

Bürgergutachten

Mehr Kiez

– weniger Auto

neue Mobilitätskonzepte

für Stadtviertel in Berlin

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FORSCHUNGS
CAMPUS

öffentlich-private Partnerschaft
für Innovationen

Bürgergutachten
Mehr Kiez – weniger Auto:
neue Mobilitätskonzepte für
Stadtviertel in Berlin

Inhalt

Vorwort	4
Danksagung	6
1 Zusammenfassung und wichtigste Empfehlungen im Überblick	8
2 Verfahren Bürgergutachten durch Planungszellen	11
3 Thema	13
4 Ablauf mit Arbeitseinheiten	15
5 Teilnehmerinnen und Teilnehmer	23
5.1 Ziehung der Zufallsstichprobe und Gruppengröße	23
5.2 Verteilung Geschlechtszugehörigkeit	24
5.3 Altersverteilung	24
5.4 Verteilung nach Bezirken	25
5.5 Migrationshintergrund	25
5.6 Bildungsabschlüsse	26
5.7 Berufe	26
5.8 Bürgerschaftliches Engagement	27
5.9 Mobilitätsverhalten	27
5.10 Anmerkung zur Zusammensetzung der Planungszellengruppen	28
6 Ergebnisse aus den Arbeitseinheiten (AE)	29
6.1 AE 1: Begrüßung und Einführung in die Methode	30
6.2 AE 2: Verkehr und Mobilität in der Stadt – die aktuelle Situation	32
6.3 AE 3: Moderne Mobilitätsdienste – Nutzen statt Besitzen	34
6.4 AE 4: Intelligente Mobilität aus und für Berlin und Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende	36
6.5 AE 5: Pilotprojekte Mobilität für alle Menschen in Charlottenburg-Wilmersdorf	43
6.6 AE 6: Klimaschutz durch autoarme Quartiere	45
6.7 AE 7: Projektplanung für autoarme Quartiere am Beispiel „Das Neue Gartenfeld“	47
6.8 AE 8: Zusammenfassung, Reflexion der Ergebnisse, Bewertung des Verfahrens und Abschluss	50
6.9 Themenspeicher	50
7 Verfahrensbewertung	52
Anhang	56
Ergebnisse der beiden Planungszellen	56
Auswertung der Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende	68
Abbildungsverzeichnis	81
Tabellenverzeichnis	83
Abkürzungsverzeichnis	83
Impressum	84

Vorwort

Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Energie und Mobilität gehören zu den in der High Tech Strategie 2025 der Bundesregierung aufgeführten, großen gesellschaftlichen Herausforderungen. Der Forschungscampus Mobility2Grid, der seit 2013 vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der Initiative „Forschungscampus: öffentliche-private Partnerschaft für Innovationen“ gefördert wird, verbindet Energie- und Mobilitätswende. Auf dem EUREF-Campus in Berlin-Schöneberg, einem Zukunftsquartier mit nationaler und internationaler Ausstrahlung, erprobt er neue Konzepte, um die Versorgung mit Strom, Wärme und Verkehr langfristig bezahlbar, sicher und vollständig auf Basis erneuerbarer Energien zu realisieren. Neben technologischen Lösungen und der Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Bedarfe geht es dabei auch um Bildung, Wissenstransfer, Akzeptanz und Partizipation. Für die Zukunft wird es wichtig sein, neue Mobilitätskonzepte zu erproben und umzusetzen. Denn für eine erfolgreiche Mobilitätswende reicht ein Umsteigen auf Elektromobilität nicht aus. Es muss insgesamt zu weniger Verkehr auf den Straßen der Städte kommen, um das Klima zu schützen und die Lebensqualität zu erhöhen.

Im Forschungscampus Mobility2Grid arbeiten 36 Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft in verschiedenen Themenfeldern zusammen. Ein Schwerpunkt im Themenfeld „Vernetzte e-Mobilität“ ist die Entwicklung und Erprobung neuer Mobilitätskonzepte. Unter dem Motto „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ wurden sie als Thema in das Zentrum des vorliegenden Bürgergutachtens gestellt, das vom Themenfeld „Akzeptanz und Partizipation“, begleitet vom nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, durchgeführt wurde.

Für dieses Bürgergutachten haben 57 durch ein Zufallsverfahren ausgewählte Berliner Bürgerinnen und Bürger ihre Empfehlungen für „mehr Kiez und weniger Auto“ erarbeitet. Sie empfehlen dafür insbesondere die bessere Anbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an die Randbezirke, den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die flächendeckende Verbreitung moderner Mobilitätsdienste und mehr Informationen über Alternativen zum eigenen Auto. Diese Alternativen brauchen Komfort, Flexibilität, Zuverlässigkeit und einen günstigen Preis. Zukünftige autoarme Quartiere müssen gut an den ÖPNV angebunden sein, der auch selbst zum Anbieter moderner Mobilitätsdienste werden soll. Selbstorganisiertes, nachbarschaftliches Sharing soll mehr Unterstützung bekommen. Es soll mehr Elektrofahrzeuge auf den Straßen geben, aber der Strom dafür soll aus erneuerbaren Energien kommen und es müssen genügend Ladesäulen vorhanden sein. Insgesamt sollen die Maßnahmen für Mobilitätswende und Klimaschutz verstärkt werden.

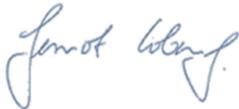
Als Partner des Forschungscampus Mobility2Grid haben die Technische Universität Berlin und die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO zu diesem Bürgergutachten eingeladen und sind sehr dankbar für das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, die sich in den Planungszellen beteiligt und ihre Perspektive eingebracht haben. Das vorliegende Bürgergutachten soll es dem Forschungscampus Mobility2Grid und der Öffentlichkeit ermöglichen, ihre Empfehlungen zu diskutieren und aufzugreifen.



Prof. Dr. Hans-Liudger Dienel
Technische Universität Berlin



Prof. Dr. Thomas Richter
Technische Universität Berlin



Gernot Lobenberg
Berliner Agentur für Elektromobilität eMO

Danksagung

Dieses Bürgergutachten ist dem Engagement von 57 Bürgerinnen und Bürgern aus unterschiedlichen Berliner Bezirken zu verdanken. Sie wurden durch eine Zufallsziehung aus dem Melderegister ausgewählt und haben die Einladung des Forschungscampus Mobility2Grid angenommen, an 2 Tagen auf Basis von Informationen in Diskussionen ihre Empfehlungen zum Thema „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ zu erarbeiten. Ganz herzlichen Dank dafür!

Die Bürgerinnen und Bürger aus den beiden Planungszellengruppen sind hier in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Tabelle 1: Bürgerinnen und Bürger der Planungszellen

Manuela Arndt	Friederike George	Gudrun-Christa Lehmann	Helen Schuler
Thomas Bastian	Sven Haasler	Johannes Leyer	Nadja Schütt
Annika Baumgarten	Christiane Hartmann	Rainer Lippert	Jürgen Seydewitz
Monika Blank	Inga Hartmann	Monique Mildner	Manuela Sick
Gabriele Böttcher	Niels Hauser	Rainer Müller	Dr. Bernd Sonnewald
Marion Brademann	Bettina Hilliger	Monika Münch	Alexander Tambunan
Johanna Butković	André Hornig	Benjamin Phu	Inga Tamm
Dana Dobbermann	Maria Kalcher	Elisabeth Pritzel	Doris Thiel
Karin Dreier	Lara Kapphan	Stephanie Röwe	Reinhard Walter
Alexander Dreyer	Holger Klix	Christina Schampel	Angelika Wedel
Corinna von den Driesch	Thomas Knaup	Marion Scherff	Thomas Wiedemann
Petra Eichstädt	Hedwig Kranz	Bernhard Scherpe	Martin Wiesemes
Christian Froebel	Sigurd Krieger	Georg Schricker	Andreas Wolf

Und weitere 5 Bürgerinnen und Bürger, deren Namen auf eigenen Wunsch nicht genannt sind.

Zu danken ist auch den Referentinnen und Referenten. Sie haben den Gruppen mit ihren einführenden Beiträgen Informationen zum Thema vermittelt und damit eine Basis für die jeweils anschließenden Diskussionen in den Kleingruppen geliefert. Sie sind hier in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.



Abbildung 1: Gruppenbild Planungszelle 1



Abbildung 2: Gruppenbild Planungszelle 2

Tabelle 2: Referentinnen und Referenten der Planungszellen

Inga-Theres Deibel	<i>Spiekermann GmbH Consulting Engineers Berlin, Abteilung Innovative Mobilität</i>
Florian Gratias	<i>UTB Projektmanagement GmbH, Projektmanager</i>
Sarah Hampel	<i>Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr</i>
Andreas Manthey	<i>Technische Universität Berlin, Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre, Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation</i>
Susanne Thoring und Gunnar Thöle	<i>Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt – Umwelt- und Naturschutzamt</i>
Jörg Welke	<i>Projektmanager Innovation, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Berliner Agentur für Elektromobilität eMO</i>
Christina Wolking	<i>Technische Universität Berlin, Verkehrsweseneminar am Institut für Land- und Seeverkehr</i>

Die Durchführung der Planungszellen und die Auswertung des Bürgergutachtens wurde durch das nexus Institut von einem Team unter der Leitung von Dr. Carsten Herzberg neutral begleitet. Auch dafür sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt.

Dr. Birgit Böhm, Technische Universität Berlin, Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre, Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation, hat den Prozess von Seiten des Forschungscampus Mobility2Grid, Themenfeld „Akzeptanz und Partizipation“ geleitet.

Besonderer Dank gilt auch den Teamassistenzen, die oft im Hintergrund bleiben, ohne die aber eine erfolgreiche Durchführung des Verfahrens nicht möglich wäre: Friederike Schleese, Forschungscampus Mobility2Grid, Themenfeld „Akzeptanz und Partizipation“ und Antje Heera, nexus Institut.

Auch dem Fotografen des Fachgebiets Arbeitslehre/Technik und Partizipation, Herrn Theo Sakatis, sei abschließend herzlich gedankt.

1 Zusammenfassung und wichtigste Empfehlungen im Überblick

Ausgewählt durch die Ziehung einer Zufallsstichprobe, nahmen auf Einladung des Forschungscampus Mobility2Grid, speziell seiner Partner Technische Universität Berlin und Berliner Agentur für Elektromobilität eMO, vom 27.09. bis zum 28.09.2019 insgesamt 57 Berlinerinnen und Berliner an 2 Planungszellen für das Bürgergutachten „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ teil. Das Themenfeld „Akzeptanz und Partizipation“ des Forschungscampus Mobility2Grid hat mit seinen Partnern Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation am Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre der Technischen Universität Berlin (FG ARTE) und dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) dieses Thema in Kooperation mit dem Themenfeld „Vernetzte e-Mobilität“ des Forschungscampus Mobility2Grid aufgegriffen und das Beteiligungsverfahren durchgeführt. Das nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung hat das Verfahren neutral begleitet und moderiert.

In den Planungszellen erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Informationen von Expertinnen und Experten, diskutierten verschiedene Aspekte des Themas und entwickelten ihre Empfehlungen, die mit dem vorliegenden Bürgergutachten dem Forschungscampus Mobility2Grid und der Öffentlichkeit übergeben werden. Das Verfahren ermöglichte es den Bürgergutachtern und Bürgergutachterinnen auch, ihre Empfehlungen zu gewichten. Die Ergebnisse aus beiden Planungszellen, die mit derselben Agenda und denselben Fragen für die Kleingruppendiskussionen getagt haben, wurden vergleichend zusammengeführt. Die Empfehlungen, die am höchsten gewichtet wurden, sowie Ergebnisse aus der Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende, die im Rahmen der Planungszellen vom WZB durchgeführt wurde, sind hier zunächst im Überblick dargestellt. Kapitel 6 „Ergebnisse und Empfehlungen“ stellt diese dann im Detail vor. Der Anhang enthält ergänzend eine Übersicht der jeweiligen Ergebnisse der beiden Planungszellen sowie weitere Ergebnisse der Befragung.

ÖPNV erweitern und besser an Randbezirke anbinden

Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter finden den ÖPNV noch nicht attraktiv genug, damit eine Mobilitätswende mit mehr Kiez und weniger Auto in der Breite gelingen könnte. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind, so ihre Erfahrung, oft überfüllt, fahren nicht häufig genug, bieten zu wenig Platz für Gepäck, Kinderwagen oder Mobilitätshilfen und sind noch nicht ausreichend an Randbezirke angebunden. Dementsprechend empfehlen sie, den ÖPNV weiter zu verbessern und auszubauen, so dass eine höhere Taktung möglich wird und die Randbezirke besser angebunden werden. Der ÖPNV sollte außerdem preisgünstiger werden, ein Vorschlag wie z.B. ein 365-Euro-Jahresticket findet hohe Zustimmung. Insgesamt sollte der ÖPNV für alle, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, noch komfortabler werden.

Fahrrad-Infrastruktur ausbauen

Wenn in den Kiezen weniger Autos fahren sollen, braucht es einen weiteren Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter empfehlen mehr Fahrradwege und Fahrradstellflächen und eine bessere Trennung der Fahrstreifen von Autos und Fahrrädern. In Kiezen mit weniger Autoverkehr könnten auch Fahrstreifen für Autos durch Fahrradwege ersetzt werden. Die Bürgergutachter und Bürgergutachterinnen wünschen sich aber nicht nur mehr, sondern auch qualitativ bessere Fahrradwege und wirkungsvollere Kontrollen der Fahrradwege.

Freiwerdende Flächen in den Kiezen für Grün, Sport, Spiel und Begegnung nutzen

Wenn es durch weniger Autos in den Kiezen mehr freie Flächen geben würde, dann würden die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter sie vor allem für mehr Grün, Bäume, Pflanzen und gemeinschaftliche Kiezgärten, sowie für Sport, Freizeit, Spiel, Begegnungsmöglichkeiten aller Generationen, Kunst und Kultur nutzen wollen. Ebenfalls sehr wichtig ist ihnen, neben der Fahrrad-Infrastruktur, freiwerdende Flächen für den Ausbau der Nahversorgungs-Infrastruktur, für Car-Sharing und die Anbindung des ÖPNV zu nutzen.

Moderne Mobilitätsdienste, mit hohen Anforderungen an den Datenschutz, flächendeckend für alle zugänglich machen und auch selbst organisiertes Sharing unterstützen

Moderne Mobilitätsdienste einschließlich Car-Sharing müssten in der gesamten Stadt bis in alle Randbezirke zur Verfügung stehen, wenn es mehr Kieze mit weniger Autos geben soll. Den Bürgergutachterinnen und Bürgergutachtern ist ein großer Bewegungsradius wichtig. Bei der Nutzung moderner Mobilitätsdienste ist der Datenschutz aber besonders zu beachten, das gilt auch in Bezug auf den Handel mit Daten. Auch die öffentliche Hand sollte moderne Mobilitätsdienste anbieten und insbesondere selbstorganisierte und nachbarschaftliche Sharing-Initiativen sollten gefördert werden. Damit moderne Mobilitätsdienste für alle Menschen nutzbar sind, empfehlen die Bürgergutachter und Bürgergutachterinnen zudem, einen Zugang auch ohne Smartphone zu ermöglichen. Sie befürworten außerdem die Einrichtung von Mobilitätspunkten mit verschiedenen Verkehrsmitteln, einschließlich der Möglichkeit, vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen und verschiedene Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienste in Anspruch zu nehmen.

Alternativen zum eigenen Auto brauchen Komfort, Flexibilität, Zuverlässigkeit, einen günstigen Preis und größere Bekanntheit, aber auch den Willen, Gewohnheiten zu ändern

Für mehr Kiez und weniger Auto braucht es attraktive Alternativen, die Menschen davon überzeugen können, das eigene Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder gar nicht erst anzuschaffen. Nach wie vor verbinden viele Menschen, die ein Auto nutzen, damit Vorteile wie Unabhängigkeit, Flexibilität, Zeitersparnis, Zuverlässigkeit und Komfort und lassen deshalb das eigene Auto nicht stehen. Auch Bequemlichkeit und Gewohnheit hindern aus Sicht der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter daran, auf Alternativen umzusteigen. Dementsprechend empfehlen sie, Alternativen zum eigenen Auto wie ÖPNV, moderne Mobilitätsdienste und Sharing-Angebote noch zuverlässiger, komfortabler, flächendeckender und preisgünstiger anzubieten. Alternativen zum eigenen Auto müssen aber auch noch bekannter werden, damit mehr Menschen Erfahrungen damit machen und ihre Gewohnheiten

ändern können. Überzeugen könnten auch finanzielle Anreize wie eine Belohnung für den eigenen Beitrag zur CO₂-Reduktion, wenn man kein Auto benutzt und einen Beitrag zum Umweltschutz leistet.

Autoarme Quartiere gut an den ÖPNV anbinden

Bessere Luft, eine leisere Umwelt, mehr Grün und frei verfügbare Flächen, aber auch kurze Wege für Wohnen, Arbeiten, Geschäfte, ärztliche Versorgung, soziale Dienstleistungen, Bildung und Kultur und alternative Mobilität sind aus Sicht der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter Vorteile, die in autoarmen Quartieren zu einer höheren Lebensqualität beitragen. Um die Mobilität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu gewährleisten, dürfen diese Quartiere aber keine Insellösungen sein, sondern müssen sehr gut an den ÖPNV angebunden werden.

Maßnahmen für Mobilitätswende und Klimaschutz verstärken

Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter empfehlen der Gesellschaft, der Bundespolitik und der Berliner Landespolitik, noch mehr zu tun, um Mobilitätswende und Klimaschutz voranzutreiben. In der Mehrheit befürworten sie klimapolitische Maßnahmen wie z.B. eine Preissenkung des ÖPNV, eine Citymaut für Innenstädte und entsprechende Gebühren für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, eine CO₂-Steuer und eine höhere Besteuerung von Flugreisen. Obwohl rund ein Drittel der beteiligten Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter selbst täglich oder mehrmals pro Woche mit dem eigenen Auto unterwegs ist, befürwortet die große Mehrheit, dass es weniger Autos in der Stadt geben sollte.

Mobilitätswende und Energiewende verbinden, mehr Elektrofahrzeuge auf die Straße bringen und dafür Strom aus erneuerbaren Energien nutzen

Die meisten Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter befürworten, dass es mehr Elektrofahrzeuge in der Stadt geben sollte. Integrierte Konzepte, um die Mobilitätswende mit der Energiewende zu verbinden, z.B. indem Elektromobilität in einem intelligenten Netz mit erneuerbaren Energien geladen und als Speicher verwendet wird, können sie sich in ihren Wohnquartieren vorstellen. Aber die wichtigsten Voraussetzungen dafür sind für sie, dass der Strom zum Laden der Elektrofahrzeuge aus erneuerbaren Energien stammt und ausreichend Lademöglichkeiten für die Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

2 Verfahren Bürgergutachten durch Planungszellen

Ein Bürgergutachten wird von Gruppen aus je 25 Bürgerinnen und Bürgern, sog. „Planungszellen“, erarbeitet. Es wird eine Zufallsstichprobe beim Einwohnermeldeamt gezogen. Alle darin enthaltenen Personen bekommen eine Einladung und können sich für die Teilnahme anmelden. Die Zufallsstichprobe erreicht Bürgerinnen und Bürger mit unterschiedlichem Geschlecht, verschiedener Altersgruppen und Berufe und aus verschiedenen Regionen und ermöglicht eine vielfältige Zusammensetzung.



Abbildung 3: Im Plenum einer Planungszelle

An 2 bis 4 Tagen kommen die Bürgerinnen und Bürger dann in den Planungszellen zusammen. Sie werden durch ein Moderationsteam begleitet und entwickeln auf Basis von Informationen und Diskussionen Empfehlungen zu einem relevanten Thema. Aus dem Hauptthema, im hier vorliegenden Bürgergutachten das Thema „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“, werden für die Agenda Teilthemen abgeleitet und in Arbeitseinheiten gegliedert. In den Arbeitseinheiten erhalten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Informationen durch Expertinnen und Experten. Sie diskutieren anschließend in wechselnden Kleingruppen anhand von Fragen und entwickeln ihre Empfehlungen, die sie der ganzen Gruppe vorstellen. Inhaltlich gleiche Vorschläge werden gemeinsam in der Gruppe zusammengeführt. Danach können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Empfehlungen noch einzeln gewichten, also auswählen, was ihnen am wichtigsten ist.

Folgende Merkmale kennzeichnen damit das Verfahren:

- Zufallsauswahl für eine vielfältige Zusammensetzung
- Aufwandsentschädigung zur Erleichterung der Teilnahme
- Dauer von 2 bis 4 Tagen für informierte Meinungsbildung und Empfehlungsentwicklung
- standardisierte, strukturierte Agenda mit Teilthemen und Diskussionsfragen
- Information durch Expertinnen und Experten, ggfs. Politikhearing, ggfs. Begehungen
- wechselnde Zusammensetzung in Kleingruppen für ausgewogene Diskussionen
- Transparenz über Prozess und Ergebnisse im autorisierten Bürgergutachten
- neutrale und professionelle Prozessbegleitung

Die Hauptschritte des Verfahrens sind:

- Festlegung des Themas und Vorbereitung (Arbeitsprogramm, Zufallsziehung, Einladung, Ansprache Referentinnen und Referenten, Organisation aller Rahmenbedingungen)
- Durchführung in mindestens 2 und höchstens 4 Tagen mit einem standardisierten Ablauf in Arbeitseinheiten à 90 Minuten
- Dokumentation von Prozess und Ergebnissen, Autorisierung einer Erstfassung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und Erstellen der Endfassung des Bürgergutachtens
- Übergabe und Veröffentlichung des Bürgergutachtens

Bürgergutachten werden zu verschiedenen Themen eingesetzt, für die ein Bedarf an Konfliktklärung oder auch an innovativen Lösungen besteht. In der Regel finden mindestens 2 Planungszellen, zeitlich um 1 Stunde versetzt, mit derselben Agenda statt. In der Auswertung werden dann die Ergebnisse verglichen und zu einem Gesamtergebnis zusammengeführt. Es handelt sich bei dem Verfahren Bürgergutachten durch Planungszellen um eine beratende Beteiligung. Das heißt, dass die Umsetzung der Empfehlungen nicht verpflichtend ist. Es wird aber vorausgesetzt, dass von Seiten der Initiierenden des Bürgergutachtens echtes Interesse an den Empfehlungen besteht.

3 Thema

Energie- und Mobilitätswende sind umfassende gesellschaftliche Herausforderungen. Bis zum Jahr 2050 soll die Versorgung mit Strom, Wärme und Verkehr in Deutschland fast vollständig auf Basis erneuerbarer Energien realisiert werden. Erneuerbare Energien aus Wind, Sonne, Wasser und Erde sowie Energieeinsparung und Energieeffizienz sind wesentliche Elemente der Energiewende. Elektromobilität mit Strom aus erneuerbaren Energien, Verkehrsvermeidung, mehr ÖPNV, mehr Radverkehr und Sharing-Angebote sowie vielfältige alternative Mobilitätsdienste kennzeichnen die Mobilitätswende. Mobilität soll zukünftig viel weniger durch das eigene Auto, stattdessen viel mehr durch ÖPNV, Fahrrad, Car-Sharing und die Kombination verschiedener Angebote gewährleistet werden.

Umwelt, Klima und Lebensqualität müssen besser geschützt werden. Der dafür erforderliche Transformations- oder Veränderungsprozess erfordert neue technologische, ökologische und ökonomische Lösungen und eine breite Beteiligung der Zivilgesellschaft. Lokal, regional und global sind die Probleme sichtbar und messbar. In den städtischen Kiezen staut sich der Verkehr, er verursacht Lärm, belastet die Luft, verbraucht Flächen und verringert die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner. Menschen wollen und müssen mobil sein, aber es braucht dafür neue Konzepte für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Denn Menschen wollen nicht nur Mobilität, sondern auch gute Luft und gutes Klima, Natur und Grünflächen, Spielplätze für ihre Kinder, Sicherheit auf den Straßen und lebenswerte Kieze in einer Stadt, die es ihnen ermöglicht, Arbeit und Versorgung, Familie und Freizeit möglichst gut zu verbinden. Erfolgreiche Mobilitätskonzepte müssen diese Bedürfnisse und damit ökologische, aber auch ökonomische und soziale Anforderungen erfüllen.

Der Forschungscampus Mobility2Grid arbeitet an solchen Konzepten für die Energie- und Mobilitätswende und erprobt sie auf dem Berliner EUREF-Campus. Nachhaltigkeit, Energie und Mobilität sind zentrale Bereiche des EUREF-Campus. Der EUREF-Campus ist ein Reallabor für die Energiewende, die Gebäude sind energieeffizient, 100 Prozent des Wärmebedarfs werden vor Ort erzeugt, die Energieversorgung ist klimaneutral, bereits 2014 wurde das CO₂-Klimaschutzziel der Bundesregierung erreicht. Der EUREF-Campus ist ein beispielhaftes Stadtquartier für das Zusammenwirken von Elektromobilität, Strom- und Wärmeversorgungsnetzen. Dabei werden auch Lösungen umgesetzt, die es ermöglichen, die Schwankungen, die bei der Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien entstehen, durch intelligente Steuerung auszugleichen und die Batterien elektrifizierter Fahrzeuge als Speicher zu nutzen. Der EUREF-Campus ist damit auch ein Reallabor für die Umsetzung von moderner Mobilität mit Elektrofahrzeugen, Sharing und dem Testen von autonomen Fahrzeugen.

Bei der Erprobung neuer Mobilitätskonzepte stellt sich aber auch die Frage, wie diese sich in anderen Quartieren, in denen nicht nur gearbeitet, sondern auch gewohnt wird, umsetzen lassen, und welche Akzeptanz sie bei Bewohnern und Bewohnerinnen finden können. Nicht nur politische, wirtschaftliche und wissenschaftliche Akteure sollten diese Frage beantworten, sondern auch Bürgerinnen und Bürger, die in den Kiezen der Stadt leben. Um diese Frage aus der Perspektive von nach einer Zufallsziehung ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern beantworten zu lassen, haben das Themenfeld „Vernetzte e-Mobilität“ und das Themenfeld „Akzeptanz und Partizipation“ des Forschungscampus Mobility2Grid das Thema „Mehr Kiez – weniger

Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ zum Thema des vorliegenden Bürgergutachtens gemacht. Neutral begleitet durch das nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, hat der Forschungscampus Mobility2Grid die Agenda für das Verfahren entwickelt, die im folgenden Kapitel vorgestellt wird.

