

Wir sind für Sie da!

BIWAQ Büro
Beratungs- & Lernzentrum BIWAQ
Universitätspark 6
73525 Schwäbisch Gmünd

Christine Hüttmann
Projektleitung / Stadtteilmarketing Oststadt
Telefon 07171.798 80 92
christine.huettmann@schwaebisch-gmuend.de

Sabrina Hieber
Stadtteilmarketing Altstadt/Hardt
Telefon 07171.798 80 93
sabrina.hieber@schwaebisch-gmuend.de

Christa Bareiß
Stadtteilkoordination Oststadt
Telefon 07171.104 92 14



Weitere Informationen
zu BIWAQ unter
www.biwaq-gmuend.de
www.biwaq.de



BIWAQ Büro
Beratungs- &
Lernzentrum
Universitätspark
Haus 6

www.zoodesign.de

GMÜND macht GRÜN mobil

Wanderbaumallee
Schwäbisch Gmünd

informieren!
Platz nehmen!
mitmachen!

Das Projekt „#Digital inklusiv im Quartier Oststadt + Hardt + Altstadt“ wird im Rahmen des ESF-Bundesprogramms „Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier – BIWAQ“ durch das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und den Europäischen Sozialfonds gefördert.

... informieren ... Platz nehmen ... ausruhen ... mitmachen ... informieren ... Platz nehmen ...

Was ist die Wanderbaumallee Schwäbisch Gmünd?

Die Idee „Wanderbaumallee“ stammt aus München. Seit 1992 hat dort der Green City e.V. an über 60 Straßen Wanderbäume aufgestellt und mehr als 150 Bäume dauerhaft gepflanzt.

Inspiziert und tatkräftig unterstützt haben uns die Macher der Wanderbaumalleen Köln und Stuttgart. Aus Stuttgart und Köln kamen Baupläne, Fotos und viele hilfreiche Informationen für die fahrbaren Pflanzmodule, die durch unsere Stadt „wandern“. Mit der *Wanderbaumallee Schwäbisch Gmünd* werden aus Straßen und Plätzen für einige Wochen grüne Orte der Begegnung.

Was hat BIWAQ damit zu tun?

Ökologische Nachhaltigkeit ist ein Querschnittsziel im Programm Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier – BIWAQ, das durch das Ministerium des Innern, für Bau und Heimat und den Europäischen Sozialfonds gefördert wird. Darüber hinaus schafft BIWAQ Mehrwert für die Projektstadtteile, seine Bewohnerinnen und Bewohner und fördert bürgerschaftliches Engagement. „GMÜND macht GRÜN mobil“ ist eine Initiative des BIWAQ-Projekts #Digital inklusiv im Quartier Oststadt + Hardt + Altstadt. Mit der *Wanderbaumallee Schwäbisch Gmünd* leisten wir einen Beitrag zu Nachhaltigkeit, mehr Grün und Aufenthaltsqualität in unserer Stadt, zum Klimaschutz und zu den Sustainable Development Goals (SDGs, Ziele für nachhaltige Entwicklung) der Vereinten Nationen.

Wo stehen die Pflanzmodule?

Die Module stehen immer nur für eine bestimmte Zeit an einem Ort, bevor sie weiterwandern. Infos zu den Standorten gibt es auf der BIWAQ-Website (www.biwaq-gmuend.de).

Was sind das für Bäume?

Die Bäume kommen aus einer regionalen Baumschule, sind stadtklimafest, Nahrungsquelle für Insekten und Vögel und können auch für eine bestimmte Zeit in den Pflanzmodulen stehen. Infos zu den Bäumen gibt es über den QR-Code an jedem Modul.

Was passiert später mit den Bäumen?

Die Bäume werden im Herbst in den Stadtteilen ausgepflanzt und zwar dort, wo Grün noch fehlt. Im nächsten Jahr kommen dann andere Bäume oder Gehölze in die Pflanzmodule.

Kann ich mitmachen?

Na klar! Die *Wanderbaumallee Schwäbisch Gmünd* lebt von der Unterstützung zahlreicher helfender Hände – ob beim Wandern, Gießen, Pflegen und Einpflanzen der Bäume. Einfach beim BIWAQ-Büro melden und mitmachen!

Baumpaten, Baumspender und Sponsoren sind natürlich jederzeit willkommen.

Ein Modul für unsere Straße – geht das?

