

Institut für Wertschätzung

Ein Projekt von:

Kollektiv
Raumstation



In Kooperation
mit:

STADT
GERMERING



Gefördert durch:



Aktionswoche
9.-14. Mai 2022

Untere Bahnhofstraße
Germering *zwischen Unterführung
und Kleinem Stachus*

ABSCHLUSSBERICHT



Workshops

Gemeinsame Erkundung
und Wertschätzung



Forschungs-
apparate



Raumforschungs-
station





Abb. 1: Raumforschungsstation vor niki Augenoptik und dem Radl-Markt

Institut für Wertschätzung

Das Institut für Wertschätzung unterbrach für eine Woche den gewohnten Alltag auf einem Teilabschnitt der Unteren Bahnhofstraße in Germering. Ausgehend von einer temporären Raumforschungsstation haben wir gemeinsam mit den Germeringer*innen den Straßenraum neu wertgeschätzt.

Inhalt

Einleitung	5
Methoden	6
Ergebnisse	10
Conclusio	20
Ausblick	22
Impressum	25



Einleitung

*Das Institut für Wertschätzung unterbrach für eine Woche den gewohnten Alltag auf einem Teilabschnitt der Unteren Bahnhofstraße in Germering. Ausgehend von einer temporären Raumforschungsstation haben wir gemeinsam mit den Germeringer*innen den Straßenraum neu wertgeschätzt.*

Die Untere Bahnhofstraße ist das Zentrum Germerings und mit ihrem breiten Angebot an Geschäften als Einkaufsstraße fest verankert. Bisher ist der nutzbare und qualitativ hochwertige öffentliche Raum dort sehr begrenzt und wird größtenteils von fahrenden wie parkenden Autos eingenommen. So scheint die Straße ihr Potenzial als Treffpunkt und Aufenthaltsort in Germerings Stadtmitte aktuell noch nicht auszuschöpfen.

Hier setzten wir mit einer Aktionswoche vom 9.–14. Mai 2022 im Abschnitt von der S-Bahn-Unterführung bis zum Kleinen Stachus an. Das Projekt stand unter dem Titel „Institut für Wertschätzung“: In diesem mehrdeutigen Namen steckt das Einschätzen und Bewerten – Ziel war einerseits eine Analyse der Unteren Bahnhofstraße aus der Perspektive seiner vielfältigen Nutzer*innen. Andererseits steckt im Titel, dem öffentlichen Raum eine neue Wertschätzung zukommen zu lassen. Außerdem wollten wir für die Potenziale sensibilisieren: Welchen Wert könnten der Straßenraum, die Parkplätze oder die Gehsteige noch haben? Unser Anliegen war es, durch ein intensives Programm und ein auffälliges Erscheinungsbild Impulse zu setzen, die auch über die Aktionswoche hinaus ein nachhaltiges Engagement unterschiedlicher Akteur*innen in Gang bringen würden. Deshalb war es uns wichtig, etwas Greifbares zu hinterlassen – und damit zu zeigen, wie Veränderung beginnen kann.

Dies geschah draußen am Ort des Geschehens: Mit unserer „Raumforschungsstation“ durften wir in der Unteren Bahnhofstraße auf den Parkplätzen vor niki Augenoptik und dem Radl-Markt andocken. Im Gegensatz zu „klassischen“ Partizipationsveranstaltungen konnten wir so die Germeringer*innen in ihrem Alltag abholen und die-

jenigen niederschwellig erreichen, die die Untere Bahnhofstraße tagtäglich nutzen. Wir luden die Passant*innen ein, anhand kreativer Forschungsapparate den Straßenraum zu erkunden und neu wahrzunehmen. Temporäres Stadtmobiliar lud zum Verweilen ein. Mit Workshops banden wir darüber hinaus gezielt spezifische Zielgruppen wie zum Beispiel Kinder, Senior*innen oder die Gewerbetreibenden ein.

KONTEXT

Seit 2019 arbeitet das städtische Büro für Standortförderung im Rahmen eines Gestaltungskonzepts an der Aufwertung des öffentlichen Raums in der Germeringer Innenstadt. Als Teil davon können sich Betriebe durch die Städtebauförderung beispielsweise Möblierungs- und Begrünungselemente im Außenbereich bezuschussen lassen. Dieses Angebot wurde in den vergangenen Jahren nur sehr zögerlich angenommen. Dies liegt u.A. daran, dass aktuell nur wenig Platz zur Gestaltung verfügbar ist und es noch an inspirierenden Bildern mangelt, was überhaupt möglich wäre.

Damit Innenstädte in Zukunft gut funktionieren und nicht veröden, braucht es aber, nach Corona umso mehr, Möglichkeiten für unterschiedliche Nutzungen (Handel, Gastronomie, öffentliche Nutzungen...) und vor allem attraktive Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten. Die Stadt Germering schrieb daher, ermöglicht durch Mittel der Städtebauförderung der Regierung von Oberbayern im Rahmen des Sonderfonds „Innenstädte beleben“, die Umsetzung eines temporären, kreativen Projekts aus. Im Oktober 2021 erhielten wir, das Kollektiv Raumstation, den Zuschlag für unser Konzept einer Aktionswoche.

Wir möchten uns an dieser Stelle nochmals, sowohl bei der Stadt Germering, als auch den Gewerbetreibenden der Unteren Bahnhofstraße, für ihren Mut zum Experiment, ihr Vertrauen und ihre Initiative bedanken – ohne diese starke Unterstützung wäre die Aktionswoche nicht möglich gewesen. Vielen herzlichen Dank!

Methoden

Die Aktionswoche gliederte sich in drei Bausteine: Die räumliche Intervention mit der Raumforschungsstation, die spontane Interaktion mit Passant*innen mittels unserer Forschungsapparate und die Workshops, zu denen wir bestimmte Zielgruppen einluden.

DIE RAUMFORSCHUNGSSTATION

Die Raumforschungsstation schaffte mit der temporären Umnutzung zweier gegenüberliegender Parkbuchten die Basis für unsere Aktivitäten in der Unteren Bahnhofstraße. Als räumliche Intervention veränderte sie während der Woche zu jeder Tageszeit den gewohnten Blick auf die Straße, weckte Interesse und stand als Symbol für den Wunsch nach Veränderung. Sie war Station für die spontane Interaktion mit Passant*innen, die mittels Forschungsapparaten an Vor- und Nachmittagen Erkundungen anstellten. Außerdem bot sie ganz praktisch Platz zum Sitzen – und lud dazu ein, bereits eine Möglichkeit zur Steigerung der Aufenthaltsqualität zu testen.

Den Ausgangspunkt für die gemeinsame Forschung bildete das Institutshäuschen vor niki Augenoptik, das mit seiner silbernen Verblechung Vorstellungen von Forschungsstationen aufgriff. Daran anschließend erstreckte sich eine rote Pergola mit einer Eckbank und Hockern, die einen Raum für Gespräche, Workshops und zum Verweilen aufspannte.

Auf der gegenüberliegenden Seite vor dem Radlmarkt befand sich unsere „Emotionen-Kartierung“: Ein drei Meter langer Tisch, der mit einer Karte der Unteren Bahnhofstraße bedruckt war. Auf dieser Karte konnte jeweils ein positiv wie negativ wahrgenommener Ort markiert werden. Viele Passant*innen stöberten interessiert durch die bereits gepinnten Kommentare – und kamen so ins Gespräch mit uns. Gesäumt wurde der Tisch von der Ausstellung der Workshopergebnisse.

Mit den Elementen der Raumforschungsstation konnten wir praktisch erfahrbar machen, welches große Potenzial in den Parkplätzen an der Unteren Bahnhofstraße steckt und Bilder alternativer Nutzungen erzeugen.

FORSCHUNGSAPPARATE

Für die Aktionswoche war es uns wichtig, nicht einfach nach vorgefertigten Meinungen zu fragen, sondern vielschichtiger Wahrnehmungen und Bedürfnisse kennenzulernen sowie Reflexionen anzustoßen, die zu neuen Ideen führen. Dafür entwickelten wir zehn Forschungsapparate, mit denen wir Passant*innen einluden, mit uns die Untere Bahnhofstraße zu erforschen. Die Forschungsapparate wurden überraschend gut von den unterschiedlichsten Leuten angenommen. Hier hat sich insbesondere bewährt, dass die Forschungsapparate unterschiedliche Funktionen, Zeitdauer und Herangehensweisen abdeckten.

So funktionierte etwa das Wertschätz-O-Meter, für das drei Fragen in sehr kurzer Zeit beantwortet werden mussten, als unkomplizierter Gesprächsstarter und Eisbrecher.

Mit dem Wertschätz-O-Meter, der Emotionen-Kartierung, der Fragenkamera sowie mit Mental Maps lenkten wir den Blick darauf, wie unterschiedliche Nutzer:innen die Untere Bahnhofstraße erleben und inwiefern sich ihre Wahrnehmungen decken oder unterscheiden. Jeden Tag gab es eine Frage (wie etwa: „Was ist der entspannteste Ort an der Unteren Bahnhofstraße?“), für die mit unserer Kamera ein Foto als Antwort geschossen werden sollte. Für die Mental Maps – eine eigentlich aus der Sozialraumanalyse stammende Methode – zeichneten Passant*innen die Untere Bahnhofstraße aus dem Kopf. Die Karten zeigen dadurch, welche Elemente gezeichnet oder weggelassen werden, was groß oder klein dargestellt wird, womit sich die Befragten auskennen und was für sie im Alltag eine Bedeutung hat.