4 Ablauf mit Arbeitseinheiten

Die Agenda wird in diesem Kapitel erst im Überblick und dann im Detail erläutert. Die Agenda ist beim Verfahren Planungszellen durch Bürgergutachten in andert-halbstündige Arbeitseinheiten gegliedert. Der Ablauf innerhalb der Arbeitseinheit besteht in der Regel aus Information durch Referentinnen und Referenten und Rück-fragemöglichkeit im Plenum, anschließender Diskussion in Kleingruppen anhand von Arbeitsaufgaben oder Leitfragen, der Präsentation der Kleingruppenergebnisse im Plenum und der individuellen Bewertung oder Gewichtung der Ergebnisse.

Die Agenda umfasste im Überblick den in der nachfolgenden Tabelle enthaltenen Ablauf für die Planungszellen. Beide Gruppen tagten an denselben Tagen mit derselben Agenda parallel, aber zeitlich um eine Stunde versetzt, so dass auch dieselben Referenten und Referentinnen die Informationen vermitteln konnten.

Tabelle 3: Agenda der Planungszellen im Überblick

1. Tag, 27.09.2019		2. Tag, 28.09.2019
Zeit	Ablauf	Ablauf
09:00 (10:00)*	Arbeitseinheit 1: Begrüßung und Einführung in die Methode Bürgergutachten durch Planungszellen Einführung in das Thema „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“	Arbeitseinheit 5: Pilotprojekte Mobilität für alle Menschen in Charlottenburg-Wilmersdorf
10:30 (11:30) Kaffeepause		
11:00 (12:00)	Arbeitseinheit 2: Verkehr und Mobilität in der Stadt – die aktuelle Situation	Arbeitseinheit 6: Klimaschutz durch autoarme Quartiere
12:30 (13:30) Mittagessen		
13:30 (14:30)	Arbeitseinheit 3: Moderne Mobilitätsdienste – Nutzen statt Besitzen	Arbeitseinheit 7: Projektplanung für autoarme Quartiere am Beispiel „Das Neue Gartenfeld“
15:00 (16:00) Kaffeepause		
15:30 (16:30)	Arbeitseinheit 4: Intelligente Mobilität aus und für Berlin – gute Ideen aus der Hauptstadt schaffen Arbeitsplätze Akzeptanz der Verkehrswende Film Forschungscampus Mobility2Grid Begehung EUREF-Campus	Arbeitseinheit 8: Zusammenfassung und Reflexion der Ergebnisse Bewertung des Verfahrens und Abschluss Organisatorisches Abschlussemphang
17:00 (18:00) Ende des Tages		

* In Klammern sind die jeweiligen Anfangszeiten der zweiten Planungszellengruppe angegeben.

Im Folgenden wird die Agenda im Detail beschrieben.

Die erste Gruppe, Tagesbeginn 09:00 Uhr, wurde durch ein Moderationsteam mit Dr. Birgit Böhm, Daniel Männlein und Friederike Schleese begleitet.

Die zweite Gruppe, Tagesbeginn 10:00 Uhr, wurde durch ein Moderationsteam mit Dr. Carsten Herzberg, Dr. Natalie Mevissen und Antje Heera begleitet.

Arbeitseinheit 1, Begrüßung und Einführung in die Methode Planungszellen durch Bürgergutachten und Einführung in das Thema „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ sah vor, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit dem Verfahren vertraut zu machen und einen ersten inhaltlichen Einstieg in das Thema zu bieten.

Prof. Dr. Thomas Richter, Leiter des Fachgebiets Straßenplanung und Straßenbetrieb im Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin, Leitung im Themenfeld „Vernetzte e-Mobilität“ des Forschungscampus Mobility2Grid, begrüßte die Anwesenden im Namen der Einladenden und dankte ihnen für ihr Engagement.

Sarah Hampel, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb im Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin, wissenschaftliche Mitarbeiterin und Koordinatorin im Themenfeld „Vernetzte e-Mobilität“ des Forschungscampus Mobility2Grid, führte in das Thema ein. Sie gab einen Überblick über den Forschungscampus Mobility2Grid und neue Mobilitätskonzepte, die auf dem EUREF-Campus erprobt und realisiert werden. Dazu gehören z.B. Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche, Begrenzung von Stellplätzen für Personenkraftwagen (PKW), Einführung von Parkzonen für Lieferverkehr, zusätzliche Fahrradabstellanlagen einschließlich Duschen und Umkleiden sowie die EUREF-Campus-App, die es u.a. ermöglicht, Fahrgemeinschaften zu bilden. Der Vortrag umfasste zudem eine Klärung von Begrifflichkeiten wie Kiez, Verkehr, Mobilität sowie multimodales und intermodales Verkehrsverhalten. Außerdem wurde der Modal Split in Berlin vorgestellt, der die Anteile der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen aufzeigt und sichtbar macht, dass zwischen 2008 und 2017 der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 40 Prozent auf 33 Prozent gesunken ist und somit eine Verlagerung zugunsten des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs mit jeweils 4 Prozent einherging. Der Beitrag ermöglichte auch einen Blick auf eine Straßenraumaufteilung anhand einer prototypischen Quartiersstraße. Eine Variante zeigte die straßenräumliche Gestaltung mit dominierenden Nutzungsansprüchen für den Kfz-Verkehr in Form eines überbreiten Fahrstreifens mit beidseitig angrenzenden Parkstreifen. Um der Trennwirkung beider Seitenräume voneinander entgegenzuwirken, zeigte Variante 2 eine Reduzierung der Flächen für den motorisierten Verkehr, um dem Fuß- und Fahrradverkehr, bei gleicher Straßenraumbreite wie in Variante 1, mehr Raum zu bieten sowie Flächen für Naherholung und Begrünung zu schaffen. Abschließend wurden verschiedene städtische Herausforderungen benannt: Urbanisierung mit steigendem Anteil der Bevölkerung in den Städten, Bedürfnis nach individueller Mobilität und sozialer Teilhabe, Bereitstellung verschiedener und alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten, Ressourcenverbrauch, Umweltbelastung, Platzbedarf einzelner Verkehrsmittel sowie Sicherheits- und Erholungsaspekte in den Wohnquartieren.

Für die Diskussion in den Kleingruppen wurde folgende Leitfrage gestellt: *Welche Probleme im Bereich Mobilität sehen Sie in Berliner Kiezen?*

Die Ergebnisse dieser Arbeitseinheit finden sich in Kapitel 6.1.

Arbeitseinheit 2, Verkehr und Mobilität in der Stadt – die aktuelle Situation, stellte die Lage in Berlin im Bereich Verkehr und Mobilität vor, wie sie sich gegenwärtig zeigt.

Inga-Theres Deibel, Diplom-Geographin, Spiekermann GmbH Consulting Engineers Berlin, Abteilung Innovative Mobilität, ging in ihrem Beitrag auf den Einfluss von Siedlungsstrukturen auf Mobilität und Verkehr, den Zusammenhang zwischen Mobilität, Gender und Alter, auf Verkehrssicherheit sowie Mobilität und Verkehr in der wachsenden Stadt ein. Zwischen Stadt und Land zeigen sich Unterschiede in zurückgelegten Entfernungen und genutzten Verkehrsmitteln. In Räumen mit hohen Bevölkerungsanteilen ist die Verkehrsleistung geringer als in solchen mit niedriger Bevölkerungsdichte. Die Flächeninanspruchnahme ist nach Verkehrsarten unterschiedlich hoch. PKW benötigen mit Abstand die größten Flächen, Fuß- und Radverkehr sind am flächeneffizientesten. Der ÖPNV benötigt zwar relativ viel Fläche, ist aber durch Massenleistungsfähigkeit und Fahrzeugkapazität ebenfalls sehr effizient. Maßnahmen für nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sehen daher Steuerung und Eindämmung des MIV vor. Es gibt einen Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelnutzung und dem Alter. Die mittlere Altersgruppe legt die weitesten Tagesstrecken zurück, einen Großteil davon mit PKW. Zudem zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität, Männer legen pro Tag größere Entfernungen mit allen Verkehrsmitteln zurück. Mobilitätsverhalten resultiert vor allem aus unterschiedlichen Lebensphasen und Lebensumgebungen. Sicherheit ist ein weiterer wichtiger Aspekt bei Verkehr und Mobilität. Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich auf Stadtstraßen, die auch die höchste Komplexität und Dichte an Verkehrsteilnehmenden aufweist. Für Berlin wird bis 2030 mit knapp 4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern gerechnet. Das Schaffen von Wohnraum durch Nachverdichtung und Bau von Wohnsiedlungen, Anforderungen an Barrierefreiheit und Sicherheit und das Ziel, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden, machen verkehrliche Veränderungen dringend notwendig.

Nach diesem Beitrag gingen die Kleingruppen mit der Frage in die Diskussion: *Ein Kiez mit weniger Autos – was würden Sie mit den frei gewordenen Flächen tun?*

Die Ergebnisse dieser Arbeitseinheit finden sich in Kapitel 6.2.

Arbeitseinheit 3, Moderne Mobilitätsdienste – Nutzen statt Besitzen, bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Informationen über neue, alternative Mobilitätsmöglichkeiten, die dazu beitragen sollen, zukünftig auch ohne eigenes individuelles Fahrzeug mobil zu sein.

Christina Wolking, Master of Engineering, Technische Universität Berlin, Verkehrsweseneminar am Institut für Land- und Seeverkehr, informierte über moderne Mobilitätsdienste. Sie können einen Beitrag zur Lösung verkehrlicher Probleme in der Stadt wie Platzmangel, verminderte Aufenthaltsqualität, Stau, Luftverschmutzung und Lärm leisten. Bei geringerer Umweltbelastung und höherer Lebensqualität sollen sie gleichbleibende Mobilität gewährleisten. Die Mobilitätsdienste können unter bestimmten Rahmenbedingungen dementsprechend eine nachhaltigere Mobilität fördern und Strategien wie die Reduktion des MIV, Stärkung des ÖPNV, Integration und Vernetzung der Verkehrsmittel sowie die Förderung von Multi- und Intermodalität unterstützen. Nutzen statt Besitzen bedeutet in diesem Kontext,

keinen eigenen PKW zu besitzen, aber dennoch situationsbedingt (z.B. bei Einkäufen, Transport) Zugang zu Individualverkehrsmitteln zu haben. Organisiert wird der Zugang über Apps und digitale Plattformen, die über die Fahrtoptionen informieren und einen Überblick bieten, sodass der Nutzer oder die Nutzerin spontane mobilitätsbezogene Entscheidungen treffen kann. Die Apps/Plattformen bieten neben der Informationsfunktion zusätzlich zumeist Buchungs- und Bezahlungsfunktionen, die die Flexibilität zusätzlich erhöhen. Digitalisierung und technologischer Fortschritt sind daher wichtige Voraussetzungen, um webbasierte Mobilitätsdienste in der Breite anzubieten. Insbesondere in Metropolen und urbanen Räumen wie Berlin gibt es mittlerweile eine Fülle an Sharing-Angeboten (Ausleihen, Teilen), wie z.B. Car-, Bike-, E-Scooter- und E-Roller-Sharing aber auch Fahrdienste wie Ride-Pooling, Ride-Sharing und Ride-Sourcing. Vor allem Car-Sharing verzeichnet wachsende Nutzungszahlen. Es bietet das Potenzial, langfristig Verkehr zu reduzieren und Platz (durch den ruhenden Verkehr) einzusparen. Denn in der Theorie könnte ein Car-Sharing Auto bis zu 8 private PKW ersetzen. Kritisch muss allerdings gesehen werden, dass häufig dennoch weiterhin ein privater PKW behalten wird und zudem eine Kannibalisierung des ÖPNV-Systems möglich ist. Entsprechend gilt es hier, rahmengebende Maßnahmen zu treffen und die neuen Mobilitätsdienste in den ÖPNV zu integrieren und zu verknüpfen. Weitere Herausforderungen betreffen z.B. rechtliche Rahmenbedingungen, Datenschutz, Zugang und Verfügbarkeit, Integration in die Alltagsmobilität und Lösungen für den Transport von Materialien.

Für die Kleingruppendiskussion wurde folgende Leitfrage gestellt: *Was müssten Mobilitätsdienste bieten, damit Sie sie nutzen?*

Die Ergebnisse dieser Arbeitseinheit finden sich in Kapitel 6.3.

Arbeitseinheit 4, Intelligente Mobilität aus und für Berlin – gute Ideen aus der Hauptstadt schaffen Arbeitsplätze, war etwas anders aufgebaut als die vorhergehenden Arbeitseinheiten. Nach dem Beitrag des Referenten wurde ein Fragebogen zur Akzeptanz der Verkehrswende verteilt, anschließend ein Kurzfilm über den Forschungscampus Mobility2Grid gezeigt und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten Gelegenheit, an einer Führung über den EUREF-Campus teilzunehmen.

Jörg Welke, Berliner Agentur für Elektromobilität eMO, referierte zunächst über die Möglichkeiten, die sich durch intelligente Mobilität aus und für Berlin neben dem ökologischen Bereich auch im ökonomischen Bereich durch neue Arbeitsplätze bieten. Der wachsende Verkehr ist für Berlin eine große Herausforderung. Er ist mit Emissionen (Lärm und Schadstoffe), Flächenverbrauch und Staus und einem hohen Anteil an individuellem Pendlerverkehr verbunden. Auch der zunehmende Lieferverkehr durch E-Commerce gehört zu diesen Herausforderungen. In verschiedenen Projekten und Testfeldern wird daher erprobt, wie neue Mobilität gestaltet werden kann. So nutzen etwa im Bereich der City Logistik im Projekt KOMODO die 5 größten Paketdienstleister gemeinsam einen innerstädtischen Umschlagplatz mit Mikro-Depots, um den Bezirk Prenzlauer Berg mit Lastenrädern zu beliefern. Die Feuerwehr bereitet die Elektrifizierung von Flotten und den Einsatz von leichten elektrischen Löschfahrzeugen und Begleitfahrzeugen vor. Insgesamt zeigt sich eine deutliche Entwicklung der Elektromobilität in der Region. Mit Status von 2019 gibt es rund 1.200 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Berlin und Brandenburg sowie 5 Wasserstofftankstellen, rund 10.000 elektrische PKW und Nutzfahrzeuge sowie rund 1.800

PKW im Car-Sharing und 200 im Ride-Sharing. Hinzu kommen ca. 250.000 eBikes/ Pedelecs und 1.700 im Bike-Sharing sowie rund 2.300 E-Motorroller und ca. 10.000 E-Kickscooter im flexiblen Sharing in Berlin. Damit weist Berlin eine sehr große Vielfalt von Sharing-Anbietern auf, die ein breites Angebot vorhalten. Mit der Elektrifizierung sind aber auch neue Herausforderungen verbunden. Zu diesen gehören die zunehmende Belastung der Stromnetze, die Koordination des Ausbaus von Infrastruktur, die Einrichtung intelligenter Infrastruktur für automatisiertes Fahren sowie Datenübertragung und Datensicherheit.

Anders als in den vorhergehenden Arbeitseinheiten wurde in dieser Arbeitseinheit keine Diskussionsfrage gestellt, sondern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden gebeten, einen anonymen **Fragebogen zur Akzeptanz der Verkehrswende** auszufüllen. Dieser enthielt Fragen zur allgemeinen Einstellung zu Mobilität und Klimaschutz, zum urbanen Verkehr der Zukunft, zum EUREF-Campus und zum individuellen Mobilitätsverhalten.

Nachdem ein **Kurzfilm** über den **Forschungscampus Mobility2Grid** gezeigt worden war (im Internet unter <https://vimeo.com/359293699>) erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit zu einer **Begehung des EUREF-Campus**.

Andreas Manthey, Technische Universität Berlin, Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre, Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation, Forschungscampus Mobility2Grid, führte die beiden Planungszellen-Gruppen über das Areal, das als Zukunftsort jedes Jahr viele nationale und internationale Besuchsdelegationen anzieht. Der EUREF-Campus erfüllt bereits jetzt die CO₂-Klimaziele der Bundesregierung für 2050. Im Rahmen der Begehung wurden Blockheizkraftwerk, Solarpanel für klimaneutrale Energieversorgung, Ladestationen für Elektroautos, zeemobase als Micro Smart Grid und intermodale Mobilitätsstation sowie die induktive E-Bus-Ladestation präsentiert.

Die Ergebnisse der Arbeitseinheit 4 finden sich in Form einer Zusammenfassung der Ergebnisse aus der anonymen Akzeptanzbefragung in Kapitel 6.4.

Mit der Arbeitseinheit 4 und der Begehung endete der erste Tag.

Arbeitseinheit 5, Pilotprojekte Mobilität für alle Menschen in Charlottenburg-Wilmersdorf, zeigte beispielhafte Aktivitäten des Bezirks, die über neue Mobilitätsangebote informieren und Erfahrungsmöglichkeiten mit diesen Angeboten vermitteln sollen.

Susanne Thoring und Gunnar Thöle, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt – Umwelt- und Naturschutzamt, stellten zwei Pilotprojekte des Bezirksamts vor. Das Projekt „NEUE MOBILITÄT BERLIN – SOMMERFLOTTE 2019“ ermöglicht es Autobesitzerinnen und Autobesitzern in Charlottenburg-Wilmersdorf, durch ein Gutscheinpaket die Angebote von 21 Mobilitätsdiensten zu nutzen, wenn sie ihren Privatwagen im Rahmen der Aktion „SOMMERFLOTTE 2019“ von Juni bis September für einen Monat nachweislich nicht benutzen. Nachdem das Projekt bereits 2016 und 2018 erfolgreich durchgeführt worden war, ging es mit der „SOMMERFLOTTE 2019“ zum dritten Mal an den Start. Aus Bewerbungen wurden 50 Autobesitzerinnen und Autobesitzer des Bezirks

ausgewählt und konnten an der Aktion teilnehmen. Das Projekt soll Erfahrungen mit multimodaler Mobilität und einem Alltag ohne privaten PKW vermitteln. Im Rahmen des Beitrags wurde ein Film über das Projekt gezeigt, der unter <http://neue-mobilitaet.berlin/sommerflotte-2019/> im Internet abrufbar ist. Das Projekt „DISTRIBUTE – Grüne Kiez-Lieferanten für die Stadt von morgen“ entwickelt ein ganzheitliches Logistikkonzept zur Etablierung umwelt- und klimafreundlicher Lieferketten in zwei Berliner Kiezen – auf der Mierendorff-Insel und um den Klausenerplatz herum. Durch E-Lastenfahräder sollen ein Teil der in den Kiezen fahrenden Klein-Lastkraftwagen (LKW) und andere Lieferfahrzeuge ersetzt werden. Das soll zu besserer Luft, mehr Sicherheit auf den Straßen und weniger Lärm beitragen. Außerdem bietet das Projekt für private und gewerbliche Nutzer und Nutzerinnen die Ausleihe der Transportfahräder an sowie die Möglichkeit, sich im Sommer jeden Monat in einer zweistündigen theoretischen und praktischen Schulung mit dem Umgang elektrisch unterstützter Transportfahräder vertraut zu machen. Weitere Informationen finden sich auf der Internetseite des Projekts: <https://www.distribut-e.de/>.

In dieser Arbeitseinheit gingen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit folgender Frage in die Kleingruppendiskussion: *Was wünschen Sie sich für Angebote zu Mobilität von ihren Bezirken?*

Die Ergebnisse dieser Arbeitseinheit finden sich in Kapitel 6.5.

Arbeitseinheit 6, Klimaschutz durch autoarme Quartiere, hatte den Beitrag eines Referenten vorgesehen, der wegen Krankheit am Tag der Veranstaltung kurzfristig abgesagt wurde, so dass die Moderatorinnen und Moderatoren hier sehr kurz in das Thema einführten. Der Beitrag sollte die CO₂-Emissionen, die durch den Verkehr entstehen und das Klima und die Lebensqualität in der Stadt beeinträchtigen, thematisieren. Weniger automobiler Verkehr bedeutet weniger Abgase, Lärm und Gefährdung, dafür mehr Platz, der für Grünflächen, Gemeinschaft und Erholung genutzt werden könnte.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten in dieser Arbeitseinheit etwas mehr Zeit für die Kleingruppendiskussion, für die ihnen 2 Leitfragen gestellt wurden:
 1. *Was hindert uns daran, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?*
 2. *Was könnte uns am besten davon überzeugen, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?*

Die Ergebnisse dieser Arbeitseinheit finden sich in Kapitel 6.6.

Zudem wurde die Zeit genutzt, um einen anonymen Statistikfragebogen zu verteilen, der sonst in der letzten Arbeitseinheit verteilt worden wäre. Anhand der Auswertung wurden später für das Bürgergutachten die Angaben zur Beschreibung der Merkmale der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bzw. der Zusammensetzung der Gruppen zusammengestellt, die in Kapitel 5 enthalten sind.

Arbeitseinheit 7, Projektplanung für autoarme Quartiere am Beispiel „Das Neue Gartenfeld“, vermittelte Informationen über eine konkrete Planung für ein autoarmes Quartier in Berlin.

Florian Gratias, Diplom-Ingenieur, UTB Projektmanagement GmbH, Projektmanager, stellte in seinem Beitrag vor, wie heute moderne, mobilitätsstarke Stadtviertel konzipiert werden. „Das Neue Gartenfeld“ entsteht auf 500.000 qm Baufläche am westlichen Stadtrand von Berlin. Auf dem Gelände werden rund 3.700 Wohnungen geplant. Dazu kommen Grünflächen sowie Flächen im Rahmen der Sozialraumplanung für das Zusammenleben der Generationen, z.B. Familienzentrum oder Seniorenfreizeitstätte, und Flächen im Rahmen der Gewerberaumplanung, z.B. für Freizeit und Erholung, Kreativquartiere, Versorgungskerne, Gesundheitszentrum



Abbildung 4: Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei der Gewichtung von Ergebnissen

oder Shop-Zone. Die Strom- und Wärmeversorgung soll vorwiegend aus lokal erzeugten erneuerbaren Energiequellen erfolgen. Niederschlagswasser soll vollständig verwertet und Wasser ressourcenschonend eingesetzt werden. Abfall und Logistik sollen in optimierten Kreisläufen in einem autofreien System geregelt werden. „Das Neue Gartenfeld“ soll ein mobilitätsstarkes Quartier werden, in dem man keinen eigenen PKW benötigen wird. Das wird durch Mobility Hubs als Mobilitätsknotenpunkte für die Vernetzung der Mobilitätsangebote und Mobilitätsservices und eine vielfältige Infrastruktur und Angebote gewährleistet. Eine Plattform Mobility as a Service soll als zentrale Buchungs- und Abrechnungsplattform dienen. Vorgesehen ist Fahrradinfrastruktur mit Fahrradstraßen und -wegen und ausreichend Stellplätzen einschließlich Lademöglichkeiten für E-Bikes. Angeboten werden Car-, Bike- und Scooter-Sharing. Fußwege werden barrierefrei und barrierearm gestaltet. Für MIV werden Stellplätze einschließlich elektrifizierter Stellflächen zur Verfügung stehen, aber nicht im Straßenraum, sondern in den Mobility Hubs. Ebenfalls geplant ist eine enge Anbindung an den ÖPNV mit neuen Buslinien, E-Bussen und Tram sowie einer zusätzlichen Pendellinie zur U7, (autonomen) Shuttles, tagsüber im Linienbetrieb, in

Nebenzeiten im On-Demand-Betrieb mit Anbindung an die U-Bahn, sowie Job- und Mietertickets für den ÖPNV.

Auch in dieser Arbeitseinheit erhielten die Kleingruppen 2 Leitfragen für die Diskussion: *1. Was gefällt Ihnen besonders gut an einem autoarmen Quartier? 2. Was sollte für Ihre Mobilität unbedingt berücksichtigt werden, wenn Sie in einem autoarmen Quartier wohnen würden?*

Die Ergebnisse der Arbeitseinheit 7 finden sich in Kapitel 6.7.

Arbeitseinheit 8, Ergebniszusammenfassung und Resümee, diente der Vorstellung der in den 2 Tagen erarbeiteten Ergebnisse, der Reflexion des Verfahrens und der Klärung organisatorischer Punkte im Rahmen der Erstellung des Bürgergutachtens.

In einer Präsentation wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Ergebnisse der beiden Tage anhand von Balkendiagrammen vorgestellt, die mindestens die 6 Empfehlungen jeder Arbeitseinheit enthielten, die am höchsten gewichtet worden waren. Die auf Karten und Pinnwänden in allen Arbeitseinheiten von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern visualisierten und gewichteten Ergebnisse waren dafür schon während der Durchführung der Planungszellen durch die Assistenzen in Excel-Tabellen übertragen und dokumentiert worden. Die Präsentation diente auch der Verständnissicherung, um ggfs. noch Nachfragen zu den Ergebnissen stellen und in der Gruppe klären zu können.

Anschließend fand zur Reflexion des Verfahrens eine Blitzlichttrunde statt, in der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Eindrücke der vergangenen 2 Tage kurz schildern konnten. Ergänzend dazu wurde ein anonymer Fragebogen zur Bewertung des Verfahrens ausgeteilt. Die anhand der Auswertung des Fragebogens ermittelte Bewertung findet sich in Kapitel 7.

Das Moderationsteam erläuterte dann, wann die Erstfassung des Bürgergutachtens voraussichtlich verschickt wird und dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese Erstfassung erhalten. Es wurde darum gebeten, dass sich jeweils mindestens 3 bis 4 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verbindlich zum Lesen der Erstfassung bereit erklären. Außerdem wurde danach gefragt, wer für die Übergabe des Bürgergutachtens auf der geplanten Veranstaltung zur Verfügung stehen würde. Es wurden schließlich Teilnahmebescheinigungen und die Aufwandsentschädigung ausgegeben.

Nach einer herzlichen Danksagung wurden die Bürgerinnen und Bürger mit einem kleinen Sektempfang verabschiedet.

5 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Die folgenden Unterkapitel enthalten statistische Angaben über den Rücklauf auf die durch Ziehung der Zufallsstichprobe versandten Einladungen, die Gruppengröße und verschiedene Gruppenmerkmale wie Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss, Berufe und regionale Verteilung. Die letztgenannten Beschreibungsmerkmale wurden durch Auswertung eines anonymen Statistikfragebogens zusammengestellt, der im Verlauf der Planungszellen verteilt worden war.

5.1 Ziehung der Zufallsstichprobe und Gruppengröße

Die Einladung zu den Planungszellen für das Bürgergutachten „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ erfolgte auf Basis der Ziehung einer Zufallsstichprobe von 2.000 Adressen beim Einwohnermeldeamt von Berlin. Die Beantragung einer solchen Zufallsstichprobe ist für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, wie z.B. Forschung, möglich. Mit der Zufallsziehung sollten Bürgerinnen und Bürger aus verschiedenen Bezirken der Stadt und Frauen und Männer aus verschiedenen Altersgruppen von 18 bis 80 Jahren erreicht und zur Beteiligung eingeladen werden. Neben dem Einladungsschreiben wurden ein Infolyer und eine portofreie Rückantwortkarte verschickt. Es sollten 50 Personen für 2 Planungszellen à 25 Personen erreicht werden.

