verliert (Stadt Krefeld, 2009, S. 139). Die Innenstadt ist durch ihre Wohnfunktion, lokalen Facheinzelhandel, unkonventionelle Cafés und die Abendgastronomie geprägt. Der südlich angrenzende Westwall

mit seiner Grünfläche, einigen Parkplätzen, einem Spielplatz und einem Platz für den Wochenmarkt weißt laut einem 2011/12 entwickelten Gestaltungskonzepts für die Innenstadt großes Entwicklungspotential auf: „Auf der Höhe des Rathauses ist der Westwall ansprechend repräsentativ mit Springbrunnen und einer Skulptur gestaltet. Insgesamt erscheint der Westwall jedoch nicht als räumliches Kontinuum, da er oft seine Funktionen und seinen Charakter wechselt. Die Ausstattung des Mobiliars ist veraltet und weist starke Abnutzungs- und Witterungsspuren auf. Im Bereich des Wochenmarktes gibt es keine Aufenthaltsmöglichkeiten, die das rege Treiben auf dem Markt unterstützen können. Zudem erzeugt der Parkplatz durch Überbetonung der Verkehrsfläche den Eindruck von Verödung des Quartiers (wenn kein Markt ist). Die Maßstäblichkeit der Ansatzleuchte trägt außerdem dazu bei, dass der Westwall mehr als Verkehrsachse, denn als bürgerlicher Straßenraum wahrgenommen wird.“ (Kompetenzzentrum Social Design, 2012, S. 34) Aus diesem Grund möchte die Stadt Krefeld insbesondere den Westwall städtebaulich überarbeiten und in diesem Zusammenhang den Straßenraum neugestalten.

Wie eine Straßenraumumnutzung am Westwall aussehen könnte, versucht die Stadt gemeinsam mit ihren Bürgerinnen und Bürgern zu entwickeln. Im Zeitraum der EMW vom 16. bis zum 22. September 2023 veranstaltete die Stadt Krefeld zu ihrem Jubiläumsjahr deshalb das sogenannte „Festiwall“. Die vier Wälle und insbesondere der Westwall wurden in eine große, vielfältige Aktionsfläche verwandelt. Ziel war es, den einzigartigen Grundriss der Stadt wieder mehr in das Bewusstsein der Krefelderinnen und Krefelder zu rücken und durch die Installation von Wanderbühnen, Wanderküchen, Open-Air-Spielmöglichkeiten, einer Silent Disco, Beteiligungsformaten und einem bunten Kulturprogramm neues Leben auf die Wälle zu bringen (Stadt Krefeld, 2023b).

Die Stadt Krefeld nutzte neue Technologien, um Zukunftsbilder der vier Wälle erlebbar zu machen. Die Stadtplaner setzten auf „Augmented Reality“. Durch eine App auf dem Smartphone konnten Gestaltungsmöglichkeiten sichtbar gemacht werden. Während Nutzer ihre Handykamera über die Wälle schweifen ließen, zeigten die Live-Aufnahmen der eigenen Kamera die Ideen der Planer (Stadt Krefeld, 2023a).

Abbildung 6: Aufbauarbeiten für das „Festiwall“ in Krefeld



Das EMW-Maskottchen probiert Augmented Reality aus

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

2.3.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Krefeld

Krefeld nahm die EMW zum Anlass, um mit Bürgerinnen und Bürgern über bauliche Visionen der Gestaltung der Wälle ins Gespräch zu kommen. Die Aktionswoche im September bot den idealen Zeitraum, um mit dem „Festiwall“ eine Verknüpfung zwischen Kultur, Mobilität, Gastronomie und Gewerbe und nicht zuletzt einer identitätsstiftenden Gestaltung des städtischen Raums herzustellen. Der EMW-Film „Lebendige Straßen“ sollte in Krefeld insbesondere die verkehrlichen Aspekte der Stadtplanung und ihre mediale Vermittlung in den Fokus zu nehmen. Gerade der innovative Ansatz, Zukunftsvisionen der Wallanlagen mittels AR sichtbar zu machen, sollte im Film präsentiert werden.

