

# DO YOUR OWN VERKEHRS- EXPERIMENT IN DRESDEN!

EIN LEITFADEN

WOCHE I I  
DES I I I I  
GUTEN I I  
LEBENS I





# WOCHE I I DES I I I GUTEN LEBENS

**EINLEITUNG → 2**

**EIN VERKEHRSEXPERIMENT –  
WAS IST DAS? → 4**

**VISION ENTWICKELN → 5**

**UMSETZUNGSFÄHIGKEIT UND  
FINANZIERUNG → 6**

**BEGLEITFORSCHUNG → 8**

**PROJEKTINTERNE KOMMUNIKATION  
UND PROJEKTSTEUERUNG → 11**

**VERKEHRSKONZEPT → 13**

**SICHERHEITSKONZEPT → 17**

**KOMMUNIKATION MIT DER  
STADTVERWALTUNG → 18**

**GEWINNUNG UND KOORDINATION EHREN-  
AMTLICHER MITSTREITER\*INNEN → 20**

**NETZWERK UND BÜNDNIS AUFBAUEN  
UND PFLEGEN → 21**

**ÖFFENTLICHKEITSARBEIT → 22**

**DIE WICHTIGSTEN SCHRITTE → 26**

# DO YOUR OWN VERKEHRSEXPERIMENT IN DRESDEN!

## EINLEITUNG

Ihr habt Lust auf mehr Platz auf den Straßen eures Viertels? Ihr wollt euch selbstverständlicher mit euren Lastenrädern und Kinderwagen fortbewegen können und euch auch mal entspannt vor der Haustür mit den Nachbar\*innen unterhalten oder mit euren Kindern spielen? Ihr habt den Lärm und Gestank der vorbeifahrenden Autos und die engen Fuß- und Radwege satt? Dann schließt euch mit anderen Menschen in eurem Viertel in Dresden zusammen und plant Straßen für Menschen statt für Autos! Dafür eignet sich ein Verkehrsexperiment.

Wir vom Bürger\*innen- und Zukunftsstadtprojekt »Woche des guten Lebens« hatten genau dieses Ziel: ein Stadtteil für Menschen statt für Autos! Wir wollten vom 2. bis 9. Mai 2021 mehrere Straßen in der Äußeren Neustadt in eine Fußgängerzone umwandeln, damit die Anwohnenden die freigewordenen Straßen und Parklücken für nicht-kommerzielle Aktivitäten nutzen können. Die »Woche des guten Lebens« war eines von zehn



Dresdner Zukunftsstadt-Projekten und wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert sowie von der TU Dresden und dem Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) wissenschaftlich begleitet. Am praktikabelsten erwies es sich, die »Woche des guten Lebens« im Rahmen eines Verkehrsexperiments zu planen, denn es ging nicht um die Durchführung eines Straßenfests oder einer Veranstaltung, sondern um gelebten Alltag. Aufgrund von Corona konnte das Verkehrsexperiment leider nicht stattfinden. Unsere Erfahrungen auf dem Weg zur Genehmigung wollen wir aber teilen – für ein nachhaltiges Dresden, in dem die Bürger\*innen ihre Stadt gestalten. Was ihr bei eurer Planung beachten müsst, erfahrt ihr in unserem Leitfaden »Do your own Verkehrsexperiment«.

## EIN VERKEHRSEXPERIMENT – WAS IST DAS?

Ein Verkehrsexperiment (auch: Verkehrsversuch) ist eine seitens der Straßenverkehrsbehörde veranlasste zeitweilige Maßnahme. Die Durchführung regelt in Deutschland § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der StVO. Die Straßenverkehrsbehörde kann demnach die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenzüge für den motorisierten Verkehr beschränken oder verbieten und ihn umleiten, um z. B. das Unfallgeschehen, Verkehrsverhalten oder Verkehrsabläufe zu erforschen sowie geplante verkehrssichernde oder verkehrsregelnde Maßnahmen zu erproben. Ziel kann es also sein, die Zufahrt für den motorisierten Verkehr temporär so einzuschränken, dass in diesem Zeitraum eine alternative und sichere Nutzung des Straßenraums möglich ist, und wiederum die Auswirkungen dieser zu evaluieren. Straßenzüge und Parklücken könnten somit z. B. ausschließlich Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen zur Verfügung gestellt oder zum Aufenthalt genutzt werden. Der Fokus kann bei einem Verkehrsexperiment also darauf liegen, auszuprobieren, wie nachhaltige Mobilitätsformen sicherer genutzt werden können, indem ihnen mehr Platz eingeräumt wird. Auch Platz für Begrünung und für Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten kann so zeitweilig geschaffen werden. Dahinter muss ein politisches Erkenntnisinteresse stehen, aus dem sich umfassende Forschungserfordernisse ergeben: Wie müssen Städte geplant werden, damit sich alle Menschen dort sicher bewegen und aufhalten können und um Anreize für platz- und emissionsparende Mobilitätsformen zu schaffen?

## VISION ENTWICKELN

Ein Verkehrsexperiment bietet sich als Format an, um mehr Platz im Straßenraum zum Aufenthalt und für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu schaffen. Im Gegensatz zu einer Veranstaltung geht es um Raum für gelebten Alltag und um nichtkommerzielle Aktivitäten, die keinen Eventcharakter haben.

Am Anfang ist es wichtig, gemeinsam eine Vision zu entwickeln:

- Wie lautet euer (Arbeits-)Titel für das Verkehrsexperiment?
- Wann und in welchem Gebiet soll es stattfinden?
- Wer ist von dem Verkehrsexperiment betroffen?
- Wer soll mit eingebunden werden?
- Was wollt ihr mit dem Verkehrsexperiment erreichen (z. B. Anwohnende ihr Viertel gestalten lassen, Autos temporär aus den Straßen verbannen, nachhaltige Mobilitätsangebote wie Lastenräder schaffen)?
- Was soll euer Verkehrsexperiment NICHT sein (z. B. ein Straßenfest, Festival etc.)?

### BEACHTET/TIPP

Sammelt erst einmal alle Ideen und Gedanken, die euch im Team einfallen, und sortiert bzw. prüft diese erst im zweiten Schritt auf ihre Realisierbarkeit hin.

Es empfiehlt sich, eine externe Moderation dazu zu holen.

Plant für die Vorbereitung eures Verkehrsexperiments einen Zeitrahmen von mindestens 18 Monaten ein.

# UMSETZUNGSFÄHIGKEIT UND FINANZIERUNG

Ein Verkehrsexperiment hat nur dann die Chance auf eine Genehmigung von Seiten der Stadtverwaltung, wenn es wissenschaftlich begleitet wird. Denn: bei einem Verkehrsexperiment geht es nicht nur um eine alternative Nutzung des Straßenraums, sondern eben auch darum, Erkenntnisse für die Stadt- und Verkehrsplanung der Zukunft zu gewinnen. In diesem Rahmen ist es wahrscheinlicher, dass Straßenzüge für den motorisierten Verkehr gesperrt und alternativ bzw. sicher genutzt werden können.

Nachdem ihr eure Vision entwickelt habt, geht es darum, die Gelder für die Planung und Umsetzung der Idee zu generieren. Dazu empfehlen wir, eine Mischfinanzierung aus städtischen Mitteln und weiteren Fördermitteln einzuwerben. Ebenso ist eine Begleitforschung zu involvieren, die im Idealfall selbstständig Fördermittel aus der Forschungsförderung akquiriert. Mehr zur Begleitforschung im folgenden Absatz. Kalkuliert euer Projekt mit Kostenschätzungen. Ihr könnt euch dabei an der Kostenübersicht von der »Woche des guten Lebens« vom September 2019 bis Juni 2021 orientieren.