Um auch Berufstätigen die Teilnahme zu erleichtern, war die Anerkennung der Veranstaltung im Sinne des Berliner Bildungsurlaubsgesetzes beantragt und bewilligt worden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten damit Bildungsurlaub für die Planungszellen erhalten.

Insgesamt wurden 2.000 Personen bzw. Adressen anhand folgender Kriterien für die Zufallsstichprobe gezogen: Verteilung 50 Prozent weiblich und 50 Prozent männlich, Alter von 18 bis 80 Jahren und verteilt auf alle Bezirke der Stadt. Die Auswertung des Rücklaufs zeigt Folgendes: Als unzustellbar kamen 31 Einladungen zurück, das entspricht gut 1,5 Prozent. 208 Personen schickten die Antwortkarte, das entspricht knapp 10,5 Prozent. 103 von diesen 208 Personen gaben an, nicht an den Planungszellen teilnehmen zu können. Das entspricht gut 5,1 Prozent der 2.000 Personen aus der Zufallsstichprobe. Die häufigsten dafür genannten Gründe waren Urlaub, andere Veranstaltungen oder Verpflichtungen und berufliche oder private Termine außerhalb Berlins. Ebenfalls häufig genannt wurden gesundheitliche oder berufliche sowie private oder persönliche Gründe. Auch Umzüge, keinen Urlaub zu bekommen, Angehörige zu pflegen, Prüfungen oder Studium wurden als Gründe genannt. In einzelnen Fällen wurde auch angegeben, allgemein kein Interesse zu haben. In einem Fall wurde die Befürchtung genannt, dass die Aufwandsentschädigung vom Arbeitslosengeld II abgezogen werden könnte. Auf vielen Karten war auch ein Bedauern formuliert, nicht teilnehmen zu können.

105 von diesen 208 Personen haben sich für die Teilnahme an den Planungszellen angemeldet. Das entspricht einem positiven Rücklauf von rund 5,2 Prozent.

13 Personen hätten aber nur an einem oder anderthalb Tagen teilnehmen können oder die Einladung an eine Person aus dem Haushalt weitergeben wollen.

Bei dem Thema des Bürgergutachtens ging es nicht um eine konkrete Planung vor Ort, von der Bewohnerinnen und Bewohner unmittelbar z.B. in ihrem Wohngebiet betroffen gewesen wären. Die Einladung kam auch nicht von einer bereits konkret planenden Institution. Daher waren im Vorfeld der Einladungsverstärkung die Erwartungen an den positiven Rücklauf eher vorsichtig. Mit 105 Personen meldeten sich aber dann mehr als doppelt so viele Personen an, als erwartet und angezielt worden war. Dieser Rücklauf zeigt, wie wichtig das Thema den Bürgerinnen und Bürgern ist. Da das vorgesehene Budget nicht in größerem Maße überschritten werden durfte, wurde zunächst denjenigen Personen, die nicht selbst oder nicht an beiden Tagen hätten teilnehmen können, abgesagt.

Die ursprünglich vorgesehene Gruppengröße von insgesamt 50 Personen wurde dann etwas erhöht, indem eine der Planungszellen auf 30 und die andere 33 Personen, also insgesamt auf 63 Personen aufgestockt wurde. Die Aufnahme in die Planungszellen erfolgte in der Reihenfolge des zeitlichen Eingangs der Anmeldung. Nach Erreichen der genannten aufgestockten Anzahl wurden die zeitlich nachfolgend angemeldeten Personen auf eine Warteliste gesetzt. Eine Person sagte am Morgen des ersten Planungszellentages wegen Krankheit kurzfristig ab, weitere 5 Personen kamen ohne Absage nicht zu den Planungszellen. Insgesamt nahmen damit 57 Personen am ersten Tag der Planungszellen teil und 56 Personen am zweiten Tag, denn eine Teilnehmerin konnte unvorhergesehen am zweiten Tag nicht mehr dazukommen.

5.2 Verteilung Geschlechtszugehörigkeit

Im Statistikfragebogen haben bei der Frage zum Geschlecht 32 Personen weiblich, 24 Personen männlich und eine Person divers angegeben. Damit haben insgesamt deutlich mehr Frauen als Männer an den Planungszellen teilgenommen.

weiblich		32
männlich		24
divers		1
N=57		

Abbildung 5: Verteilung Geschlechtszugehörigkeit

5.3 Altersverteilung

Die Altersspanne der beteiligten Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter reichte von 19 bis 79 Jahren. Der Altersdurchschnitt lag bei 50,3 Jahren. Die Altersgruppe der 45- bis 64-Jährigen war am stärksten repräsentiert und nahm ungefähr 40 Prozent der Gesamtgruppe ein. Die Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen und der über 65-Jährigen waren ungefähr gleich stark vertreten und stellten jeweils rund

20 Prozent der Teilnehmenden. Den kleinsten Anteil hatte die Gruppe der Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren.

k. A.	1
65+	13
45–64	25
25–44	12
18–24	6
N=57	

Abbildung 6: Altersverteilung

5.4 Verteilung nach Bezirken

An den Planungszellen nahmen Bürgerinnen und Bürger aus allen 12 Bezirken Berlins teil. Dabei wohnen 10 und damit die meisten Teilnehmenden im Bezirk Mitte. Danach folgen Pankow, Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg mit je 7 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Aus den weiteren Bezirken waren jeweils 2 bis 6 Bürgerinnen und Bürger vertreten.

Charlottenburg-Wilmersdorf	3
Friedrichshain-Kreuzberg	2
Lichtenberg	4
Marzahn-Hellersdorf	3
Mitte	10
Neukölln	6
Pankow	7
Reinickendorf	2
Spandau	3
Steglitz-Zehlendorf	7
Tempelhof-Schöneberg	7
Treptow-Köpenick	3
N=57	

Abbildung 7: Verteilung nach Bezirken

5.5 Migrationshintergrund

In Bezug auf eine interkulturelle Verteilung wurde keine sehr vielfältige Zusammensetzung erreicht, ein Migrationshintergrund wurde von 3 Personen angegeben. Hierbei ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Einladung nur in deutscher Sprache erfolgte.

5.6 Bildungsabschlüsse

Durch die Zufallsstichprobe konnte ein vielfältiger Querschnitt in Bezug auf Geschlechtszugehörigkeit, Alter, Beruf und regionalen Bezirk erreicht werden. Wie schon beim Migrationshintergrund zeigt sich aber auch beim Bildungsabschluss, dass die weit überwiegende Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen höheren Bildungsabschluss aufweist.

Promotion	1
Fachhochschul-/Hochschulabschluss	28
Abgeschlossene höhere Berufsbildung	3
Abgeschlossene Ausbildung/Lehre	8
Abitur/Fachabitur	8
Realschul-/mittlerer Schulabschluss	6
Grund-/Hauptschulabschluss	1
Kein Schulabschluss	0
keine Antwort	2
N=57	

Abbildung 8: Bildungsabschlüsse

5.7 Berufe

Durch die Zufallsauswahl ist es gelungen, in den Planungszellen Bürgerinnen und Bürger mit unterschiedlichem beruflichem Hintergrund zu beteiligen. Davon sind 17 Personen bereits im Ruhestand, 5 Personen studieren oder sind in Ausbildung, 2 Personen sind als Hausfrauen tätig und 1 Person ist arbeitssuchend. Die nachfolgende Tabelle listet Berufe auf, sofern diese angegeben wurden.

Tabelle 4: Liste angegebener Berufe

Diplom-Mathematikerin	Freiberufliche Künstlerin	Sachbearbeiterin
Elektroniker/Ausbilder	Hebamme und Studentin Hebammenwesen	Schriftsetzer/Industriekaufmann
in Ausbildung zur Schauspielerin	Heilpraktikerin	Schulhausmeister
Beamter	Justizsekretärin	Selbstständiger Tischler
Business Development Manager	Köchin in Teilzeit/Hausfrau	Software Entwicklerin
Creative Director/Producer	Lehrerin/Supervisorin	Sozialarbeiter/ Medienpädagoge
Diplom-Ingenieur Elektronik	Lehrerin	Sozialarbeiterin
Diplom-Ingenieur	Malermeister	Sozialpädagogin
Diplom-Physikerin	Maschinenbauingenieur	Student
Diplom-Psychologe	Maschinenbauingenieur	Student

Diplom-Verwaltungswirtin	Pflegeassistentin	Studentin
Einkäuferin im Industriebetrieb	Physiotherapeutin/Heilpraktikerin	Technischer Zeichner
Elektromechaniker	Projektmanagerin	Verwaltungsangestellte
Erzieherin/Hausfrau	Projektleiterin	Verwaltungsfachangestellte
Erzieherin/Sozialarbeiterin	Prozessingenieur	Volkswirtin
Filmkopiererin/Fotografin	Rentner	
Freiberuflicher Architekt	Rentnerin	

5.8 Bürgerschaftliches Engagement

Gefragt wurde auch nach dem Engagement in Vereinen oder Parteien. Die Auswertung zeigt, dass 22 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einem Verein und 3 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einer Partei aktiv und/oder Mitglied sind. 2 Personen gaben an, sowohl in einem Verein als auch in einer Partei aktiv und/oder Mitglied zu sein.

aktiv und/oder Mitglied im Verein	22
aktiv und/oder Mitglied in einer Partei	3
aktiv und/oder Mitglied in einem Verein und einer Partei	2
keine Mitgliedschaft in einem Verein oder einer Partei	29
keine Antwort	1
N=57	

Abbildung 9: Bürgerschaftliches Engagement

5.9 Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der Befragung, die das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB in Arbeitseinheit 6 durchgeführt hat (s. Kapitel 6.4 und Anhang Auswertung der Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende) wurde auch das Mobilitätsverhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bzw. die Nutzung von Verkehrsmitteln erfragt (zu den nachfolgend angegebenen Prozentangaben vgl. Abbildung 35 im Anhang).

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzen den ÖPNV: 37 Prozent (fast) täglich, 26 Prozent 1 bis 3 Tage die Woche, 14 Prozent 1 bis 3 Tage pro Monat und 16 Prozent seltener als einmal im Monat (7 Prozent machten keine Angaben dazu).

52 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer geben an, einen eigenen PKW zu nutzen: 11 Prozent nutzen den eigenen PKW (fast) täglich, 19 Prozent 1 bis 3 Tage pro Woche, 18 Prozent 1 bis 3 Tage pro Monat und 4 Prozent seltener als einmal im Monat.

Das Fahrrad nutzen 80 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, 46 Prozent davon nutzen das Fahrrad täglich, 16 Prozent 1 bis 3 Tage pro Woche, 9 Prozent 1 bis 3 Tage im Monat und 9 Prozent seltener als einmal im Monat. E-Bikes oder Pedelecs nutzen 10 Prozent und E-Scooter 5 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Sharing-Angebote werden von 13 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer genutzt, 11 Prozent nutzen Carsharing seltener als einmal im Monat und 2 Prozent 1 bis 3 Tage im Monat. Carsharing von Elektro-Fahrzeugen oder Elektroroller-Sharing nutzen je 5 Prozent seltener als einmal im Monat und 2 Prozent 1 bis 3 Tage im Monat.

5.10 Anmerkung zur Zusammensetzung der Planungszellengruppen

Insgesamt konnte durch die Zufallsauswahl eine vielfältige Zusammensetzung der Gruppen in Bezug auf Geschlechterverteilung, Alters- und Berufsgruppen, Verteilung nach Bezirken, bürgerschaftlichem Engagement und Mobilitätsverhalten erreicht werden. Es zeigt sich in der Zusammensetzung der Gruppen aber auch, dass mehr Frauen, mehr ältere Menschen und mehr Personen mit höherem Bildungsabschluss teilgenommen haben. Das kann Einfluss auf die Ergebnisse haben, was im Hinblick auf das nachfolgende Kapitel 6 zu berücksichtigen ist.

6 Ergebnisse aus den Arbeitseinheiten (AE)

Das vorliegende Kapitel stellt die Ergebnisse und Empfehlungen aus den Arbeitseinheiten (AE) der zweitägigen Planungszellen vor. Wie bereits in Kapitel 2 und 4 erwähnt, erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in jeder Arbeitseinheit zunächst Informationen und gingen anschließend mit Leitfragen zur Diskussion in die Kleingruppen. Dabei war die Anzahl der Vorschläge, auf die sich die Kleingruppen einigen mussten, jeweils vorgegeben. Durch diese Vorgabe sollten zum einen Prozesse der Diskussion, Meinungsbildung und Aushandlung von Ergebnissen in den Kleingruppen angeregt werden.



Abbildung 10: Eine Kleingruppe stellt ihre Ergebnisse im Plenum vor

Zum anderen sollten alle Kleingruppen quantitativ gleiche Einflussmöglichkeiten haben. Nach der Vorstellung der Kleingruppenergebnisse im Plenum wurden inhaltlich gleiche Vorschläge gemeinsam geclustert, also zu einem Vorschlag zusammengeführt. Am Schluss der Arbeitseinheit haben alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer jeweils einzeln mit jeweils der gleichen, vorgegebenen Anzahl von Punkten die geclusterten Vorschläge gewichtet und so eine Rangfolge erarbeitet. Wie ebenfalls schon in Kapitel 2 und 4 vorgestellt, haben beide Planungszellengruppen nach derselben Agenda getagt und hatten dieselbe Anzahl an Gewichtungspunkten in den Arbeitseinheiten zur Verfügung.

Zur Erstellung des Gesamtergebnisses wurden die Ergebnisse beider Gruppen verglichen. Dabei wurden inhaltlich gleiche Vorschläge aus beiden Gruppen jeweils zu einem Vorschlag zusammengeführt und die Punktwerte für diesen Vorschlag zusammengezählt. Unterschiedliche Vorschläge aus beiden Gruppen blieben mit ihren jeweiligen Gewichtungen erhalten. So ergibt sich eine Gesamtrangfolge der Ergebnisse aus jeder Arbeitseinheit. Diese Ergebnisse werden hier jeweils durch ein Balkendiagramm und durch Erläuterungen im Text vorgestellt. Aus Gründen der

Transparenz finden sich im Anhang des Bürgergutachtens auch noch die Einzelergebnisse beider Gruppen.

In den Balkendiagrammen sind jeweils auf der y-Achse (vertikal, hoch-runter) die inhaltlichen Vorschläge und auf der x-Achse (horizontal, rechts-links) die Anzahl der Punkte als Balken und als Zahlenangabe enthalten. In die Diagramme wurden alle Vorschläge aufgenommen, die mindestens einen Punkt erhalten haben. Rechts unten in den Diagrammen findet sich die Gesamtzahl aller Punkte, die in beiden Gruppen vergeben werden konnten. Da eine Person nur am ersten der 2 Planungszellentage anwesend war, ergeben sich hier Unterschiede zwischen beiden Tagen. Ebenso durch die etwas unterschiedliche Gruppengröße von am ersten Tag 28 und 29, am zweiten Tag aber jeweils 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in den Gruppen. Zudem hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei den Arbeitseinheiten, für die 2 Leitfragen zur Diskussion in die Kleingruppen gegeben wurden, für jede Frage jeweils weniger Punkte zur Verfügung, wodurch sich auch hier Unterschiede in der Gesamtzahl aller Punkte ergeben. Außerdem kann es auch vorkommen, dass einzelne Personen keine Punkte oder nicht alle Punkte abgegeben haben. So lassen sich Differenzen zwischen der Gesamtzahl aller möglichen und der Gesamtzahl aller vergebenen Punkte erklären.

Noch ein Hinweis: im Bürgergutachten werden aufgrund der vielen Zahlenangaben, z.B. zur Anzahl von Punkten bei der Gewichtung, die Zahlen als Ziffern geschrieben, auch wenn es sich dabei um einstellige Zahlen handelt.

6.1 AE 1: Begrüßung und Einführung in die Methode

In der ersten Arbeitseinheit wurden die Gruppen durch Prof. Dr. Thomas Richter, Technische Universität Berlin, von Seiten des Forschungscampus Mobility2Grid begrüßt. Anschließend stellte das Moderationsteam Ablauf und Methode vor. Sarah Hampel, Technische Universität Berlin, Forschungscampus Mobility2Grid, führte dann in das Thema „Mehr Kiez – weniger Auto: neue Mobilitätskonzepte für Stadtviertel in Berlin“ ein. Nach diesem Beitrag diskutierten die Kleingruppen folgende Frage:

Welche Probleme im Bereich Mobilität sehen Sie in Berliner Kiezen?

Die Kleingruppen sollten sich jeweils auf maximal 5 Probleme einigen. Nach der Clusterung im Plenum hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jeweils 3 Punkte für die Einzelgewichtung zur Verfügung, von denen sie jeweils maximal 2 Punkte auf ein Cluster kleben durften.

Welche Probleme im Bereich Mobilität sehen Sie in Berliner Kiezen?

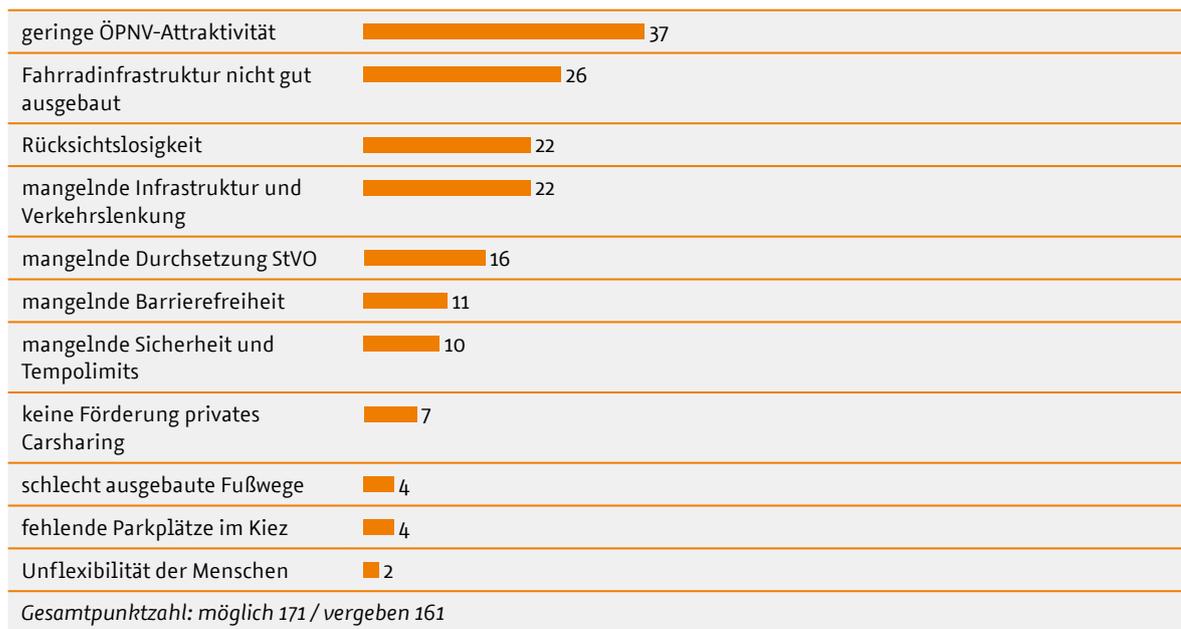


Abbildung 11: Ergebnisse AE 1, Probleme im Bereich Mobilität

Mit insgesamt 37 Punkten haben beide Gruppen die geringe ÖPNV-Attraktivität als größtes Problem benannt. Dazu gehören für sie im Einzelnen: zu hohe Auslastung, zu geringe Taktung bzw. Überfüllung; zu hoher Preis; zu wenig Platz für Gepäck, Kinderwagen oder Mobilitätshilfen und zu wenige Park-and-Ride-Parkplätze für Pendler. Ein besonders häufig genanntes Problem war dabei die mangelnde Anbindung von äußeren bzw. Randbezirken. Hier wird ein erheblicher Verbesserungsbedarf gesehen, wie auch Ergebnisse nachfolgender Arbeitseinheiten zeigen. An zweiter Stelle folgt mit Abstand und 26 Punkten das Problem, dass die Fahrradinfrastruktur nicht gut und nicht genug ausgebaut ist. Die Qualität der Fahrradwege sei nicht ausreichend, diese endeten teilweise plötzlich und in Hauptstraßen, es gebe zu viele Blockierungen von Fahrradwegen und zu wenige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Mit jeweils 22 Punkten gleich hoch gewichteten die Gruppen Rücksichtslosigkeit sowie mangelnde Infrastruktur und Verkehrslenkung als Probleme. Aggressives Verhalten von Nutzerinnen und Nutzern sei in allen Verkehrsmitteln zunehmend zu beobachten, Regeln und Normen würden nicht eingehalten. Die Infrastruktur sei einerseits nicht auf die vielen am Verkehr teilnehmenden Menschen ausgelegt, bei einzelnen Verkehrsmitteln wie z.B. Elektrorollern gebe es andererseits auch ein Überangebot. Insgesamt würde zu viel Raum von Autos eingenommen und Flächen zugeparkt. Für mobilitätseingeschränkte Personen seien viele Wege der unmittelbaren Versorgung zu lang.

Mit 16 Punkten und im Zusammenhang mit dem Problem der zunehmenden Rücksichtslosigkeit zu sehen, beklagten die Gruppen auch die mangelnde Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO). Es müsse mehr Kontrolle und Durchsetzung der Einhaltung der StVO geben, insbesondere auch in verkehrsberuhigten Zonen. Auch einen Mangel an barrierefreien Mobilitätsmöglichkeiten, gerade auch für ältere Menschen, mit 11 Punkten gewichtet, und mangelnde Sicherheit und zu wenige

Tempolimits (Geschwindigkeitsbegrenzungen), mit 10 Punkten gewichtet, gehörten für die Gruppen zu den Mobilitätsproblemen in den Kiezen.

Mit weniger Punkten, aber oft ins Detail gehend, wurden die nachfolgenden Aspekte genannt. Bisher werde z. B. zu wenig beachtet, dass das private Teilen von Verkehrsmitteln bzw. privates Car-Sharing schwierig sei. Es fehlten Anreize und Förderungen, aber auch die Möglichkeit, Anwohnerparkscheine zusammenzulegen. Somit werde verhindert, dass Menschen, die in unterschiedlichen Stadtgebieten wohnen, sich ein Auto teilen könnten. Schlecht ausgebaute Fußwege und fehlende Parkplätze im Kiez erhielten als weitere Probleme jeweils 4 Punkte. Die Unflexibilität der Menschen, denen es schwerfalle, auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen und Verständnis für Alternativen zu entwickeln, erhielt 2 Punkte.



Abbildung 12: Kleingruppendiskussion

Weitere Probleme, wie z.B. lautes Kopfsteinpflaster, zu kurze Ampelphasen oder Schrottautos ohne Kennzeichen, die Parkplätze blockieren, erhielten keine Punkte, wurden also nicht von einer Mehrheit oder größeren Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer als schwerwiegende Probleme bewertet.

6.2 **AE 2: Verkehr und Mobilität in der Stadt – die aktuelle Situation**

Die gegenwärtige Situation in Berlin im Bereich Verkehr und Mobilität wurde mit ihren Merkmalen und spezifischen Problemen in der zweiten Arbeitseinheit durch die Referentin Inga-Theres Deibel, Spiekermann GmbH Consulting Engineers Berlin, vorgestellt. In die Kleingruppendiskussionen wurde folgende Frage gegeben:

Ein Kiez mit weniger Autos – was würden Sie mit den frei gewordenen Flächen tun?

Auch in dieser Arbeitseinheit sollten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Kleingruppen im Verlauf der Diskussion auf maximal 5 Vorschläge einigen. Für die Einzelgewichtung wurden dann wieder jeweils 3 Punkte ausgegeben, von denen sie jeweils maximal 2 Punkte auf ein Cluster kleben durften.

Ein Kiez mit weniger Autos – was würden Sie mit den frei gewordenen Flächen tun?

Grünflächen erweitern	44
Sport-, Spiel- und Begegnungsflächen einrichten	40
Infrastruktur für Nahversorgung, Car-Sharing und Anbindung ÖPNV ausbauen	38
Fahrrad-Infrastruktur ausbauen	22
Freiflächen erhalten – auch Spielspaß	10
sicheren Spielraum für Kinder schaffen	6
mehr Wasser im öffentlichen Raum	5
Hindernisse abbauen	5
Gesamtpunktzahl: möglich 171 / vergeben 170	

Abbildung 13: Ergebnisse AE 2, Vorschläge Nutzung freierwerdender Flächen bei weniger Autos

Mit deutlichem Abstand zu allen weiteren Vorschlägen haben mit 44 Punkten die Erweiterung von Grünflächen und mit 40 Punkten die Einrichtung von Sport-, Spiel- und Begegnungsflächen als Vorschläge für die Nutzung freierwerdender Flächen bei weniger Autos im Kiez die meisten Punkte erhalten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus beiden Gruppen würden die Flächen für Begrünung, Parkanlagen, mehr Bäume und Pflanzen an den Straßen sowie Gemeinschafts-, Nachbarschafts- oder Kiezgärten nutzen. Wenn durch weniger Autos mehr Flächen im Kiez zur Verfügung stünden, würden sie auf diesen Flächen Freizeitbereiche für Sport, Spielplätze für alle Generationen, gemeinsame Begegnungsmöglichkeiten draußen und Flächen für Kunst und Kultur schaffen.

Mit insgesamt 38 Punkten von beiden Gruppen ebenfalls hoch gewichtet wurde der Vorschlag, bei freierwerdenden Flächen die Infrastruktur für Nahversorgung, Car-Sharing und Anbindung des ÖPNV auszubauen. Wenn der MIV deutlich reduziert wäre und weniger private PKW in die Kieze fahren und dort parken könnten, müssten für die Nahversorgung mehr Einkaufsmöglichkeiten, z.B. auch Wochenmärkte geschaffen werden, diese Flächen könnten auch für Straßenfeste genutzt werden. Es sollte auch mehr gastronomische Angebote im Kiez geben. Öffentliche Einrichtungen wie z.B. Bürgerämter müssten ebenso nah und leicht erreichbar sein. Für Car-Sharing-Autos müsste es Park- und Ladeflächen geben. Auch Fahrrad-Service-Points, an denen z.B. Reparatur möglich wäre, sollten gut erreichbar sein. Für die Mobilität in den Kiezen sollten zudem Kiezbusse zur Verfügung stehen und Dienstleistungsverkehr zur Belieferung oder für das Handwerk möglich sein. Die verkehrsberuhigten

und verkehrsreduzierten Kieze müssten außerdem gut an den ÖPNV angebunden werden.

22 Punkte erhielt von den Gruppen der Vorschlag, die Fahrrad-Infrastruktur bei freierwerdenden Flächen im Kiez zu erweitern. Es könnten mehr und schönere Fahrradwege sowie Fahrrad-Schnellstraßen geschaffen werden, letztere könnten auch für Rennräder und E-Bikes sowie – bereits oben angesprochen – von Lieferdiensten und Kurieren genutzt werden. Auch mehr und sicherere Stellplätze für Fahrräder und insgesamt eine bessere Fußwege-Fahrradwege-Infrastruktur gehören zu diesem Vorschlag.