Andere Forschungsapparate fokussierten sich stärker darauf, die Untere Bahnhofstraße bewusster wahrzunehmen und gleichzeitig Daten zu generieren. So fragten wir mit der Dezibelmessung nach dem leisesten und lautesten Ort. Damit wurden einerseits tatsächliche Daten über die Lautstärke gewonnen – andererseits rückte der Vorgang des Messens die tatsächliche Lautstärke an der Unteren Bahnhofstraße wieder ins Bewusstsein. Ähnlich funktionierten die Distanz-Wert-Schätzung und die Frequenzmessung: Bei diesen beiden Apparaten konnte vorher eine



Abb. 4: Vollständiger Forschungsausweis

Abb. 5: Das Wertschätz-0-Meter bestand aus drei kurzen Ice-Breaker-Fragen



Abb. 6: Antwort auf die *Kamera-Frage* nach dem entspanntesten Ort der Unteren Bahnhofstraße



Abb. 7: Schüler der Klasse 4a der Kleinfeldschule bei der *Frequenz-Messung*



Abb. 8: Messrad zur *Distanz-Wert-Schätzung*



Abb. 9: *Dezibel-Messung* am Kindergarten



Abb. 10: Anleitung und Pins für die *Emotionen-Kartierung*



Abb. 11: Positive und negative Wahrnehmungen am Kleinen Stachus



Abb. 12: Zwei Wertschätzer bei der Kartierung



Abb. 13: Oberbürgermeister Haas zeichnet eine *Mental Map*



Abb. 14: Die *Mobile Aufenthaltsqualitätsmessung* fand durch frei positionierbare Hocker statt



Abb. 15: Für den *Wertschätzenden Aufenthalt* baten wir Gäste, ihre Erfahrungen an der Raumforschungsstation aufzuschreiben



Abb. 16: Funktionstest der *Zeitmaschine*

Entfernung bzw. Anzahl an Verkehrsteilnehmenden pro Minute (Fußgänger*innen, Auto- und Radfahrende) geschätzt werden, die danach mit der Realität abgeglichen wurde.

Als Aktionsforschung können die Apparate Wertschätzender Aufenthalt und Mobile Aufenthaltsqualitäts-Messung betrachtet werden: Dafür setzten sich die Passant*innen zu uns an die Raumforschungsstation bzw. an einen selbstgewählten Ort mit einem mobilen Klappstuhl und dokumentierten diese Erfahrung. Mit der Zeitmaschine letztendlich stießen wir Gespräche über Visionen zur Unteren Bahnhofstraße an.

WORKSHOPS

Als dritter Baustein führten wir pro Tag einen Workshop durch, zu dem wir gezielt Nutzer*innengruppen und Stakeholder einluden. Den Auftakt bildete mit „Ich sehe was, was du nicht siehst“ ein offener Workshop, bei dem unterschiedliche Gruppen mit angeleiteten Wahrnehmungsspaziergängen ins Gespräch kamen.

Bei „(Un-)gehindert unterwegs?“ stand das Thema Mobilität im Mittelpunkt. Zunächst erkundeten wir am Dienstag mit Senior*innen, dann am Mittwoch gemeinsam mit Kindern der Klasse 4a der Kleinfeldschule die besonderen Bedürfnisse, Barrieren und Gefährdungen dieser Zielgruppen.

Für den Workshop „Klimaoasen und Hitzeinseln“ am Donnerstag arbeiteten wir mit dem Germeringer Umweltbeirat zusammen – hier ging es um Möglichkeiten zur Anpassung der Unteren Bahnhofstraße an die Klimakrise.

Am Freitag diskutierten wir mit den Gewerbetreibenden unsere Zwischenergebnisse. Darauf aufbauend sammelten wir Ideen und arbeiteten gemeinsam Spielräume für konkrete Veränderungen heraus.

Den Abschluss der Woche bildete im Rahmen des Tags der Städtebauförderung, ein partizipativer Möbelbau-Workshop, in dem wir gemeinsam mit Interessierten Hocker für die Untere Bahnhofstraße bauten, die nun von Gewerbetreibenden verwendet werden können. Dafür durften wir das Design und die Bauanleitung des Hockers von „Mostlikely's Sudden Workshop“ verwenden – danke für die tolle Zusammenarbeit! Die Anleitung kann auch auf ihrer Website heruntergeladen werden: [🔗 mostlikely.at](https://www.mostlikely.at)



Linke Seite:

Abb. 17: Schüler*innen markierten Gefahrenstellen mit Kreide

Abb. 18: Die Dokumentation der Workshops wurde direkt vor Ort ausgestellt

Rechte Seite:

Abb. 19: Die Klasse 4a der Kleinfeldschule an der Raumforschungsstation

Abb. 20: Gemeinsame Auswertung der Wahrnehmungsspaziergänge

Abb. 21: Abschließender Hocker-Bau-Workshop am Samstag, 12.5.22



Ergebnisse

Der allgemeine Eindruck

In den meisten Fällen starteten unsere Gespräche mit den drei schnellen Fragen des Wertschätz-O-Meters. Hier sprachen wir im Verlauf der Woche mit ca. 200 Personen. Auf die erste Frage, „Was verbinden Sie mit der Unteren Bahnhofstraße in einem Wort?“, antworteten fast alle Befragten entweder „Einkaufen“ (bzw. „Geschäfte“, „Läden“, „Besorgungen“, ...) oder „Verkehr“ (bzw. „Durchfahrtsstraße“, „Autos“, „Lärm“, „Stress“, ...). Die Untere Bahnhofstraße wird also buchstäblich als Einkaufsstraße erlebt – als Ort des Einkaufens wie auch als viel befahrene Straße. Von den allermeisten wird die Untere Bahnhofstraße als unspektakulärer Alltagsraum beschrieben, der regelmäßig und von Vielen genutzt wird.

In der zweiten und dritten Frage des Wertschätz-O-Meters, „Was schätzen Sie an der Unteren Bahnhofstraße?“ und „Was fehlt an der Unteren Bahnhofstraße?“, wurden hauptsächlich vier Themenbereiche angesprochen: Geschäfte, Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Verkehr. Sehr positiv bewertet wurden die Geschäfte sowie die Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Die Aufenthaltsqualität wurde dagegen meist als mangelhaft und der Verkehr als stressig, störend und gefährlich beschrieben. Während sich innerhalb der Themenbereiche fast alle Befragten einig waren, variierte die Gesamteinschätzung deutlich, je nachdem, welchen Themenbereich die Befragten für sich in den Vordergrund stellten.

Die Beschreibungen beim Wertschätz-o-meter spiegelte sich auch in den knapp 30 Mental Maps wieder. So sind auch dort Verkehr und Geschäfte die häufigsten Motive. In vielen Zeichnungen stehen dabei die Fahrstreifen in überproportionalem Verhältnis zum Rest der Straße. Sie erwecken den Eindruck, die Untere Bahnhofstraße bestehe hauptsächlich aus Infrastruktur des Autoverkehrs (z.B. in Abb. 22). In manchen Karten wird besonders auf gefährliche Situationen für Fahrradfahrer*innen hingewiesen (z.B. in Abb.

23). Sitzende oder spazierende Personen sind dagegen nur selten abgebildet worden. Gleichzeitig zeigte sich eine erstaunliche Vertrautheit mit den Geschäften. In vielen Karten wurden die für den Alltag wichtigen Geschäfte genau lokalisiert (z.B. in Abb. 24). Hier variierte die Anzahl von einer kleinen Auswahl bis zu fast vollständigen Kartierungen aller Geschäfte. Ebenfalls sehr präsent ist der Kleine Stachus als Aufenthaltsort. Zusammenfassend zeichnen die Mental Maps das Bild einer vielbefahrenen Straße, der im Bereich der Nahversorgung eine zentrale Rolle zukommt, abgesehen davon jedoch wenige Charakteristika zu besitzen scheint.

Auch die Ergebnisse der Emotionen-Karte verstärken dieses Bild. Hier markierten Passant*innen je eine Stelle, an der sie sich wohlfühlen bzw. die sie gut finden (grün) sowie eine Stelle, an der sie sich unwohl fühlen bzw. die sie schlecht finden (rot). Dabei waren sich die Teilnehmer*innen recht einig: Unabhängig von etwa Alter, Geschlecht oder bevorzugtem Verkehrsmittel wurde Grün sowie Orte zum Sitzen und Verweilen positiv bewertet. Demgegenüber waren alle Kärtchen, die sich auf den Verkehr oder Straßenraum bezogen, mit negativen Wahrnehmungen verbundenen. Aus der Konzentration der roten und grünen Markierungen lassen sich generelle Einschätzungen der Abschnitte der Unteren Bahnhofstraße ableiten. Diese Konzentration ist in Abb. 26 auf der nächsten Seite dargestellt.

Aus der Emotionen-Karte lassen sich zudem Kristallisationspunkte einzelner Themen ablesen: So sammelten sich etwa am Brunnen am Kleinen Stachus grüne Karten, die die Aufenthaltsqualität hervorheben, während insbesondere die Kreuzung Untere Bahnhofstraße/Südenstraße/Frühlingsstraße als unangenehm und gefährlich eingeschätzt wurde – von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Autofahrer*innen gleichermaßen. Hier fällt auch auf, dass in manchen Bereichen deutlich weniger Markierungen insgesamt gesetzt wurden – dies scheinen auch die Bereiche zu sein, in denen insgesamt weniger „passiert“.