Auch das geht. Die *Wanderbaumallee Schwäbisch Gmünd* soll nach und nach wachsen. Nähere Infos gibt es im BIWAQ-Büro.



Wir unterstützen die folgenden SDGs:



Lebensqualität erleben

NEUE RÄUME MIT TEMPORÄREN LÖSUNGEN

von Andrea Reidl

Wie vermittelt man Bilder neuer Straßen und grüner Viertel? Wie stößt man Diskussionen an? Temporäre Lösungen wie „Wanderbäume“, „Sommerstraßen“ und flexible Sitzmöbel sind schnell und kostengünstig umsetzbar. Verschiedene Initiativen, die Stadt München und Schweden testen die (Rück-)Umwandlung von Straßen in Lebensräume bereits im Alltag.

► Der Platz wird in vielen Städten knapp. Seit Jahren wächst die Bevölkerung in den Zentren und die Prognosen der Expertinnen und Experten zeigen: Der Trend hält an. Allerdings wächst die Fläche nicht proportional mit ihrer Bevölkerung. Im Gegenteil. Durch Nachverdichtung teilen sich immer mehr Menschen den öffentlichen Raum. Das gilt für Straßen und Parkplätze ebenso wie für Parks und Spielplätze. Spätestens die Pandemie hat den Kommunen gezeigt, dass in vielen Innenstädten Treffpunkte für Kinder, Jugendliche und Erwachsene fehlen, die zu Fuß erreichbar sind. Initiativen wie beispielsweise die „Wanderbaumallee“ setzen sich schon lange für die Umverteilung der Flächen ein. Sie haben leicht umsetzbare Konzepte entwickelt, um auf Parkplätzen in baumlosen Straßen kleine grüne Oasen auf Zeit einzurichten. Solche Veränderungen sind notwendig, um Straßen wieder zu Lebensräumen für alle zu machen. Ergebnisse zeigen, dass es dazu mehr braucht als nur autofreie Straßen.



Bild: Stephan Wimmer

Straßenräume neu entdecken

Als München 2020 unter dem Titel „Sommerstraßen“ zehn Straßen für Autos teilweise oder ganz sperrte, zeigte sich, dass der frei gewordene Raum gestaltet werden muss, damit die Menschen ihn nutzen. „Straßen sind reglementierte Räume mit einer klaren Zuordnung“, sagt der Münchner Landschaftsarchitekt Felix Lüdicke. Bereits die Kleinsten lernen: Der Platz der Fußgänger ist der Gehweg. Autos, Bussen, Lkw und Straßenbahnen dagegen gehört die Fahrbahn. Selbst wenn eine wenig befahrene Straße wie die „Südliche Auffahrtallee“ im Münchner Stadtteil Neuhausen-Nymphenburg zwischen einem

Park und einem Kanal gesperrt wird, braucht sie ein Angebot, damit die Anwohnerinnen und Anwohner den Asphaltstreifen überhaupt als Raum für sich entdecken. „Eine leere Straße ist nicht attraktiv“, sagt Lüdicke. Damit sie es wird, müsse sie in Zonen aufgeteilt werden. Es könnten Spielfelder angedeutet werden oder Ecken zum Klönen. „Wer sich hinsetzt, sucht einen Ort, der gemütlich ist und sicher“, betont Felix Lüdicke. Fabian Norden, Mitglied des Bezirksausschusses in Neuhausen-Nymphenburg und Beauftragter für den Fuß- und Radverkehr, weiß das. Deshalb ließen er und sein Team mit der Eröffnungsfeier von Lüdicke temporäre Markierungen auf

dem Asphalt aufbringen. Es gab unter anderem Start- und Zielflächen für Wettrennen, die die Kinder auch zum Radfahren nutzten. Abends spielten die Menschen dort Federball oder trafen sich zu einer Partie Volley- oder Basketball. Obwohl auf der gesperrten Fahrbahn viel mehr Platz war, stellte Norden fest, dass viele Menschen weiterhin auf dem Fußweg spazierten. „Es ist ein Prozess, die eingetretene Wege zu verlassen“, sagt Norden. Das Konzept „Sommerstraße“ sei ein erster Anstoß gewesen, diese Straße neu zu denken und Gewohnheiten zu verändern.“