## BEACHTET/TIPP

Die grobe Aufteilung der Kostenpunkte in Personal- und Sachkosten war sehr hilfreich, da notwendige Verschiebungen von Kostenpunkten so relativ unkompliziert möglich sind. Die Entlohnung der Projektkoordinator\*innen sollte entweder als Stelle TVL Ost, E 11, Stufe 2 beibehalten bzw. auf E 13 erhöht werden.

Die Positionen »Personalkosten«, »Materialkosten«, »Druckkosten« und »Kosten für die Durchführung« sollten großzügig geplant werden. Allein für die Verkehrssicherung sollte je nach Größe des Gebiets genügend eingeplant werden. Für das Kerngebiet der »Woche des guten Lebens« wurden zwischen 5.000 und 11.000 Euro veranschlagt.

Hier einige Vorschläge, wo ihr Fördermittel für ein Verkehrsexperiment in Dresden beantragen könnt:

- LANDESHAUPTSTADT DRESDEN – Zukunftsstadt und weitere kultur- oder stadtteilentwicklungsrelevante Förderinstrumente
- STADTBEZIRKSBEIRÄTE – für Stadtteilprojekte (Mehrwert für den Stadtteil und die Gemeinschaft muss hierbei deutlich gemacht werden)
- STIFTUNGEN, wie zum Beispiel:
  - Dresdner Institut für Umwelt und Verkehr (DIVU)
  - GLS-Treuhand
  - Initiative Mobilitätskultur (PHINEO)
  - Leibinger Stiftung
  - Liebelt Stiftung
  - Nebenan.de-Stiftung
  - Quartiermeister
  - Stiftung Äußere Neustadt
  - Stiftung Lebendige Stadt
  - Umweltstiftung der Sparkasse

Wichtig für den Antrag ist eine ausführliche Vision und Projektbeschreibung inklusive Arbeitspakete, Kosten- und Finanzierungsplan sowie Ziele, erwartete Auswirkungen, Zielgruppen und ggf. Teilprojekte zu benennen! Um Anträge stellen zu können, aber auch für die Umsetzung des Verkehrsexperiments allgemein braucht ihr einen Projektträger (z.B. einen Verein), der als juristische Person für euer Projekt fungiert.

## BEACHTET/TIPP

Der Leiter des Stadtbezirksamts Neustadt André Barth (Stand 2021) hat die »Woche des guten Lebens« unterstützt und sich auch positiv bzgl. einer möglichen Teilfinanzierung für solche Projekte in der Neustadt geäußert.

Bildet aus dem großen Hauptprojekt kleinere förderfähige Teilprojekte und reicht Förderanträge bei verschiedenen Stiftungen ein!

Wir empfehlen gemeinnützige Dresdner Vereine als Projektträger anzufragen.





# BEGLEITFORSCHUNG



**WOZU BRAUCHT MAN DIE BEGLEITFORSCHUNG?** Laut § 45 (1) StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Strecken beschränken, wenn die Bevölkerung dadurch geschützt werden soll (z. B. bei außerordentlichen Schäden an der Straße) oder zur »Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen«. Ein Vorhaben wie die »Woche des guten Lebens« sollte also möglichst einen Erkenntnisgewinn dazu erbringen, ob die Menschen in Folge einer Woche, die Autos weniger Platz einräumt, ihr Mobilitätsverhalten ändern. Um wissenschaftlich haltbare Daten zu ermitteln, sollte mindestens eine Forschungseinrichtung (z. B. ein Lehrstuhl einer Hochschule oder ein Forschungsinstitut) damit beauftragt werden, das Experiment zu begleiten.

**WAS MACHT DIE BEGLEITFORSCHUNG?** Die Begleitforschung hat den aktuellen, wissenschaftlichen Wissensstand im Hinterkopf oder verschafft sich darüber einen Überblick. Darauf aufbauend formuliert sie Forschungsfragen und erstellt Hypothesen, die in zahlreiche Richtungen gehen können. Anschließend wird die Datenerhebung geplant, wobei der wichtigste Punkt sicherlich die Auswahl und der Einsatz geeigneter Methoden (z. B. Befragungen, Interviews oder Beobachtungen) ist. Die Begleitforschung führt die Datenerhebung durch, wertet diese Daten aus und ordnet die Ergebnisse in den Forschungsstand ein. Meistens bietet sich bei einem so vielschichtigen Projekt wie einem Verkehrsexperiment ein transdisziplinärer Forschungsansatz an, bei dem verschiedene Fachdisziplinen zusammenarbeiten, um ein möglichst umfassendes Bild zu erhalten. Sie kombinieren dabei verschiedene Forschungsmethoden miteinander.

**WAS KANN DIE BEGLEITFORSCHUNG HERAUSFINDEN?** Verkehrsexperimente stellen uns die Frage, wie wir in Zukunft leben wollen und was das gute Leben in Stadtvierteln und Quartieren für uns ausmacht. Forscher\*innen verschiedener Fachdisziplinen können dazu unterschiedliche Forschungsfragen entwickeln. Hier werden die Forschungsperspektiven der Verkehrspsycholog\*innen und der Transformationsforscher\*innen vorgestellt.

**VERKEHRSPSYCHOLOGIE UND DER WANDEL DER MOBILITÄT** Verkehrspsycholog\*innen möchten wissen, was ein Verkehrsexperiment für das Mobilitätsverhalten der Menschen bedeutet. Veränderungen im Mobilitätsverhalten können einzelne Verkehrsmittel betreffen, z. B. wenn man sich dazu entscheidet, sein Auto zu verkaufen und fortan nur auf das Fahrrad setzt. Sie können aber auch eine angepasste Routenwahl, eine Reduktion der Wege, etc. bedeuten. Vielleicht reicht eine Woche, in der die Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt sind, aber auch nicht aus, um das Verhalten der Menschen so stark zu verändern, und sie ändern »nur« ihre Einstellung zum autoärmeren Viertel.

Dass Maßnahmen, die den motorisierten Verkehr einschränken, Effekte erzielen (können), haben schon mehrere Projekte gezeigt. Oft treten diese allerdings nur kurzfristig auf, z. B. wenn die Bewohner\*innen des temporär autofreien Viertels sich in der entsprechenden Woche umorganisieren und das Fahrrad statt dem Auto nutzen (müssen). Besonders wichtig wäre es daher, auch langfristige Auswirkungen zu testen, z. B. ob die Bewohner\*innen auch nach einem halben oder ganzen Jahr noch ein verändertes Mobilitätsverhalten zeigen. Mit mindestens einer Methode sollte man also vor, während und nach dem Verkehrsversuch Daten erheben, die sich auch vergleichen lassen.