Freiflächen zu erhalten, auch für Spielspaß, gewichtet mit 10 Punkten, hätte als Vorschlag eventuell auch mit dem oben bereits vorgestellten Vorschlag der Sport-, Spiel- und Begegnungsflächen verbunden werden können. Er wurde aber so verstanden, dass Flächen schlicht frei bleiben, also nicht unbedingt einem bestimmten Zweck zugeordnet werden sollten. Ebenso wurde mit dem mit 6 Punkten gewichteten Vorschlag verfahren, mehr sicheren Spielraum für Kinder zu schaffen, da hier der Aspekt der Sicherheit betont worden war.

Mit 5 Punkten niedrig gewichtet wurde der Vorschlag, mehr Wasser, z.B. in Form von Wasserspielen oder angelegten Seen, auf freierwerdenden Flächen einzurichten. Dieser Vorschlag wurde nicht mit dem oben vorgestellten Vorschlag Grünflächen zu erweitern verbunden, da speziell die Bedeutung des Wassers betont worden war. Ebenfalls mit 5 Punkten niedrig gewichtet wurde der Vorschlag, Hindernisse wie z.B. Kanten abzubauen.

6.3 AE 3: Moderne Mobilitätsdienste – Nutzen statt Besitzen

Über moderne Mobilitätsdienste und alternative Mobilitätsmöglichkeiten wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszellen in der Arbeitseinheit 3 durch Christina Wolking, Technische Universität Berlin, informiert. Zur Diskussion in den Kleingruppen wurde folgende Frage gestellt:

Was müssten Mobilitätsdienste bieten, damit Sie sie nutzen?

Wie schon in den vorhergehenden Arbeitseinheiten mussten sich die Kleingruppen auf jeweils maximal 5 Anforderungen einigen, die dann nach der Vorstellung und Clusterung im Plenum mit jeweils 3 Punkten von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gewichtet wurden.

Was müssten Mobilitätsdienste bieten, damit Sie sie nutzen?

Angebote in gesamter Stadt mit Randgebieten	36
Kein kommerzielles Sharing	25
Datenschutz	23
Zugang ohne Handy	18
Ergänzung bestehender Infrastruktur	13
angemessenes Preis-Leistungs-Verhältnis	13
Anbieter aus öffentlicher Hand	10
benutzerfreundliche Buchung-app für alles	9
100% Verlässlichkeit, Verfügbarkeit, Wartung	9
Standards und rechtliche Regelungen	4
ökologische Fahrzeuge	3
Sicherheit gewährleisten	2
Attraktivität für Gruppen	1
Training für Lastenrad	1
Gesamtpunktzahl: möglich 171 / vergeben 167	

Abbildung 14: Ergebnisse AE 3, Anforderungen an moderne Mobilitätsdienste

Moderne Mobilitätsdienste sollten ihre Angebote in der gesamten Stadt einschließlich aller Randbezirke zur Verfügung stellen. Diese Anforderung erhielt mit 36 Punkten aus beiden Gruppen die höchste Gewichtung. Eine hohe Abdeckung dieser Angebote sollte es damit auch am Stadtrand und hin zum ländlichen Raum geben, der Bewegungsradius sollte groß genug sein und damit über die Außenbezirke hinausgehen. Auch Car-Sharing sollte die Randgebiete erschließen, was ggfs. auch durch Subventionierung unterstützt werden sollte. Die Einbeziehung der Randgebiete taucht somit, nachdem sie bereits in der Arbeitseinheit 1 thematisiert wurde, wiederholt auf.

Mit 25 Punkten ebenfalls hoch gewichtet wurde die Anforderung, dass es möglichst kein kommerzielles Sharing geben sollte. Diese Anforderung wurde nur in einer der beiden Gruppen formuliert und dort von so vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern als wichtig bewertet, dass sie dadurch auch im Gesamtergebnis eine hohe Gewichtung behielt. Diese Gruppe gewichtete zudem ihre Anforderung, moderne Mobilitätsdienste aus staatlicher bzw. öffentlicher Hand als Teil des ÖPNV anzubieten, mit 10 Punkten. Beide Vorschläge wurden nicht zu einem Vorschlag verbunden.

Der Datenschutz war mit insgesamt 23 Punkten eine in beiden Gruppen hoch gewichtete Anforderung. Die Datensicherheit sollte gewährleistet werden. Daten sollten anonymisiert werden und es sollte mit ihnen nicht gehandelt werden dürfen.

Beide Gruppen gewichteten mit insgesamt 18 Punkten auch die Anforderung noch vergleichsweise hoch, den Zugang zu modernen Mobilitätsdiensten auch ohne Handy bzw. Smartphone zu ermöglichen. Dafür sollte es einfach zu handhabende

Mobilitätsstationen, Mobilitätsautomaten und Mobilitätsgeräte, insbesondere auch für ältere Menschen, geben, die unabhängig von der Digitalisierung eine Buchung der Angebote zulassen könnten.

13 Punkte erhielt die Anforderung, dass Mobilitätsdienste kein Ersatz, sondern eine Ergänzung zu bestehender Verkehrsinfrastruktur sein sollten. Das heißt, dass der ÖPNV mit Mobilitätsdiensten sinnvoll kombiniert werden sollte, so dass ein erweiterter Personenkreis erreicht und das Angebot insgesamt vielfältiger und komfortabler würde. Die Angebote müssten auch ökologisch sinnvoll sein und zur CO₂-Reduzierung beitragen, was ggfs. auch politisch beeinflusst bzw. gesteuert werden sollte. Ebenfalls mit 13 Punkten gewichteten die Gruppen ein angemessenes, faires Preis-Leistungs-Verhältnis moderner Mobilitätsangebote.

Die Benutzerfreundlichkeit bei der Buchung, idealerweise durch „eine App für alles“, gewichteten die Gruppen mit insgesamt 9 Punkten vergleichsweise niedriger. Ebenso den Wunsch nach 100prozentiger Verlässlichkeit und Verfügbarkeit und damit auch Erreichbarkeit der Angebote, die auch durch regelmäßige Wartung der Fahrzeuge gewährleistet werden soll.

Mit jeweils nur wenigen Punkten wurden Standards und rechtliche Regelungen einschließlich Arbeitsschutzregelungen für die Fahrenden und Haftungssicherheit (4 Punkte), ökologische Fahrzeuge (3 Punkte), Sicherheit für die Fahrenden (2 Punkte) sowie Attraktivität für Gruppen im Sinne von Angeboten für Gruppen (1 Punkt) und das Angebot eines Trainings für die Benutzung von Lastenrädern (1 Punkt) gewichtet.

6.4 **AE 4: Intelligente Mobilität aus und für Berlin und Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende**

Arbeitseinheit 4 sah nach der Informationsvermittlung durch Jörg Welke, Berliner Agentur für Elektromobilität eMO, mit dem Titel „Intelligente Mobilität aus und für Berlin – gute Ideen aus der Hauptstadt schaffen Arbeitsplätze“, keine Kleingruppendiskussionen vor, sondern es wurde ein Fragebogen zur Akzeptanz der Verkehrswende ausgeteilt. Anschließend wurde ein Kurzfilm über den Forschungscampus Mobility2Grid gezeigt: <https://vimeo.com/359293699>. Am Ende der Arbeitseinheit fand unter Leitung von Andreas Manthey, Technische Universität Berlin, Forschungscampus Mobility2Grid, eine Begehung des EUREF-Campus statt.

Dieses Unterkapitel stellt daher die Ergebnisse der Fragebogenauswertung vor.

Das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung hat als Partner des Themenfeldes „Akzeptanz und Partizipation“ des Forschungscampus Mobility2Grid die Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende durchgeführt und ausgewertet. Mit einem Fragebogen wurden die 57 Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter anderem zu ihren Ideen hinsichtlich Mobilität in Wohnvierteln der Zukunft und Einstellungen zu verkehrs- und klimapolitischen Maßnahmen befragt. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Befragung vorgestellt. Da die allgemeinen statistischen Angaben zur Gesamtgruppe bereits in Kapitel 5 des Bürgergutachtens enthalten sind, werden diese hier nicht aufgeführt. Aus Platzgründen wird sich auf die zentralen

Ergebnisse der Befragung beschränkt. Weitere Ergebnisgrafiken können im Anhang eingesehen werden.

Bei den Grafiken ist zu beachten, dass aus Gründen der Übersichtlichkeit die Prozentzahlen auf- oder abgerundet wurden, damit keine Dezimalstelle hinter dem Komma entsteht. Dies führt in einigen Grafiken dazu, dass die absoluten Prozentzahlen leicht über oder unter 100 Prozent liegen. Hierbei handelt es sich nicht um einen Rechenfehler, sondern um eine Entscheidung zugunsten der Lesbarkeit.

Einstellung zu verschiedenen verkehrs- und klimapolitischen Maßnahmen

Im Rahmen der Befragung wurden die Einstellungen zu verschiedenen verkehrs- und klimapolitischen Maßnahmen abgefragt. Es handelt sich um Maßnahmen, die aktuell in der politischen und gesellschaftlichen Debatte diskutiert und/oder teilweise umgesetzt werden.

Der ÖPNV sollte ausgebaut werden.



Abbildung 15: Ausbau ÖPNV

Der ÖPNV sollte preisgünstiger werden.

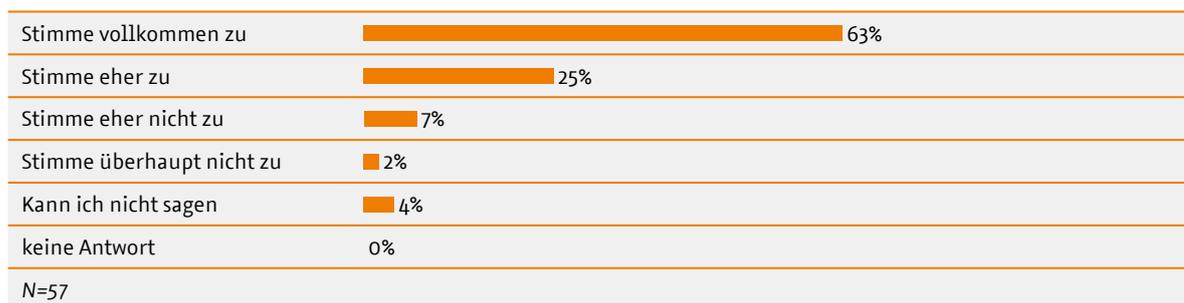


Abbildung 16: ÖPNV preisgünstiger

Zu den diskutierten Maßnahmen zählen der Ausbau des Angebots und der Infrastruktur des ÖPNV sowie eine Senkung der Ticketpreise. Der generellen Forderung nach dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsangebots stimmen 98 Prozent der befragten Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszellen vollkommen oder eher zu (siehe Abbildung 15: Ausbau ÖPNV). Die deutliche Zustimmung fast aller Befragten zeigt die Wichtigkeit des öffentlichen Nahverkehrs als zentralem verkehrs- und

klimapolitischem Bestandteil städtischer Verkehrs- und Lebensrealitäten für die Befragten. Alle Befragten nutzen den ÖPNV, 37 Prozent (fast) täglich, 26 Prozent 1 bis 3 Tage die Woche, 14 Prozent 1 bis 3 Tage pro Monat und 16 Prozent seltener als einmal im Monat.

Neben dem Ausbau von Angebot und Infrastruktur stimmte eine Mehrheit von 63 Prozent vollkommen sowie 25 Prozent der Befragten eher zu, dass der ÖPNV preisgünstiger werden sollte (siehe Abbildung 16: ÖPNV preisgünstiger). Die Meinungen teilten sich in der Frage, mit welchen konkreten Maßnahmen der ÖPNV vergünstigt werden soll. Hier erfährt das 365-Euro-Jahresticket mit insgesamt 85 Prozent der Teilnehmenden die meiste Zustimmung: 53 Prozent stimmen einem solchen Jahresticket vollkommen und 32 Prozent eher zu. Eine arbeitgeberseitige Bezuschussung zu den ÖPNV-Ausgaben von Beschäftigten halten insgesamt 83 Prozent der Teilnehmenden für eine geeignete verkehrspolitische Maßnahme, 46 Prozent stimmen vollkommen, 37 Prozent eher zu. Die Forderung nach einem komplett kostenfreien ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger wurde von einem Teil der Befragten eher kritisch gesehen: Hier stimmten zwar immer noch insgesamt 58 Prozent vollkommen (30 Prozent) oder eher (28 Prozent) zu. Der Abstand zu den beiden erstgenannten Maßnahmen ist jedoch deutlich zu erkennen. Auch stimmt eine knappe Mehrheit der Befragten einer Abgabe für alle Bürgerinnen und Bürger zu, die eine Preissenkung im ÖPNV bewirken würde, egal, ob diese den ÖPNV nutzen oder nicht. 19 Prozent der Teilnehmenden lehnen eine solche Abgabe eher ab oder vollkommen ab. Hier zeigen sich Unterschiede bei der Akzeptanz von konkreten Maßnahmen der Vergünstigungen, die jedoch bei einer Mehrheit der Befragten der Planungszellen auf breite Akzeptanz stoßen. Für die überwiegende Mehrheit der Befragten sind neben dem ÖPNV auch Preissenkungen auf Bahntickets im Schienenfernverkehr etwa durch Senkung der Mehrwertsteuer ein wichtiges Mittel zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Mobilitätssektor.

Eine weitere klimapolitische Maßnahme ist die Einführung einer CO₂-Steuer. Insgesamt stimmen über 70 Prozent der Befragten einer solchen Maßnahme vollkommen (40 Prozent) oder eher (33 Prozent) zu. Die Besteuerung von Flugreisen stößt auf eine breite Zustimmung von 88 Prozent. Andere Produkte wie Benzin, Heizöl und Lebensmittel sollten für rund 70 Prozent der Befragten mit einer CO₂-Bepreisung besteuert werden. Bei der Frage nach Steuererleichterungen zum Ausgleich der CO₂-Steuer differenzieren die Befragten. Steuererleichterungen für alle befürworten 48 Prozent, 36 Prozent lehnen dies ab. Steuererleichterungen für Menschen mit geringem Einkommen hingegen befürworten insgesamt 63 Prozent und 19 Prozent lehnen dies eher ab (siehe Abbildung 17).

Zum Ausgleich für die CO₂-Steuer sollte es vor allem Steuererleichterungen für Menschen mit geringem Einkommen geben.

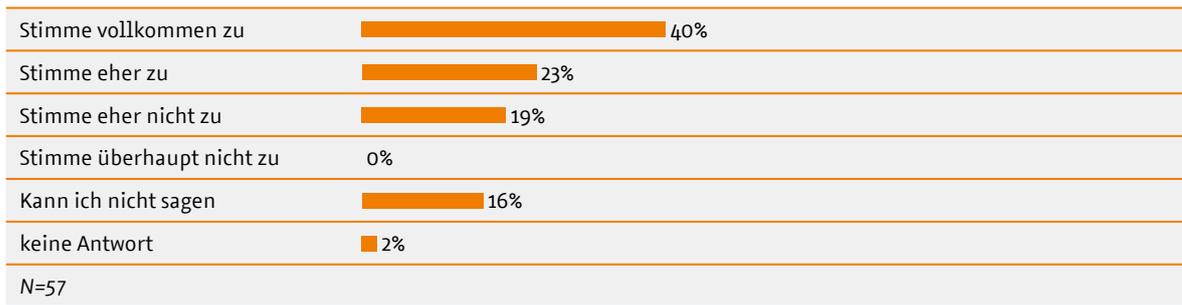


Abbildung 17: Steuererleichterungen für Menschen mit geringem Einkommen

Unter den Befragten geben 30 Prozent an, mit dem eigenen PKW fast täglich (11 Prozent) oder 1 bis 3 Tage pro Woche (19 Prozent) unterwegs zu sein. Immerhin 18 Prozent nutzen das Auto 1 bis 3 Tage pro Monat und 4 Prozent seltener als einmal im Monat. Obwohl damit auch Autofahrerinnen und Autofahrer unter den Befragten vertreten sind, lehnten lediglich 4 Prozent ab, dass es weniger Autos in Städten geben sollte. 63 Prozent stimmen dem vollkommen, 18 Prozent eher zu (siehe Abbildung 18). Die überwiegende Mehrheit der Befragten wünscht sich für den verbleibenden Verkehr auf den Straßen einen höheren Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und von Elektroautos (siehe Abbildung 19). Steuerliche Vorteile für elektrisch betriebene Dienstwagen, Zuschüsse und Kaufprämien für Elektroautos werden von einer Mehrheit der Befragten befürwortet. Entlastungen durch die Pendlerpauschale für Nutzerinnen und Nutzer emissionsarmer Autos befürworten 30 Prozent eher und 26 Prozent vollkommen, je zwölf Prozent stimmen dem eher nicht oder überhaupt nicht zu. Eine höhere Zustimmung von rund 68 Prozent erfahren Entlastungen durch die Pendlerpauschale für ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer gegenüber dem privaten Auto.

Es sollte weniger Autos in den Städten geben.

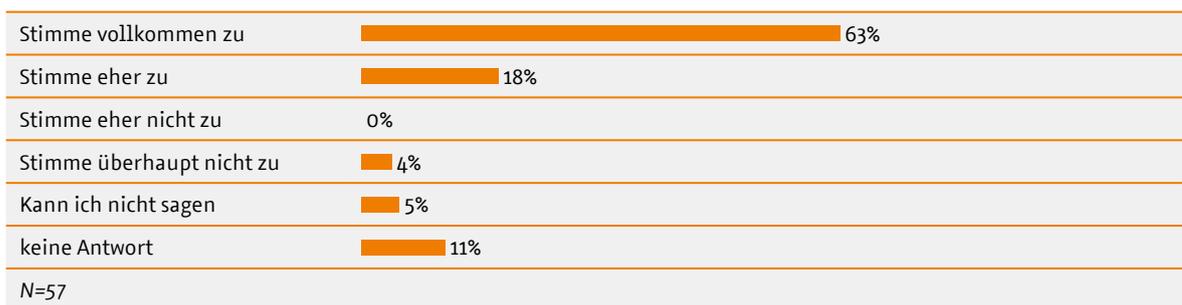


Abbildung 18: Reduktion von Autos in Städten

Würden Sie sich wünschen, dass die Fahrzeuge, die jetzt schon auf unseren Straßen unterwegs sind, zu einem größeren Anteil elektrisch angetrieben werden?

Ja		88%
Nein		9%
keine Antwort		3%
N=57		

Abbildung 19: E-Mobilität

Die Befragten sehen mehrheitlich Probleme im städtischen Verkehr inklusive ihres Kiezes. Dazu zählen zu viel Luftverschmutzung (92 Prozent), Staus (88 Prozent) und Verkehrslärm sowie Unfälle (jeweils 80 Prozent). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind außerdem zu 94 Prozent der Auffassung, es gäbe zu viele LKW und zu 84 Prozent der Auffassung, es gäbe zu viele private PKW in Städten. Während 56 Prozent der Befragten E-Scootern kritisch gegenüberstehen und der Meinung sind, es gäbe zu viele davon in Städten, erfahren Fahrräder hingegen eine hohe Zustimmung als Fortbewegungsmittel: So sind 77 Prozent der Befragten nicht der Auffassung, dass es zu viele Fahrräder in Städten gibt. Eine Mehrheit der Befragten gibt zudem an, das Fahrrad (fast) täglich oder 1 bis 3 Tage pro Woche zu nutzen. Einer Citymaut für Innenstädte und entsprechenden Gebühren für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor stimmen insgesamt 61 Prozent zu, davon 28 Prozent vollkommen und 33 Prozent eher, insgesamt 32 Prozent lehnen diese verkehrs- und umweltpolitische Maßnahme ab (siehe Abbildung 20).

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sollten nur gegen eine Gebühr (Citymaut) in der Innenstadt fahren dürfen.

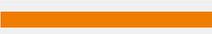
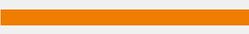
Stimme vollkommen zu		28%
Stimme eher zu		33%
Stimme eher nicht zu		23%
Stimme überhaupt nicht zu		9%
Kann ich nicht sagen		5%
keine Antwort		2%
N=57		

Abbildung 20: Citymaut

Gesellschaftliche Unterstützung für die Verkehrswende und die politische Umsetzung

Obwohl die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszellen sich offen für die oben genannten verkehrs- und klimapolitischen Maßnahmen zeigen, sind über 50 Prozent der Befragten der Meinung, dass die gesellschaftliche Unterstützung für diese Maßnahmen sehr niedrig (9 Prozent) oder niedrig (44 Prozent) ist. Lediglich 28 Prozent der Befragten schätzen die gesellschaftliche Unterstützung hoch ein, niemand schätzt sie sehr hoch ein (siehe Abbildung 21).

Wie schätzen Sie die gesellschaftliche Unterstützung für oben genannte Maßnahmen ein?

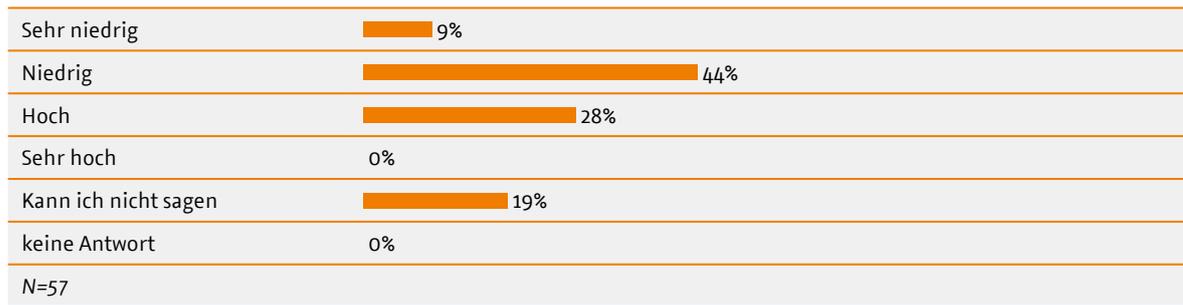


Abbildung 21: Gesellschaftliche Unterstützung

Ebenso sehen die Befragten die politische Umsetzung für die Verkehrswende kritisch. So sind 83 Prozent der Meinung, dass die Bundespolitik nicht genug unternimmt, um die Verkehrswende voranzutreiben. Bezogen auf das Land Berlin sind 74 Prozent der Befragten der Meinung, dass nicht genug unternommen wird, um die Verkehrswende voranzutreiben.

Die Unterstützung der Verkehrswende seitens der Bevölkerung wird ebenfalls kritisch gesehen. So sind insgesamt 69 Prozent der Befragten der Meinung, dass die Menschen nicht oder eher nicht bereit wären, für die Verkehrswende längere Wegzeiten in Kauf zu nehmen. Dementgegen ist die Unterstützung der Verkehrswende auf individueller Ebene wesentlich höher. So würden insgesamt 77 Prozent der Befragten längere Strecken und Fahrzeiten für die Realisierung der Verkehrswende in Kauf oder eher in Kauf nehmen.

Verkehrswende im eigenen Kiez

Im Fragebogen wurde auch nach den Vorstellungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszellen für die Verkehrswende im eigenen Kiez gefragt. Ein zentraler Aspekt dieser Maßnahmen ist die Reduzierung des Autoverkehrs und der privaten PKW in den einzelnen Wohngebieten. Es zeigt sich, dass sich mit 60 Prozent ein großer Teil der Befragten für die Reduzierung der Parkplätze im eigenen Wohnviertel ausspricht. 30 Prozent stimmen dafür, dass der Bestand so bleiben sollte, wie er ist, und mit 9 Prozent ein kleiner Teil ist für die Erhöhung der Anzahl von Parkplätzen.

Hingegen teilt sich die Meinung bei der Frage, ob gar keine privaten PKW mehr im Kiez fahren und parken sollten. Hier stimmt knapp die Hälfte (49 Prozent) für ein komplettes Fahr- und Parkverbot, 46 Prozent hingegen äußerten sich dagegen (siehe Abbildung 22).

Würden Sie es unterstützen, wenn in Ihrem Kiez keine privaten PKW mehr fahren und parken dürften?



Abbildung 22: Keine privaten PKW mehr im Kiez

Personen, die für ein Fahr- und Parkverbot in ihrem eigenen Kiez stimmen, sehen überwiegend Vorteile. So werden insbesondere Faktoren wie Umweltfreundlichkeit, Erhöhung der Lebensqualität oder gesundheitliche Aspekte als Gründe für einen autofreien Kiez angeführt. Im Gegensatz dazu sieht die Gruppe, die sich gegen ein Autoverbot im Kiez ausspricht, eine Verschlechterung der Verkehrssituation, da nicht genügend Alternativangebote verfügbar seien oder sich der Verkehr nur auf andere Straßen verlagern würde. Ebenso ist die Einschränkung der persönlichen Flexibilität ein wichtiger Aspekt, der gegen ein Verbot von privaten PKW im Kiez spricht. Für den Ausbau von Mobilitätsquartieren der Zukunft wird insbesondere auf bereits bekannte nachhaltige Mobilitätslösungen wie den Ausbau des ÖPNV gesetzt sowie auf gut ausgebaute Fahrrad- und Fußwege. Sharing-Angebote oder autonom fahrende Shuttles sind in der Bewertung eher zweitrangig. Es zeigt sich zudem, dass ein Großteil der Befragten sich ein solches Quartier mit wenigen, elektrobetriebenen PKW oder keinen PKW vorstellt. Dementsprechend wird von vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Planungszellen der dichte Verkehr im Kiez und der als zu hoch wahrgenommene Anteil von Autos und von MIV als aktuell problematisch benannt. Insofern sind auch 68 Prozent der Befragten an Quartieren interessiert, die bereits in ihrer Planung auf weniger MIV abzielen und ein integriertes Mobilitätskonzept beinhalten. Auch die Verbindung von regenerativer Stromerzeugung und Mobilität ist als eine integrierte Lösung für die Befragten interessant. Das bedeutet, dass Elektrofahrzeuge gleichzeitig den Strom aus erneuerbaren Energien speichern können und ihn wieder ins Netz abgeben. 88 Prozent der Befragten könnte sich so ein Konzept für ihr Wohnquartier vorstellen, lediglich 9 Prozent stehen dem ablehnend gegenüber.

Um die Verkehrswende mit der Energiewende zu verbinden, sollen zunehmend erneuerbare Energien und Mobilität vernetzt werden, beispielsweise durch intelligentes Laden von Elektrofahrzeugen. Könnten Sie sich das auch für ihr Wohnviertel vorstellen?