Das hat geklappt. Laut einer nicht repräsentativen Umfrage wünschten

„Die Anwohner brauchen ein Bild, wie ihre Straße oder der Platz vor ihrer Haustür aussehen könnte.“

Felix Lüdicke
Landschaftsarchitekt München

sich drei Viertel der Anwohner eine Fortführung der Sommerstraße am Kanal. Dann aber mit erweiterten Angeboten, wie einer Boule-Bahn, Sand für Kinder oder einem Basketballkorb. Das sei aktuell aber aus rechtlichen Gründen nicht möglich, sagt Norden. In diesem Jahr hat das Baureferat jedoch Sitzgelegenheiten und über 100 Pflanzkübel mit Blumen und Palmen zur Verfügung gestellt, um die zehn Sommerstraßen zu möblieren. Für Lüdicke ist das ein Anfang. „Die Anwohner brauchen ein Bild, wie ihre Straße oder der Platz vor ihrer Haustür aussehen könnte“, sagt er. Den breiten Asphaltstreifen in einen attraktiven Ort zu verwandeln, ist gar nicht so einfach. „Selbst ein großer Blumenkübel wirkt auf einer breiten, leeren Fahrbahn schnell verloren“, so der Landschaftsarchitekt. Die Kunst liegt darin, mit wenig Angeboten attraktive Begegnungstätten zu schaffen. Die Aktivist*innen der „Wanderbaumallee Stuttgart“ haben ein Konzept entwickelt, mit dem das gut funktioniert.



Bild: raumzeug / Fabian Norden

„Wanderbäume“ und mobile Parklets

Die Initiative „Wanderbaumallee“ gibt es seit 1992. Damals hat der Umweltschutzverein Green City erstmals sogenannte mobile Wanderbäume für einige Wochen in baumlose Straßen Münchens gebracht. Sie sollten für mehr Grün in der Stadt werben. 2019 haben die rund 15 Mitglieder der „Wanderbaumallee Stuttgart“ das Konzept dann übernommen und verfeinert. Sie wollten die Straßen nicht nur begrünen, sondern zeigen, dass Parkplätze auch Treffpunkte vor der eigenen Haustür werden können. Dafür haben sie verschiedene mobile Module entwickelt, die sich zum Sitzen, Bepflanzen oder beidem eignen. Mit zehn Wanderbäumen und sechs weiteren Elementen aus Grünpflanzen und Sitzgelegenheiten begrünen und verwandeln sie seitdem über die Sommermonate fünf Stuttgarter Straßen. Jeden ersten Samstag im Monat werden die Module wie Schubkarren zu ihrem neuen Standort geschoben.

Außerhalb von Pandemiezeiten verbinden sie den Standortwechsel mit einem Willkommensfest vor Ort. Das muss zurzeit ausfallen. Sämtliche Informationen über die Wanderbaumallee erhalten die Anwohner*innen aktuell deshalb per Flyer. „Trotzdem fragen mich immer wieder Bewohner, ob sie die Bänke tatsächlich nutzen dürfen“, sagt Annika Wixler, Sprecherin der Initiative. Im Alltag wird die Nutzung dann allerdings schnell selbstverständlich. Beim Gießen der Bäume sieht die Aktivistin dort Kindergruppen, die Paninibilder tauschen, Erwachsene, die lesen, Pause machen oder etwas essen. Am Abend verabreden sich die Leute hier mit Freunden oder spielen zum Beispiel Backgammon. „Nicht jeder hat einen Balkon“,

so Annika Wixler. Für manche seien die Sitzgelegenheiten eine sehr willkommene Erweiterung ihres Wohnzimmers. Das funktioniert besser, seit sie ihr Konzept verfeinert haben. „Im ersten Jahr haben wir die Module auf einer Strecke von über 400 Meter verteilt“, sagt Jesús Martínez. Inzwischen stellen sie jeweils drei bis vier Module zusammen, damit Sitzcken entstehen und die Menschen sich besser unterhalten können.

In Stuttgart ist die Wanderbaumallee mittlerweile bekannt und beliebt. Rund 15 Interessierte meldeten ihre Straße Anfang 2021 bei der Initiative als potenziellen Standort. Dann ist aber auch die Nachbarschaft gefordert. Neben dem Gießen der Bäume und Pflanzen sind es zunächst einige organisatorische Punkte, die die Initiative mit einigen Anwohner*innen erledigt. Dazu gehört, mögliche Standorte festzulegen und gemeinsam die Beiratssitzung des Bezirks zu besuchen. Denn deren Vertreter müssen die Wanderbaumallee genehmigen. Dazu brauchen sie genau gezeichnete Skizzen der späteren Standorte. Aber die Genehmigung ist in Stuttgart fast nur noch eine Formalie. Die Bezirksbeiräte unterstützen den Grundgedanken der Initiative seit 2019 und fördern sie auch finanziell.