**TRANSFORMATIONSFORSCHUNG UND DER WANDEL DER GESELLSCHAFT** Mit unserer Lebensweise überschreiten wir immer mehr unsere planetaren Grenzen. Im Jahr 2020 haben wir den Erdüberlastungstag (Earth Overshoot Day) am 22. August erreicht. Das bedeutet, dass die Weltbevölkerung bis zu diesem Tag mehr Ressourcen verbraucht hat, als sich im Verlauf eines Jahres regenerieren können. Wir bräuchten daher 1,7 Erden, wenn alle Menschen auf der Welt weiterhin so leben würden wie bisher. Wir haben jedoch nur eine Erde. Transformationsforscher\*innen



möchten daher herausfinden, wie ein Verkehrsexperiment zu einem Wandel hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft – die Große Transformation wie sie der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen nennt (WBGU 2011) – beitragen kann. Sie verfolgt das Anliegen, dass Wandel nicht durch krisenhafte Ereignisse erzwungen werden soll, sondern von den Menschen proaktiv gestaltet werden kann. Man bezeichnet das auch als Wandel durch Design statt Wandel durch Disaster (Sommer und Welzer 2014).

Unsere Gesellschaft ist dabei so komplex, dass diese Entwicklungspfade nicht abstrakt hergeleitet werden können, sondern vor Ort erprobt und erfahren werden müssen. Der Verkehrsversuch eröffnet dafür neue Erprobungs- und Erfahrungsräume. Transformationsforscher\*innen stellen sich die Frage, wie dadurch die Mobilität und der öffentliche Raum im Stadtviertel umweltfreundlicher gestaltet werden können. Sie möchten herausfinden, wie neue Wege der Stadtentwicklung und -planung beschränkt werden können, wenn Bürger\*innen bei

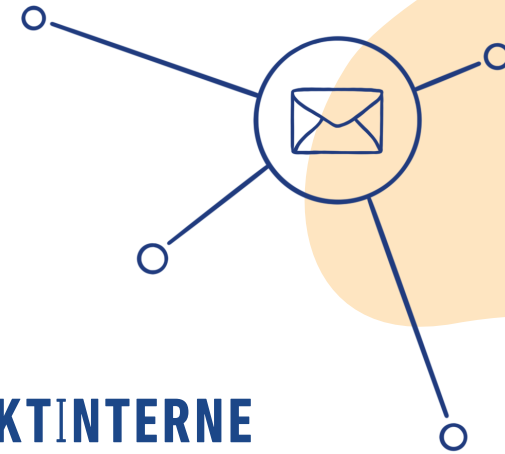
einem Verkehrsversuch in ihrem Stadtviertel selbst partizipieren und gestalten können. Sie fragen sich, wie die Nähe von Initiativen und Bürger\*innen im Stadtteil, das gesellschaftliche Miteinander und die Nachbarschaft stärken können. Dabei möchten Transformationsforscher\*innen mehr über lokale Bedarfe und Konflikte lernen, um Handlungsansätze mit und für die Bürger\*innen entwickeln zu können. Sie möchten erforschen, welche Impulse aus einem Stadtviertel entstehen können, um einen Wandel zu nachhaltigen Städten und Gesellschaften anzustoßen.

### BEACHTET/TIPP

Die Forschungspartner\*innen der TU Dresden (Professur für Verkehrspsychologie) und des IÖR waren in der »Woche des guten Lebens“ gut involviert und eine große Unterstützung. Eine erneute Kooperation ist daher empfehlenswert.



## PROJEKTINTERNE KOMMUNIKATION UND PROJEKTSTEUERUNG



Wenn ihr einen Projekträger und die Begleitforschung für euer Projekt begeistern konntet, ist es wichtig als nächstes Strukturen für eine gute und effektive Zusammenarbeit und die interne Kommunikation in eurem Team zu schaffen. Das bedeutet:

- Richtet euch einen Mailverteiler und eine Gruppe bei einem Messenger-Dienst für kurzfristige Absprachen ein.
- Empfehlenswert ist eine Cloud, auf die alle aus eurem Team zugreifen können und in der ihr alle relevanten Dokumente abspeichern könnt.
- Trefft euch zu regelmäßigen Plenen (mind. 1 × im Monat). Dadurch seid ihr auf einem gemeinsamen Arbeitsstand, könnt über die Aufgabenverteilung sprechen und bekommt ein Stimmungsbild, woran alle derzeit arbeiten und wer ggf. Entlastung braucht.
- Für die langfristige strategische Planung und Reflexion der gemeinsamen Zusammenarbeit empfehlen sich (extern moderierte) Klausuren bzw. Reflexionstreffen. Dort können mögliche Konfliktpunkte und Unklarheiten angesprochen werden sowie ihr euch als Team fragen: Folgen wir noch unserer Vision? Wo sind unsere Grenzen (persönlich und in Bezug auf Änderungen im Projekt)?

Formuliert konkrete Arbeitspakete und Aufgaben und verteilt Verantwortlichkeiten! Zu den wichtigsten Aufgaben für eine funktionierende interne Struktur gehören:

- Förderantrag schreiben
- digitale Plattform und Mailverteiler einrichten und pflegen (z.B. Slack, Trello, ein Padlet oder ein Miro-Board für die direkte Kommunikation bzw. gemeinsame Arbeitsorganisation sowie eine Cloud für Dokumente)
- Betreuung der Mailadresse für externe Anfragen
- Buchhaltung
- Stellenausschreibung für hauptamtliche Projektkoordinator\*innen erstellen und Bewerbungsgespräche durchführen – die Koordinator\*innen übernehmen dann die meisten der hier genannten Aufgaben

### BEACHTET/TIPP

Ohne hauptamtliche Projektkoordinator\*innen ist ein Verkehrsexperiment kaum umsetzbar. Plant daher unbedingt mindestens zwei, eher aber drei Projektstellen (30 Stunden/Woche) ein!

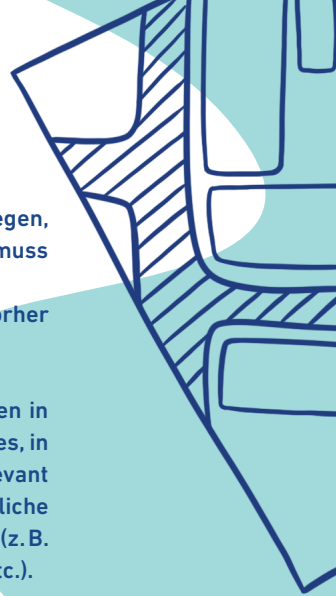
Feiert gemeinsam eure Erfolge und dankt euch selbst, z.B. mit einer Abschlussfeier nach eurem Verkehrsexperiment, kleinen Geschenken oder einfach mit einer Dankbarkeitsrunde am Ende jedes gemeinsamen Treffens (Was hat euch heute gutgetan? Wo hat die Zusammenarbeit richtig gut geklappt?!)