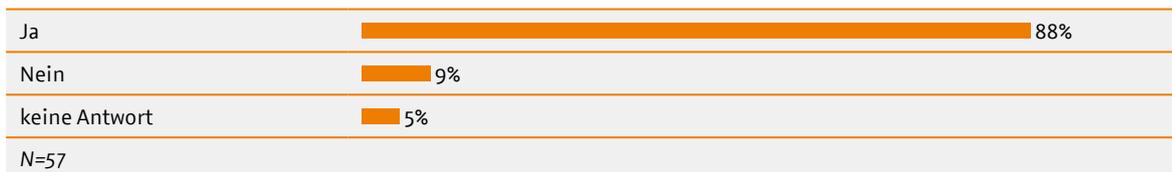


Abbildung 23: Interesse an Vernetzung Energiewende und erneuerbare Energien im Wohnviertel

Aus Sicht der Befragten ist die Voraussetzung für ein solches integriertes Konzept jedoch, dass der Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energien stammt und ausreichend Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen. Ökonomische Aspekte, wie

geringere Stromkosten durch die Beteiligung an intelligentem Be- und Entladen stehen hingegen nicht im Vordergrund.

6.5 AE 5: Pilotprojekte Mobilität für alle Menschen in Charlottenburg-Wilmersdorf

Susanne Thoring und Gunnar Thöle, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt – Umwelt und Naturschutzamt, stellten „Pilotprojekte Mobilität für alle Menschen in Charlottenburg-Wilmersdorf“ vor. Die Frage für die Diskussion lautete dann:

Was wünschen Sie sich für Angebote zu Mobilität von ihren Bezirken?

Die Gewichtung erfolgte, nachdem sich die Kleingruppen auf maximal 5 Wünsche einigen sollten und alle Wünsche im Plenum geclustert worden waren, wieder mit je 3 Punkten pro Person.

Was wünschen Sie sich für Angebote zu Mobilität von Ihren Bezirken?

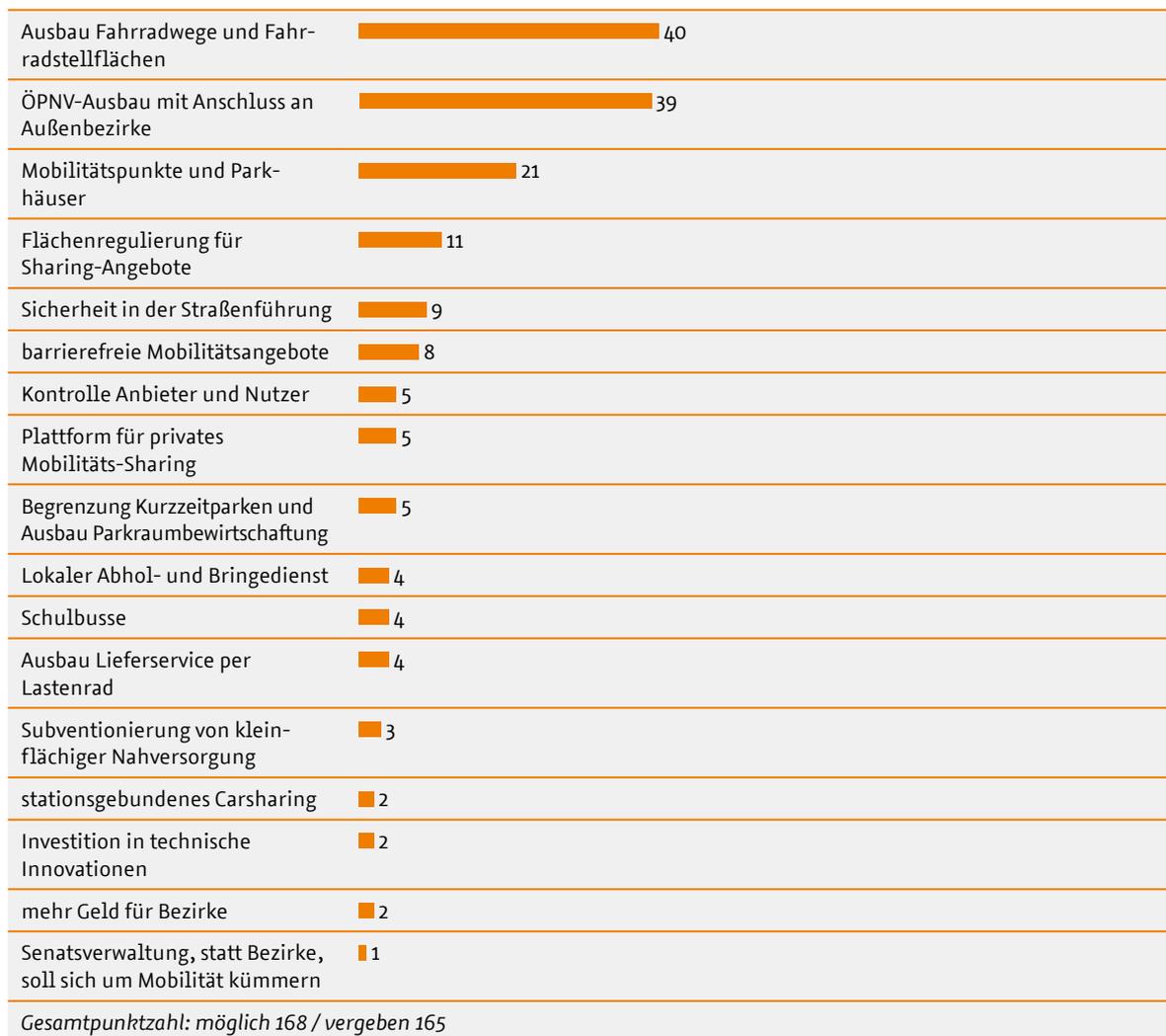


Abbildung 24: Ergebnisse AE 5, Wünsche zu Mobilitätsangeboten an Bezirke

Insgesamt zeigte sich, dass 3 Themen eine hohe Punktzahl erhielten, während darauffolgend eine Vielzahl verschiedener Wünsche mit nur wenigen Punkten gewichtet wurde.

Mit 40 Punkten an erster Stelle steht der Wunsch an die Bezirke, Fahrradwege und Fahrradstellflächen auszubauen. Dazu gehören auch die Trennung der Fahrstreifen und das Ersetzen von Fahrstreifen der Autos durch Radwege, eine bessere Qualität und höhere Quantität sowie bessere Kontrollen der Fahrradwege, außerdem Abstellmöglichkeiten mit Überdachung.

Erneut zeigt sich in dieser Arbeitseinheit, mit 39 Punkten auch sehr hoch gewichtet, der Wunsch nach Ausbau des ÖPNV mit Anschluss von Außenbezirken. Zu diesem Wunsch gehört eine ganze Reihe von Vorschlägen: bessere Integration der Außenbezirke, Mitfahr-Sharing für Außenbezirke in nächtlichen Stunden, Shuttle zum S-Bahn-Ring von außen, höhere Taktung des ÖPNV, bessere Platzierung von Bushaltestellen zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen, feststehende ÖPNV-Linien für Kleinbusse mit Fahrplan in Außenbezirken, Rufbusse, Sammeltaxis und mehr Park-and-Ride-Parkplätze.

Mit einigem Abstand folgt der Wunsch, dass die Bezirke Mobilitätspunkte und Parkhäuser einrichten sollten, der mit 21 Punkten gewichtet wurde. Mobilitätspunkte mit verschiedenen Verkehrsmitteln, einschließlich der Möglichkeit, vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen und verschiedene Mobilitätsangebote in Anspruch zu nehmen, werden als sinnvoll angesehen.

Eine Flächenregulierung für Sharing-Angebote wurde mit deutlichem Abstand zu den 3 am höchsten gewichteten Wünschen noch mit 11 Punkten bewertet. Dieser Wunsch beinhaltet auch, dass die Bezirke in örtlichen Bürgerforen unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern den Bedarf an Sharing-Angeboten ermitteln und Flächen für Sharing-Fahrzeuge ausweisen, aber auch Angebot und Bedarf regulieren und kontrollieren.

Mit 9 Punkten wurde der Wunsch nach Sicherheit in der Straßenführung gewichtet. Teilaspekte sind hier Vorschläge wie Sicherheit durch Spiegel an Kreuzungen, Schulungen für sicheres Verkehrsverhalten, farbige Kennzeichnung von Streifen für Fahrräder, Scooter und Roller, Ampeln für Radfahrer und Radfahrerinnen an Bushaltestellen sowie Blitzer (Messgeräte zur Geschwindigkeitskontrolle im Straßenverkehr).

8 Punkte erhielt der Wunsch nach barrierefreien Mobilitätsangeboten einschließlich zusätzlicher Haltepunkte für mobilitätseingeschränkte Personen.

Eine ganze Reihe weiterer Wünsche zu Mobilitätsangeboten an die Bezirke wurde jeweils mit wenigen Punkten gewichtet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschen sich: eine Kontrolle der Anbieter bzw. Angebote (5 Punkte); eine Plattform für privates Mobilitäts-Sharing, die im Sinne eines Kiezportals private Car-Sharing-Initiativen für Autos und Fahrräder und auf diese Weise auch Nachbarschaftshilfe fördert (5 Punkte); Begrenzen des Kurzzeitparkens, z.B. auf max. 30 Min., das kostenlos sein könnte, aber durch die zeitliche Begrenzung eine hohe Fluktuation der Plätze ermöglicht, und Ausbau der Parkraumbewirtschaftung (5 Punkte); lokale Abhol- und Bringe-Dienste für Menschen und Ausbau von Abhol- und Lieferdiensten für Waren (4 Punkte); Ausbau von Lieferservice per Lastenrad (4 Punkte); Schulbusse in den Bezirken (4 Punkte); Subventionierung von kleinflächiger Nahversorgung

(3 Punkte); stationsgebundenes Car-Sharing im Kiez bzw. Bezirk (2 Punkte); mehr Investitionen in Innovationen, wie z.B. autonome Kleinbusse in Außenbezirke (2 Punkte); Ausbau der Parkraumbewirtschaftung einschließlich Erhöhung der Preise (2 Punkte); insgesamt mehr Geld für die Bezirke zur Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsangeboten (2 Punkte). Dass die Versorgung mit Mobilitätsangeboten nicht von den Bezirken, sondern von der Senatsverwaltung wahrgenommen werden sollte, erhielt 1 Punkt.

6.6 AE 6: Klimaschutz durch autoarme Quartiere

Der wegen Krankheit des Referenten abgesagte Beitrag sollte den durch autoarme Quartiere möglichen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen thematisieren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten in den Kleingruppen zu diesem Thema 2 Fragen:

1. Was hindert uns daran, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?
2. Was könnte uns am besten davon überzeugen, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?

Die Kleingruppen sollten sich zu jeder Frage auf maximal 3 Antworten einigen. Nach der Vorstellung und Clusterung der Ergebnisse im Plenum wurden für die Gewichtung zu jeder Frage jeweils 2 Punkte pro Person ausgeteilt. Es gab die Möglichkeit, die 2 Punkte auch auf ein Cluster zu setzen.

Was hindert uns daran, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?

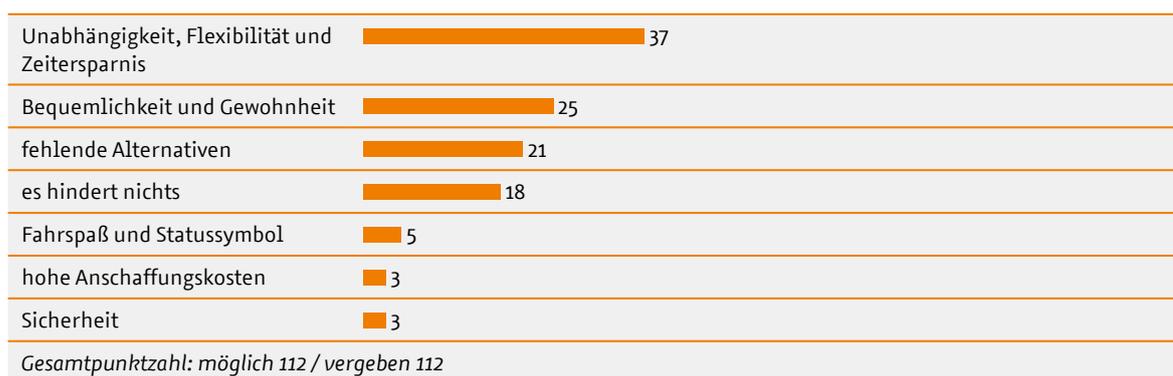


Abbildung 25: Ergebnisse AE 1, 1. Teil, hindernde Gründe, Auto stehenzulassen oder abzuschaffen

Mit weitem Abstand zu den anderen genannten Gründen haben die Gruppen Unabhängigkeit, Flexibilität und Zeitersparnis mit 37 Punkten als wichtigsten Grund benannt, der sie daran hindere, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen. Weitere Einzelaspekte, die in diesem Grund zusammengeführt wurden, sind Freiheit, Spontaneität, Unabhängigkeit insbesondere auch

von Drittanbietern, Individualität, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit, die das eigene Auto biete.

Mit 25 Punkten ebenfalls noch hoch wurden Bequemlichkeit und Gewohnheit als Hinderungsgrund gewichtet. Das eigene Auto ermögliche Bequemlichkeit z.B. auch bei schlechtem Wetter oder für Einkäufe, man brauche keine Umsteigezeiten einzukalkulieren, es biete Komfort und Privatsphäre und habe auch einen emotionalen Wert für viele Autobesitzer und Autobesitzerinnen. In diesem Zusammenhang gaben die Gruppen auch an, dass Gewohnheiten schwer zu ändern seien.

An dritter Stelle mit 21 Punkten gewichtet gaben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fehlende Alternativen als Grund an, der sie daran hindere, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen. Für berufliche und private Fahrten (z.B. auch Transporte, Fahrten zu Terminen der Kinder) gebe es nur schlecht angebundene Alternativen, der ÖPNV sei oft überfüllt, zu unregelmäßig und insgesamt mangelhaft abgedeckt, auch mit Alternativen wie der Deutschen Bahn (DB) habe man schlechte Erfahrungen gemacht und Sharing-Angebote seien zu teuer.

Mit insgesamt 18 Punkten gewichtet, gaben die Gruppen an, dass eigentlich nichts daran hindern würde, das Auto stehen zu lassen.

Als deutlich weniger wichtig wurden die Hinderungsgründe Fahrspaß und Statussymbol (5 Punkte) und die bereits für einen eigenen PKW getätigten hohen Anschaffungskosten (3 Punkte) von den Gruppen bewertet und in einer Gruppe als weiterer Hinderungsgrund die Sicherheit, insbesondere auch für Frauen (3 Punkte), angegeben, die durch einen eigenen PKW geboten würde.

Was könnte uns am besten davon überzeugen, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?

zuverlässige, komfortable, attraktive Alternativen	41
Kosten bzw. Entlastung des Budgets	25
Klimabewusstsein	21
dem Auto Raum auf der Straße nehmen	11
kürzere Wege	4
positives Marketing für Alternativen	4
Spiel und Spaß	2
Gesamtpunktzahl: möglich 112 / vergeben 108	

Abbildung 26: Ergebnisse AE 6, 2. Teil, überzeugende Gründe, Auto stehenzulassen oder abzuschaffen

Zuverlässige, komfortable, attraktive Alternativen sind, mit 41 Punkten gewichtet, für die Gruppen am überzeugendsten, um das eigene Auto stehenzulassen oder abzuschaffen oder sich gar nicht erst ein Auto anzuschaffen. Alternativen mit diesen Qualitäten und die Verbreitung der Kenntnis darüber, dass es sie gibt, könnten ein eigenes Auto überflüssig machen. Aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wären Alternativen dann attraktiv, wenn sie mehr Komfort bieten würden als gegenwärtige Angebote, einfacher zugänglich und verfügbarer wären, auch im Umland. Attraktiver und damit überzeugender, das eigene Auto stehenzulassen, wären dabei auch mehr Sharing-Angebote und die Möglichkeit, Autos und Fahrräder auch in Nachbarschaftsinitiativen zu teilen. Auch die Möglichkeit zum Lastentransport müsste gewährleistet werden. Der ÖPNV wäre im Nah- und Fernverkehr dann eine solche attraktive Alternative, wenn Verfügbarkeit, Barrierefreiheit, Pendlerangebote und individualisierte Angebote besser berücksichtigt würden. Auch Car-Sharing würde als eine Alternative zum eigenen Auto gesehen, wenn es vor Ort besser erreichbar und preislich günstiger wäre.

Mit 25 Punkten ebenfalls sehr hoch gewichtet wurden die Kosten bzw. eine Entlastung des Budgets für Mobilität als Motivation, das Auto stehenzulassen, abzuschaffen oder nicht anzuschaffen. Wenn der ÖPNV preisgünstiger oder kostenlos wäre, dabei auch eine bessere Anbindung und Taktung hätte, würde das finanzielle Budget entlastet. Überzeugend wären auch finanzielle Anreize wie eine Belohnung für den eigenen Beitrag zur CO₂-Reduktion, wenn man kein Auto benutzt. Aber auch, die Nutzung der Autos deutlich teurer zu machen, könnte ein Anreiz sein.

Klimabewusstsein und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, indem man das eigene Auto stehenlässt, abschafft oder nicht anschafft, wurde mit 21 Punkten ebenfalls noch hoch gewichtet. Damit wären aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch ein gutes Gewissen gegenüber der Umwelt und eine Erweiterung des eigenen Blickfelds verbunden.

Mit deutlichem Abstand zu den genannten, am höchsten gewichteten Gründen, wurde mit 11 Punkten bewertet, dem Auto Raum auf der Straße zu nehmen. Indem Parkraumbewirtschaftung erweitert und Parkraumnot verstärkt würden, könnte die Nutzung des Autos immer unattraktiver werden und dazu führen, dass man das Auto stehen lässt, abschafft oder gar nicht erst anschafft.

Auch kürzere Wege, z.B. durch Wohnen nahe am Arbeitsplatz (4 Punkte), ein positives Marketing einschließlich des Vorbildes durch Personen aus öffentlichem Leben und Politik (4 Punkte) sowie Spiel und Spaß (2 Punkte) bei anderer Mobilität als der mit dem eigenen Auto wurden als mögliche Anreize noch mit wenigen Punkten gewichtet.

6.7 **AE 7: Projektplanung für autoarme Quartiere am Beispiel „Das Neue Gartenfeld“**

Nach der inhaltlichen Einführung durch Florian Gratias, UTB Projektmanagement GmbH, der „Das Neue Gartenfeld“ als Beispiel für eine Projektplanung für ein autoarmes, mobilitätsstarkes Quartier vorstellte, wurden folgende 2 Fragen zur Diskussion in die Kleingruppen gegeben:

1. Was gefällt Ihnen besonders gut an einem autoarmen Quartier?
2. Was sollte für Ihre Mobilität unbedingt berücksichtigt werden, wenn Sie in einem autoarmen Quartier wohnen würden?

Auch in dieser Arbeitseinheit sollten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Kleingruppen zu jeder Frage auf maximal 3 Antworten einigen und erhielten nach der Ergebnisclusterung im Plenum zu jeder Frage jeweils 2 Punkte für die Gewichtung.

Was gefällt Ihnen besonders gut an einem autoarmen Quartier?

Steigerung der Lebensqualität		49
kurze Wege und gute Nahversorgung		23
mehr Platz und freie Flächen		13
nichts gefällt besonders gut		10
alternative Mobilität als Teil des Quartiers		7
sichere Wege		5
Bewusstseinsveränderung durch gelebte Innovation		3
Autoarmut		1
Gesamtpunktzahl: möglich 112 / vergeben 111		

Abbildung 27: Ergebnisse AE 7, 1. Teil, was an autoarmen Quartieren gut gefällt

Mit 49 Punkten und deutlichem Abstand zu den anderen Gründen haben die Gruppen die Steigerung der Lebensqualität durch weniger Emissionen, also weniger Lärm und weniger Abgase, als das gewichtet, was ihnen besonders gut an autoarmen Quartieren gefällt. Die Lebensqualität wird durch eine leisere Umwelt und bessere Luft erhöht.

Kurze Wege und eine gute Nahversorgung kommen mit 23 Punkten an zweiter Stelle. Das Konzept der kurzen Wege für alle Lebensbereiche, Konzentration, Übersichtbarkeit und Erreichbarkeit von notwendigen Versorgungsangeboten und Dienstleistungen werden als Vorteile von autofreien Quartieren gesehen.

13 Punkte und damit deutlich weniger als die ersten beiden Aspekte erhielten mehr Platz und freie Flächen als attraktives Merkmal autofreier Quartiere. Mehr Platz bietet Möglichkeiten für freie Flächen, Grün, Treffpunkte und Begegnungsräume. In einer der Gruppen wurden immerhin 10 Punkte für die Meinung vergeben, dass nichts besonders gut an autofreien Quartieren gefalle. Alternative Mobilität als Teil des Quartiers mit flexibler Nutzung bereitgestellter Mobilitätsmöglichkeiten einschließlich autonomer Shuttlebusse haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit 7 Punkten gewichtet.

Sichere Wege, d.h. auch höhere Sicherheit im öffentlichen Raum, ob für Kinder, Ältere oder auch Radfahrerinnen und Radfahrer, wurde als etwas, das an autofreien Quartieren gefällt, noch mit 5 Punkten gewichtet. Ebenfalls wenige Punkte erhielt

mit 3 Punkten die Möglichkeit der Bewusstseinsveränderung durch gelebte Innovation in autoarmen Quartieren. Diese sei auch mit einer Änderung des Mobilitätsverhaltens verbunden, das Vorbildfunktion haben und zur Nachhaltigkeit beitragen könne. Die Autoarmut als zentrales Merkmal erhielt noch 1 Punkt.

Was sollte für Ihre Mobilität unbedingt berücksichtigt werden, wenn Sie in einem autoarmen Quartier wohnen würden?

Anbindung ÖPNV	49
Keine "Insellösung"	15
Parkplätze in der HUB	11
kurze Wege und Nahversorgung	11
Mobilitätsmix im Quartier	7
Radwegesystem auch an Lastenfahrräder angepasst	4
Not- und Fluchtwege	4
Raum lassen für andere zukünftige mobile Entwicklungen	3
Slots für schweren Lieferverkehr	1
Mobilität im Sharing-Modell muss bezahlbar sein	1
nichts sollte weiter berücksichtigt werden	1
Gesamtpunktzahl: möglich 112 / vergeben 107	

Abbildung 28: Ergebnisse AE 7, 2. Teil, was autoarme Quartiere für Mobilität berücksichtigen sollten

Die Anbindung an den ÖPNV ist, mit 49 Punkten gewichtet, für die Gruppen das Wichtigste, was berücksichtigt werden müsste, wenn sie in einem autoarmen Quartier wohnen würden. Diese Anbindung müsste aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer besonders gut sein. Dazu zählt für sie, dass die Frequenz oder Taktung der Fahrzeuge, besonders auch zu Stoßzeiten sehr hoch ist und die Angebote des ÖPNV zuverlässig und an Alltagsbedürfnisse angepasst sind. Eng damit verbunden ist die Anforderung, dass ein autoarmes Quartier keine Insellösung sein darf. Hier wurden insgesamt 15 Punkte vergeben. Diese Anforderung ließe sich auch mit der Anbindung an den ÖPNV zusammenführen. Das macht deutlich, wie wichtig den Gruppen der Aspekt der Anbindung war, der verhindern würde, dass man in einem autoarmen Quartier wie auf einer Insel leben müsste. Um keine zusätzliche ÖPNV-Erschließung notwendig zu machen und neue Verkehrsströme zu schaffen, könnten auch innerstädtische Bestandsquartiere zu autoarmen Quartieren umgewandelt werden.

Mit jeweils 11 Punkten schon niedriger gewichtet wurden Parkplätze in der Mobility Hub sowie kurze Wege und Nahversorgung. Die Mobility Hub sollte ausreichend Abstellmöglichkeiten für individuelle Sport- und Freizeitfahrzeuge und private abschließbare Einstellboxen für MIV anbieten. Das autoarme Quartier soll kurze Wege für Wohnen, Arbeit, Geschäfte, ärztliche Versorgung, soziale Dienstleistungen, Bildung und Kultur ermöglichen. Ein Mobilitätsmix im autoarmen Quartier wurde mit 7 Punkten gewichtet. Dazu gehören für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch die Übersichtlichkeit über und der einfache Zugriff auf die Verkehrsmittel,

ein Shuttle innerhalb des Quartiers und für die letzte Meile bis zum ÖPNV sowie Radwege. Nur noch vergleichsweise wenige Punkte erhielten folgende Anforderungen: Radwegesystem auch an Lastenfahrräder angepasst (4 Punkte); Not- und Fluchtwege (4 Punkte); Raum zu lassen für andere zukünftige mobile Entwicklungen (3 Punkte); Slots für schweren Lieferverkehr (1 Punkt) und bezahlbare Sharing-Angebote (1 Punkt). In einer Gruppe erhielt noch der Vorschlag, dass nichts berücksichtigt werden sollte, 1 Punkt.



Abbildung 29: Erläuterung der Aufgabe für eine Kleingruppe

6.8 AE 8: Zusammenfassung, Reflexion der Ergebnisse, Bewertung des Verfahrens und Abschluss

In der achten und letzten Arbeitseinheit der Planungszellen erhielten die Gruppen die Möglichkeit, ihre Eindrücke zu Inhalten und Methoden aus den vergangenen 2 Tagen mitzuteilen. Am Ende der Arbeitseinheit wurden in einem anonymisierten Evaluationsbogen Eindrücke, Positives und Kritik schriftlich festgehalten. Die Ergebnisse der Auswertung der Fragebögen werden in Kapitel 7 vorgestellt.

6.9 Themenspeicher

Für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurde während der Durchführung der Planungszellen ein Themenspeicher zur Verfügung gestellt. Dieser Themenspeicher ermöglichte es ihnen, Anmerkungen festzuhalten, die den Arbeitseinheiten

thematisch nicht direkt zuzuordnen waren. An diesem Themenspeicher wurden – zusammengeführt aus beiden Gruppen – im Verlauf der beiden Tage folgende Anmerkungen auf Karten angebracht:

- Alternativen zum E-Antrieb
- Mehr Informationen / Werbung über Mobilitätsangebote
- Mehr Blitzer in verkehrsberuhigten Zonen und 30-Zonen
- Neue freie Flächen – Wohnraum?
- Berlin Nordostraum: Erst Verkehrsprobleme lösen, dann Wohnungsneubau
- Mobilitätskonzepte dürfen nicht an der Bezirksgrenze aufhören! Globale Steuerung (Berlin und BB) ist erforderlich (Senat und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB)!
- Umgehungsstraßen in der City oder Einbahnstraßen: so haben Radfahrer mehr Platz!
- Wasserpumpen!!! An der Straße
- Wasserstofftechnologie für PKW/LKW

7 Verfahrensbewertung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszellen wurden am Ende der 2 Tage um eine Bewertung der Veranstaltung gebeten. Dazu wurde ein anonymer Fragebogen verteilt, der von allen am zweiten Tag Anwesenden und damit 56 Personen ausgefüllt wurde.