Die Diskussion über die Verteilung des öffentlichen Raums beschäftigt viele Kommunen und auch die Menschen vor Ort. Mitglieder der Initiative sprechen über eine mögliche Umverteilung beim Willkommensfest oder zum Klön-Schnack-Treff zum Feierabend in entspannter Runde. „Es ist eine Frage der Priorität, ob Privatgegenstände wie Autos im öffentlichen Raum gelagert werden können, oder ob man Bäume und Sitzgelegenheiten für Menschen in der Stadt schaf-

fen will“, sagt Annika Wixler. Die Meinungen dazu sind unterschiedlich. Wichtig ist für die Initiative, ins Gespräch zu kommen. In zwei Nachbarschaften hatte der vierwöchige Besuch der Wanderbaumallee bereits positive Folgen. Es wurde die dauerhafte Begrünung der Straßen beantragt und „sie wurde sogar genehmigt“, betont Annika Wixler. Mehr Tempo wäre hier sicher wünschenswert. Denn das war vor zwei Jahren und seitdem sei nichts passiert.

Schweden-Plan „One-Minute City“

In Deutschland hat die Diskussion über alternative Nutzungen gerade erst begonnen. In Schweden ist man bereits einige Schritte weiter. Dort wurden im vergangenen Jahr in Göteborg, Helsingborg und der Hauptstadt Stockholm Pilotprojekte umgesetzt, um Straßen für ihre Nutzer*innen künftig nachhaltiger, gesünder und lebendiger zu gestalten. Die Projekte laufen unter den Namen „Street Move“, „Framtidsgarto“ und „Smartagator“ und sind Bausteine eines größeren nationalen Experiments. Dazu wurden verschiedene variable Holzbausätze entwickelt. Mit ihrer Hilfe werden Parkplätze, Straßen und Straßenabschnitte zu multifunktionalen Spielplätzen, Plantagen, Outdoor-Fitnessstudios, Ladestationen oder zu Stellplätzen für E-Bikes oder E-Kickscooter. Die Idee dahinter ist, dass die Anwohner*innen in ihrer unmittelbaren Nähe einen sozialen Treffpunkt finden, ein Fitnessstudio im Freien, städtische Gärten oder Spielplätze. Die Idee ist inspiriert von dem Stadtplanungskonzept der 15-Minuten-Stadt, die in großem Maßstab aktuell in Paris umgesetzt wird. In Schweden soll alles, was man braucht, in deutlich



Bild: Fabian Norden

Die „Südliche Auffahrtsallee“ 2020. Damit der Asphaltstreifen zum Aufenthaltsraum wird, muss er mit Stadtmöbeln oder markierten Spielflächen umgestaltet werden.