Bitte malen Sie die Untere Bahnhofstraße, wie Sie sie im Kopf haben:

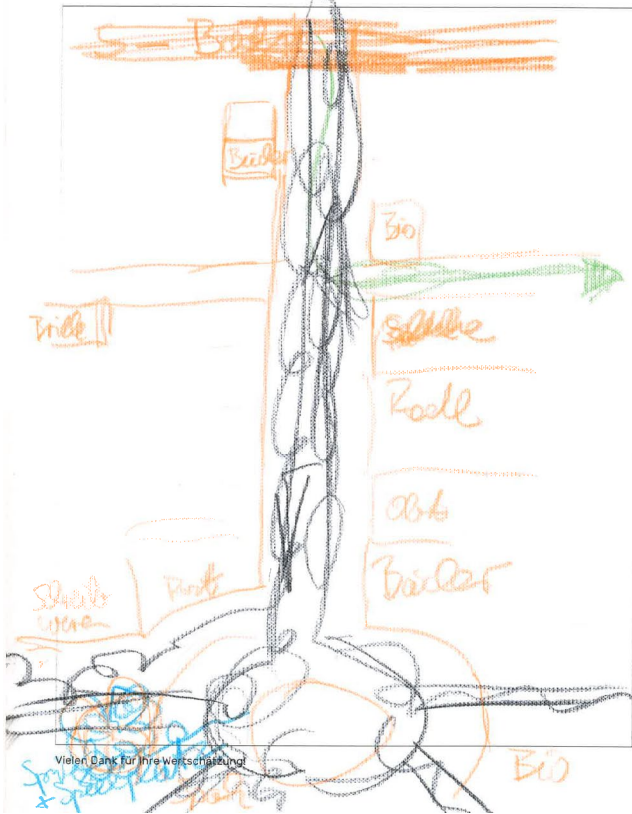
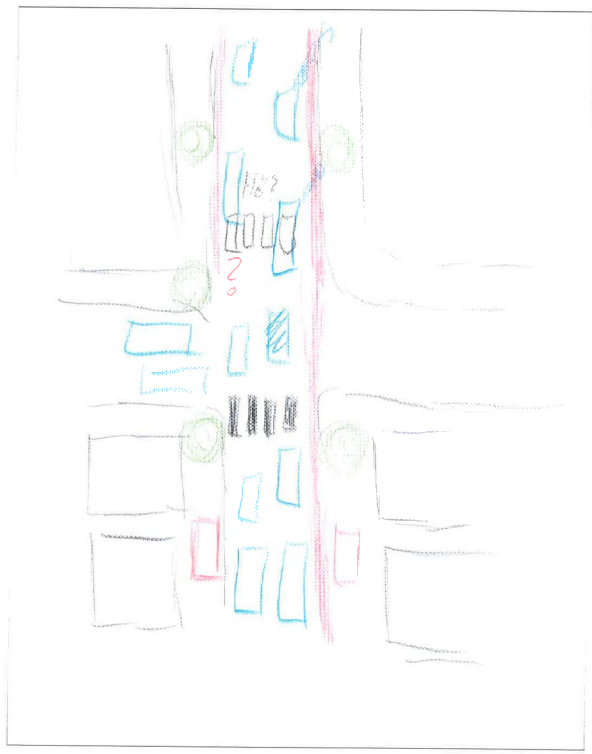


Abb. 22: Der Autoverkehr dominiert als schwarzer Strom die Mental Map.

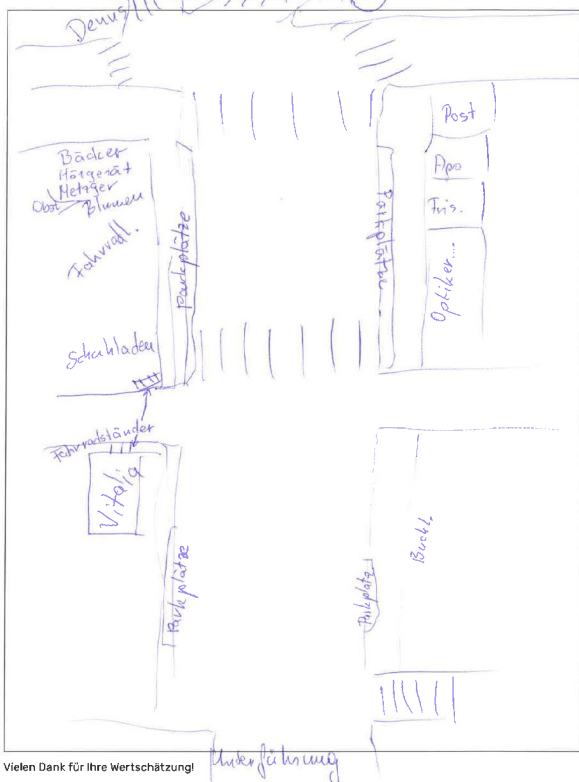
Bitte malen Sie die Untere Bahnhofstraße, wie Sie sie im Kopf haben:



Vielen Dank für Ihre Wertschätzung!

Abb. 23: In einigen Mental Maps wurden konkrete Gefahrenstellen eingezeichnet.

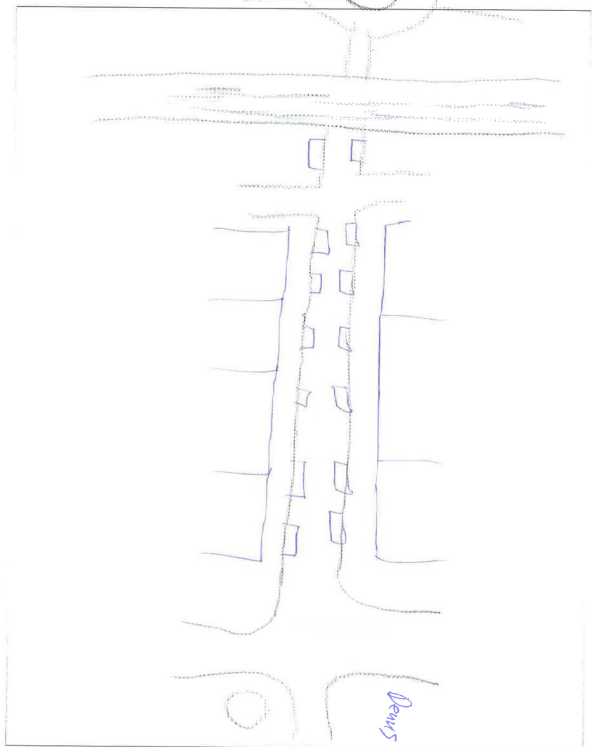
Bitte malen Sie die Untere Bahnhofstraße, wie Sie sie im Kopf haben:



Vielen Dank für Ihre Wertschätzung!

Abb. 24: In vielen Mental Maps wurden umfassend die Geschäfte verortet.

Bitte malen Sie die Untere Bahnhofstraße, wie Sie sie im Kopf haben:



Vielen Dank für Ihre Wertschätzung!

Abb. 25: Andere Mental Maps zeigen, dass nur wenige Ziele gezielt angesteuert werden.