Was war ihre Motivation zur Teilnahme?

Interesse am Thema	32
Chance zur Beteiligung	12
Allgemeines Interesse und Neugierde	8
Interesse am Verfahren/an Bürgerbeteiligung	7
Informationsbedürfnis	6
Zeit	2
Bürgerpflicht wahrgenommen	2
Bildungsurlaub wahrgenommen	1
Aufwandsentschädigung	1
N=56, Mehrfachnennung möglich	

Abbildung 30: Motivation zur Teilnahme

Die Bürgerinnen und Bürger gaben unterschiedliche Motive für ihre Teilnahme an den Planungszellen an. Hierbei war die Angabe mehrerer Gründe möglich. Mit Abstand am häufigsten wurde das Interesse am Thema als Motivation genannt (32), gefolgt davon, die Chance zur Beteiligung zu nutzen (12). Allgemeines Interesse und Neugierde (8) sowie Interesse am Verfahren Planungszelle/Bürgerbeteiligung (7) und allgemeines Informationsbedürfnis wurden ebenfalls angegeben (6). Vereinzelt wurde auch genannt, einfach Zeit für die zweitägige Veranstaltung zu haben (2), die Bürgerpflicht zur Beteiligung wahrnehmen zu wollen (2), durch die Teilnahme Bildungsurlaub in Anspruch zu nehmen, der sonst nicht genommen worden wäre (1), sowie die in Aussicht gestellte Aufwandsentschädigung (1).

Wie würden Sie insgesamt den Ablauf der vergangenen 2 Tage bewerten?

sehr gut	40
gut	16
befriedigend	0
ausreichend	0
mangelhaft	0
ungenügend	0
N=56	

Abbildung 31: Gesamtbewertung Ablauf

Alle Befragten haben die Planungszellen nach einem Schulnotensystem insgesamt als „sehr gut“ (40) oder „gut“ (16) bewertet. Diese Gesamtbewertung wurde aus den Durchschnittsbewertungen aller Noten zu Ablauf, Arbeitsprogramm, Arbeitsbögen, Moderationsteam, Referentinnen und Referenten, Verpflegung, Veranstaltungsort und Einladungsschreiben gebildet. Interessanterweise zeigt sich hier ein Unterschied zwischen den beiden Gruppen in Bezug auf die durchschnittliche Benotung von Referentinnen und Referenten und Verpflegung, die in der einen Gruppe immer noch gut, aber etwas weniger gut als in der anderen Gruppe ausfiel.

Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden?

Ja	43
Nein	6
Teilweise	5
Keine Angaben	2
N=56	

Abbildung 32: Zufriedenheit mit Ergebnis

Neben der sehr positiven Gesamtbewertung zeigen die Ergebnisse der Verfahrensbewertung auch eine hohe Zufriedenheit mit den Arbeitsergebnissen. 43 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren damit zufrieden, nur 5 waren teilweise zufrieden, nur 6 waren nicht zufrieden, 2 Personen haben hierzu keine Angaben gemacht.

Es wurde ergänzend auch gefragt, ob die Teilnehmerinnen und Teilnehmern ihren Bekannten die Beteiligung an dem Verfahren Planungszellen/Bürgergutachten empfehlen würden. 54 Personen würden die Beteiligung empfehlen, nur 1 Person nicht und eine Person machte dazu keine Angaben.

Ebenfalls wurde gefragt, ob man durch die Moderation beeinflusst worden wäre. Hier gaben 41 Personen an, sie seien nicht durch die Moderation beeinflusst worden, und 15 Personen, sie seien beeinflusst worden. Das wurde teilweise in einem positiven Sinne erläutert durch „stringentes Führen ist o.k.“ oder „im Positiven: Zeit einhalten, Regeln beachten“, aber teilweise auch im eher negativen Sinne durch „lediglich leicht durch die Referenten“, „Zeitdruck“, „schon durch den Titel „Mehr Kiez – weniger Auto“, „Clustern“ und „alle Fragen gingen nur in Richtung gegen das Auto“.

Gefragt wurde auch, ob sich die Einstellung gegenüber dem Thema durch die Teilnahme geändert habe. Von den 56 Befragten beantworteten 18 diese Frage mit „ja“ und 36 mit „nein“, 2 Personen machten dazu keine Angabe.

In offener Weise wurde auch gefragt, welche Themen möglicherweise gefehlt haben. Hier haben insgesamt 39 Teilnehmerinnen und Teilnehmer Angaben gemacht, davon haben einzelne Personen auch mehrere Themen genannt:

- Alternativen zur E-Mobilität (20)
- Zukunftsvisionen, Utopien, Fiktionen (4)
- Experten und Expertinnen zu gesamter Stadt- und Verkehrsplanung, Randgebieten, ÖPNV (6)

- Thema Psychologie/Motivation: Wie überzeugt man andere und sich selbst, wie kommt es zu Gewohnheitsveränderungen und dazu, dass Auto aufzugeben? (4)
- Unterschiede herkömmliche PKW und neue Mobilitätskonzepte, insbes. Ökobilanz (2)
- Informationen zu Nachteilen der E-Mobilität (3)
- Privates Sharing/Teilen innerhalb von Gemeinschaften (2)
- Jeweils 1x wurde angegeben: Wie sollen die Gelder ersetzt werden, die durch das Herunterfahren des Autowirtschaftszweiges fehlen werden?; kein Wort über Diktatur (Wegnahme von Parkplätzen --> Bürger*innen müssen Autos verkaufen, Bürger*innen werden behandelt wie Diebe; Vernetzung von Lebens- und Mobilitätsthemen; mehr Fußwege und nicht in Teilung mit Rädern; Ausblick aus Sicht der Anbieter (ÖPNV, E-Mobilität); es wurde nicht auf die bürokratischen/wirtschaftlichen Aspekte hingewiesen bzw. kam kein Input/keine Diskussion; Vorträge von Mobilitätsanbietern: Ich kann keine 100prozentige Verfügbarkeit erwarten ohne entsprechende Kapazität auf der Straße; Spiegelung der Realität „Wo stehen wir jetzt bei dem Thema“?; Lösungen für bestehende Kieze; ergebnisoffene Diskussionsrunden zu neuer Mobilität; innovative Fortbewegungsmittel; die Notwendigkeit den Autoverkehr einzuschränken müsste mehr betont werden; wirklich weniger Auto in bestehenden Kiezen; Möglichkeiten der technischen Lösung von Mobilitätsproblemen; Einkommen und Mittel für Mobilität; Stadt der Zukunft, Vergleich mit anderen Großstädten, anderen Ländern.

Der Fragebogen zur Verfahrensbewertung beinhaltete neben den Fragen mit Antwortkategorien auch offene Fragen danach, was den Teilnehmenden besonders gut gefallen hat und was sie gestört hat bzw. ihnen nicht gefallen hat.

Was hat Sie gestört?

zu wenig methodischer Wechsel	7
schlechte Raumakustik	5
zu ähnliche Fragestellungen	4
Beschränkung durch Referate	4
zu wenig Nachhaltigkeit beim Geschirr	2
Unterrepräsentation einzelner Bevölkerungsschichten	1
keine Vorabevaluation	1
Fehlen von Mobilitätsanbietern	1
zu Beginn negative Einstellung einiger Teilnehmender	1
N=56, Mehrfachnennungen möglich	

Abbildung 33: Kritik

Am häufigsten wurde kritisiert, dass die Methode zu wenig abwechslungsreich oder kreativ sei und sich dadurch ein gleichbleibender, monotoner Ablauf bzw. zu wenig methodischer Wechsel (7) ergeben würde und damit auch nur kurze Zeit für die Referate bzw. eine Beschränkung auf Referate (4) vorgegeben sei. Weitere Kritikpunkte bezogen sich auf eine schlechte Akustik der Räumlichkeiten, hier wurden Motorengeräusche vom Blockheizkraftwerk sowie insgesamt die schwer zu hörenden Beiträge der Referentinnen und Referenten und das Raumklima genannt (5). Jeweils viermal wurden die Ähnlichkeit bzw. mangelnde Trennschärfe der Fragestellungen für die Kleingruppendiskussionen sowie die Beschränkung der Information durch die Referate genannt. Vereinzelt wurden auch die fehlende Nachhaltigkeit des zwar kompostierbaren, aber dennoch Einweggeschirrs für die Kaffeepausen sowie der Kaffee selbst bemängelt (2). Jeweils einmal wurden folgende Kritikpunkte genannt: Unterrepräsentation einzelner Bevölkerungsschichten, vor allem der jungen Generation; fehlende Vorabevaluation; keine Beteiligung eines Mobilitätsanbieters; zu Beginn der Veranstaltung negative Einstellung einiger Teilnehmender.

Was hat Ihnen besonders gut gefallen?

Moderation	15
Zusammensetzung der Teilnehmenden	14
Organisation	12
Arbeit in Kleingruppen	9
Diskussionen	9
methodisches Vorgehen	8
Essen	7
Atmosphäre	4
zeitlicher Ablauf	4
interessantes Thema	3
<i>N=56, Mehrfachnennungen möglich</i>	

Abbildung 34: Besonders Positives

Auf die offene Frage, was besonders gut gefallen hat, wurden am häufigsten die Moderation der Veranstaltung (15), die vielfältige Zusammensetzung der Gruppen (14) und die Organisation der Veranstaltung (12) gelobt. Ebenfalls positiv wurden die Arbeit in wechselnden Kleingruppen (9), interessante Diskussionen zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern (9), das methodische Vorgehen (8) und das Essen (7) angegeben. Auch eine angenehme und konstruktive Atmosphäre (4), der zeitliche Ablauf (4) und das Thema an sich (3) wurden als positiv angemerkt.

Anhang

Ergebnisse der beiden Planungszellen

Arbeitseinheit 1: Welche Probleme im Bereich Mobilität sehen Sie in Berliner Kiezen?

Tabelle 5: Ergebnisse zu AE 1 aus Planungszelle 1

Planungszelle 1	
Empfehlungen	Punkte
geringe ÖPNV Attraktivität	17
geringe ÖPNV Attraktivität (zu voll / teuer bei unregelmäßiger Nutzung)	
ÖPNV an den Grenzen	
ÖPNV – Taktung – Preis – Überfüllung	
Fahrradinfrastruktur nicht genug ausgebaut	17
Fahrradinfrastruktur nicht genug ausgebaut	
Fahrradinfrastruktur – Radweg (wenig Qualität), Abstellmöglichkeit, Blockierung, Organisation	
Fahrradwege hören abrupt auf und enden auf der Hauptstraße	
fehlende, schlechte Intrastruktur für schnellen Radverkehr (Wegezustand, sichere Abstellplätze)	
Rücksichtslosigkeit	15
Rücksichtslosigkeit steigt auf allen VM (Verkehrsmitteln)	
fehlende Überwachung + Einhaltung von Regeln/ Normen „Rücksichtnahme“	
fehlende Parkflächen außerhalb Kiez und Anbindung	6
PKW: Zuparken von Flächen + Kreuzungen	
zu viel Raum für Autos – zu wenig Parkmöglichkeiten in den Kiezen – zu viele Parkplätze in Kiezen	
Mangelnde Kontrolle der Einhaltung von Straßenverkehrsordnung durch Verkehrspolizei. Durchsetzung von Recht und Ordnung muss erfolgen.	6
zu wenig Tempolimits	4
schlecht ausgebaute Fußwege	4
fehlende Parkplätze im Kiez	4
keine Förderung von privatem Car-Sharing	3
Barrieren für Mobilitätsbehinderte im ÖPNV	3
Lieferverkehr zu viel	3
hoher Anteil Lieferverkehr, parken oft auf Verkehrswegen für fließenden Verkehr + Liefergut/Sperrmüll	
LKW – Lieferverkehr/ Durchgangsverkehr zu viel	
Unflexibilität der Menschen	2
Unflexibilität der Menschen – Umstellung auf alternative Verkehrsmittel schwierig	
es fehlt Kiezverständnis für Mobilitätsbedürfnisse/Alternativen	
Pendelverkehr in die Kieze	0
altes Kopfsteinpflaster ist laut und gefährlich für Radfahrer_innen	0
Ampelphasen zu kurz	0
Schrottautos ohne Kennzeichen blockieren Parkplätze	0
lange Wege/ geringes Sicherheitsgefühl insbesondere Kinderbetreuung	0

Tabelle 6: Ergebnisse zu AE 1 aus Planungszelle 2

Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte
<i>ÖPNV Ausbau</i>	20
zu wenig Park and Ride Parkplätze am Stadtrand + ausweiterter ÖPNV	
zu schwacher ÖPNV	
Ausbau Taktung ÖPNV	
Taktung und Abstimmung vom ÖPNV in äußeren Bezirken	
Platzangebot für Gepäck, Kinderwagen, Mobilitätshilfen im ÖPNV	
Mangelnder Parkraum für Pendler P+R	
<i>Infrastruktur und Lenkung</i>	13
Infrastruktur (Logistik)	
gute Infrastruktur in meinem Kiez = weniger Mobilitätsbedarf	
zu lange Wege für mobilitätseingeschränkte Personen z.B. Briefkasten, Postfiliale, Bank, Apotheke, Ärzte	
zu viele Verkehrsteilnehmer --> Überangebot (Roller?/Auto/Fahrrad)	
<i>Kontrolle</i>	10
mehr Fairness im Straßenverkehr unter den verschiedenen Teilnehmern plus wirksamer Kontrolle	
schlechte Verkehrsregelung/Lenkung	
mangelnde Durchsetzung von verkehrsberuhigten Zonen	
<i>Aufteilung öffentlicher Raum</i>	9
wenig Raum für Radverkehr	
Platz/Nutzung Raum	
bessere Radwege und Abstellmöglichkeiten	
<i>Generationsspezifische Mobilität</i>	8
Mobilität im Alter	
<i>Rücksichtnahme</i>	7
aggressives Verhalten zwischen den Verkehrsteilnehmern	
Rücksichtnahme	
schlechtes Fair Play --> gutes Miteinander	
<i>Sicherheit</i>	6
Sicherheit	
Auto / Rad (Sicherheit)	
<i>Privates Teilen von Verkehrsmitteln</i>	4
Privates Teilen von Verkehrsmitteln	
fehlende Anreize für das Teilen von Verkehrsmitteln privat	
MIV (motorisierter Individualverkehr) – zu viel Raumeinnahme pro Person	

Arbeitseinheit 2: Ein Kiez mit weniger Autos – was würden Sie mit den frei gewordenen Flächen tun?

Tabelle 7: Ergebnisse zu AE 2 aus Planungszelle 1

Planungszelle 1	
Empfehlungen	Punkte
Grünflächen	17
Grünflächen	
Begrünung	
mehr „Grün“/Bäume an den Straßen	
Sport und Spiel	11
mehr Freizeitbereiche (Basketball, Sitzcken, TT, Spielflächen)	
Sport- und Spielflächen	
Sport und Spiel – Bereiche/Geräte – schaffen	
Ausbau von Rad- und Fußwegen	9
Ausbau von Rad- und Fußwegen	
bessere Fußweg-Fahrradweg-Infrastruktur	
richtig „schöne“ Rad- und Fußwege schaffen	
Begegnungszonen für alle Altersstufen	7
sicherer Spielraum für Kinder	6
sicherer Spielraum für Kinder	
Spielraum mit Bänken	
Park- und Ladeflächen für Car-Sharing	6
mehr Wasser im öffentlichen Raum	5
Wasserspiel	
mehr Wasser im öffentlichen Raum – angelegte Seen, Bäche etc.	
Abbau von Hindernissen, Kanten, begrenzter Nutzung; gleichberechtigte Nutzung; Shared Spielstraßen	5
Kiez-Gärten	4
Gemeinschafts-/Kiez-Gärten + Grünflächen	
Nachbarschaftsgärten mit vielen Bäumen schaffen	
erschließende Infrastruktur (Kiezbusse, Handwagen)	4
Abstellflächen für Fahrräder + Ladestationen / E-Bikes	4
sichere Abstellflächen für Fahrräder + Ladestationen / E-Bikes	
sicherer Fahrradparkplatz	
Kunst in den Straßenraum/Begegnungen fördern	3
Begegnungszonen schaffen/ Platz für Gastronomie schaffen	2
Begegnungszonen schaffen/ Platz für Gastronomie schaffen	
größere Außenbereiche Gastronomie	
mehr Wochenmärkte + Straßenfeste	1

Tabelle 8: Ergebnisse zu AE 2 aus Planungszelle 2

Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte
Grünflächenerweiterung	23
Park + Gärtnern + Biotop	
Grünflächen Bäume/Pflanzen	
Parkanlagen (Grünfläche, Spielplatz, Sportanlage etc.)	
Naherholungsflächen mit Bäumen und Cafés und Bänken als Begegnungsstätten für alle Generationen	
offene Nutzgärten für alle	
Grünflächen: Nutzgärten + Aufenthaltsflächen	
Begegnungsstätte	13
Begegnungsstätte Sport + Kultur + Spiel	
Orte für Begegnung (Gärten, Cafés, Kunst, Kultur)	
Spielplätze für alle Generationen	
Nahversorgung	12
Nahversorgung z.B. Märkte	
öffentliche Einrichtungen z.B. Bürgeramt	
Fahrrad-Service-Point (Reparatur, Hotline, Selbsthilfe)	
Freiflächen erhalten – auch Spielspaß	10
Fahrradwege	9
Fahrradwege, Stellplätze	
Fahrräder Wege / Parken	
Fahrrad- Schnellstraßen (Rennrad/E-Bike) Lieferdienste/Kuriere	
Platz vorhanden zum Ausbau der Fahrradwege	
Fahrrad o.ä. Infrastruktur --> Wege und Abstellmöglichkeiten z.B. Garagen	
Dienstleistungsverkehr	8
Dienstleistungsverkehr: ÖPNV, Belieferung, Handwerker, Dienstleister	
Sportflächen	6
Angebot schaffen für diverse Outdoor-Sportarten auch bedacht oder mobil	
Freizeitflächen Spiel/Sport/Kommunikation	
ÖPNV	3
ÖPNV Anbindung an beruhigte Zonen	
Lieferflächen/Paketstationen	2

Tabelle 9: Ergebnisse zu AE 3 aus Planungszelle 1

Planungszelle 1	
Empfehlungen	Punkte
sollten im gesamten Stadtgebiet nutzbar sein	20
sollten im gesamten Stadtgebiet nutzbar sein	
Einbindung ländlicher Raum	
große Abdeckung auch am Stadtrand	
großer Bewegungsradius (Außenbezirke)	
Ausbreitung auf Randgebiete	
faire/nachhaltige Geschäftsmodelle	11
angemessenes Preis-Leistungsverhältnis	10
angemessenes Preis-Leistungsverhältnis	
faire Preise (kilometerbasiert)	
ohne Handy	9
Mobilitätsstationen/ -automaten--> „ohne Handy“	
Unabhängigkeit von Digitalisierung	
Datenschutz klar geregelt	8
eine App für „alles“ --> Vergleich	7
Mobilitätsdienste als Ergänzung (räumlich/zeitlich), weniger als Alternative zu bestehender Struktur, Steuerung von Angeboten (politisch)	4
100% Verlässlichkeit/Verfügbarkeit	3
100% Verlässlichkeit/Verfügbarkeit	
Verfügbarkeit verbessern	
ökologisch/nachhaltige Fahrzeuge	3
Benutzerfreundlichkeit --> Buchungapp	2
persönliche Sicherheit gewährleisten Technik/Fahrer	2
Fahrkonzepte überarbeiten --> Attraktivität für Gruppen	1
mehr Informationen + Trainingsangebote für Lastenrad-Sharing	1
Transportmöglichkeit (variable Fahrzeuggröße)	0
Dienste ohne Stau: auch Bündelung von Verkehr und Innovation	0
sollten günstiger als Taxis sein	0
bessere Koordination durch WLAN Ausbau --> Bündelung von Fahrgästen	0

Tabelle 10: Ergebnisse zu AE 3 aus Planungszelle 2

Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte
<i>Randgebiete erschließen</i>	16
v.a. bei Car-Sharing Randgebiete erschließen + Umland → ggf. Subventionierung	
Verfügbarkeit/Reichweite	
bessere Verfügbarkeit	
ausreichende Abdeckung der Außenbezirke	
<i>Datenschutz</i>	15
Datenschutz	
Datensicherheit	
Anonym	
kein Datenhandel, Generation Smartphone?	
<i>kommerzielles Sharing überflüssig machen</i>	14
nicht attraktiver als ÖPNV, – Preis, – Verfügbarkeit, – Geschäftsgebiet	
Anreize schaffen, um überhaupt keine Mobilitätsdienste zu brauchen, – private Ressourcen nutzen, – Verdichtung, – Luxus, – ÖPNV	
<i>Anbieter aus öffentlicher Hand</i>	10
Anbieter aus öffentlicher Hand	
staatlich, Teil des ÖPNV (mit Umweltkarte als Anreiz)	
Ökologisch sinnvoll, CO ₂ reduziert	9
<i>Zugang ohne Smartphone</i>	9
Zugang ohne Smartphone z.B. für ältere Menschen	
einfache Handhabung bei Anmeldung und Benutzung (Öffnen des Autos)	
<i>Infrastruktur + Verfügbarkeit</i>	4
Infrastruktur und Verfügbarkeit z.B. Kindersitz, Größe	
geregelte Abstellplätze	
flexible Bedürfnisse abdecken	
<i>Standards + rechtliche Regelungen</i>	4
Standards + rechtliche Regelungen	
Bezahlbarkeit/Arbeitsschutz Fahrer	
Haftungssicherheit	
<i>zumutbare Kosten</i>	3
zumutbare Kosten	
wirtschaftlich	
<i>regelmäßige Wartung</i>	2
regelmäßige Wartung	
verkehrssicheres Fahrzeug	

Tabelle 11: Ergebnisse zu AE 5 aus Planungszelle 1

Planungszelle 1	
Empfehlungen	Punkte
Freie Fahrradwege gut in Stand	16
ÖPNV Verbesserung	12
Bessere Platzierung von Bushaltestellen zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen	
Höhere Taktung ÖPNV	
zuverlässigen ÖPNV gewährleisten/verbessern (Kontrollinstrumente)	
Fahrradstellflächen	8
mehr Fahrradstellflächen	
Lastenradparkplätze (sicher)	
Mobilitätspunkte	8
Mobilitätspunkte sind sinnvoll! Mehr anlegen	
Mobilitätspunkte --> verschiedene Verkehrsmittel	
Barrierefreie Mobilitätsangebote	8
Barrierefreie Mobilitätsangebote	
zusätzliche Haltepunkte ÖPNV/ alte bestehen lassen	
Anschluss Randgebiete	4
Anschluss/ Integration Randgebiete	
Shuttle zum S-Bahn-Ring von außen	
Mitfahr-Sharing für Außenbezirke für die nächtlichen Stunden	
Lokaler Abhol- und Bringedienst	4
Lokaler Lieferdienst	
Ausbau von Abhol- und Bringeservices (Menschen/Waren)	
Foren in den Kiezen schaffen, um örtlichen Bedarf zu ermitteln	4
Angebote Car-Sharing, Fahrräder etc. in Randbezirken	3
Kiezportal: privates Carsharing	3
Mehr Park und Ride Parkplätze in den Randbezirken	3
Ausweis von Flächen für Sharing-Fahrzeuge, Regulierung/Verbote an exponierten Stellen	3
Kurzzeitparken max. 30 min. kostenlos, hohe Fluktuation der Plätze	3
Stationsgebundenes Car-Sharing	2
Stationsgebundenes Car-Sharing im Kiez	
Stationsgebundenes Car-Sharing	
Mehr Investitionen in Innovationen --> Verkehr z.B. autonome Kleinbusse in Randgebieten + nachts	2
Mobilität sollte eher nicht von den Bezirken, sondern zentralistisch von der Senatsverwaltung wahrgenommen werden	1

Tabelle 12: Ergebnisse zu AE 5 aus Planungszelle 2

Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte
ÖPNV Ausbau / Umland	17
ÖPNV	
bessere Taktung + ÖPNV Ausbau --> Außenbezirke	
feststehende Linien für Kleinbusse mit Fahrplan in Randgebieten	
höhere Kapazitäten + Taktung der Bahn/BVG (Fahrrad)	
Rufbus? Sammeltaxis!	
Ausbau von Rad- und Fußwegen	16
Ausbau von Rad- und Fußwegen --> Trennung der Fahrstreifen --> Abstellmöglichkeiten Überdachung + Garagen	
Parkraum + Fahrstreifen der Autos ersetzen durch Radwege	
bessere Qualität + Quantität + Kontrollen Fahrradwege, Fahrwege	
Parkhäuser	13
Parkhäuser für Räder + Scooter, Pfandsystem z.B. per Smartphone	
Platzbereitstellung für Sharing-Angebote	
Sammelstelle für alle Fahrzeuge --> PKW --> Fahrrad --> Dienstleister: Car-Sharing etc.	
Abstell-Möglichkeiten für Lastenräder	
Sicherheit in der Straßenführung	9
Sicherheit – Spiegel an Kreuzungen, – Schulungen Verkehrsschule/Fahrschule	
Kennzeichnung (farbig) – Radstreifen, – Scooter, – Roller	
Ampeln für Radfahrer an Bushaltestellen + Blitzer	
Kontrolle – Anbieter, – Nutzer	5
Kontrolle – Anbieter, – Nutzer	
Angebot/Bedarf	4
Angebot/Bedarf der Sharing-Angebote regulieren	
Angebot/Bedarf in einzelnen Bezirken	
Schulbusse	4
Lieferservice per Lastenrad ausbauen	4
Subventionierung von kleinflächiger Nahversorgung	3
private Initiativen fördern --> Nachbarschaftshilfen -->Sharing --> privat Fahrzeuge, privat Fahrrad --> ein Auto --> mehrere Parkzonen	2
Parkraumbewirtschaftung --> Ausbauen den richtigen Stellen --> Preise (Pfeil nach oben)	2
Mehr Geld generell für die Bezirke! --> für die Entwicklung von Mobilitätsangeboten --> außerhalb S-Bahn etc.	2
bessere Informationen zu Angeboten --> Werbung --> Preise --> Angebote	0
Fahrzeuge/Car-Sharing --> Angebot der BVG	0
mehr Fahrrad- Selbsthilfe- Werkstätten --> Repair Café	0

Arbeitseinheit 6, Frage 1: Was hindert uns daran, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?