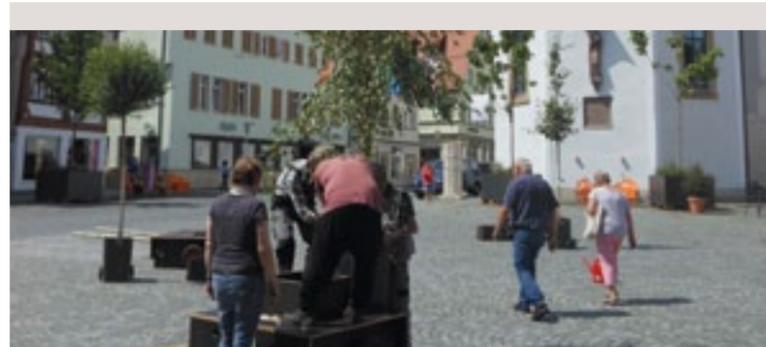


NRW: Stadt-Terrassen zum Ausleihen

Das kommunale Unterstützungsnetzwerk „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ verleiht seit Mai „Stadt-Terrassen“ an die Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Mit dem Angebot an vorgefertigten Ausleihmöbeln für den urbanen Raum will Nordrhein-Westfalen den Kommunen helfen, Experimente zur Umgestaltung des Straßenraums anzustoßen. Dazu stehen 15 verschiedene Stadt-Terrassen-Module zur Verfügung, die schlüsselfertig geliefert werden und nur noch montiert werden müssen. Der temporäre Charakter soll dabei signalisieren: Hier ist nichts final beschlossen, wir testen gemeinsam neue Möglichkeiten. Entwickelt wurden sie von den Architekten Wolf Krämer und Robin Lang von CityDecks für unterschiedliche Szenarien. „Die hohen Rückenlehnen schirmen die Nutzer von dem Autoverkehr ab“, sagt Robin Lang. Ein Café-Tisch macht das Arbeiten möglich und ein Stufensystem als Sitzgelegenheit soll Jugendliche ansprechen. Das neueste Element ist eine Pop-up-Radstation – mit Fahrradschlauchspender, zwei Montierstationen und einer Luftpumpe. Theo Jansen, Leiter der Geschäftsstelle des Zukunftsnetzes Mobilität NRW: „Die positiven Auswirkungen der Mobilitätswende müssen für die Menschen in den Städten und Gemeinden erlebbar gemacht werden. Experimente mit den ‚Stadt-Terrassen‘ erlauben einen Ausblick, welche positiven Veränderungen die Mobilitätswende auf das Alltagsleben der Menschen hat.“ Um qualifizierte Schlüsse ziehen zu können, wird die Nutzung der „Stadt-Terrassen“ von der Hochschule Bochum evaluiert.

Mehr Informationen:
zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Bild: citydecks



Wanderbäume in Schwäbisch Gmünd

Im Juli hat die 60.000-Einwohner-Stadt Schwäbisch Gmünd als erste Kommune ihre eigene Wanderbaumallee aufgestellt. Sie ist ein Baustein des Projekts BIWAQ (Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier), das bis 2022 vom Bundesinnenministerium und dem Europäischen Sozialfonds gefördert wird. Erste Standorte waren der Johannisplatz in der Altstadt vor der romanischen Stadtkirche und kurze Zeit später wenige Hundert Meter entfernt vor dem Heilig-Kreuz Münster. Beide Plätze eignen sich im Prinzip perfekt zum Verweilen. Was bislang allerdings fehlte, waren die Sitzgelegenheiten. Die bekommen die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner nun mit der Wanderbaumallee gleich mitgeliefert. Jedes der fünf Module wird von einer Sitzbank eingefasst. An dem Gemeinschaftsprojekt sind verschiedene BIWAQ-Partner beteiligt. Mitarbeitende einer Behindertenwerkstatt schnitten die Module zu, andere Projektteilnehmer*innen haben sie zusammengefügt und bepflanzt. Und die Mülltonnen, in die die Bäume eingepflanzt wurden, hat der regionale Abfallentsorger beigesteuert. Auch die Genehmigung der Standorte konnte so einfach und schnell erfolgen.

Nach sechs Tagen Standzeit auf dem Johannisplatz in der Altstadt war die Resonanz in der Bevölkerung groß. „Die Menschen verbringen dort ihre Mittagspause“, sagt Christine Hüttmann, Leiterin des BIWAQ-Projekts und Initiatorin der Wanderbaumallee. Einige Anrufer haben ihr bereits Pflanzen für weitere Module angeboten und die Einzelhändler möchten sie im Winter für Weihnachtsbäume vor ihren Geschäften nutzen. Allerdings gibt es auch Kritik. „Manche sehen in der Wanderbaumallee eine Scheinaktion“, sagt Christine Hüttmann. Statt kleine Bäume für kurze Zeit in die Altstadt zu bringen, fordern sie eine permanente Begrünung. Damit hat in Schwäbisch Gmünd bereits nach wenigen Tagen die öffentliche Diskussion darüber begonnen, wie die Stadt dauerhaft grüner werden soll. „Unsere Wanderbaumallee soll zeigen, dass sich temporäres Grün und Aufenthaltsqualität mit einfachen Mitteln umsetzen lassen. Die Bäume wandern im Herbst in die Stadtteile, werden dort eingepflanzt und leisten so einen Beitrag zur Stadtbegrünung“, ergänzt sie.

Mehr Informationen: biwaq-gmuend.de/wanderbaumallee-schwaebisch-gmuend

kleinerem Maßstab und auch schneller erreichbar sein. Schweden verfolgt die Idee der „One-Minute City“, der Stadt, in der alles in einer Minute erreichbar ist.