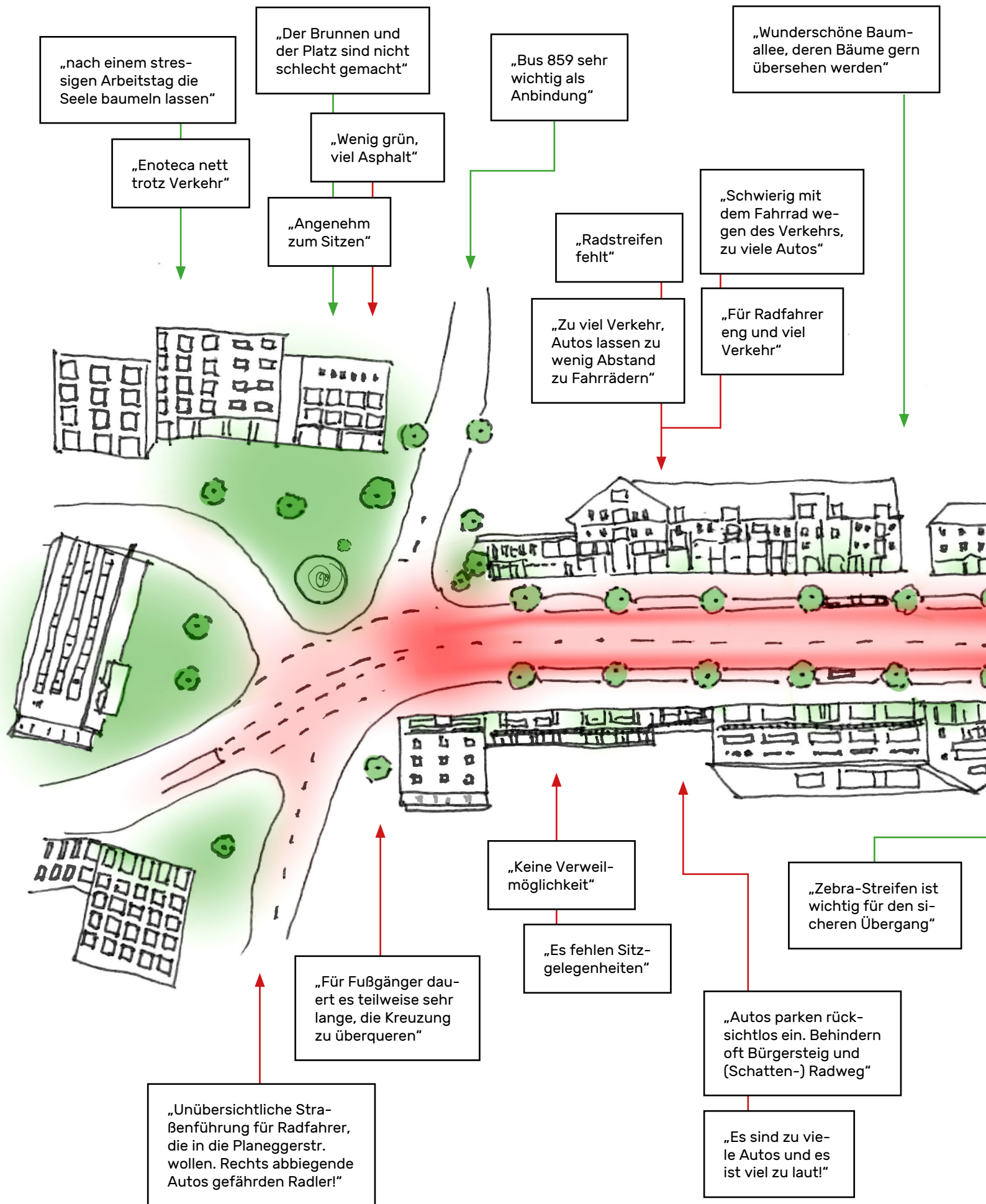
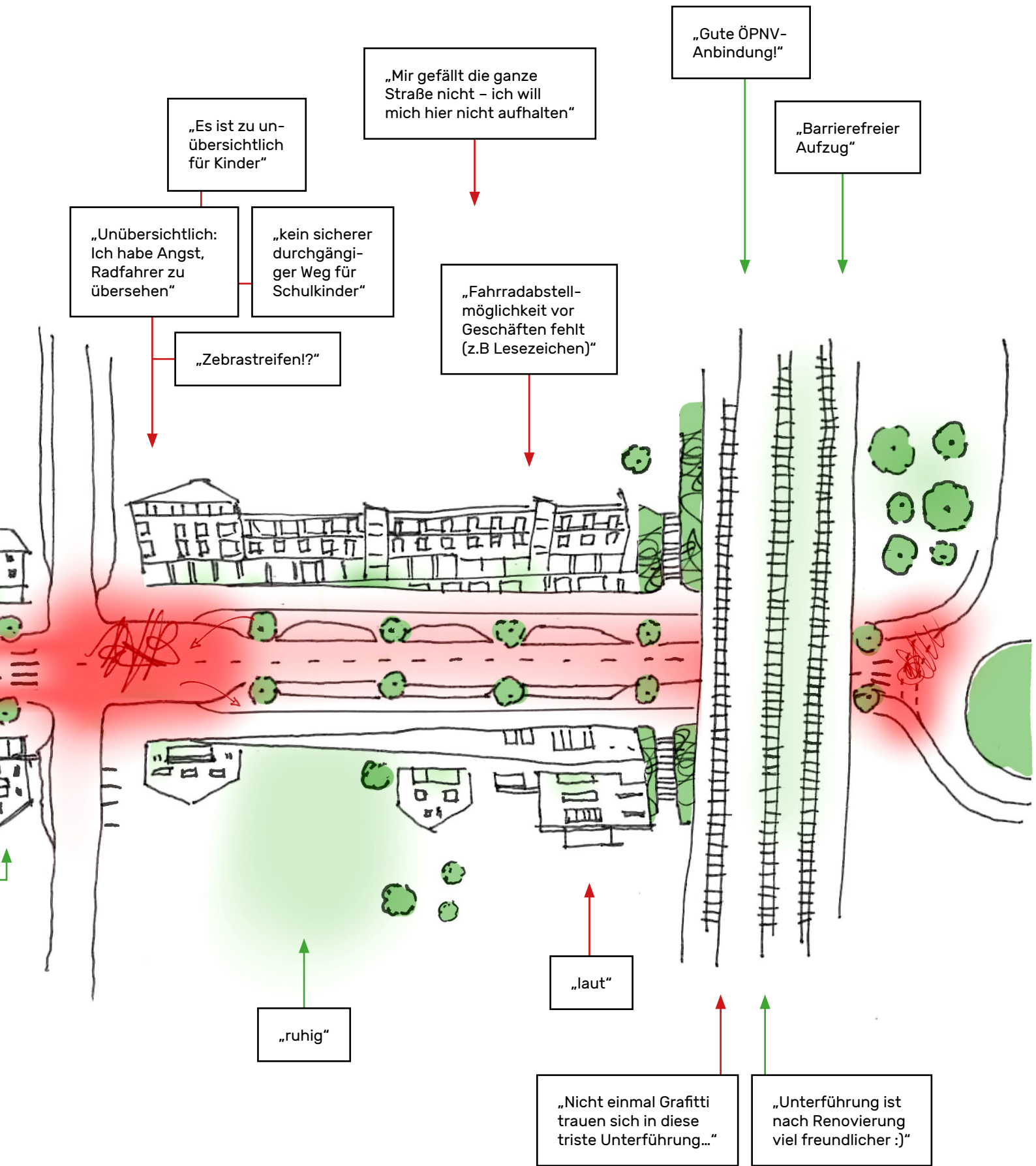


Abb. 26: Grafische Aufarbeitung der Emotionen-Kartierung (Vorlage siehe Abb. 10-12)



Emotionen-Kartierung

Positiv wahrgenommen

Negativ wahrgenommen

Häufigkeit

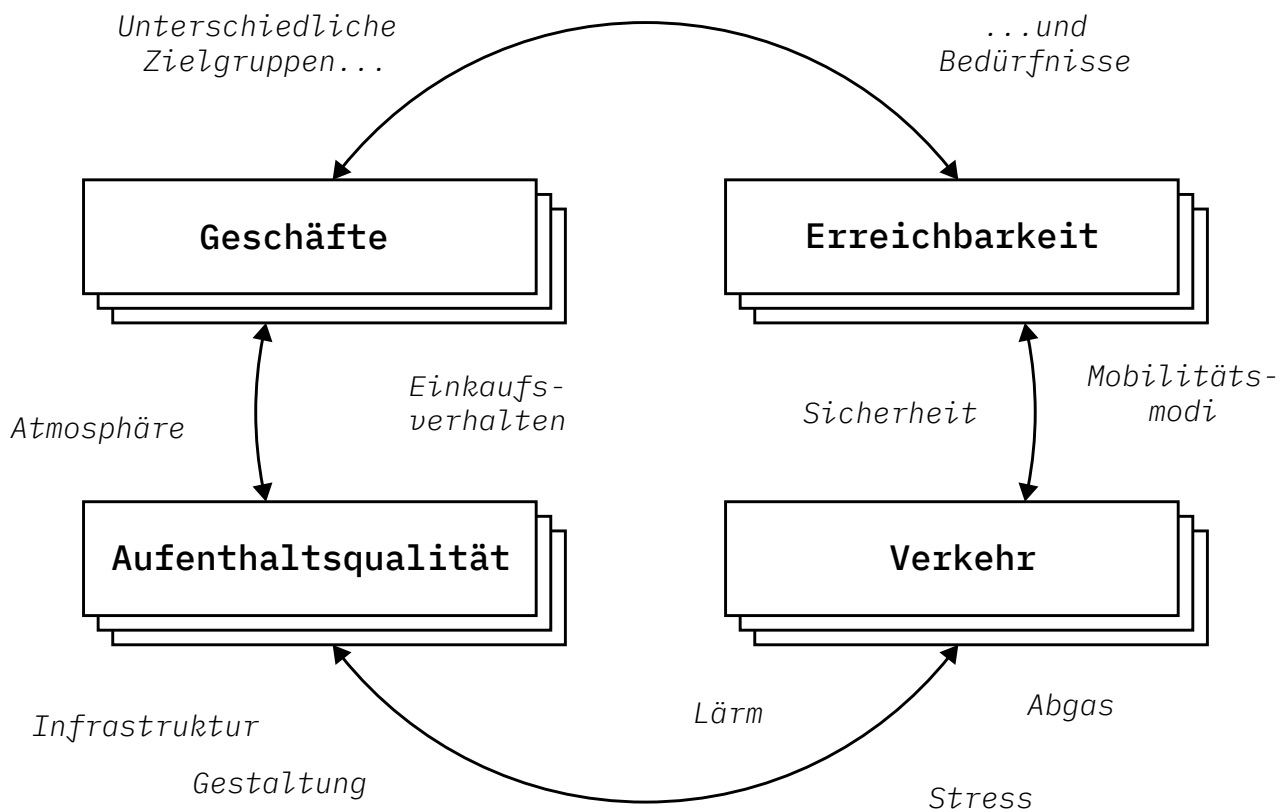


Abb. 27: Zusammenhängende Themenfelder

Auch durch die Ergebnisse der weiteren Forschungsapparaten ziehen sich die hier skizzierten vier Themenfelder Verkehr, Geschäfte, Aufenthaltsgüte und Erreichbarkeit als zentrale Motive. Daher haben wir uns dazu entschieden, die Auswertung entlang dieser Begriffe zu strukturieren und ihre Wechselwirkungen herauszuarbeiten.

Geschäfte

Die Geschäfte sind der wichtigste Grund, warum Menschen die Untere Bahnhofstraße aufsuchen. Dies gilt, wie sich in unseren Workshops sowie anhand des Wertschätz-o-meters herausgestellt hat, egal ob alt oder jung. Die Geschäfte stellen die Prämisse für die anderen Themenfelder dar – Erreichbarkeit, Verkehr und Aufenthaltsgüte können nur im Zusammenhang mit den Geschäften gedacht werden. Sowohl Kund*innen als auch Gewerbetreibende haben dabei jeweils sehr heterogene Bedürfnisse und damit Perspektiven auf die Untere Bahnhofstraße.

NUTZER*INNEN

Zunächst haben die Geschäfte eine zentrale Bedeutung für die Nahversorgung in Germering: Viele unserer Gesprächspartner*innen sagten, dass sie hier ihre alltäglichen Einkäufe erledigen. Dabei gab es Nutzer*innen, die eine stark funktionale Beziehung zur Unteren Bahnhofstraße haben: Sie fahren gezielt zu einem Geschäft, um dort einzukaufen, und fahren danach wieder weg – Zitat einer älteren Dame: „Was soll ich hier denn sonst noch machen?“ Andere erledigen ihre Einkäufe hier, weil sie auf ihren Alltagswegen durch die Untere Bahnhofstraße gehen – etwa auf dem Weg von/zur Arbeit, beim Bringen bzw. Abholen von Kindern in Kindergarten oder Schule u.v.m. (mehr dazu im Abschnitt „Erreichbarkeit“).

Für viele haben die Geschäfte aber auch eine soziale Funktion: So haben Gesprächspartner*innen hervorgehoben, dass sie die persönliche Beziehung zu Inhaber*innen und Verkäufer*innen schätzten. Andere beschrieben, dass sie beim Einkaufen in der Unteren Bahnhofstraße Bekannte treffen und ins Gespräch kommen könnten. Nicht zuletzt gibt es auch einige, die in der Unteren Bahnhofstraße „Bummeln“ gehen.