Die Anfrage bei der Stadt Krefeld erfolgte verhältnismäßig kurzfristig und wurde dennoch dankend angenommen. Die Verantwortlichen aus der Stadtverwaltung hatten geeignete Drehorte vorgeschlagen und waren auch sonst mit dem Umgang mit Medienvertretern und an das Berichten über die stadtplanerischen Konzepte vertraut. Daher gestalteten sich die Dreharbeiten unkompliziert und zügig.

Für die Darstellung der AR-Inhalte im EMW-Film waren gute Ideen nötig. Im Film wird dem EMW-Maskottchen Edgar vor dem Wall stehend ein Smartphone in die Hand gegeben. Auf den Screen des Smartphones konnten später die AR-Bilder montiert werden.

2.4 Damenviertel Jena

Die Universitätsstadt Jena nimmt als Bildungs- und Wissenschaftsstandort, als eines der Zentren der deutschen Optik- und Feinmechanikindustrie sowie mit seinen vielfältigen Kultur- und Freizeiteinrichtungen eine herausragende Funktion in der Metropolregion Mitteldeutschland ein. Malerisch gelegen zwischen steil emporragenden Muschelkalkhängen verfügt die Stadt über zahlreiche Sehenswürdigkeiten und abwechslungsreiche Rad- und Wanderwege. Durch die geographische Lage Jena in den Tälern der Saale und ihrer Zuflüsse, die sich in die umgebene

Hochfläche eingeschnitten haben, ergeben sich aber auch Herausforderungen für eine bauliche Ausdehnung der Stadt und die Lenkung des Verkehrs. Die große Inanspruchnahme durch den Straßenverkehr entwertet bestehende Räume und das Erleben von Kunst und Kultur im öffentlichen Raum. Durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen will die Stadt Jena deshalb, ein ganzheitliches Stadterleben, Orte des Flanierens, der Kommunikation, des Spielens und der Begegnung zu ermöglichen.

Abbildung 7: Autofreier Tag im Damenviertel in Jena



Auf der für den Autoverkehr gesperrten Straße genießen Kinder die wilde Fahrt auf einem handbetriebenen Kettenkarussel
Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

Das Sanierungsgebiet „Sophienstraße“, in dem während der EMW 2023 ein Straßenfest stattfand, ist in der Stadt unter dem Namen „Damenviertel“ bekannt. Das Damenviertel ist ein geschlossenes, beinahe vollständig erhaltenes Gründerzeitgebiet, das in seiner Gesamtheit als Denkmalensembles gemäß § 2 (2) ThürDSchG unter Denkmalschutz steht. Schwerpunkte der Sanierung bilden dabei unter anderem die „Reduzierung des Verkehrs“ sowie die „Neuordnung des ruhenden Verkehrs“ (Stadt Jena, 2024). Gebietsfremder Durchgangsverkehr soll aus dem Damenviertel ausgelagert werden, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Die Parkraumsituation spitzt sich dabei in den zurückliegenden Jahren immer mehr zu, weil nicht nur Gewerbe und Wohnraum in Dachgeschossen hinzu gekommen sind, sondern auch Parkplätze durch Zentrumsparken belegt werden (vgl. Stadt Jena, 1998, S. 7 f.).