## VERKEHRSKONZEPT

Ihr müsst ein Verkehrskonzept bei der Stadtverwaltung vorlegen, damit euer Verkehrsexperiment genehmigt werden kann. Dieses muss dann beim Straßen- und Tiefbauamt eingereicht werden. Das Verkehrskonzept stützt sich auf mehrere Daten, die ihr vorher unbedingt recherchieren bzw. erheben solltet:

- **KARTIERUNG DES PROJEKTGEBIETS:** Im Idealfall habt ihr Menschen in eurem Team, die Straßenkarten erstellen können. Wichtig ist es, in diesen Karten alles einzuzeichnen, was für die Planung relevant ist: Verkehrsführung, öffentliche und private Parkplätze, mögliche verkehrsberuhigende Maßnahmen, Orte fester Aufbauten (z.B. Parklets, Infostände, temporäre Begrünung wie Hochbeete etc.).
- **RECHTLICHES GUTACHTEN:** Sichert euch rechtlich frühzeitig bzgl. eurer Planungen ab! Am besten erstellt ihr erstmal eine Skizze des Verkehrskonzepts und schickt dies an eine/n Rechtsanwält/in, der/die auf Verkehrsrecht spezialisiert ist.
- **ZÄHLUNG ÖFFENTLICHER UND PRIVATER PARKPLÄTZE:** Es ist wichtig, dass ihr wisst, wie viele Parkplätze bei einer Sperrung der Straßen für Autos frei werden, um dies transparent an Anwohnende und Gewerbetreibende kommunizieren zu können und ausreichend Ausweichstellplätze bereitstellen zu können.
- **AUSWEICHSTELLPLÄTZE:** Welche Flächen im oder in der Nähe des Stadtviertels, in dem das Verkehrsexperiment stattfinden soll, eignen sich als Ausweichstellplätze für die Autos, die temporär nicht im Projektgebiet parken können? Denkt an eventuell nicht ausgelastete Parkhäuser oder andere öffentliche Parkplätze, aber auch an Brachflächen! Die Akzeptanz für euer Vorhaben erhöht sich deutlich dadurch, dass ihr auf kostenfreie oder ermäßigte und gut erreichbare Ausweichstellplätze verweist bzw. diese zur Verfügung stellt.
- **NOTWENDIGE FORMULARE RECHERCHIEREN:** Für die Beantragung eines Verkehrskonzepts gibt es kein eigenes Formular. Je nachdem, was ihr plant, müsst ihr aber wahrscheinlich verschiedene Sondernutzungsanträge einreichen. Klärt dies frühstmöglich mit dem Straßen- und Tiefbauamt, welche Sondernutzungsanträge ihr wann für was einreichen sollt!





- **VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN:** Eventuell empfiehlt es sich, über verkehrsberuhigende Maßnahmen nachzudenken, die die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, die dennoch in das Projektgebiet einfahren (müssen), einschränken. Infrage kommen z. B. Modalfilter und Diagonalsperren. Ob diese aufgestellt werden dürfen, entscheidet aber schlussendlich das Straßen- und Tiefbauamt. Daher ist es sinnvoll, sich frühzeitig mit diesem in Verbindung zu setzen und eine Anfrage mit Skizze vorzulegen.
- **KOOPERATIONEN FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSANGEBOTE:** Fragt die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB), die Lastenradverleih-Plattform »Friedrich&Frieda« und Carsharing-Anbieter für Kooperationen an, um z. B. ermäßigte Konditionen für die Nutzer\*innen ihrer Dienstleistungen für die Dauer des Verkehrsexperiments zu erwirken.
- **GEWERBETREIBENDE UND INSTITUTIONEN IN EUREM PROJEKTGEBIET:** Recherchiert unbedingt, welche Gewerbe und Institutionen wie Schulen und Kitas in dem geplanten Projektgebiet ansässig sind und spricht frühzeitig mit ihnen, aber auch mit Paketzustellern, um ihre Lieferketten und Abläufe im Verkehrskonzept mitzudenken.

Das Verkehrskonzept selbst muss folgende Punkte enthalten:

- **OFFIZIELLES ANSCHREIBEN:** In diesem beantragt ihr offiziell die Genehmigung des Verkehrsexperiments beim Bürgermeisteramt der Landeshauptstadt Dresden und bittet um die Weiterleitung des Verkehrskonzepts sowie aller dazugehörigen Dokumente an die zuständigen Ämter.
- **PROJEKTDARSTELLUNG:** Was genau habt ihr vor? Was ist euer Anliegen und welchen Erkenntnisgewinn soll das Verkehrsexperiment bringen?
- **RECHTLICHER RAHMEN:** Anmeldung als Verkehrskonzept nach §45 der StVO mit Begründung. Diese liefert die Begleitforschung in einem »Letter of Intent«, der das Forschungsinteresse und damit die Notwendigkeit des Verkehrsexperiments beschreibt.
- **GESTALTUNG DES PROJEKTGEBIETS:** Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich? Nutzung des gesamten Straßenraums oder nur der Parklücken durch die Anwohnenden? Regelungen für Lieferverkehr, Post, Rettungsfahrzeuge? Wichtig: Es müssen immer eine Rettungsgasse sowie Einfahrtszeiten für den Lieferverkehr mitgedacht werden!



- **UMGANG MIT RUHEDEM VERKEHR:** Welche Ausweichstellplätze sind vorgesehen? Wo befinden sich diese und zu welchen Konditionen sind sie nutzbar? (Karte beilegen)
- **VERKEHRSZEICHENPLAN:** Achtet bei eurer Planung für die Verkehrsführung darauf, Sackgassen zu vermeiden! Wichtig ist, zu beschreiben, wie die Gestaltung der Ein- und Ausfahrten in das Projektgebiet aussehen soll und welche Straßenschilder dafür notwendig sind (z. B. Schild »Fußgängerzone«, »Verkehrsberuhigter Bereich« oder »Einfahrt verboten«). Den detaillierten Verkehrszeichenplan erstellt die Straßenverkehrsbehörde.
- **ORDNUNG UND SICHERHEIT:** Welche Maßnahmen ergreift ihr, um für Ordnung und Sicherheit im Projektgebiet zu sorgen und Konflikten vorzubeugen? Plant z. B. Sicherheits-Teams, einen Infostand oder offenes Büro sowie ein Sorgentelefon. Detailliert wird das Sicherheitskonzept in einem eigenen Dokument beschrieben. Zudem braucht ihr für die gesamte Durchführung eine Person, die Verantwortung für die Sicherheit trägt, das Hausrecht bei Sondernutzungsflächen ausübt und in Kontakt zu Polizei und Ordnungsamt steht.
- **GEPLANTE VERANSTALTUNGEN:** Was ist geplant, was Eventcharakter hat? Ein Markt der Möglichkeiten, eine Theateraufführung, ein Konzert, eine Lesung? Wann und wo genau soll die Veranstaltung stattfinden? Einen Lageplan müsst ihr beilegen, ebenso die Veranstaltung nochmal extra anmelden.
- **REGELUNGEN UND BEISPIELLISTE VON AKTIVITÄTEN, DIE AUF DEN STRASSEN BZW. IN DEN PARKLÜCKEN ERLAUBT SIND:** Welche Regelungen gelten für die Durchführung von Aktivitäten und Aktionen (nichtkommerzielle Aktivitäten, Ruhezeiten beachten)? Welche Aktivitäten sind beispielhaft (z. B. Diskussionsrunden, Sport, Nachbarschaftsfrühstück, Improtheater, Aufbau von Tischkicken und Tischtennisplatten, Durchführung von Flohmärkten etc.)?
- **LISTE UND ZEICHNUNGEN SOWIE LAGEPLÄNE VON AUFBAUTEN:** Ihr wollt Hochbeete oder Parklets überall im Projektgebiet aufstellen? Macht dafür Skizzen mit allen Maßen und notiert, welche Materialien ihr dafür braucht. Außerdem ist ein genauer Lageplan nötig.