Eine besondere Nutzer*innengruppe stellen dabei die Kinder dar, da ihr Aktionsradius vergleichsweise klein ist. Die Geschäfte an der Unteren Bahnhofstraße entlang des Schulwegs sind daher nicht nur Möglichkeit für eigenständige Einkäufe (etwa beim Bäcker), sondern auch soziale Orte, an denen Kinder ihre Freizeit verbringen und Neues entdecken (so etwa die Buchhandlung LeseZeichen, die im Workshop mit der Klasse 4a der Kleinfeldschule stark hervorgehoben wurde).

Jugendliche waren in unseren Ergebnissen dagegen auffällig abwesend. Ihre Angebote und Aufenthaltsräume scheinen stärker im Bereich des Bahnhofs und auf der anderen Seite der Unterführung zu liegen.

Darüber hinaus haben einige Geschäfte über die Nahversorgung hinausgehende Zielgruppen, die von außerhalb Germerings anreisen, wie etwa der Radl-Markt.

GEWERBETREIBENDE

So unterschiedlich wie die Kund*innen sind daher die Anliegen der Gewerbetreibenden: Während für manche Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Geschäfts wichtig sind, z.B. aufgrund von überregionaler Kund*innenschaft, sehen andere mehr Chancen in Radständen und Sitzgelegenheiten bis hin zur Fußgängerzone, die ihnen mehr Laufkundschaft verschaffen würde. Allen Gewerbetreibenden, die sich an der Aktionswoche und den Vorgesprächen beteiligten, war jedoch die Aufenthaltsqualität ein großes Anliegen. Es gab ein breites Interesse an einer Verkehrsberuhigung, solange die Erreichbarkeit für Kund*innen und Lieferverkehr sichergestellt bliebe.

Erreichbarkeit

Eine der zentralen Qualitäten der Unteren Bahnhofstraße ist ihre Erreichbarkeit – diese ist auch maßgeblich für die Geschäfte, wenn auch auf unterschiedliche Weise (siehe den vorigen Abschnitt). Doch wie gestaltet sich die Erreichbarkeit für wen?

MIT DEM AUTO

Aus unseren Ergebnissen lässt sich klar ablesen, dass das Auto das privilegierte Verkehrsmittel in

der Unteren Bahnhofstraße ist: Der Straßenraum ist mit zwei breiten Fahrspuren und Tempo 40 für die Zu- bzw. Durchfahrt mit dem Auto ausgelegt, ein signifikanter Anteil des verbleibenden öffentlichen Raumes ist für Parkplätze reserviert.

MIT DEM FAHRRAD

Mit dem Fahrrad stellt sich die Situation sehr anders dar. Ausnahmslos alle unsere Gesprächspartner*innen, die mit dem Fahrrad unterwegs waren, beschrieben die Situation in der Unteren Bahnhofstraße als unangenehm bis gefährlich. Auffallend häufig genannt wurden die Stellen, an denen der getrennte Radweg den Autoverkehr kreuzt bzw. mit ihm zusammengeführt wird. Der Abschnitt zwischen Südend-/Frühlingstraße und Kleinem Stachus, in dem der Radverkehr auf der Straße mit den Autos geführt wird, wurde als beengt und einschüchternd beschrieben. Besonders problematisch: Beschleunigende Autos, die noch bei Grün über die Ampel wollen, Ein- und Ausparkende, parkende Autos in der zweiten Reihe und Lieferverkehr. Zusätzliche Verwirrung erzeugt dabei die entfernte Radspur-Markierung, deren Schatten noch immer sichtbar, aber nicht eindeutig interpretierbar ist. Mehrere Gesprächspartner*innen merkten an, dass sie aufgrund der Gefährdung in diesem Abschnitt nicht mit Kindern Rad fahren würden.

Auch fehlende Radabstellanlagen waren häufiges Gesprächsthema. Zwischen S-Bahn und Kleinem Stachus gibt es keine der DIN-Norm entsprechenden Radabstellanlagen. Auf der östlichen Seite mit breiteren Gehsteigen haben Geschäfte vereinzelt Fahrradständer aus Eigeninitiative aufgestellt. Dies hat zur Folge, dass Räder auf dem (an vielen Stellen bereits schmalen) Gehsteig abgestellt werden. Für Lastenräder gibt es aktuell keine Abstellmöglichkeiten.

PARKEN

Wenige, insbesondere ältere Autofahrer*innen sagten aus, dass es zu wenig Parkplätze gäbe und die Parkplatzsuche unangenehm sei. Dies spiegelt sich jedoch nicht in den Ergebnissen der Distanz-Wert-Schätzung wieder. Obwohl mit der Raumforschungsstation und einer zufällig kurz vor dem Projekt eingerichteten Baustelle insgesamt bereits sechs Parkplätze anders genutzt waren, war in fast allen Fällen ein freier Parkplatz nicht weiter als 70 Meter bzw. 40 Sekun-

den Gehzeit entfernt. Nur zu wenigen Stoßzeiten waren alle Parkplätze besetzt und Suchverkehr erkennbar. Dies war auch Thema im Gewerbetreibenden-Workshop: Hier wurde zusätzlich darauf hingewiesen, dass es in der unmittelbaren Umgebung der Unteren Bahnhofstraße viele, häufig ungenutzte Parkmöglichkeiten gäbe. Vereinzelt würden Parkplätze durch Dauerparker für den Kund*innenverkehr blockiert.

Die Sorge um Parkplätze weist trotzdem auf die reale Angst hin, für Versorgung und soziales Leben wichtige Orte nicht mehr erreichen zu können. Dies muss ernst genommen und berücksichtigt werden. Jedoch möchten wir aus den Ergebnissen der Aktionswoche darauf hinweisen, dass Parkplätze keineswegs Erreichbarkeit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen garantieren. Zunächst können sie schlichtweg von jungen und mobilen Autofahrenden belegt sein. Darüber hinaus gibt es viele ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, die kein Auto haben, sich dies nicht leisten können, keine Fahrerlaubnis besitzen, etc. Ältere Gesprächspartner*innen wiesen in diesem Kontext auf die Wichtigkeit der Buslinien am Kleinen Stachus hin, ohne die sie die Untere Bahnhofstraße nicht erreichen könnten.

ZU FUSS

Die Erreichbarkeit für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zu Fuß wird insbesondere durch zwei Aspekte erschwert: So gibt es zwischen S-Bahnhof und kleinem Stachus keine Sitzgelegenheiten, um kurz zu verschnaufen. Dies fällt umso stärker ins Gewicht, als dass die Steigung im Abschnitt Unterführung bis Südend-/Frühlingstraße für ältere Menschen beachtlich ist. Insbesondere in Kombination mit dem in Zukunft sich noch verstärkenden Problem der Hitze kann dies eine starke Beeinträchtigung der Erreichbarkeit darstellen.

Zudem gibt es nur wenige sichere Querungsmöglichkeiten. Die Ampel am Kleinen Stachus ist zusätzlich mit langen Wartezeiten verbunden, die vielen unserer Gesprächspartner*innen als unangenehm aufgefallen sind. Für körperlich fitte Erwachsene stellt es meist kein Problem dar, „mal schnell“ zwischen den Autos die Straße zu überqueren. Für Ältere, aber auch für Kinder, Menschen mit Kinderwagen, im Rollstuhl, und viele Weitere ist das deutlich schwieriger – insbesondere bei Tempo 40 und einem hohen Ver-

kehrsaufkommen. Gerade diejenigen, die körperlich weniger fit sind, haben jedoch die geringsten Kapazitäten, zusätzliche Umwege zu gehen. Dies führt dazu, dass gerade körperlich eingeschränkte und weniger aufmerksame Person die Straße besonders unsicher überqueren. Auch beim Thema „Sichere Querungen“ führt die entfernte, aber noch immer als Schatten sichtbare Markierung des Zebrastreifens zwischen Vitalia und Juwelier Luboss zu zusätzlichen Unsicherheiten. Dies wirkt sich klar negativ auf die Fußgänger*innenfreundlichkeit aus.

Dies ist nicht nur für ältere Menschen, sondern auch für Kinder besonders gefährdend. Die Schüler*innen der Klasse 4a der Kleinfeldschule, die an unserem Workshop teilgenommen haben, waren grundsätzlich alle sehr eigenständig mobil. Nichtsdestotrotz wiesen sie mit Markierungen und Fotos auf viele Stellen hin, an denen sie gefährliche Situationen erlebt haben.

Weitere Faktoren, die die Fußgänger*innenfreundlichkeit einschränken, sind insbesondere die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs: Lärm, Abgase, Stress (siehe auch nächster Abschnitt „Verkehr“). Die ausbaubare Fußgänger*innenfreundlichkeit spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Distanz-Wert-Schätzung: Fast alle Distanzen wurden zeitlich länger geschätzt als sie real waren.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Untere Bahnhofstraße großes Potenzial dafür hat, von unterschiedlichsten Gruppen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar zu sein – dieses aber noch nicht ausgenutzt wird.

Verkehr

Der Autoverkehr und seine Auswirkungen war eines der bestimmenden Themen in der Aktionswoche. Dies ist einerseits der eigentlich von der Nutzung der Unteren Bahnhofstraße selbst entkoppelte Durchfahrtsverkehr. Andererseits entsteht durch die oben beschriebene privilegierte Erreichbarkeit mit dem Auto viel Zu- und Abfahrtsverkehr.