Am Hauptaktionstag der EMW 2023, Sonntag, den 17. September fanden im Damenviertel vielfältige Aktionen statt. Teile der Straße wurden an diesem Tag für den Verkehr gesperrt und für die Menschen geöffnet. Für Bürger*innen wurden Verkehrsräume zu Möglichkeitsräumen und zahlreiche Vereine und Verbände konnten den öffentlichen Raum bespielen (Kilit & Wenigenjena, 2023)

2.4.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Jena

Die Filmsequenzen im Damenviertel in Jena sollten die Stimmung und den Erlebnischarakter der EMW aufzeigen. Deshalb sollte der Film möglichst viele fröhliche Menschen und Aktionen

während des Straßenfestes festhalten. Bei den Dreharbeiten tauchten die Maskottchen Edda und Edgar immer wieder im Bild auf. Die Maskottchen konnten sogar spontan an einem Tanz-Flashmob teilnehmen. Um ein besseres Bild der raumgreifenden Aktivitäten im Damenviertel zu bekommen, wurden Aufnahmen mit einer Drohne gemacht.

Die Anfrage durch das Filmteam wurde gut aufgenommen und die Absprachen mit der Stadt und den zuständigen Dezernenten verliefen reibungslos. Die Interviewfragen wurden vorab zugeschickt und das Interview konnte inmitten des Trubels im Damenviertel stattfinden. Die Interviewpartner*innen führten das Filmteam an wichtige Verkehrspunkte des Damenviertels und vermittelten auch Hintergrundinformationen zum Aktionstag. Dadurch, dass der Filmdreh am Hauptaktionstag der EMW in Jena und bei bestem Wetter stattfand, konnten schöne Aufnahmen entstehen.

Abbildung 8: EMW 2023 in Jena

Das EMW-Maskottchen führt ein Interview mit dem Baudezernenten von Jena



Das EMW-Maskottchen führt ein Interview mit dem Baudezernenten von Jena

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

2.5 Heinerblock Darmstadt

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist ein prosperierendes Wirtschaftszentrum der Metropolregion Frankfurt/RheinMain. Neben mehreren Hochschulen und Forschungseinrichtungen sind zahlreiche Unternehmen und Einrichtungen des Kommunikations- und Informationstechniksektors in der Stadt angesiedelt. Daraus ergeben sich in der 162.000 Einwohner zählenden Stadt starke Pendlerströme. Die Stadt ist in hohem Maße von Stau betroffen und leidet unter einem starken Durchgangsverkehr. Deshalb versucht die Stadt, ihre Mobilität „sicher, flüssig und umweltverträglich“ zu entwickeln (vgl. Stadt Darmstadt, 2024b).

Auf der EMW 2023 wurde die geplante Umgestaltung des Quartiers Lichtenbergblock mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit präsentiert. Der Verkehrsversuch im Lichtenbergblock knüpft an die Idee des Superblocks an. Unter dem Namen

„Heinerblock“ sollen mehr soziale Interaktion und Leben im Stadtteil ermöglicht werden. Erreicht werden soll dies, indem Räume zum Verweilen geschaffen, nachhaltige Mobilitätsangebote gefördert und der Durchgangsverkehr reduziert wird.

Die Umsetzung des Heinerblocks wurde im September 2022 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen und soll ab dem Sommer 2024 schrittweise umgesetzt werden. Durch die schrittweise Umsetzung soll gewährleistet werden, dass Bewohner*innen sich langsam an die Veränderungen gewöhnen und ihre individuellen Routen an die neue Verkehrsführung anpassen können. Es soll weiterhin möglich sein, mit dem Auto in den Lichtenbergblock einzufahren und alle Häuser mit dem Auto zu erreichen. Eine neue Verkehrsführung schränkt dagegen den Durchgangsverkehr ein und leitet ihn auf die umliegenden Straßen. Im Quartier ist zudem geplant, durch eine angepasste Parkraumbewirtschaftung die Anzahl der Parkvorgänge zu reduzieren. Anwohnende des Viertels und ihre Gäste sollen nach wie vor zeitlich unbegrenzt und ohne Parkticket durch Bewohnerparkausweise und Gästekarten ihr Auto parken können. Durch die Einführung einer Höchstparkdauer und Parkgebühren sollen aber der allgemeine Parkdruck und der Parksuchverkehr reduziert werden (Stadt Darmstadt, 2024a).