Es empfehlen sich Informationsangebote und Veranstaltungen während des Verkehrsexperiments, um über die Vorteile und Relevanz von



nachhaltiger Mobilität und partizipativer Stadtgestaltung aufzuklären und zu einem Nachdenken bzw. Austausch über diese Themen anzuregen. Hier sind ein paar Vorschläge:

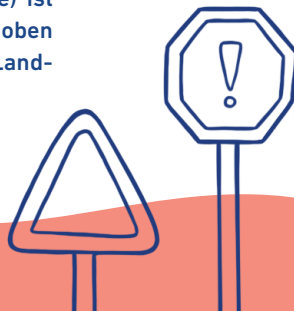
- **MARKT DER MÖGLICHKEITEN:** Stände von Vereinen und Initiativen, die in eurem Viertel aktiv sind und zu Themen wie Verkehrswende, partizipative Stadtgestaltung und nachbarschaftliches Miteinander arbeiten.
- **AUSSTELLUNG AUF DER STRASSE:** Eine Ausstellung über Stadtplanung und -gestaltung, die nicht das Auto in den Fokus nimmt, sondern den öffentlichen Raum als Raum für Menschen und die sichere Nutzung nachhaltiger Mobilität begreift, ist eine gute Möglichkeit, Besucher\*innen über den Hintergrund des Verkehrsexperiments aufzuklären: Warum ist es wichtig, dass Autos nicht länger den Straßenraum zu so großen Teilen einnehmen? Hier ist eine Kooperation mit Fakultäten der Universität, z. B. mit (Landschafts-) Architekten und Stadtplaner\*innen oder dem Institut für Darstellungslehre der TU Dresden empfehlenswert, um Studierende und Lehrende einzuladen, sich mit eigenen Entwürfen an der Ausstellung zu beteiligen.
- **MODELLSTRASSE:** Zeigt auf einer Straße bzw. in einem Straßenabschnitt, wie der Verkehrsraum auch geplant werden kann. Von veränderter Verkehrsführung (ingezeichnete Radwege) über verkehrsberuhigende Maßnahmen (Bodenwellen, Diagonalsperren, Modalfilter) bis hin zu Aufenthaltsorten in Parklücken (Parklets) und temporärer Begrünung (Hochbeete, Wanderbaumallee) ist vieles denkbar. Auch hier eignen sich Kooperationen mit den oben genannten Instituten der TU Dresden (Darstellungslehre, Landschaftsarchitektur o. ä.).

### BEACHTET/TIPP

Für das Aufstellen von festen Aufbauten im Straßenraum sowie für die geplanten Aktionen und Aktivitäten muss jeweils ein eigener Sondernutzungsantrag eingereicht werden.

Alles, was ihr an Veränderung im Straßenraum während des Verkehrsexperiments plant, muss in den beigelegten Karten verzeichnet sein!

Plant Kosten für die Beschilderung ein! Für das Aufstellen der Straßenschilder muss eine Verkehrssicherungsfirma beauftragt werden, die die Schilder gemäß des Verkehrszeichenplans der Straßenverkehrsbehörde aufstellt.



## SICHERHEITSKONZEPT



Für die Umsetzung eines Verkehrsexperiments ist es notwendig, ein Sicherheitskonzept zu erstellen. Dieses beinhaltet ggf. auch ein Hygienekonzept (abhängig von der Pandemielage).

Das sollte eurer Sicherheits- und Hygienekonzept beinhalten:

- **ÜBERSICHT ZUM VERKEHRSEXPERIMENT** (Genehmigung, zeitlicher Ablauf, das zu erwartende Teilnehmer\*innenprofil, Aufbauten, Infrastruktur und Verkehr etc.)
- **ALLE WICHTIGEN KONTAKTE UND TELEFONNUMMERN** (interne Zuständigkeiten und Nummern, aber auch zuständiges Polizeirevier, Feuerwehr, Sanitätsdienst bei mehr als 500 Besucher\*innen etc.)
- **SCHUTZZIELE UND RISIKEN** (was soll geschützt werden und was sind Risiken, die mit der Durchführung des Verkehrsexperiments zusammenhängen)
- **BEWÄLTIGUNGSMASSNAHMEN** (z. B. Maßnahmen zur Reduzierung des Schadensausmaßes oder Lösungen von Störungsszenarien)
- **ABBRUCHSZENARIEN** (z. B. Vandalismus, Regelmässigung und rechtswidriges Parken)
- **KOMMUNIKATIONSKONZEPT INKLUSIVE DER ENTSCHEIDUNGSBEFUGNISSE** (z. B. interne und externe Ablaufpläne mit Verhaltenshinweisen)

Für die Störungsszenarien des Verkehrsexperiments haben wir für folgende Bereiche die Risiken, Eintrittswahrscheinlichkeit und Maßnahmen zur Vorbeugung von Schadensereignissen sowie der Begrenzung des Schadensausmaßes inklusive des Ablaufes der Verantwortlichkeiten benannt:

### BEACHTET/TIPP

Entwickelt das Sicherheits- und Hygienekonzept parallel zum Verkehrskonzept! Bittet die zuständigen Behörden (Straßen- und Tiefbauamt, Ordnungsamt, Gesundheitsamt) um deren Mitwirkung.

Sprecht einige Wochen vor der Veranstaltung im Rahmen eines gemeinsamen Termins mit Ordnungsamt, Polizei und Feuerwehr.

- technische Störungen
- sanitäts- und rettungsdienstliche Ereignisse
- wetterbedingte Störungen
- Störungen durch Zuschauerverhalten
- Störung von Verkehrswegen

Das ggf. erforderliche Hygienekonzept sollte Aussagen zu Verantwortlichkeiten, ein Kommunikationskonzept und konkrete Hygienemaßnahmen beinhalten.

## KOMMUNIKATION MIT DER STADTVERWALTUNG



Ein Bürger\*innenprojekt in Kooperation mit der Stadtverwaltung umzusetzen bedarf viel Energie und Durchsetzungsvermögen. Die ersten Weichen konnten mit der »Woche des guten Lebens« gestellt werden. Für einen neuen Versuch ist daher eine Mitwirkungsbereitschaft zu erwarten. Damit die Kommunikation mit der Stadtverwaltung zielführend erfolgen kann, solltet ihr euch eine oder mehrere Kontaktperson(en) in Verwaltung und Politik suchen, die sich für das Projekt einsetzen und auf regelmäßige Besprechungen mit der Stadtverwaltung bestehen! Die »Woche des guten Lebens« war als Zukunftsstadtprojekt direkt beim Bürgermeisteramt der Landeshauptstadt angesiedelt und wurde durch die Abteilungsleitung des Bereichs Bürgeranliegen unterstützt.

Zuständige Ämter für die Planung und Durchführung eines Verkehrsexperiments in Dresden:

- Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr, Liegenschaften / Baubürgermeister (zuständig für Straßen- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt)
- Straßen- und Tiefbauamt (verkehrsrechtliche Anordnung, Sondernutzungen des Straßenraums, rechtliche Einschätzung)
- Straßenverkehrsbehörde (erstellt Verkehrszeichenplan)
- Ordnungsamt (Sicherheitskonzept, Absicherung der Anordnungen, Anzeige der »Veranstaltung«)
- Polizei und Feuerwehr (Sicherheitskonzept)
- ggf. Gesundheitsamt (Hygienekonzept)

Folgende politische Institutionen müssen also über das Verkehrsexperiment frühzeitig Bescheid wissen und als politische Unterstützer\*innen gewonnen werden:

- Stadtrat (Gespräche mit Stadtratsfraktionen führen)
- Stadtbezirksbeirat (Projekt vorstellen, um politische Unterstützung zu erwirken; ist zudem Entscheidungsgremium für gestellte Förderanträge)
- Stadtbezirksamt (Ansprechpartnerin für Vereine, Gewerbetreibende, Anwohner\*innen)

### BEACHTET/TIPP

Bewerbt euer Projekt und die Vision in den politischen Gremien. Wenn möglich: Erwirkt einen Stadtbezirksbeirats- und einen Stadtratsbeschluss zur Umsetzung eures Verkehrsexperiments! Dies ist ein deutliches politisches Signal an die Verwaltung und die Dresdner\*innen!