Der oftmals dichte und schnelle Verkehr hat Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und die Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln. Einige dieser Auswirkungen wurden bereits in den

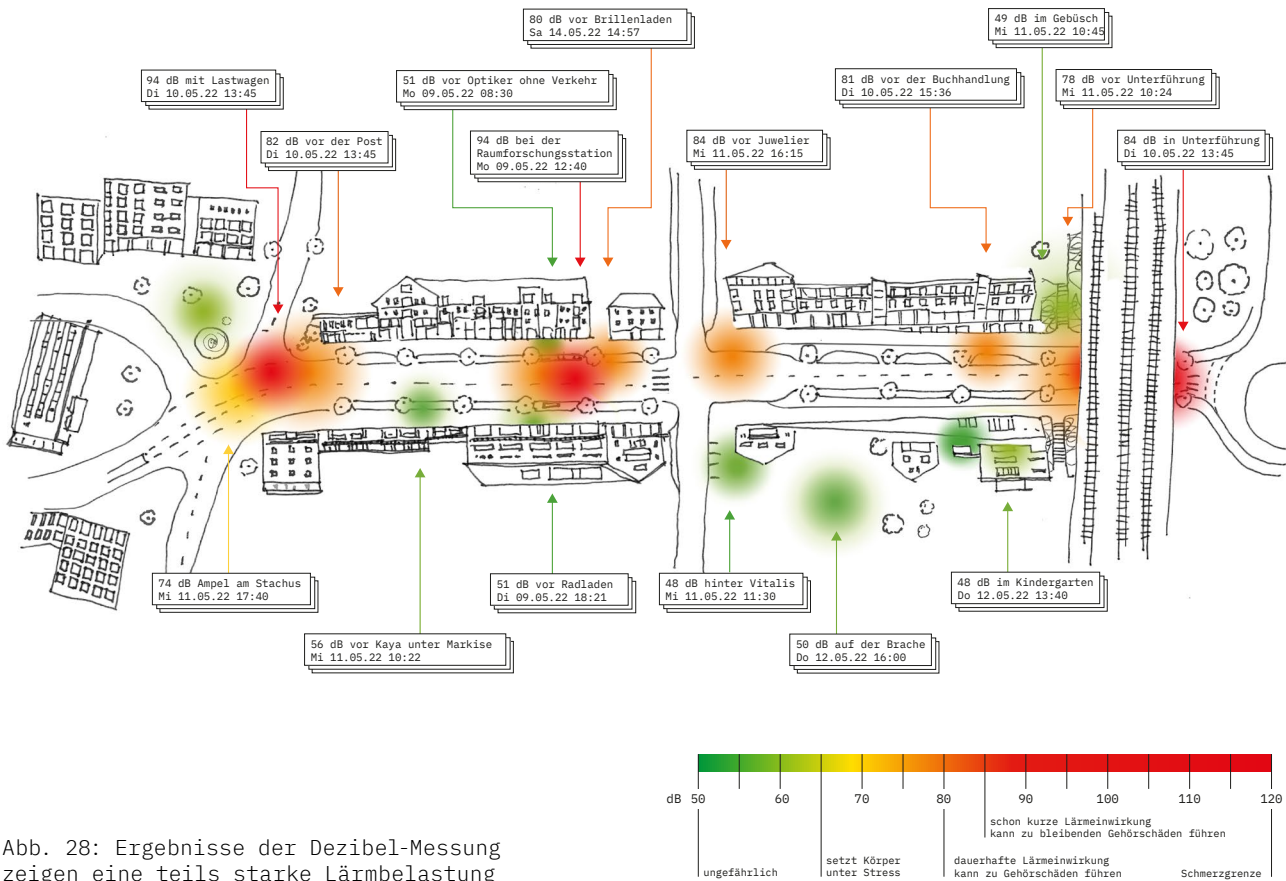


Abb. 28: Ergebnisse der Dezibel-Messung zeigen eine teils starke Lärmbelastung

vorigen Abschnitten beschrieben – so empfinden Radfahrende die gemeinsame Passage auf der Fahrbahn und die Kreuzungsbereiche als gefährlich, was durch Lieferverkehr und Parken in der zweiten Reihe sowie teils überhöhte Geschwindigkeiten verstärkt wird. Die Dichte des Verkehrs, insbesondere im Berufsverkehr, erschwert es deutlich, „mal eben“ über die Straße zu gehen, was das Einkaufen verkompliziert, insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwagen deutlich.

Darüber hinaus prägt der Autoverkehr aber auch den Charakter und die Atmosphäre der Unteren Bahnhofstraße: Insgesamt ergab sich für unsere Gesprächspartner*innen eher das Bild einer Durchfahrtsstraße als das eines „Ortszentrums“. Neben der visuellen Dominanz des Autos, gerade auch durch die vielen parkenden Autos, sind Abgase und Lärm dafür wichtige Faktoren.

Die Lautstärke entlang der Unteren Bahnhofstraße thematisierten wir auch mit der Dezibelmessung. Die Ergebnisse geben Auskunft über Lärmverteilung und -spitzen sowie die Lautstärke des „Grundrauschens“ zu verschiedenen Tageszeiten. Die Ergebnisse zeigen, dass die Lärmbelastung teils hohe Werte erreicht.

Im Workshop mit dem Umweltbeirat wurden auch über die unmittelbar wahrnehmbaren Beeinträchtigungen hinaus ökologische Probleme thematisiert. Dazu gehören natürlich die Klimabilanz des Autoverkehrs selbst, aber auch die Entstehung von sog. Hitzeinseln durch den großen Anteil versiegelter Fläche.

Aufenthaltsqualität

Bereits in der ursprünglichen Ausschreibung der Stadt Germering ist als Ziel die Steigerung der Aufenthaltsqualität formuliert. Wir sind zunächst einen Schritt zurückgegangen und haben uns angeschaut, wie die Aufenthaltsqualität in der Unteren Bahnhofstraße bewertet wird und was die Faktoren dafür sind. Die Aufenthaltsqualität lässt sich dabei im Spannungsfeld der drei vorgegangenen Punkte verstehen: Es gibt eine teils positive, teils negative Wechselwirkung mit den Geschäften, dem Verkehr und der Erreichbarkeit. Hinzu kommen Aspekte der Infrastruktur und Gestaltung.

Wie in der Emotionen-Kartierung ersichtlich ist, wird der neu gestaltete Bereich des Kleinen Stachus überwiegend als der angenehmste Teilraum empfunden. Gründe dafür sind hauptsächlich der Brunnen und die Sitzgelegenheiten. In den anderen Teilräumen gibt es keine solchen Elemente. Der öffentliche Raum entlang der Unteren Bahnhofstraße selbst wird dementsprechend eher mit dem Verkehr verbunden, der negativ assoziiert wird: Stress, Lärm, Abgase und mangelnde Sitzgelegenheiten wirken sich deutlich negativ auf die Einschätzung der Unteren Bahnhofstraße aus. Eine Ausnahme stellen die Bäume dar. Sie sind für die Aufenthaltsqualität in der Unteren Bahnhofstraße von großer Bedeutung – nicht nur ästhetisch, sondern auch als kühlende Schattenspende.

Die meisten unserer Gesprächspartner*innen waren sich einig darüber, dass es der Unteren Bahnhofstraße an Aufenthaltsqualität mangelt. Daraus zogen sie jedoch teils genau gegensätzliche Konsequenzen: Für die einen stellt dies einen Grund dar, gar nicht erst zu Fuß zu gehen, möglichst gezielt einzelne Geschäfte anzusteuern und begründet einen Wunsch nach Parkplätzen möglichst nahe bei den jeweiligen Geschäften. Für die anderen bedeutet es, dass Veränderungen notwendig sind. Sie wünschen sich, dass die Untere Bahnhofstraße als Ort zum Verweilen und damit auch als Treffpunkt und sozialer Raum gestärkt wird. Häufig wurden ganz konkret Sitzgelegenheiten, Grün und gastronomisches Angebot als fehlend benannt und der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität formuliert. Auch Gewerbetreibende sahen darin Potenzial für ihre Geschäfte.

TEMPORÄRE TEST-NUTZUNG

Mit der temporären Umgestaltung eines Parkplatzes mit Sitzgelegenheiten testeten wir in der Aktionswoche eine simple Ad-Hoc-Maßnahme. Unsere Bänke und Hocker wurden tatsächlich sehr

gut genutzt – auch außerhalb der Öffnungszeiten und durch Personen, die die Teilnahme am Programm aktiv ablehnten. Wir beobachteten ältere Menschen beim Verschnaufen, Mitarbeiter*innen der Geschäfte beim Mittagessen, Kinder beim Essen, u.v.m. Die Erfahrungsberichte, die wir für den Apparat Wertschätzender Aufenthalt einholten, zeichneten ein interessantes Bild:

Einerseits notierten unsere „Tester*innen“, wie überrascht sie waren, wie angenehm es sein kann, sich an der Unteren Bahnhofstraße aufzuhalten. Sie schätzten die Begegnungen und die Möglichkeit, sich zu unterhalten. Dies reichte bis zur Einschätzung „Biergartenfeeling, wenn die Autos stehen“. Andererseits notierten einige, dass ihnen beim Aufenthalt überhaupt erst richtig auffiel, wie unangenehm der Lärm und die Abgase waren.

Die positive Resonanz nahmen wir als Anlass, einen Teil unserer Test-Nutzung über die Aktionswoche hinaus zu verstetigen. Gemeinsam mit Herrn Beck von niki Augentoptik und den zuständigen Stellen der Stadt Germering¹ konnten wir einen Parkplatz mit Fahrradständern, Blumenbeeten und Sitzbänken ausstatten und das Experiment weiter ausdehnen.

Unsere temporäre Umgestaltung hat also einen Bedarf sichtbar gemacht und eine kurzfristige Handlungsmöglichkeit aufgezeigt – aber auch die weitergehenden Defizite ins Blickfeld gerückt. Wir schließen daraus, dass sich auch kleine Verbesserungen lohnen und gut angenommen werden. Die große Offenheit sowohl bei Gewerbetreibenden als auch der Stadtverwaltung und Politik für Experimente sowie die positive Resonanz zeigt für uns, dass solche Ad-Hoc-Maßnahmen sinnvoll und umsetzbar sind. Die Einschränkungen in der Bewertung zeigen aber auch, dass diese nur ein Zwischenschritt sein können, auf den weitergehende Maßnahmen folgen müssen.