Abbildung 9: EMW 2023 in Darmstadt



Auf den für den Autoverkehr gesperrten Straßen im Quartier Lichtenbergblock kommen Anwohner*innen ins Gespräch
Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

2.5.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Darmstadt

Für die Aufnahme der Filmszenen aus Darmstadt zur EMW 2023 wurde eine Anfrage an die Stadt gestellt. Der Verkehrsdezernent stand für ein Statement der Stadt zur Verfügung. Im Vorfeld wurden Interviewfragen bereitgestellt und durch ein kurzes Vorgespräch konnte der Ablauf des Interviews abgestimmt werden. Weitere Themen entstanden aus dem Gespräch heraus.

Nach Absprachen über geeignete Drehorte konnte der Filmdreh am Aktionstag im Lichtenbergblock stattfinden. Hier wurden die geplanten Umbauten bereits einmal exemplarisch als Verkehrsversuch präsentiert und mit einem Straßenfest kombiniert. Der Film sollte das

Leben auf der Straße, Szenen des kommunikativen Austauschs und Menschen bei Spiel und Spaß in den Fokus rücken. Dadurch, dass die Bewohner*innen des Quartiers in vielfältiger Weise die EMW mitgestaltet hatten, bot sich dem Filmteam ein abwechslungsreiches und kreatives Bild des Straßenfestes. Neben dem Verkehrsdezernenten konnten auch andere Akteure der Stadtgesellschaft spontan für Interviews gewonnen werden.

Da die erstellten Filmszenen Ähnlichkeiten zu denen aus Jena zeigen, wurden diese im Schnitt zusammengelegt. Sie ergänzen sich gut zu einem inhaltlichen Block im Film. Dadurch, dass die EMW-Maskottchen Edgar und Edda durch die Bilder laufen, werden die lokalen Straßenfeste visuell mit der EMW verknüpft.

Abbildung 10: Temporäres Stadtmobiliar im Lichtenbergblock in Darmstadt



Das EMW-Maskottchen erfreut sich an der entspannten Atmosphäre

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

2.6 Karlsruhe spielt

Als „Residenz des Rechts“ und als drittgrößte Stadt von Baden-Württemberg ist Karlsruhe seit 1950 Sitz des Bundesgerichtshofs und des Generalbundesanwalts sowie seit 1951 des Bundesverfassungsgerichts, sodass die Stadt durch seine zahlreichen Behörden und Forschungseinrichtungen von überregionaler Bedeutung ist. Die Stadt verfügt über neun Hochschulen, darunter das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und ist einer der bedeutendsten europäischen Standorte der Informations- und Kommunikationstechnik. Neben großen Infrastruktureinrichtungen wie den Rheinhäfen und der zweitgrößten Raffinerie Deutschlands ist Karlsruhe von mittelständischer Wirtschaft geprägt. Die Lebensqualität in der verhältnismäßig jungen Stadt ist hoch, die Region boomt.

Abbildung 11: „Karlsruhe spielt“



Auf einem Satellitenbild der Stadt sind die vielen Veranstaltungsorte des Aktionstages markiert

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

Die Innenstadt von Karlsruhe ist geographisch durch seinen barocken fächerförmigen Grundriss mit seinen 32 ringsum vom Schloss Karlsruhe in die Parkanlagen und den Hardtwald ausgehenden Straßen gekennzeichnet. Karlsruhe wird von drei Autobahnen und mehreren Bundesstraßen erreicht. Auch der ÖPNV spielt in Karlsruhe eine große Rolle und gilt als einer der besten deutschlandweit. Nicht zuletzt blickt Karlsruhe auf eine lange Tradition des Fahrradfahrens zurück, kam doch der Erfinder der Laufmaschine Karl Drais aus Karlsruhe. Zudem ist Karlsruhe Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg.