Denkt dran: Verwaltung und Stadtpolitik haben lange Vorlaufzeiten. Anträge beim Stadtrat müssen beispielsweise Wochen vor der Sitzung eingereicht werden und haben nur Chance auf Erfolg, wenn ihr vorher »lobbyiert« habt. Die Verwaltung lässt sich nicht hetzen und nimmt keine Rücksicht auf euren Zeitplan.

Das Team der Zukunftsstadt Dresden, Abteilung Bürgeranliegen, sowie der Stadtbezirksbeirat Neustadt unterstützte die »Woche des guten Lebens« besonders. Baut auf dieser Ebene Synergien und Strukturen der Kooperation auf!

Ihr braucht eine Person aus der Stadtverwaltung, zu der ihr guten Kontakt habt und mit der ihr euch versteht – und die natürlich auch wirklich hinter dem Projekt steht.

Beruft gleich zum Projektstart eine Steuerungsrunde mit projektrelevanten Vertreter\*innen der Verwaltung zur Abstimmung ein. Diese Steuerungsgruppe sollte turnusmäßig tagen und alle abstimmungsbedürftigen Inhalte klären.

Baubürgermeister Herr Kühn und Herr Wittstock vom Stadtplanungsamt (Stand 2021) unterstützen Verkehrsexperimente, die die Beteiligung der Anwohnenden sowie eine Verkehrsraumplanung für nachhaltige Mobilität fokussieren. Baut hier frühzeitig einen Kontakt auf!

# GEWINNUNG UND KOORDINATION EHRENAMTLICHER MITSTREITER\*INNEN

Sucht euch ehrenamtliche Unterstützer\*innen, die euch bei konkreten Aufgaben und öffentlichkeitswirksamen Aktionen unterstützen bzw. sich selbst Nutzungsformate des Straßenraums während des Verkehrsexperiments überlegen. Euer Projekt lebt von der Beteiligung ganz vieler verschiedener Menschen!

Wo findet ihr ehrenamtliche Unterstützer\*innen?

- Ehrenamtsplattformen, nebenan.de, Social-Media-Kanäle
- Schwarzes Brett
- direkte Anschreiben an Vereine und Initiativen, bei denen ihr euer Projekt vorstellt und diese einladet, bei der konkreten Umsetzung mitzuwirken
- Plenen von Initiativen besuchen und dort für eure Idee werben

Bindet eure Mitstreiter\*innen in Arbeitsgemeinschaften (AGs) ein, die jeweils zu ganz bestimmten Themenfeldern arbeiten und damit die Umsetzung der Arbeitspakete unterstützen. Folgende AGs bieten sich an:

- AG Aktion und Bau
- AG Social Media/Öffentlichkeitsarbeit
- AG Verkehrskonzept
- AG Sicherheit



## BEACHTET/TIPP

Trefft euch als AG mindestens einmal im Monat, um euch auszutauschen und gemeinsam neue Aktivitäten zu überlegen bzw. Aufgaben zu verteilen. Macht ein Blitzlicht zu Beginn und Abschluss jedes Treffens.

Ideal ist es, wenn es jeweils zwei AG-Verantwortliche gibt, die im engen Austausch mit den Hauptamtlichen stehen.

Regelmäßige Treffen der AG-Hüte untereinander sind wichtig, um auf dem Laufenden zu bleiben, was in den anderen AGs gerade passiert. Ein gemeinsames Treffen aller AGs einmal im Quartal kann ebenso dazu beitragen, dass ein Gemeinschaftsgefühl entsteht und alle darüber informiert sind, woran die andere AG konkret arbeitet.

Es sollten konkrete und vielfältige Aufgaben sein (z. B. Infostand oder Guerilla-Aktionen planen, Plakate aufhängen, Blogbeiträge schreiben, Ausweichparkflächen recherchieren, mit Gewerbetreibenden und Multiplikator\*innen sprechen).

Lasst euren ehrenamtlichen Unterstützer\*innen den Raum, eigene Ideen einzubringen und umzusetzen (und nicht nur die Aufgaben aus den Arbeitspaketen)!

Gestaltet den Einstieg für neue AG-Mitglieder unkompliziert: Bringt alle zu Beginn des Treffens auf den aktuellen Projektstand und schafft Aufgaben, in denen alle sofort mitmachen können. Teilt den Ort des Treffens öffentlich mit.

Richtet ein Dankeschön-Fest für alle Unterstützer\*innen, Mitstreiter\*innen und Ehrenamtliche nach eurem Verkehrsexperiment aus!



## NETZWERK UND BÜNDNIS AUFBAUEN UND PFLEGEN

Wichtig ist außerdem mit einem großen und bunten Netzwerk zu zeigen: Wir sind viele, die der Wunsch nach einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtgestaltung eint!

- Schreibt Initiativen, Vereine und gemeinnützige Organisationen in eurem Viertel an und ladet sie ein, Bündnispartner\*innen zu werden.
- Sprecht mit Multiplikator\*innen (Stadtteilhäuser, Kirche, Schulen und Kitas), damit sie sich mit einer Aktion während eures Verkehrsexperiments beteiligen und wiederum ihre Netzwerke mit einbinden.
- Wendet euch an Vertreter\*innen des Stadtbezirksbeirats eures Viertels, um euer Projekt dort vorstellen zu können und politische Unterstützer\*innen zu gewinnen.

Folgende Kooperationspartner\*innen könnt ihr z. B. anfragen:

- Verkehrswende
- BI Louisenstraße
- ADFC Dresden
- VCD Dresden
- Fuß e.V.
- Tuuwi (Umweltinitiative der TU Dresden)
- Klimavernetzung
- Fridays for Future



## ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Öffentlichkeitsarbeit spielt bei einem Projekt von Bürger\*innen für Bürger\*innen eine zentrale Rolle. Die Zielgruppen des Projekts sind die Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Gastronom\*innen, zu lokalen Initiativen, Vereinen und Organisationen hin zu gemeinnützigen Vereinen, Schulen, Kitas und sozialen Einrichtungen. Insbesondere die Anwohnenden gilt es in besonderem Maße zu beteiligen. Als Betroffene, Gestalter\*innen, Ideengeber\*innen und Ausprobierende sowie Expert\*innen für den Stadtteil gilt es, die Anwohnenden frühzeitig mit ins Boot zu holen und aktiv bei der Planung sowie durch eigene nichtkommerzielle Aktionen und Aktivitäten während des Verkehrsexperiments einzubinden.

Gewerbetreibende sollten ebenfalls frühzeitig darüber informiert werden, welche Regelungen (Einfahrten für Lieferverkehr, Nutzung des Straßenraums) geplant sind, und in die Planung mit einbezogen werden. Hier ist eine persönliche Ansprache Infomails vorzuziehen. Sollten ihr Raum für kommerzielle Nutzung vorsehen (z. B. für Freisitze gastronomischer Betriebe), muss ein Anmeldeverfahren für diese mit der Verwaltung geklärt werden.