1: Beteiligt waren: Standortförderung, Straßenverkehrsamt, Tiefbauamt, Städtischer Bauhof, Fahrradbeauftragter, Klimaschutzmanagement und Stadtbauamt. Vielen Dank an dieser Stelle für die sehr entgegenkommende und flexible Zusammenarbeit!



Abb. 29: Sitzbänke, Blumenbeete und Fahrradständer als direkte Verstetigung der Aktionswoche

Conclusio

Die Aktionswoche unter dem Titel „Institut für Wertschätzung“ konnte sowohl festhalten, wie die Untere Bahnhofstraße von unterschiedlichen Gruppen wahrgenommen und genutzt wird, als auch Veränderungen hin zu mehr Aufenthaltsqualität anstoßen. Dadurch, dass die Aktivitäten vor Ort in der Unteren Bahnhofstraße stattfanden, konnten viele Passant*innen erreicht und direkt in ihrem Alltag abgeholt werden. Mit ihrem experimentellen Charakter bot sich für die Teilnehmer*innen die Möglichkeit, ihre eigene Wahrnehmung der Unteren Bahnhofstraße zu schärfen und zu hinterfragen.

Die Forschungsapparate, Workshops und Gespräche ergaben, dass die Untere Bahnhofstraße hauptsächlich mit den Geschäften und dem Verkehr assoziiert wird. In vielen Einschätzungen waren sich die meisten Teilnehmer*innen einig: Grün, Aufenthaltsmöglichkeiten und die Geschäfte wurden positiv bewertet, während der Verkehr als unangenehm erfahren wurden. So wurde der umgestaltete Kleine Stachus überwiegend positiv hervorgehoben, während der eigentliche Straßenraum eher negativ bewertet wurde. Die Gesamtbewertung der Unteren Bahnhofstraße variierte stark, je nachdem, welche Aspekte die Befragten für sich in den Vordergrund stellten. In der Auswertung kristallisierten sich vier zentrale Themenfelder heraus, deren Ergebnisse und Verknüpfungen wir hier nochmals kurz zusammenfassen wollen.

GESCHÄFTE

Die Geschäfte sind der wichtigste Grund, warum Menschen die Untere Bahnhofstraße besuchen. Sie stellen damit die Prämisse für die anknüpfenden Themenfelder dar. Die Geschäfte an der Unteren Bahnhofstraße sind von zentraler Bedeutung für die Nahversorgung in Germering und erfüllen darüber hinaus eine soziale Funktion. Sowohl die Kund*innen als auch die Gewerbetreibenden sind jeweils heterogene Gruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Ansprüchen.

ERREICHBARKEIT

Die Erreichbarkeit ist eine der zentralen Qualitäten der Unteren Bahnhofstraße. Das Auto ist dabei das privilegierte Verkehrsmittel, während das Radfahren durch ein geringes Sicherheitsgefühl und einen Mangel an Radabstellanlagen als erschwert wahrgenommen wird. Zu Fuß ist die Situation besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder mit Hürden und Gefahrenquellen verbunden. Die gute Anbindung mit Bus und S-Bahn stellt ein großes Potenzial dar.

VERKEHR

Der oft dichte und schnelle Autoverkehr hat durch seine Abgas- und Lärmbelastung und die entstehenden Unsicherheiten für andere Verkehrsteilnehmer*innen großen Einfluss auf Atmosphäre und Charakter der Unteren Bahnhofstraße. Die Untere Bahnhofstraße wird daher eher als Durchfahrtsstraße denn als Ortszentrum wahrgenommen.

AUFENTHALTSQUALITÄT

Der Wunsch nach einer Steigerung der Aufenthaltsqualität wurde grundsätzlich von allen Beteiligten geteilt – von der Stadt Germering wie den Gewerbetreibenden als auch den Nutzer*innen. Aktuell wirken sich Lärm und Abgase, der Mangel an Sitzgelegenheiten und fußgänger*innenfreundlicher Gestaltung sowie alternativer Nutzungsmöglichkeiten negativ darauf aus.

Der Aufenthaltsbereich an der Raumforschungsstation wurde während der Aktionswoche sehr gut angenommen. Im Anschluss an die Aktions-

woche verstetigten wir gemeinsam mit niki Augenoptik und den zuständigen Stellen der Stadt Germering die Umgestaltung eines Parkplatzes mit Fahrradständern, Blumenbeeten und Sitzbänken. Die Ad-Hoc-Umgestaltung konnte einen Bedarf sichtbar machen und Handlungsmöglichkeiten aufzeigen. Die große Offenheit für Experimente bei Nutzer*innen, Gewerbetreibenden wie auch der Stadtverwaltung und Politik und die positive Resonanz zeigen für uns, dass kurzfristige Maßnahmen sinnvoll und umsetzbar sind. Dabei rückten aber auch weitergehende Defizite ins Blickfeld, die umfassenderer Maßnahmen in längeren Zeiträumen bedürfen.

ERWARTUNGEN, ZUSCHREIBUNGEN & SPIELRÄUME

In der grundlegenden Problembeschreibung waren sich die meisten Teilnehmer*innen und Gesprächspartner*innen einig. Nur die daraus gezogenen Schlüsse und das daraus abgeleitete Verhalten unterschieden sich stark voneinander:

Fokus Status Quo: „Die Untere Bahnhofstraße ist eine laute Durchgangsstraße und bietet nur eingeschränkt Aufenthaltsqualität. Daher ist mein bevorzugtes Verkehrsmittel das Auto, mit dem eine gute Erreichbarkeit gegeben ist. Wichtige Geschäfte können so schnell erreicht werden, sozialer Austausch oder Aufenthalt spielt eine geringere Rolle. Das Einkaufen ist mehr geplante Notwendigkeit als angenehme Beschäftigung.“

Fokus Zukunft: „Die Untere Bahnhofstraße ist eine laute Durchgangsstraße und bietet nur eingeschränkt Aufenthaltsqualität. Das muss sich ändern, da ich zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Kinderwagen, mit dem Rollator oder Rollstuhl entspannt einkaufen gehen möchte/muss. Die anässigen Geschäfte und der öffentliche Raum sind über die notwendige Nahversorgung hinaus soziale Orte, an denen ich Menschen treffen und Zeit verbringen will.“

Diese beiden Schlussfolgerungen scheinen zunächst auf eine unlösbare Situation hinzudeuten. Doch wir konnten sehen, dass sich die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen

nicht zwangsläufig ausschließen. Daraus folgt für uns: Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und eine Gewährleistung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit für unterschiedliche Nutzer*innengruppen müssen Hand in Hand gehen.

Insbesondere sollte dabei nicht unterschätzt werden, dass sich auch starr erscheinende Positionen verändern können. In der Aktionswoche haben wir erlebt, wie häufig starke Meinungen auf Gewohnheit basieren - und sich durch eine andere Wahrnehmung des Gewohnten auch verändern können. Viele unserer Gesprächspartner*innen kamen dabei in der festen Überzeugung, für eine Mehrheit zu sprechen. Gerade auf der Emotionen-Kartierung wurde jedoch schnell deutlich, dass dies selten der Fall war. Die Erfahrung, dass es eine Vielzahl andere Wahrnehmungen und Schwerpunktsetzungen gibt, führte zu einer Kontextualisierung der eigenen Position.

Damit verbunden war häufig auch, ein binäres Alles-oder-Nichts-Denken aufzubrechen. So erwarteten viele Gesprächspartner*innen, dass es um eine Entscheidung um alle oder keine Parkplätze, Status Quo oder Fußgängerzone, etc. ginge. In der Auseinandersetzung mit anderen Bedürfnissen stieg häufig auch das Verständnis dafür, dass auch differenziertere Lösungen möglich wären.

Dabei spielen auch festgefahrene Zuschreibungen eine Rolle. So gab es beispielsweise sowohl auf Seiten der Gewerbetreibenden als auch der Stadtverwaltung ein Bild, die jeweils andere Seite wünsche keine Änderung des Status Quo. Die erwarteten Positionen waren: „Die Gewerbetreibenden wollen keinen einzigen Parkplatz weniger!“ bzw. „Die Stadt ist zu unflexibel, um Veränderungen möglich zu machen!“ Im direkten Gespräch wurde jedoch klar, dass sich die Anliegen gar nicht so stark unterschieden, wie sie es selbst annahmen. Auch waren die beiden Gruppen in sich in ihren Bedürfnissen heterogener als von der Gegenseite angenommen. Dies zeigt: Das differenzierte Kennenlernen der anderen Positionen bietet die Möglichkeit, das große Potenzial gemeinsamer Handlungsoptionen zu erkennen und zukünftig besser zusammenarbeiten zu können.

Ausblick

Unsere Ergebnisse haben gezeigt, dass es eine breite Basis für eine Veränderung der Unteren Bahnhofstraße gibt: In diesem Kapitel wollen wir nun einen Überblick über Ideen und Vorschläge geben, die in Gesprächen und Workshops während der Aktionswoche aufgekommen sind. Diese haben wir zeitlich geordnet - von kurzfristigen Maßnahmen, die prinzipiell sofort umsetzbar wären, über mittelfristige Maßnahmen, für die weitere Abstimmung nötig ist, bis hin zu Maßnahmen, die nur im Zuge einer Umgestaltung umsetzbar sind und langfristiger Planung bedürfen. Wir verstehen diesen Abschnitt als eine Art „Glossar der Möglichkeiten“: Mit kurzen Beschreibungen wollen wir eine Grundlage für weitere Diskussionen schaffen.