So verwundert es nicht, dass Karlsruhe seit vielen Jahren ein engagiertes Programm zur EMW auf die Beine stellt. Im Jahr 2023 fanden EMW-Aktionen dezentral an 50 Orten der Stadt statt. Dabei nutzte die Stadt die zeitliche Überschneidung der EMW mit dem Weltkindertag am 20. September. Unter dem Motto „Karlsruhe spielt!“ richtet die Stadt jedes Jahr viele temporäre Spielstraßen und -flächen ein, die zum Spielen, Bewegen und Begegnen einluden. Die Aktion „Karlsruhe spielt!“ entwickelt die Vision einer kindgerechten Stadt. Sie hat das Ziel, Themen wie nachhaltige Mobilität, Verkehrssicherheit und eine nachhaltige Stadt- und Lebensgestaltung zu verbinden. Die Aktionen basierten auf dem Zusammenwirken von Zivilgesellschaft und Verwaltung, ermöglichen „die Kooperationen und den Austausch verschiedener Akteure und Akteurinnen in den Stadtteilen, [und geben] Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit sich aktiv zu beteiligen“ (Stadt Karlsruhe, 2024).

2.6.1 Umsetzung des Films „Lebendige Straßen“ in Karlsruhe

Die Filmszenen von „Lebendige Straßen“ aus Karlsruhe sollen veranschaulichen, dass die EMW-Aktionen in Karlsruhe ganz auf Kinder ausgerichtet sind. Entsprechend wird gezeigt, dass die temporäre Sperrung von Verkehrsflächen Kindern zugutekommen.

Die Absprachen mit der Stadt zu den Dreharbeiten gestalteten sich unkompliziert. Die Interviewfragen wurden vorab zugeschickt und für die Dreharbeiten stand eine zentrale Organisatorin des Projekts „Karlsruhe spielt“ zur Verfügung.

Die Aufgabe bei den Dreharbeiten, spielende Kinder zu zeigen, ohne dass im fertigen Kurzfilm die Gesichter der Kinder erkennbar sein sollten, war herausfordernd und erforderte die Erstellung von viel Filmmaterial, um eine entsprechende Auswahl von Filmszenen treffen zu können.

Abbildung 12: Temporäre Spielstraßen in Karlsruhe



Die EMW-Maskottchen Edda und Edgar nutzen die Straße zum Fußballspiel

Quelle: Norbert Krause, krauses Projektdesign

3 Reflektion und Schlussfolgerungen

Die vorliegende Kurzstudie zur Nutzung audiovisueller Medien am Beispiel der Europäischen Mobilitätswoche ist der Fragen nachgegangen, welche filmischen Darstellungen von Verkehrsversuchen sich im Rahmen der EMW anbieten und welche Besonderheiten in der Produktion von Kurzfilmen im entsprechenden Kontext zu beachten sind.

Dazu wurden Verkehrsversuche während der EMW 2023 in den Städten Brühl, Krefeld, Jena, Darmstadt und Karlsruhe in einem Kurzfilm porträtiert. Dadurch wurde es möglich, Vorteile und Herausforderungen der filmischen Begleitung von Verkehrsversuchen während der EMW herauszuarbeiten.

Es zeigt sich, dass die Erstellung von Kurzfilmen inzwischen mit einem überschaubaren Einsatz von zeitlichen, technischen und personellen Ressourcen gelingen kann. Die Absprachen für die Dreharbeiten erfolgten meist relativ kurzfristig. Von Seiten der Kommunen wurden die Ambitionen des Filmteams dankbar angenommen. Verantwortliche der Stadtverwaltung standen für Interviews zur Verfügung. Die Dreharbeiten fanden an Aktionstagen der EMW 2023 statt. Die Aufnahmen ließen sich durch einfache Kameratechnik und unter der zusätzlichen Verwendung einer Kameradrohne erstellen. Das umfangreiche Filmmaterial musste allerdings im Schnitt stark reduziert werden. Der Kurzfilm wurde später durch einen optionalen englischen Untertitel ergänzt und auf Youtube veröffentlicht.