Wir haben in Vorbereitung auf die »Woche des guten Lebens« verschiedene Beteiligungsformate und Veranstaltungen entwickelt, die sich anbieten, um die Menschen vor Ort aktiv einzubinden und zu informieren:

- **AUFTAKT- UND ABSCHLUSSVERANSTALTUNG** stellen wesentliche Meilensteine der Öffentlichkeitsarbeit dar. Neben der Projektvorstellung wurde gemeinsam diskutiert, Ideen gesammelt, Erwartungen geteilt und Bedenken geäußert. Die moderierten Veranstaltungen haben die Möglichkeit der Projektpartizipation und der Evaluation des Erfahrenen gegeben.
- **INFORMATIONSTREFFEN UND INFOSTÄNDE** dienen der Bereitstellung von Informationen für die Bewohner\*innen und relevanten Akteur\*innen. Mindestens einmal im Monat haben wir zu Infoabenden eingeladen und Infostände im Stadtteil aufgebaut. Wichtig war es, die Interessierten mit konkreten Informationen zum aktuellen Projektstand und Vorgehen zu informieren und die Möglichkeit für Rückmeldungen, Fragen und Diskussionen zu bieten.
- **DIGITALE DIALOGE** sind Online-Veranstaltungen, in denen der aktuelle Projektstand vorgestellt wurde und wir per Videokonferenz für Fragen, Anmerkungen und Kritik zur Verfügung gestanden haben.





- **IDEEN- UND PLANUNGSWORKSHOPS** fanden ab einem halben Jahr im Vorlauf zum Durchführungszeitraum statt, um die Bewohner\*innen und Akteur\*innen zur Mitgestaltung des öffentlichen Raums zu informieren, die Spielregeln zu erklären und gemeinsam Ideen zu besprechen und zu generieren. Wichtig war bei diesen Veranstaltungen die Begleitung der Teilnehmenden in Kleingruppen, um die jeweils geplanten Aktionen zur Gestaltung des Straßenraums zu besprechen.
- **SPAZIERGÄNGE DES GUTEN LEBENS** waren Führungen durch das Projektgebiet. Gemeinsam wurde beim »Spaziergang des guten Lebens« das geplante Projektgebiet erlaufen und die Vorschläge und Visionen für das Verkehrsexperiment vorgestellt.
- **VERNETZUNGS- UND MITMACHTREFFEN** wurden als Beteiligungsformat angeboten, um darüber zu informieren, wie sich Interessierte beim Projekt einbringen können. Die Treffen wurden als Gründungstreffen für Arbeitsgemeinschaften, als Austauschplattform für die Arbeitsgruppen sowie für die Gewinnung neuer Mitwirkender genutzt.
- **PARKING DAYS** sind eine gute Möglichkeit, das Projektvorhaben auf kleinem Raum bereits vorab zu erproben. Anlässlich des internationalen Parking Day und der Mobilitätswoche haben wir das Verkehrsexperiment auf wenigen Parklücken bereits einmal ausprobiert. Die frei gewordenen Flächen haben wir genutzt, um mit den Anwohnenden in der Äußeren Neustadt ins Gespräch zu kommen und zu zeigen, wie der öffentliche Straßenraum mit Sitzmöbeln und Pflanzen ebenfalls genutzt werden kann.

Die Pressearbeit in Kooperation mit lokalen und regionalen Medien-träger\*innen umfasste Pressemitteilungen, Interviews sowie Radio- und Fernsehbeiträge. Bei jeder neuen Entwicklung ist die Presse umfänglich zu informieren. Um möglichst viele Altersgruppen zu erreichen, solltet ihr euch auch über Veröffentlichungen von Pressemitteilungen und Aufrufen z. B. im Amtsblatt bemühen. Um definitiv alle Anwohnenden und Gewerbetreibenden zu erreichen, empfehlen sich Plakate, Türflyer und Infoblätter im Projektgebiet. Fragt z. B. bei Vereinen und Gewerbetreibenden nach, ob ihr Plakate in Schaufenstern aufhängen dürft und dort Flyer auslegen könnt.

Die Öffentlichkeitsarbeit der »Woche des guten Lebens« umfasste neben den genannten Veranstaltungsformaten auch eine projekteigene Homepage, Flyer, Imagefilme sowie Infokästen und Fahrrad-Aufsteller



mit Aushängen zum Projekt. Auch wesentlich für die Bekanntmachung des Verkehrsexperiments waren Social-Media-Kanäle. Neben Facebook, Instagram und nebenan.de wurden auch Instant-Messenger-Dienste zur Informationsverbreitung und Veranstaltungswerbung sowie für Aufrufe (Unterstützung bei Aktionen und Aufgaben) genutzt.

### BEACHTET/TIPP

Kommuniziert den Gewinn des Verkehrsexperiments! Also nicht: Autos weg – sondern: mehr Raum für Lastenräder, Stadtgrün, Aufenthaltsorte und Kinderwagen!

Sammelt das Feedback der Anwohnenden bzw. Betroffenen ein! Stellt mindestens eine Person im Team für die Kontaktpflege und Erreichbarkeit für Fragen, Anregungen und Befürchtungen zum Projekt zur Verfügung.

Seid im Stadtteil präsent! Positioniert euch mit Infoständen und weiteren Aktionen an verschiedenen Standorten im Stadtteil und seid ansprechbar.

Veranstaltungen können parallel analog als auch digital angeboten werden, um eine größere Reichweite zu erlangen und mehr Zielgruppen zu beteiligen.

Die Einladung zu den Beteiligungsformaten sollte sowohl digital über alle Kanäle als auch über Aushänge und Plakate im Stadtteil frühzeitig erfolgen.

Plant Workshops mit Schulen, um auch Kinder in die Gestaltung einzubinden!

Legt euch einen Presseverteiler mit allen relevanten lokalen und regionalen Medienvertreter\*innen an.


Bei den öffentlichen Kanälen ist darauf zu achten, regelmäßig zu posten und Beiträge anderer Seiten zu teilen, liken und zu kommentieren, da sich dadurch die Reichweite wesentlich erhöht.


Der Arbeitsaufwand für die Gestaltung und Pflege der öffentlichen Kanäle ist sehr umfänglich! Plant hier mehrere Personen für je einen Kanal ein.