Das Projekt wird auch in diesem Jahr fortgeführt. Bemerkenswert ist die Vielzahl und Art der beteiligten Akteur*innen. Die schwedische Innovationsbehörde Vinnova hat die Bürgerinnen und Bürger in die Planung einbezogen, weiterhin beteiligt sind Vertreter*innen der Stadt Stockholm, des schwedischen Verkehrsamts, des Zentrums für Architektur und Design (ArkDes), Mobilitätsdienstleister wie Voi und Volvo Car Mobility, das Architektur- und Ingenieurunternehmen Sweco und weitere Innovationsunternehmen in den Bereichen Stadtplanung, Raumentwicklung, Design und Mobilität. Gemeinsam wurde in mehrstufigen Beteiligungsverfahren entwickelt, was für ein Angebot vor Ort gebraucht und gewünscht wird. Auf diese Weise wurden verschiedene Prototypen für die Stadtmöbel entwickelt. Diese werden jetzt in den Städten getestet und im regen Austausch mit allen Beteiligten weiterentwickelt.

Zeitgeist ermöglicht Veränderungen – auch in Deutschland

„Die Schweden haben mit der Umgestaltung ihres Straßenraums bereits einige Jahrzehnte vor uns begonnen“, sagt Sascha Baron, Ressortleiter Mobilitäts- und Verkehrsplanung bei Sweco in Frankfurt am Main. In Deutschland werde das Thema seit ein paar Jahren aber ebenfalls stärker diskutiert. Das hat verschiedene Gründe. Einer ist die Urbanisierung. Viele Menschen zieht es in die Städte, was eine Nachverdichtung zur Folge

hat. Damit steigt der Druck auf den öffentlichen Raum. Öffentliche Flächen seien rar und es werde zunehmend die Frage gestellt, wie diese sinnvoll genutzt werden – zum Parken oder für die Freizeitgestaltung ohne Konsumzwang. Gleichzeitig verlangt der Klimawandel in den Städten nach mehr Grünflächen. „Hinzu kommt, dass wir eine sehr mündige Bevölkerung haben, die einerseits mehr Qualität wie Grünflächen einfordert, andererseits aber auch den Parkplatz vor der Haustür“, sagt Baron. Für ihn spielt aber noch ein weiterer Aspekt eine Rolle. „Wenn Sie sich heute als Stadt hervorheben wollen, zählen mehr Qualitäten als nur das Thema Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze. Die Menschen wollen es schön haben.“ Dazu gehöre auch der Raum vor der Haustür.

Die Aufgabe der Kommunen sei es nun, den öffentlichen Raum neu zu organisieren und Prioritäten neu festzulegen. „In Deutschland hat das Auto zurzeit den höchsten Stellenwert“, so Baron. Aber der Zeitgeist ermögliche Veränderungen. Mit Blick auf die Diskussion um die Neuverteilung der Flächen helfe ein breit aufgestelltes Beteiligungsverfahren. Diese seien bei Planungsprojekten lange nicht mitgedacht worden. „Man weiß mittlerweile, dass man eine bessere Planung bekommt, wenn man die betroffenen Menschen einbezieht“, sagt er. In der Vergangenheit fehlten dafür oft die Mittel und das Personal. Die Politik sei zudem gut beraten, zunächst die Leitziele für die Stadt- und Verkehrsplanung der Zukunft zu entwickeln. Ein leitender Rahmen mit definierten Zielen sei wichtig, damit sich die Bürger und Bürgerinnen mit ihrer Ortskennt-

„Heute zählen mehr Qualitäten als nur das Thema Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze.“

Sascha Baron
Architektur- und Ingenieurbüro Sweco



Bild: Lundberg Design



Bild: Elsa Soläng

nis und ihren Bedürfnissen einbringen können. Anschließend könnten die Planer*innen dann interdisziplinär mit den Bürger*innen entwickeln, wie die Ziele umgesetzt werden. Der Experte weiß: „Das erfordert anfangs etwas mehr Zeit, geht dann aber schneller, weil die Zustimmung in der gesamten Bevölkerung größer ist.“ ■

In verschiedenen Workshops hat man in Schweden unterschiedliche Terrassen entwickelt, die jetzt im Alltag getestet werden.