Die Produktion des Films hat verdeutlicht, dass Kommunen ein großes Interesse daran haben, ihren Bürger*innen die vielfältigen Erwartungen an den öffentlichen Raum und die neuen Nutzungsmöglichkeiten, die mit Verkehrsversuchen einhergehen, näher zu bringen. Der entstandene Kurzfilm illustriert das transformative Potential von Verkehrsversuchen und zeigt, dass audiovisuelle Medien in der kommunikativen Vermittlung von Verkehrsversuchen und Straßenraumumnutzungen einen wertvollen Beitrag leisten können.

Wichtig ist, dass audiovisuelle Medien in ein umfassendes Kommunikationskonzept integriert sind und Kommunen auf etablierte Medienkanäle zurückgreifen können, um etwaige Produktionen breit streuen und Bürger*innen erreichen zu können.

Wir danken den Teilnehmenden Kommunen für Ihre Bereitschaft zur Mitwirkung am Film. Insbesondere möchten wir uns bei den Interviewpartner*innen, den Organisator*innen der EMW und den Akteuren vor Ort für ihr Mitmachen - für ihre Zeit, ihr Engagement und die wichtigen Perspektiven auf die Mobilitätswende – bedanken.

4 Quellenverzeichnis

- Kilit, M., & Wenigenjena, G. (2023). EUROPÄISCHEMOBILITÄTSWOCHE IN JENA.
https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2023-09/flyer_emw_2023_V7_final.pdf (13.06.2024)
- Kompetenzzentrum Social Design. (2012). Identitätsstiftendes Gestaltungskonzept für die Krefelder Innenstadt.
https://www.krefeld.de/C1257CBD001F275F/files/suw_identitaetsstiftendes_gestaltungskonzept12.pdf?file/suw_identitaetsstiftendes_gestaltungskonzept12.pdf?OpenElement (13.06.2024)
- Stadt Brühl. (2023). Brühl macht Platz! <https://www.bruehl.de/bruehl-macht-platz.aspx> (13.06.2024)
- Stadt Darmstadt. (2024a). Heinerblocks: Darmstadt. <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/aktuelle-projekte/heinerblocks> (13.06.2024)
- Stadt Darmstadt. (2024b). Mobilität und Verkehr: Darmstadt. <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr> (13.06.2024)
- Stadt Jena. (1998). Sanierungsziele—Sanierungsgebiet Sophienstraße. <https://planen-bauen.jena.de/sites/default/files/2019-05/Sanierungsziele%20-%20Sanierungsgebiet%20Sophienstra%C3%9Fe.pdf> (13.06.2024)
- Stadt Jena. (2024). Überblick Sanierungsgebiete | Jena Planen und Bauen. <https://planen-bauen.jena.de/de/ueberblick-sanierungsgebiete> (13.06.2024)
- Stadt Karlsruhe. (2024). Karlsruhe spielt. <https://www.karlsruhe.de/themen/karlsruhe-spielt> (13.06.2024)
- Stadt Krefeld (Hrsg.). (2009). Stadtumbau West | Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt.
https://www.krefeld.de/C1257CBD001F275F/files/suw_stadtumbau_endbericht0903.pdf?file/suw_stadtumbau_endbericht0903.pdf?OpenElement (13.06.2024)
- Stadt Krefeld. (2023a). Augmented Reality zeigt Zukunft der vier Wälle | Stadt Krefeld.
<https://www.krefeld.de/de/inhalt/augmented-reality/> (13.06.2024)
- Stadt Krefeld. (2023b). Das erwartet die Krefelder beim FestiWall | Stadt Krefeld.
<https://www.krefeld.de/festiwall> (13.06.2024)
- Thorsten Kleinschmidt (Regisseur). (2023). Brühl macht Platz: Visuelle Utopien mit Jan Kamensky | Stadt Brühl.
https://www.youtube.com/watch?v=pITZvcZE_ss (13.06.2024)