Tabelle 13: Ergebnisse zu AE 6, Frage 1, aus Planungszellen 1 und 2

Planungszelle 1		Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte	Empfehlungen	Punkte
Bequemlichkeit + Gewohnheit	13	Unabhängigkeit + Verfügbarkeit + Zuverlässigkeit	20
Bequemlichkeit + Gewohnheit		Unabhängigkeit + Verfügbarkeit + Zuverlässigkeit	
Bequemlichkeit		Mobilität geht verloren	
Bequemlichkeit		Freiheit/Unabhängigkeit (Mobilität)	
Bequemlichkeit z.B. schlechte Witterung, Umsteigezeiten		Zeitersparnis	
Gewohnheit		Unabhängigkeit/Spontaneität --> keine Abhängigkeit von Drittanbietern	
Gewohnheiten sind schwer zu ändern		fehlende Alternativen	13
Gewohnheit, keine Alternative zum Auto als „Wohnzimmer“		fehlende Alternativen	
Es hindert mich nichts	11	Kosten/Realpreis	
Freiheit + Flexibilität	9	finanzielle Lebenssituation --> Sharing-Angebote zu teuer	
Freiheit + Flexibilität		schlechte Anbindung --> Transporte beruflich und privat (Kinder)	
Individualität		Bequemlichkeit/Komfortzone	12
Zeit	8	Bequemlichkeit/Komfortzone/Gewohnheit	
Zeit		Bequemlichkeit (Einkäufe etc.)	
Höherer Zeitaufwand gegenüber ÖPNV		emotionaler Wert	
Zeit + Komfort, Auto ist in der Regel schneller		Gewohnheit/Bequemlichkeit	
Schlechte Erfahrung mit Alternativen	8	Privatsphäre	
Schlechte Erfahrung mit Alternativen z.B. Deutsche Bahn (DB)		Nichts	7
ÖPNV-Bedingungen – überfüllt – Ausfälle, unregelmäßig – Abdeckung mangelhaft		Nichts (das Auto stehen zu lassen)	
Fahrspaß	4	Sicherheit	3
Fahrspaß Statussymbol		Sicherheit insbesondere Frauen	
hohe Anschaffungskosten	3	Statussymbol	1
getätigte hohe Anschaffungskosten (Abschreibungszeit)			

Arbeitseinheit 6, Frage 2: Was könnte uns am besten davon überzeugen, das Auto stehenzulassen, es abzuschaffen oder es sich gar nicht erst anzuschaffen?

Tabelle 14: Ergebnisse zu AE 6, Frage 2, aus Planungszellen 1 und 2

Planungszelle 1		Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte	Empfehlungen	Punkte
Klimabewusstsein	12	Alternativen	14
Höhere Zuverlässigkeit ÖPNV	10	Alternativen	
Höhere Zuverlässigkeit Fern-/ Nahverkehr		Lastentransport gewährleisten	
ÖPNV – Verfügbarkeit – Barrierefreiheit – Pendlerangebote – Individualisierung		attraktive Alternativen	
Gute Alternativen und die Kenntnis darüber kann eigenes Auto überflüssig machen	10	Alternativen – einfacher Zugang, – Umland, – Verfügbarkeit	
Kosten	9	günstige Sharing Angebote + Nachbarschafts-initiativen, Teilen --> Auto + Räder	
finanzielle Anreize („Abwrackprämie“/ City Maut)		dem Auto Raum auf der Straße nehmen	11
Kostenexplosion fürs Auto		dem Auto Raum auf der Straße nehmen	
Kosten – MIV (2 Pfeile nach oben) – ÖPNV (2 Pfeile nach unten) oder Alternativen		Parkraumnot oder Parkraumbewirtschaftung	
Kosten – Verhältnis Auto vs. Alternativen		ÖPNV kostenlos --> bessere Anbindung + Taktung	10
Attraktive Stationäre Car-Sharing Angebote	4	Umweltschutz	9
günstigeres stationäres Car-Sharing als der Privat-PKW		gutes Gewissen für den Umweltschutz (Blickfelderweiterung)	
Vor Ort Car-Sharing Alternativen		Entlastung des Budgets	5
Kürzere Wege	4	Kosten	
Kürzere Wege z.B. Wohnen nahe Arbeitsplatz		Finanzen/finanzielle Freiheit	
Mehr Komfort bei Alternativen	3	positives Marketing für Alternativen	4
Mehr Komfort bei Alternativen – Fahrradwege – Ausbau ÖPNV		Vorbildfunktion von Personen des öffentlichen Lebens/aus der Politik	
Räumliche Aufteilung in Zügen neu denken		Aufklärung/Information („der 6.Sinn“)	
Spiel, Spaß, Identifikationsmöglichkeiten/ Bedürfnisse werden erfolgreich umgeleitet	2	finanzielle Anreize schaffen	1
Alternativen müssen Verlustängste auffangen können	0	Anreize schaffen – Belohnung CO ₂ -Reduktion, – Auto teuer machen	

Arbeitseinheit 7, Frage 1: Was gefällt Ihnen besonders gut an einem autoarmen Quartier?

Tabelle 15: Ergebnisse zu AE 7, Frage 1, aus Planungszellen 1 und 2

Planungszelle 1		Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte	Empfehlungen	Punkte
Steigerung der Lebensqualität durch weniger Emissionen	25	Lebensqualität	24
Steigerung der Lebensqualität durch weniger Emissionen		Lebensqualität -->Lärm -->Luftverschmutzung	
weniger Lärm		Ruhe?!	
mehr Lebensqualität --> weniger Lärm, weniger Abgase		Ruhe	
weniger Emissionen (Lärm, Luft)		saubere Luft und weniger Lärm	
weniger Lärm, bessere Luft = höhere Lebensqualität		saubere Luft	
Konzept der kurzen Wege	15	Luftqualität	
Konzept der kurzen Wege		emissionsarm	
Gesamtkonzept: kurze Wege für alle Lebensbereiche		Nichts	10
Alternative Mobilität als Teil des Quartiers	7	mehr freie Flächen	9
Alternative Mobilität als Teil des Quartier		mehr freie Flächen?	
Flexible Nutzung bereitgestellter Mobilitätskonzepte		Chance Begegnungsräume zu schaffen	
autonome Shuttlebusse		gute Nahversorgung vorhanden	8
Mehr Platz --> Grünzeug --> Treffpunkte	4	Konzentration + Überschaubarkeit + Erreichbarkeit von Service, Geschäften, Verkehrsmitteln	
Bewusstseinsveränderung durch gelebte Innovation	3	Dienstleistungen, z.B. Apotheke, Ärztehaus vorhanden	
Bewusstseinsveränderung im Verhalten, Mobilität/Nachhaltigkeit		sichere Wege	3
Vorbildfunktion-gelebte Innovation		mehr Sicherheit im öffentlichen Raum	
höhere Sicherheit	2	sichere Wege für Kinder und ältere Personen	
mehr Sicherheit		Autoarmut	1
höhere Sicherheit (Kinder, Rad, Senioren ...)			

Arbeitseinheit 7: Frage 2: Was sollte für Ihre Mobilität unbedingt berücksichtigt werden, wenn Sie in einem autoarmen Quartier wohnen würden?

Tabelle 16: Ergebnisse zu AE 7, Frage 2, aus Planungszellen 1 und 2

Planungszelle 1	
Empfehlungen	Punkte
Anbindung ÖPNV	28
Anbindung ÖPNV	
Frequenz ÖPNV zu niedrig, vor allem zu Stoßzeiten	
Hochfrequentierte Anbindung an den ÖPNV	
Gute Anbindung der Kieze, ÖPNV und Alternativen	
ÖPNV: zuverlässig, angepasst an Alltagsbedürfnisse	
Parkplätze in der Hub	11
Parkplätze in der Hub	
Ausreichend Abstellmöglichkeiten für individuelle Sport- und Freizeitfahrzeuge	
Private abschließbare Einstellbox für MIV	
keine „Inselösung“, Mobilität über die Grenzen hinaus	5
Radwegsystem auch an Lastenfahrräder angepasst	4
Not- und Fluchtwege	4
Quartier soll zentral gelegen sein --> weniger Wege notwendig	3
Slots für schweren Lieferverkehr (z.B. Möbel)	1
Parkmöglichkeiten außerhalb, Autobesitz muss möglich bleiben	0
Car-Sharing, stationär	0
Planungszelle 2	
Empfehlungen	Punkte
besonders gute Anbindung an den ÖPNV	21
besonders gute Anbindung an den ÖPNV	
optimale Anbindung an den ÖPNV	
gute Anbindung an den ÖPNV	
es darf zu keiner „Getto“-Situation kommen	10
Nahversorgung	8
Nahversorgung: Einkauf + Ärztezentrum	
soziale Dienstleistungen	
kurze Wege --> Arbeit, Wohnen, Geschäfte, Verkehrsmittel, Kultur, Bildung	
Mobilitätsmix im Quartier	7
Übersichtlichkeit der Verkehrsmittel + einfacher Zugriff	
Shuttle --> letzte Meile --> zum ÖPNV	
innerhalb des Quartiers muss ein Shuttle bestehen, Radwege etc.	
Mobilitätsmix	
Raum lassen für andere zukünftige mobile Entwicklungen	3
Mobilität im Sharing-Modell muss bezahlbar sein	1
Nichts	1
Lieferdienste	0

Auswertung der Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende

Bei den Grafiken ist zu beachten, dass aus Gründen der Übersichtlichkeit die Prozentzahlen auf- oder abgerundet wurden, damit keine Dezimalstelle hinter dem Komma entsteht. Dies führt zu absoluten Prozentzahlen, die auch leicht über oder unter 100 Prozent liegen können.

Individuelles Mobilitätsverhalten¹

Verkehrsmittel	Nie	Seltener als einmal im Monat	1-3 Tage pro Monat	1-3 Tage pro Woche	(fast) täglich	Keine Antwort
Mit dem eigenen PKW	18; 32%	2; 4%	10; 18%	11; 19%	6; 11%	10; 18%
Mit dem Fahrrad	5; 9%	5; 9%	5; 9%	9; 16%	26; 46%	7; 12%
Mit dem Motorrad	35; 61%	1; 2%	1; 2%	0	2; 4%	19; 32%
Mit dem ÖPNV	0	9; 16%	8; 14%	15; 26%	21; 37%	4; 7%
Zu Fuß	0	0	2; 4%	9; 16%	43; 75%	3; 5%
Car-Sharing	35; 61%	6; 11%	1; 2%	0	0	15; 26%
Elektro-Car-Sharing	37; 65%	3; 5%	1; 2%	0	0	16; 28%
Elektroroller-Sharing	35; 61%	3; 5%	1; 2%	0	0	18; 32%
E-Bike / Pedelec	39; 68%	2; 4%	1; 2%	0	2; 4%	13; 23%
E-Scooter	40; 70%	3; 5%	0	0	0	14; 25%

Abbildung 35: Individuelles Mobilitätsverhalten

Damit der ÖPNV preisgünstiger wird, sollte eine Jahreskarte für 365 Euro eingeführt werden.

Stimme vollkommen zu	 53%
Stimme eher zu	 32%
Stimme eher nicht zu	 4%
Stimme überhaupt nicht zu	 4%
Kann ich nicht sagen	 7%
keine Antwort	 2%
N=57	

Abbildung 36: 365-Euro-Ticket

¹ Mehrfachnennungen möglich. Die jeweils erste Zahl beschreibt die absoluten Nennungen, die zweite den prozentualen Anteil.

Zuschüsse vom Arbeitgeber für die ÖPNV Ausgaben der Beschäftigten sind seit 2019 steuerfrei. Das ist eine gute Entwicklung zur Verringerung des Verkehrs.

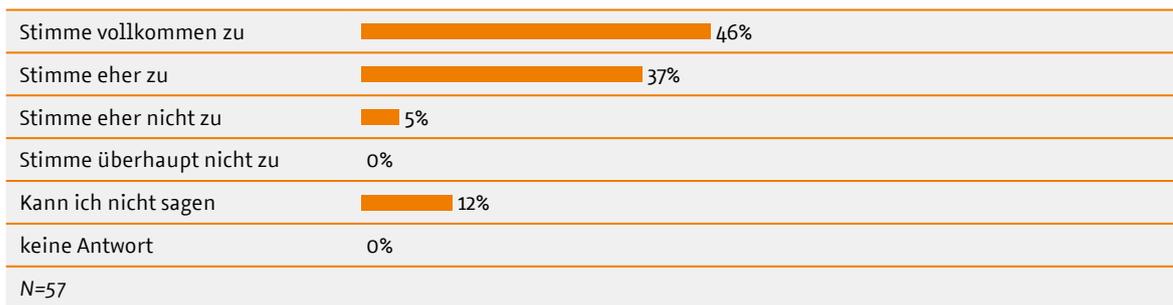


Abbildung 37: Arbeitgeberzuschüsse

Der ÖPNV sollte für alle gratis sein.

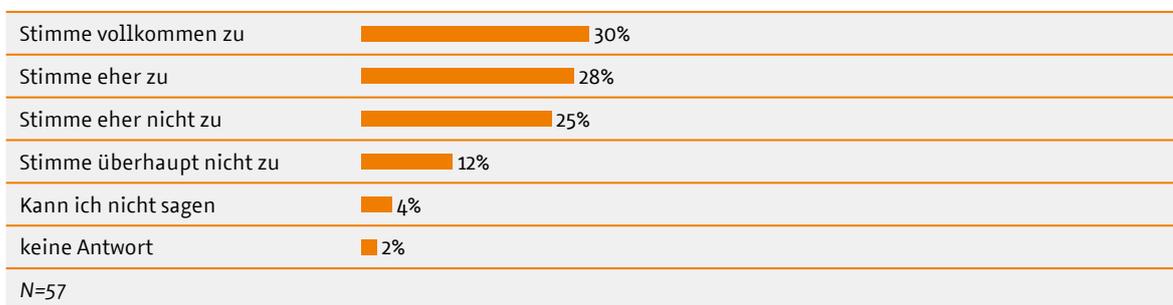


Abbildung 38: Kostenloser ÖPNV

Um den Ausbau des ÖPNV zu finanzieren, sollten alle Einwohnerinnen und Einwohner einer Stadt eine ÖPNV Abgabe bezahlen, egal ob sie den ÖPNV nutzen oder nicht. Im Gegenzug werden Zeitkarten oder „Bürgertickets“ für den ÖPNV günstiger.

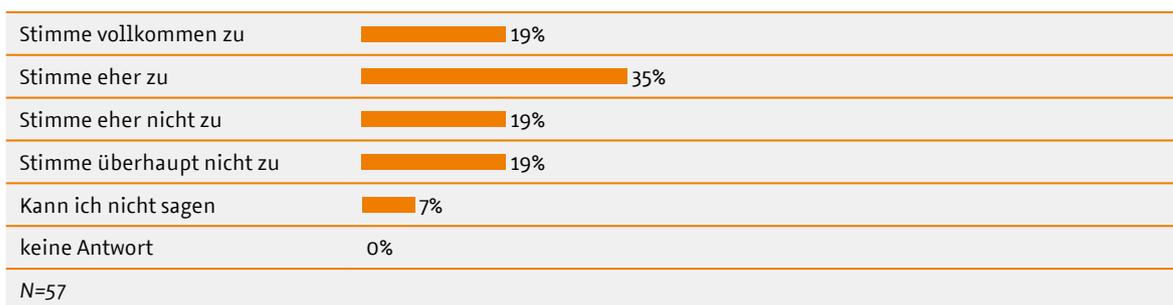


Abbildung 39: ÖPNV-Abgabe

Bahntickets sollten günstiger werden, damit mehr Menschen die Bahn nutzen, anstatt zu fliegen oder mit dem Auto zu fahren.

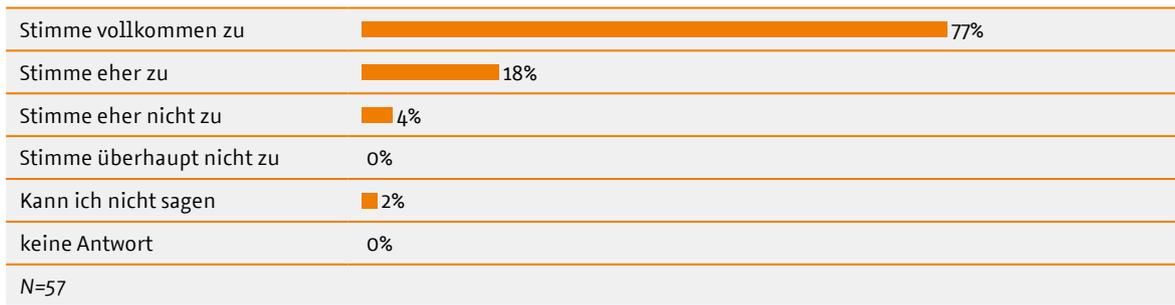


Abbildung 40: Günstigere Bahntickets

Die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten sollte von aktuell 19 auf sieben Prozent sinken.

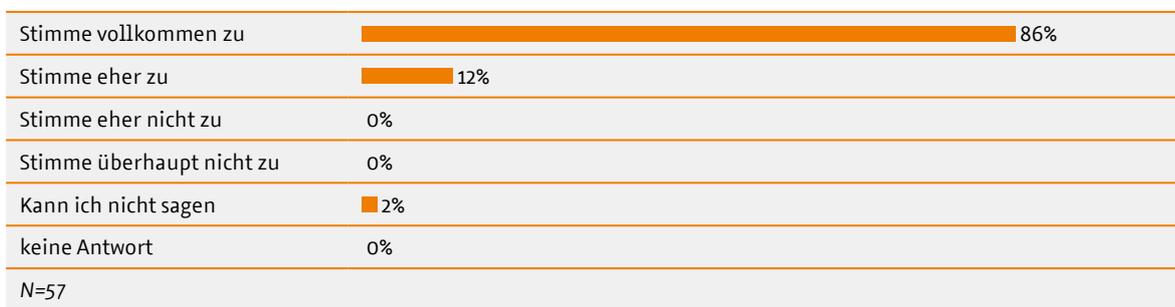


Abbildung 41: Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets

Mit einer Steuer auf CO₂ soll der Ausstoß des klimaschädlichen Gases reduziert werden. Das ist eine sinnvolle Maßnahme für den Klimaschutz.

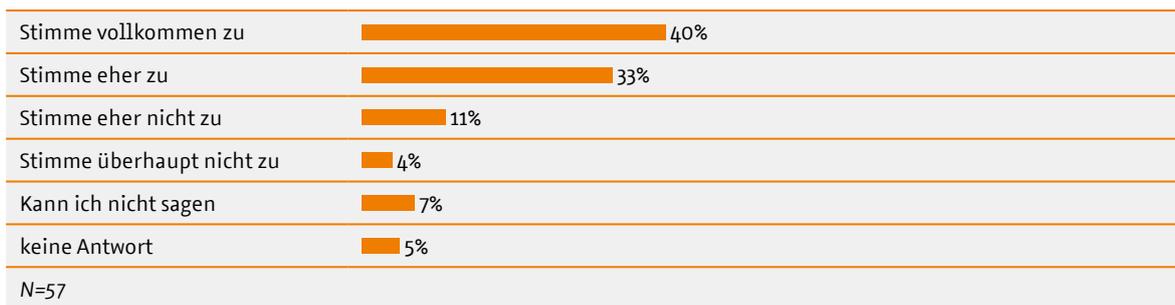


Abbildung 42: CO₂-Steuer

Folgende Produkte sollten besteuert werden: Flugreisen.

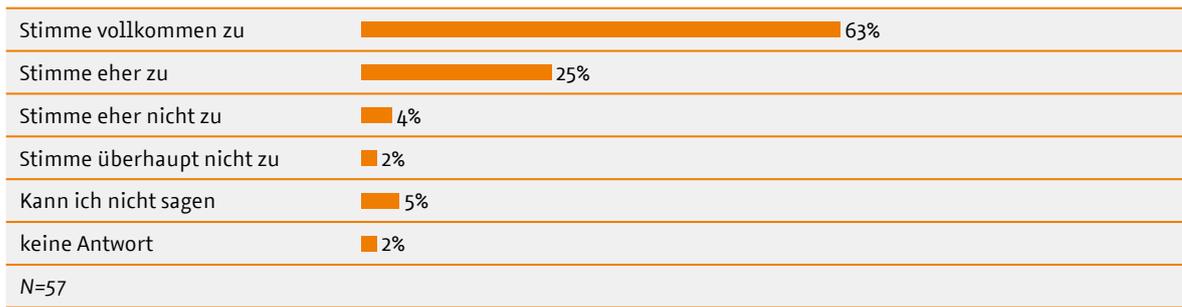


Abbildung 43: Besteuerung von Flugreisen

Folgende Produkte sollten besteuert werden: Benzin.

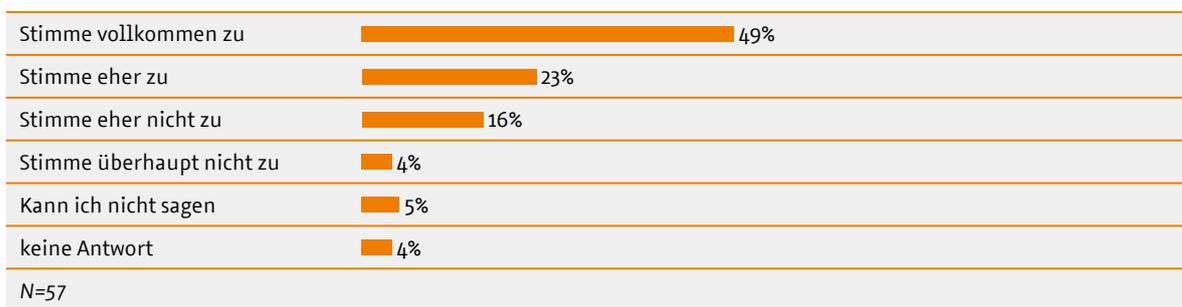


Abbildung 44: Besteuerung Benzin

Folgende Produkte sollten besteuert werden: Heizöl.

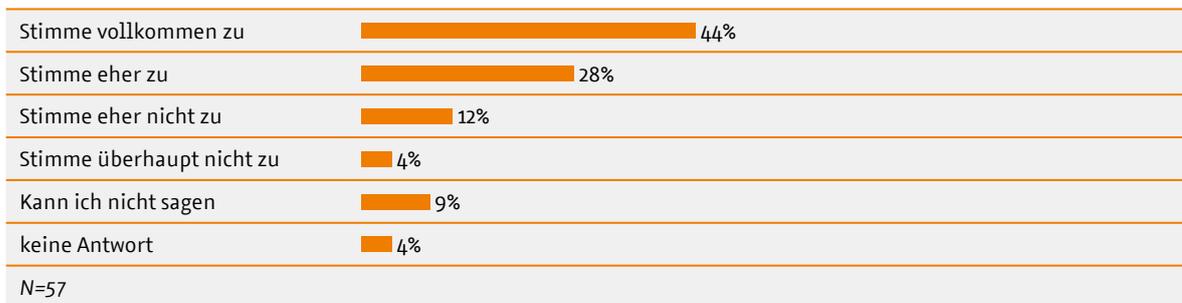


Abbildung 45: Besteuerung Heizöl

Folgende Produkte sollten besteuert werden: Lebensmittel, deren Herstellung viel CO₂ ausstößt (wie Fleisch oder Milchprodukte)

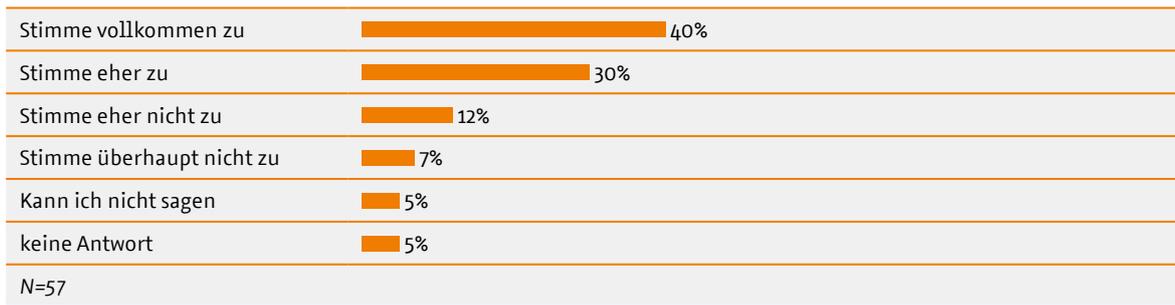


Abbildung 46: Besteuerung von Lebensmitteln

Zum Ausgleich für die CO₂ Steuer sollte es Steuererleichterungen für alle geben.

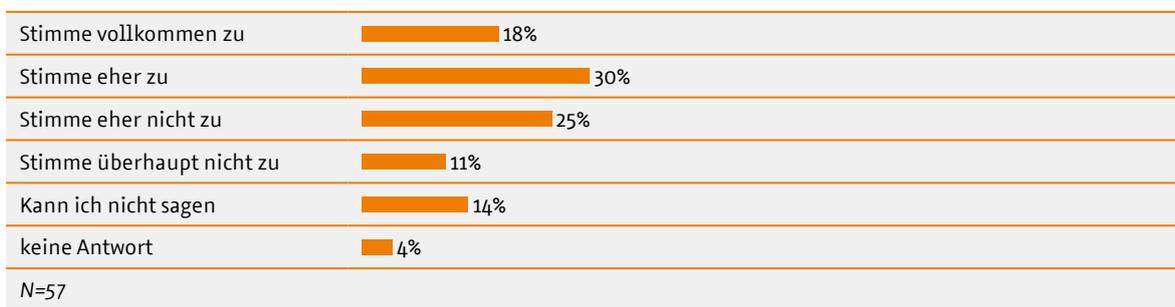


Abbildung 47: Steuererleichterungen für alle zum Ausgleich zur CO₂-Steuer

Eine steuerliche Begünstigung von Dienstwagen mit Elektroantrieb ist sinnvoll.

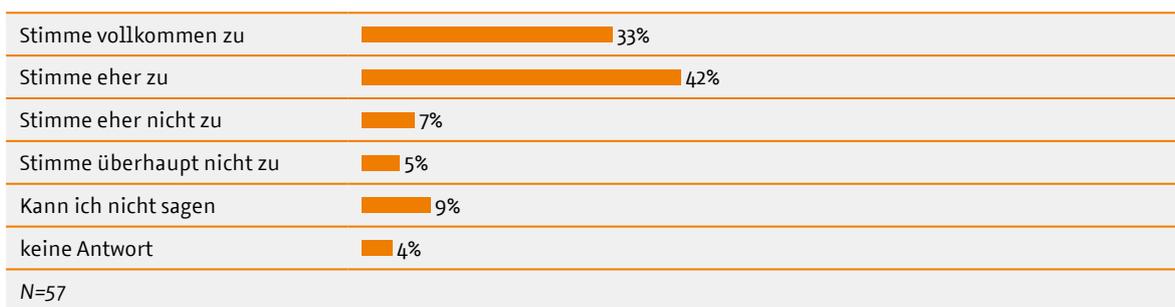


Abbildung 48: Dienstwagen mit Elektroantrieb

Menschen, die ein Elektroauto kaufen, sollten vom Staat nicht nur mit 2000 Euro, sondern mit 4000 Euro unterstützt werden.