# DO YOUR OWN VERKEHRSEXPERIMENT IN DRESDEN

## DIE WICHTIGSTEN SCHRITTE

-  Vision entwickeln
-  Arbeitspakete mit konkreten Aufgaben und Verantwortlichkeiten entwickeln
-  Projektträger finden
-  Begleitforschung gewinnen
-  Finanzierung klären, Förderung beantragen (Stiftungen, städtische Gelder)
-  Hauptamtliche Projektkoordinator\*innen einstellen
-  Social Media, Öffentlichkeits- und Pressearbeit (Homepage, Kanäle und Verteiler einrichten)
-  (Persönliche) Ansprache von Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Multiplikator\*innen
-  Interne Kommunikationskanäle und Plattform für Dokumente einrichten
-  Ehrenamtliche Mitstreiter\*innen gewinnen, Zusammenarbeit in AGs

-  Netzwerk/Bündnis aufbauen
-  Vorstellung des Projekts bei politischen Gremien und Akteuren (Stadtbezirksbeirat, Stadtratsfraktionen)
-  Infoabende, Führungen und Workshops anbieten
-  Regelmäßige Absprachen mit der Stadtverwaltung (Straßen- und Tiefbauamt, Ordnungsamt) sowie Polizei und Feuerwehr, ggf. Gesundheitsamt
-  Öffentlichkeitswirksame Aktionen durchführen
-  Rahmenprogramm planen (Ausstellung, Markt der Möglichkeiten, Veranstaltungsreihe)
-  Verkehrs- und Sicherheitskonzept entwickeln
-  Sondernutzungsanträge für Veranstaltungen und Aufbauten einreichen
-  Verkehrssicherungsfirma beauftragen
-  Einrichtung Sorgentelefon und Anlaufstellen während des Verkehrsexperiments
-  Schichtplan aufstellen, Briefing aller Beteiligten
-  Aufbau der festen Installationen (Abbau nach dem Verkehrsexperiment)
-  Kontrollgänge, Präsenz der Sicherheits-Teams während des Verkehrsexperiments und während geplanter Veranstaltungen
-  Abschlussfeier ausrichten

# IMPRESSUM

## FRAGEN, WÜNSCHE, ANREGUNGEN?

Wir sind hier zu erreichen:

**T** +49 351 / 30 95 87 06

**M** [wochedesgutenlebens@bund-dresden.de](mailto:wochedesgutenlebens@bund-dresden.de)

**W** [www.wdgl.de](http://www.wdgl.de)

**f** [www.facebook.com/wdgl.dd/](https://www.facebook.com/wdgl.dd/)

**▶** [t.me/wochedesgutenlebens](https://t.me/wochedesgutenlebens)

## DIE PROJEKTKOORDINATORINNEN

Judith Kleibs, Sindy Berndt & Jacqueline Griesbach

## DER TRÄGERVEREIN

BUND Dresden  
Kamenzer Straße 35  
01099 Dresden-Neustadt

## SPENDENKONTO

BUND Regionalgruppe Dresden  
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00  
BIC GENODEM1GLS  
BANK GLS Gemeinschaftsbank eG  
VERWENDUNGSZWECK WdGL

## DRUCK

dieUmweltDruckerei GmbH  
Lavesstraße 3  
30159 Hannover

## AUFLAGE

500 Exemplare

## PAPIER

UMSCHLAG 250 g/m<sup>2</sup> Recycling Offset  
INNENTEIL 120 g/m<sup>2</sup> Recycling Offset

## GESTALTUNG

RAUM für Gestaltung  
Hartmut Friedrich  
Rudolf-Leonhard-Straße 33  
01097 Dresden  
[mail@hartmutfriedrich.com](mailto:mail@hartmutfriedrich.com)  
[www.raum.ag](http://www.raum.ag)

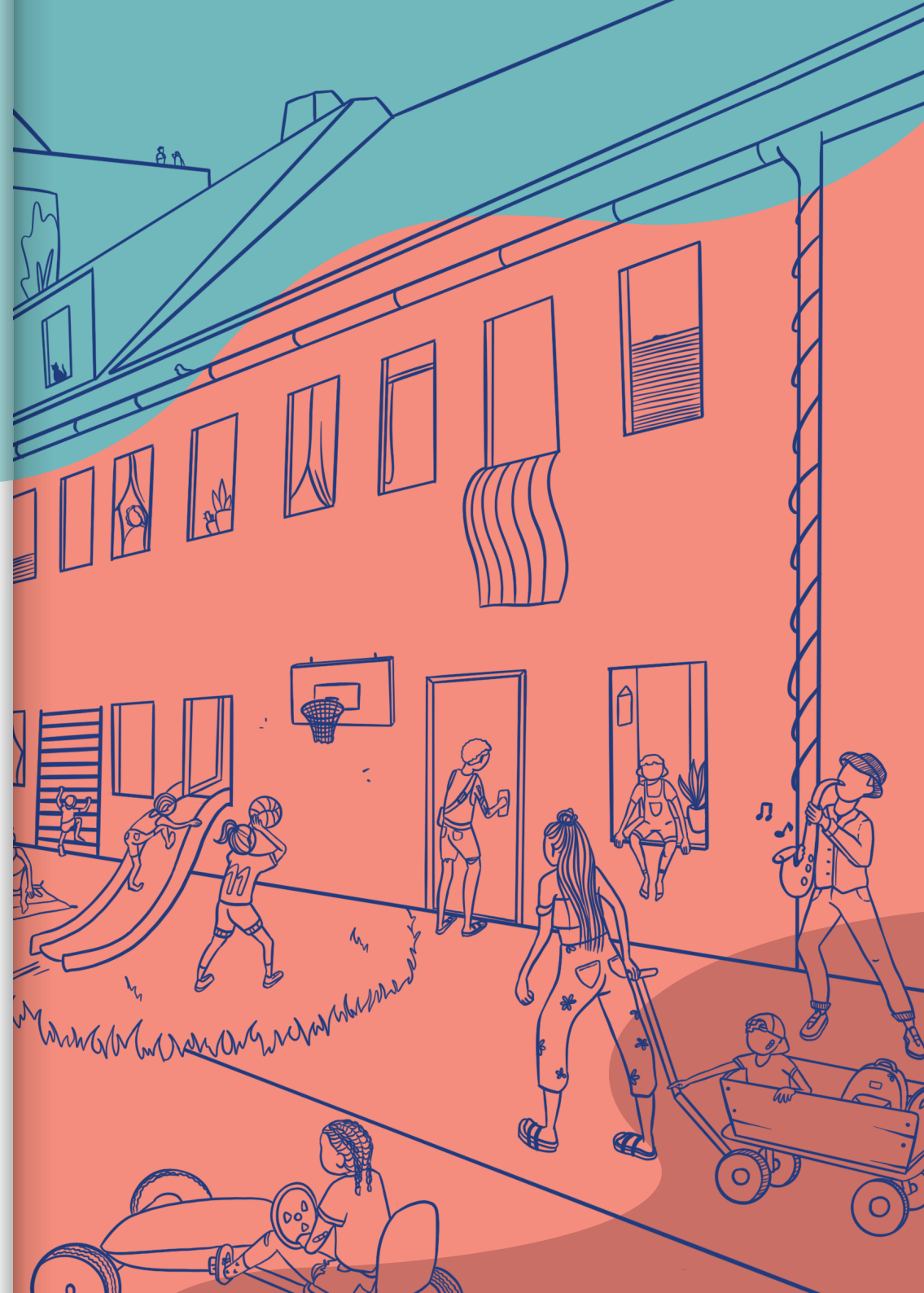
## ILLUSTRATION

Leonie Gieser  
[leoniegieser@yahoo.de](mailto:leoniegieser@yahoo.de)

## COPYRIGHT

Jegliche Vervielfältigung der Texte und Bilder dieser Publikation bedarf der ausdrücklichen Erlaubnis des Herausgebers in Schriftform. Das Urheberrecht des Herausgebers bleibt unberührt. Das Nutzungsrecht liegt bei dem Herausgeber und darf ohne schriftliche Genehmigung nicht an Dritte weitergegeben werden. Ebenfalls untersagt ist jegliche Vervielfältigung auf andere elektronische und nichtelektronische Medien.

© BUND Dresden, 2021



## UNTERSTÜTZER



## TRÄGER



# UND JETZT IHR!