Kurzfristig

TEMPOREDUKTION

Mit dieser Maßnahme ließe sich mit geringem materiellen Aufwand Lärm verringern und die Verkehrssicherheit erhöhen. In den Gesprächen über das Thema konnten wir eine breite Zustimmung feststellen: es entstand der Eindruck, dass Tempo 30 kaum auf Widerstand treffen würde.

PARKPLATZUMNUTZUNG

Die alternative Nutzung von Parkplätzen durch Anwohner*innen und Gewerbetreibende wird immer beliebter. Für sog. „Parklets“ werden temporäre Terrassen auf Parkplätzen gebaut. Für solche (temporären) Umnutzungen gibt es städtische Programme, die dafür einen Rahmen geben - z.B. die „Grätzloase“ in Wien. Bei diesem Modell werden der Bau von Parklets in den Sommermonaten gefördert und die Einreichenden beim Genehmigungsprozess unterstützt. In Wien ist ebenfalls eine gastronomische Nutzung gegen Gebühr auf Parkplätzen möglich. Die Bank und der Radständer vor niki Augenoptik sind ein Test für diese alternativen Nutzungen. Sie zeigen, dass solche Umnutzungen in Germering umsetzbar sind und angenommen werden. Die Idee alternativer Sommernutzungen traf in der Aktionswoche auf viel positive Resonanz. Temporäre Beispielungen können auch in dauerhafte Umgestaltungen münden - und so schon Schritt für Schritt auf eine Umgestaltung hinwirken.

BAUMSCHEIBENBEGRÜNUNG

Begrünung war Gewerbetreibenden und Nutzer*innen ein großes Anliegen. Dazu sind eine Begrünung der Baumscheiben vor dem Lesezeichen und ein Beet vor der „Apotheke am Bahnhof“ in Arbeit. In vielen Gemeinden gibt es bereits die Möglichkeit für Anwohner*innen, Beete rund um Bäume selbst zu bepflanzen. Dabei werden „Grünpatenschaften“ von den Stadtverwaltungen vergeben, die an Regeln zum Schutz der Vegetation geknüpft sind. Einige Gemeinden unterstützen die ehrenamtliche Pflege zusätzlich durch Aufbereitung der obersten Bodenschicht, Bereitstellen von Erde und Pflanzen durch die Stadtgärtnereien oder helfen bei gemeinsamen Bepflanzungen, etwa durch Schulen und Vereine.

Mittelfristig

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Parkraumbewirtschaftung ist die zielgerichtete Steuerung des Verhältnisses von Parkplatzsuchverkehr zur Anzahl verfügbarer Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Maßnahmen wie Kurzparkplätze, Sonderparkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen oder Lieferzonen wären denkbar, um gezielt die Erreichbarkeit für bestimmte Gruppen zu erhöhen. Während der Aktionswoche waren insgesamt sechs Parkplätze durch die Raumforschungsstation und Bauarbeiten belegt – dennoch waren die Parkplätze nur selten voll ausgelastet. Gewerbetreibende wiesen daher darauf hin, dass der öffentliche Raum gewinnbringender genutzt werden könnte. Im Gewerbetreibenden-Workshop wurde zudem darauf hingewiesen, dass in der unmittelbaren Nähe der Unteren Bahnhofstraße zusätzliche Parkmöglichkeiten bestehen, die aktuell kaum genutzt werden. Hier wäre eine Information durch Beschilderung o.Ä. denkbar.

KONZEPT LIEFERVERKEHR

Die Situation des Lieferverkehrs vor der Postfiliale, parkende Lieferwägen auf der Einbiegung des Radwegs vor Juwelier Luboss oder Lieferverkehr in der zweiten Reihe waren immer wieder Thema. Angepasste Konzepte für den Lieferverkehr können gleichzeitig reibungslose Abläufe in der Nahversorgung sicherstellen und Teil von Verkehrsberuhigungskonzepten sein. Solche Konzepte helfen die Parksituation zu entspannen, der Staubildung vorzubeugen oder eine Umnutzung bzw. Reduktion von Parkplätzen zu begleiten.

RADABSTELLANLAGEN

Der Mangel an Radständern in der Unteren Bahnhofstraße ist bekannt und wurde mehrfach während der Aktionswoche thematisiert. Es fehlt an Radabstellanlagen, insbesondere auch für Lastenräder. Dabei ist darauf zu achten, dass Radabstellanlagen der DIN-Norm entsprechen, um das Einparken zu erleichtern und ein Umfallen und Beschädigungen an der Felge zu vermeiden (keine sog. „Felgenmörder“). Mit den kurzfristig montierten Radständern vor niki Augenoptik konnten wir hier bereits einen ersten Schritt machen.

Langfristig

Für die langfristige Perspektive einer grundlegenden Umgestaltung wurden während der Aktionswoche sehr unterschiedliche Konzepte angesprochen. Klar ist, dass die große Investition einer Sanierung der Unteren Bahnhofstraße in eine zukunftsfähige Gestaltung münden soll, wenn diese ansteht.

Als zentrale Qualität der Unteren Bahnhofstraße wurden immer wieder die Bäume benannt, daher erscheint es nicht nur aus ökologischer Perspektive wichtig, diese zu erhalten. Eine zentrale Herausforderung besteht dementsprechend darin, auf begrenztem Raum vielen verschiedenen Mobilitätsarten und Nutzungsansprüchen gerecht zu werden.

Häufig wird beispielsweise eine Trennung von Auto- und Radverkehr vorausgesetzt, um sicheres Radfahren zu ermöglichen. Ist jedoch der Platz zu begrenzt, kann auf andere Konzepte zurückgegriffen werden. In diesem Abschnitt möchten wir einige der Konzepte erläutern, die immer wieder während der Aktionswoche genannt wurden.

VERKEHRSBERUHIGUNG

Um die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden Verkehrsberuhigungen angewandt. Diese können verschiedene Ausführungen haben, sind aber meist zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehr und Verlangsamung des verbleibenden Autoverkehrs gedacht. Grob unterschieden werden kann zwischen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einbahnstraßen, vollständigen Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr), flächenmäßigen Maßnahmen (z.B. Fußgänger- und Begegnungszonen, Spielstraßen oder Tempo-30-Zonen) oder baulichen Maßnahmen (z.B. Verkleinerungen der Fahrbahnen bzw. Fahrstreifen oder Vergrößerungen der Seiten- und Gehwegflächen).

FUSSGÄNGERZONE

In einer Fußgängerzone ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr verboten. Dadurch entstehen große Spielräume für die Gestaltung des Straßenraums. Der Lieferverkehr wird meist zeitlich eingeschränkt abgewickelt.

Während einige Gewerbetreibende wie Nutzer*innen Potenziale für Aufenthaltsqualität und Einkaufsverhalten sahen, hoben viele andere die daraus entstehenden Herausforderungen für die Erreichbarkeit für Kund*innen wie für den Lieferverkehr hervor und äußerten existenzielle Sorgen.

SHARED SPACE

Im Gegensatz dazu bleibt beim „Shared Space“ (oder auch „Begegnungszone“) die Zufahrt sowohl mit dem Auto als auch mit dem Rad möglich. Bei diesem Modell teilen sich alle Verkehrsteilnehmer*innen den Straßenraum, Fußgänger*innen haben dabei Vorrang. Idealtypisch wird auf Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen verzichtet, stattdessen fordert die bauliche Gestaltung etwa durch Bodenbeläge, Straßenführung oder Mobiliar gegenseitige Rücksichtnahme ein. In Deutschland wurde ein erstes Modellprojekt von 2004 bis 2008 in der niedersächsischen Gemeinde Bohmte durchgeführt. Mittlerweile finden sich in zahlreichen deutschen Städten weitere Anwendungsbeispiele, u.a. in Duisburg, Stuttgart und Brühl. Auch in Wien ist der Shared Space mittlerweile fest verankert. Während der Aktionswoche wurde die Idee der Unteren Bahnhofstraße als Shared Space erstaunlich häufig von Gesprächspartner*innen aufgebracht und von unterschiedlichen Seiten befürwortet.

Und jetzt?

Die Aktionswoche war auch für uns eine neue Erfahrung, die wir als sehr bereichernd empfunden haben. Wir möchten uns an dieser Stelle bei Ihnen bedanken – bei der Stadt Germering und den Gewerbetreibenden für das große Vertrauen und die intensive Unterstützung, wie auch bei allen Teilnehmer*innen der Aktionswoche, dass Sie mit uns geforscht und sich auf unseren experimentellen Ansatz eingelassen haben.

Wir freuen uns sehr, dass sowohl aus der Stadtverwaltung als auch von Seiten der Gewerbetreibenden erste an die Aktionswoche anschließende Initiativen kommen. So hat der Wirtschaftsverband Germering in einer Stellungnahme bereits Ergebnisse der Aktionswoche aufgegriffen und sich sowohl für ein Tempolimit, einen Shared Space und die flexible Umnutzung von Parkflächen eingesetzt. Auch ein Konzept für die Aufwertung der Wand neben Vitalia ist seitens der Stadt in Arbeit. Diese soll mit wildem Wein begrünt und durch eine rote Sitzbank anlehnend an die Sitzecke vor niki Augenoptik ergänzt werden.

Wir hoffen, mit der Aktionswoche und der vorliegenden Auswertung einen Beitrag zu einer inklusiven und zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Unteren Bahnhofstraße leisten zu können – und sind gespannt auf das, was kommt!

Impressum



Herausgegeben durch
Stadt Germering - Standortförderung
Rathausplatz 1
82110 Germering



mit freundlicher Unterstützung
der Regierung von Oberbayern/Städtebauförderung



Ein Projekt von
Kollektiv Raumstation
Verein für Kunst, Kultur und Wissenschaft
Goldschlaggasse 78/9
1150 Wien

Projektteam der Raumstation:
Helena Bernhardt, Michel Gölz,
Gunnar Grandel, Jonathan Heil,
Max Kastens, Hannah Niemand,
Lilly Seiler, Sarah Zelt

raumstation.org

Germering, September 2022