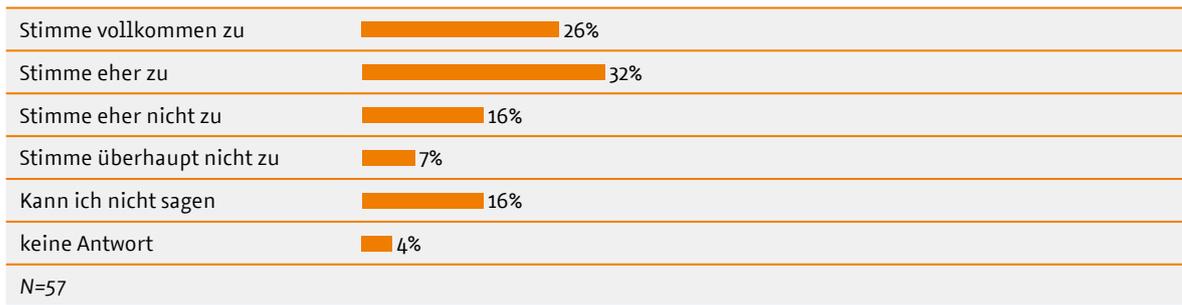


Abbildung 49: Bezuschussung Neukauf Elektroauto

Menschen, die Autos nutzen, die weniger Schadstoffe (Emissionen) ausstoßen, sollten zehn Prozent mehr Pendlerpauschale erhalten als Menschen, die ein Auto haben, das viele Schadstoffe ausstößt.

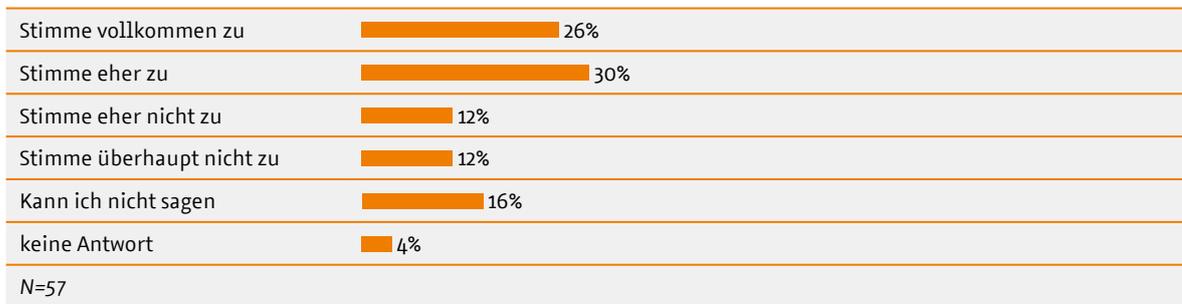


Abbildung 50: Pendlerpauschale für schadstoffarme Fahrzeuge

Menschen, die den ÖPNV nutzen, sollten mindestens zehn Prozent mehr Pendlerpauschale erhalten als diejenigen, die mit ihrem privaten Auto zur Arbeit fahren.

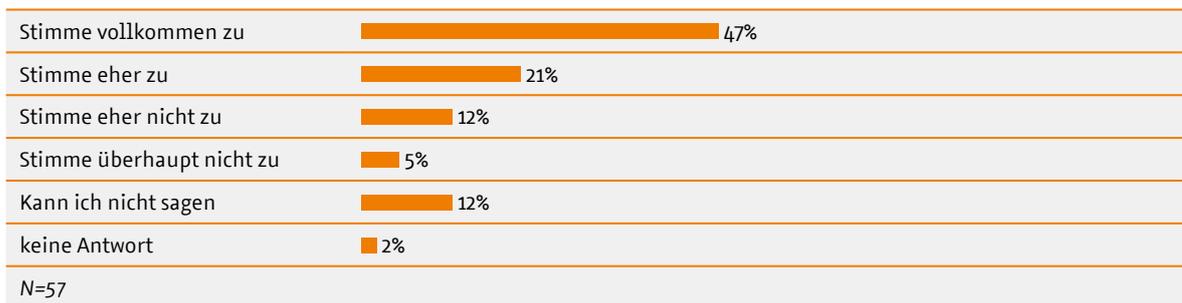


Abbildung 51: ÖPNV-Pendlerpauschale

Es gibt in Städten zu viel ... Luftverschmutzung.

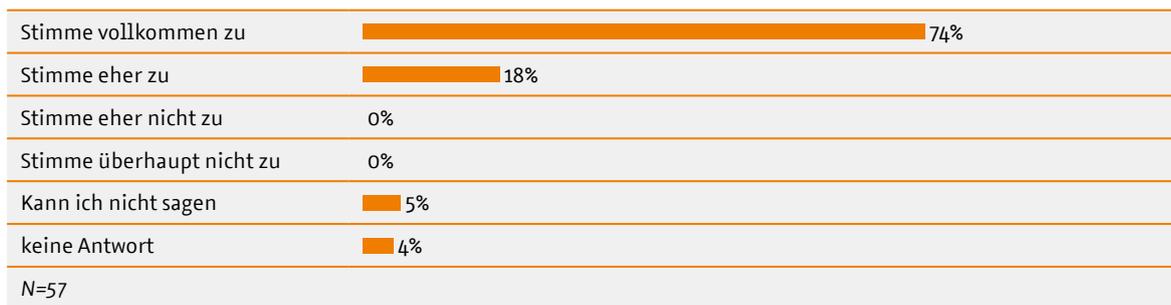


Abbildung 52: Luftverschmutzung

Es gibt in Städten zu viel(e) ... Staus.

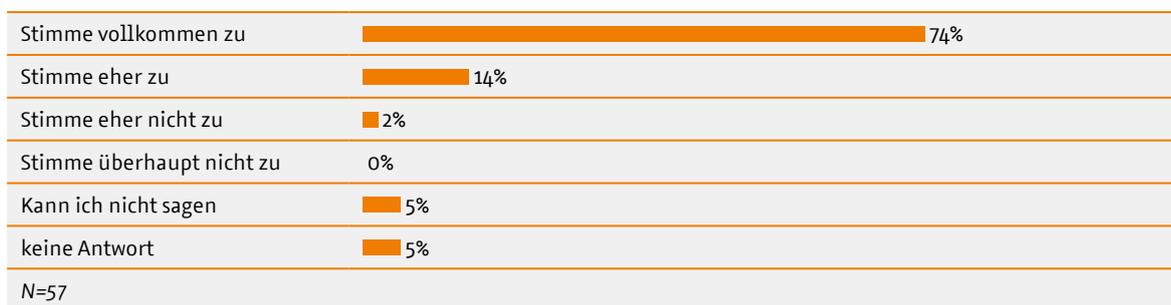


Abbildung 53: Staus

Es gibt in Städten zu viel ... Verkehrslärm.

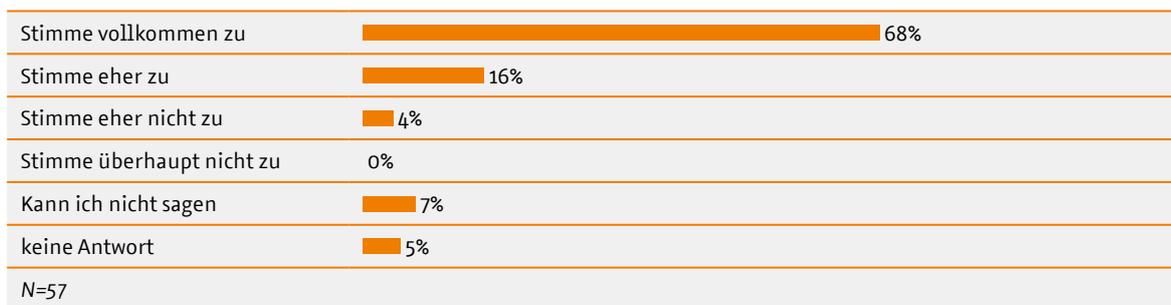


Abbildung 54: Verkehrslärm

Es gibt in Städten zu viele ... Unfälle.

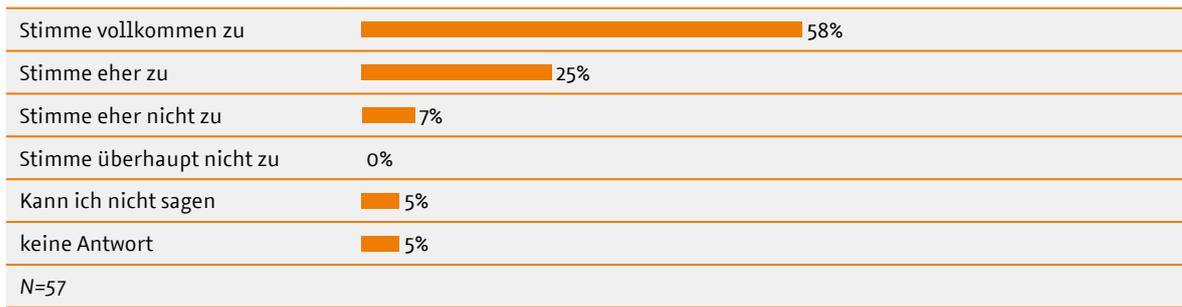


Abbildung 55: Unfälle

Es gibt in Städten zu viel(e) ... LKW.

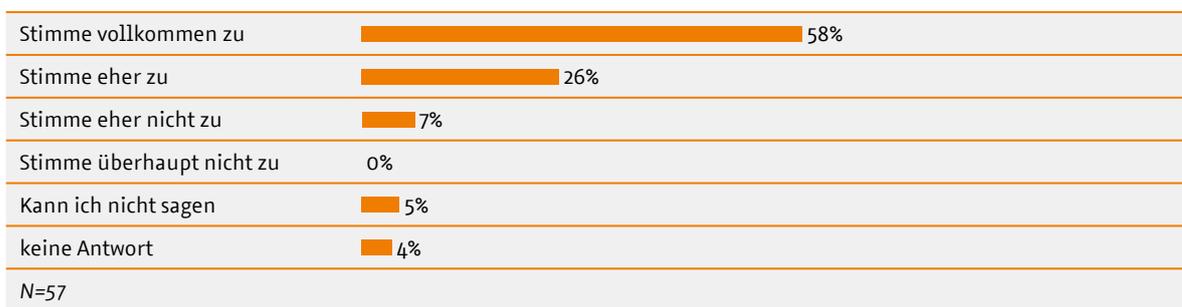


Abbildung 56: LKW in Städten

Es gibt in Städten zu viel(e) ... private PKW.

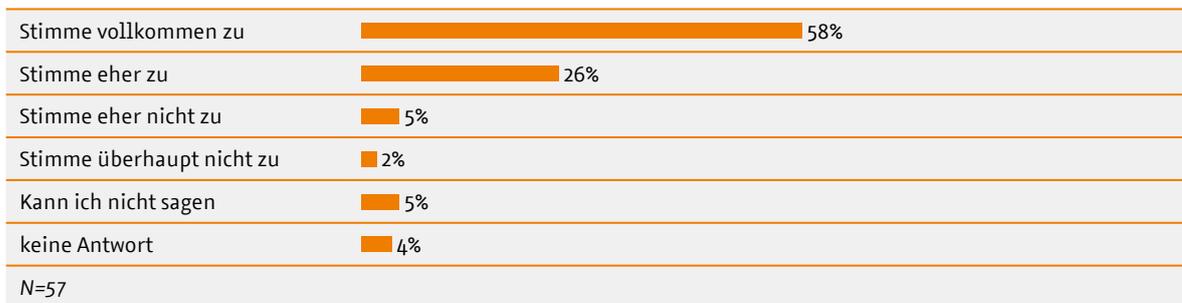


Abbildung 57: Private PKW in Städten

Es gibt in Städten zu viel(e) ... Fahrräder.

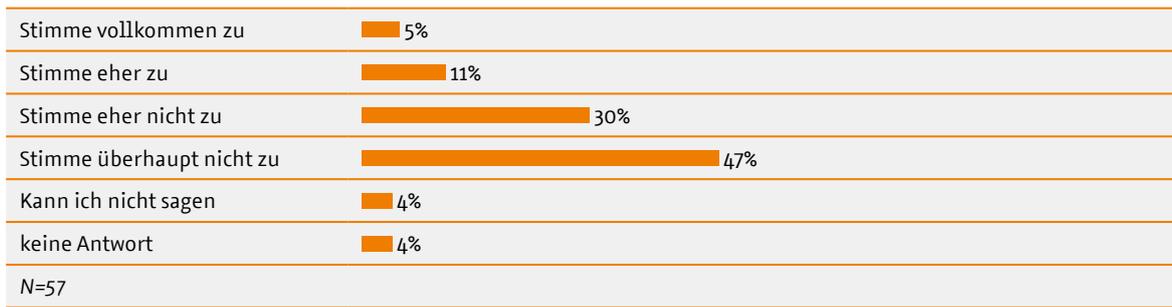


Abbildung 58: Fahrräder in Städten

Es gibt in Städten zu viele ... E-Scooter.

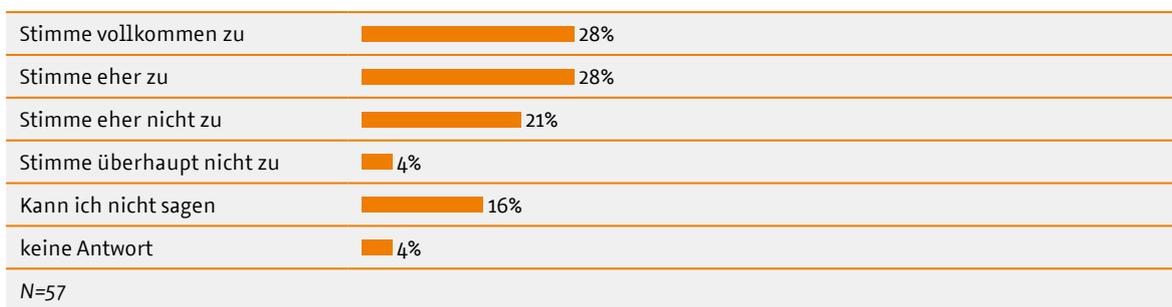


Abbildung 59: E-Scooter in Städten

Unternimmt die Bundespolitik genug, um die Verkehrswende voranzutreiben?

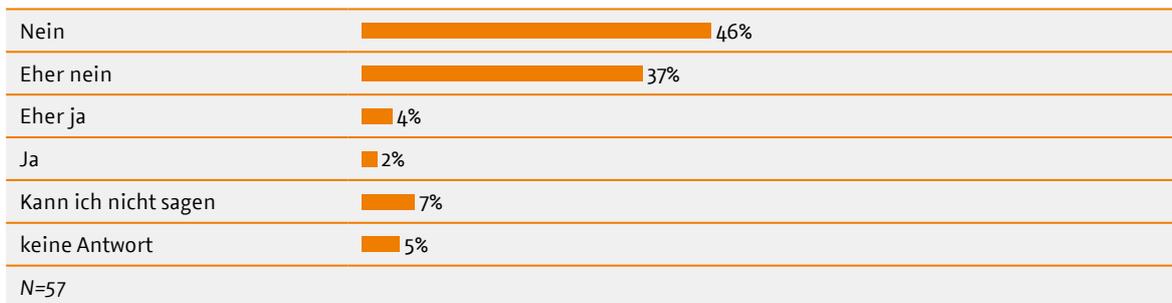


Abbildung 60: Umsetzung durch Bundespolitik

Unternimmt die Berliner Landespolitik genug, um die Verkehrswende voranzutreiben?

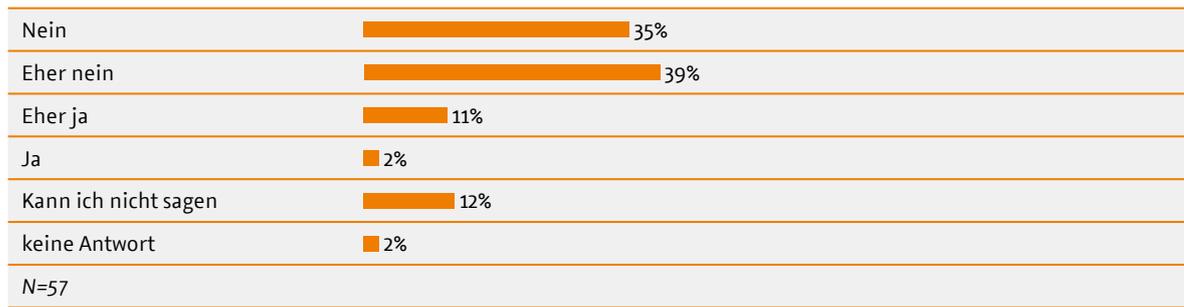


Abbildung 61: Umsetzung durch die Berliner Landespolitik

Sind die Menschen aus Ihrer Sicht bereit, für die Verkehrswende auch etwas mehr Zeit von A nach B zu brauchen?

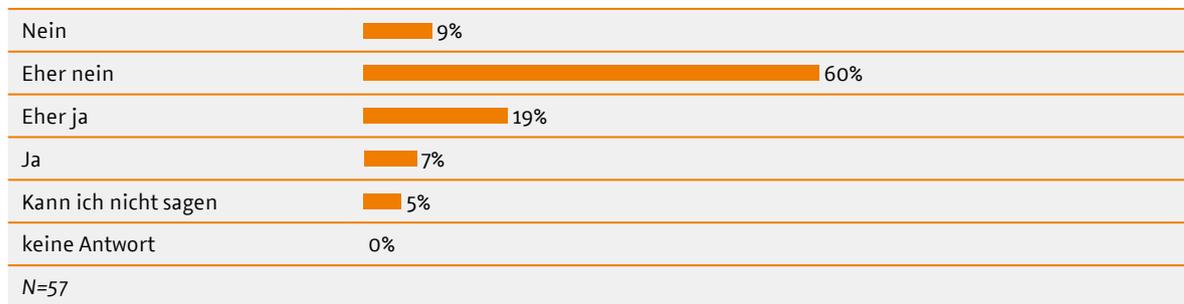


Abbildung 62: Einschätzung gesellschaftliche Bereitschaft zu längeren Wegzeiten bei Verkehrswende

Sind Sie persönlich bereit, für die Verkehrswende auch etwas mehr Zeit von A nach B zu brauchen?

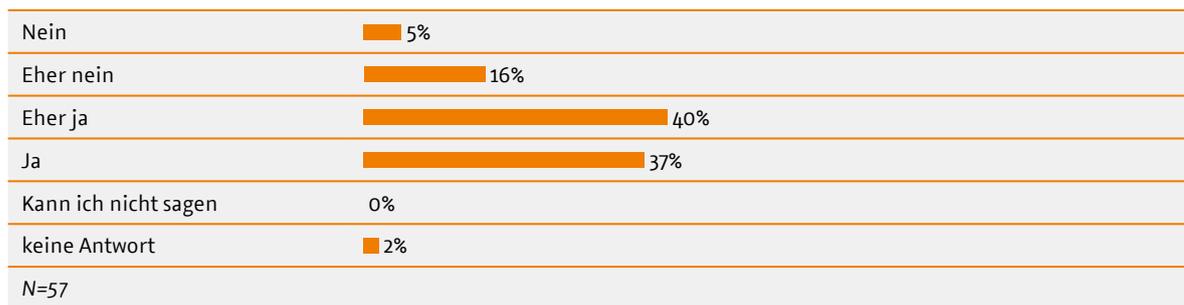


Abbildung 63: Individuelle Bereitschaft zu längeren Wegzeiten bei Verkehrswende

Wenn Sie an Ihr eigenes Wohnviertel denken, wie sollte der öffentliche Raum aufgeteilt werden? Welcher der folgenden Aussagen stimmen Sie am ehesten zu? Die Anzahl der Parkplätze sollte ...

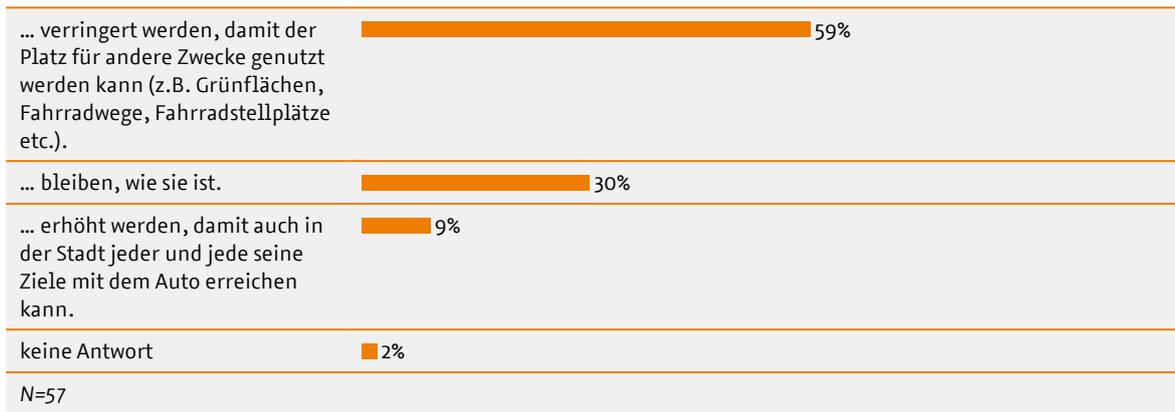


Abbildung 64: Nutzung des öffentlichen Raums

Würden Sie es unterstützen, wenn in Ihrem Kiez keine privaten PKW mehr fahren und parken dürften? Wenn ja, warum? Bitte wählen Sie die 4 wichtigsten Gründe aus.²

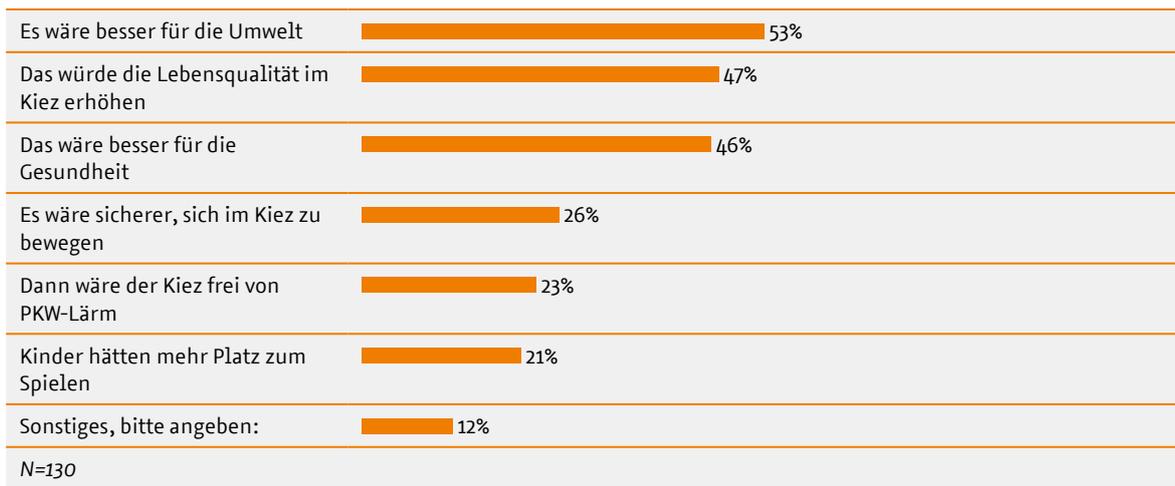


Abbildung 65: Gründe für Zustimmung zu keinen privaten PKW im Kiez

2 Hier wurden nicht immer exakt vier Items ausgewählt. Das N bezieht sich auf 130 Nennungen seitens der 28 Teilnehmenden (49 Prozent), die der Aussage zustimmen, dass keine privaten PKW mehr im Kiez fahren und parken dürften.

Würden Sie es unterstützen, wenn in Ihrem Kiez keine privaten PKW mehr fahren und parken dürften? Wenn nein, wieso nicht? Bitte wählen Sie die 4 wichtigsten Gründe aus.³

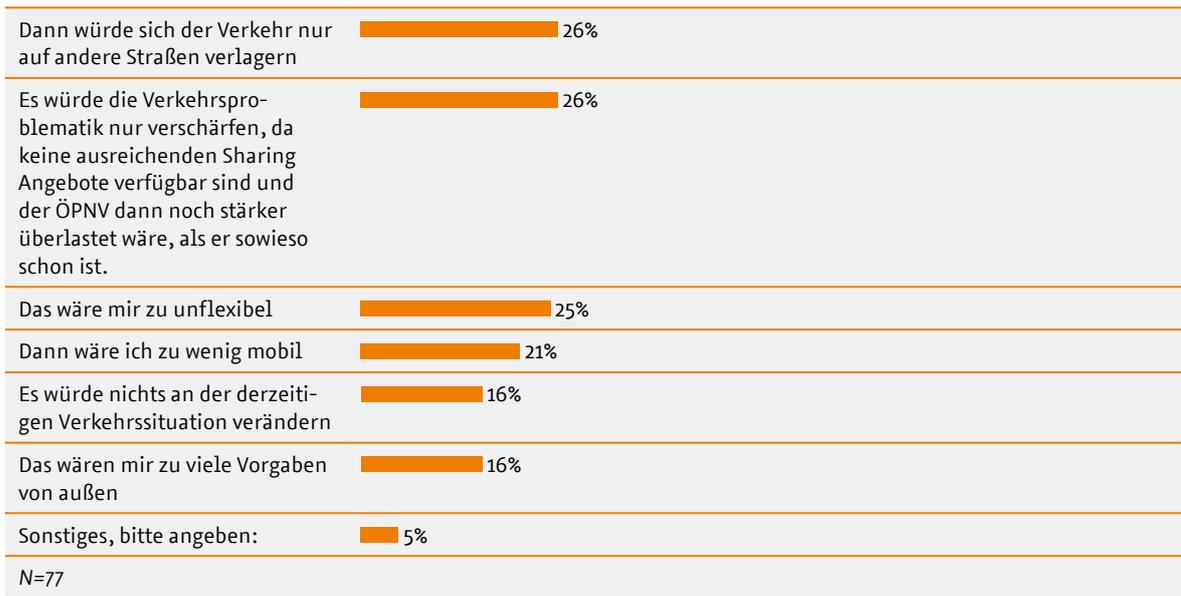


Abbildung 66: Gründe für Ablehnung eines Verbots von privaten PKW im Kiez

Wenn Sie an ein Stadtquartier der Zukunft denken, welche Mobilitätslösungen würden Sie sich wünschen? Bitte wählen Sie die max. 4 Aspekte aus.⁴

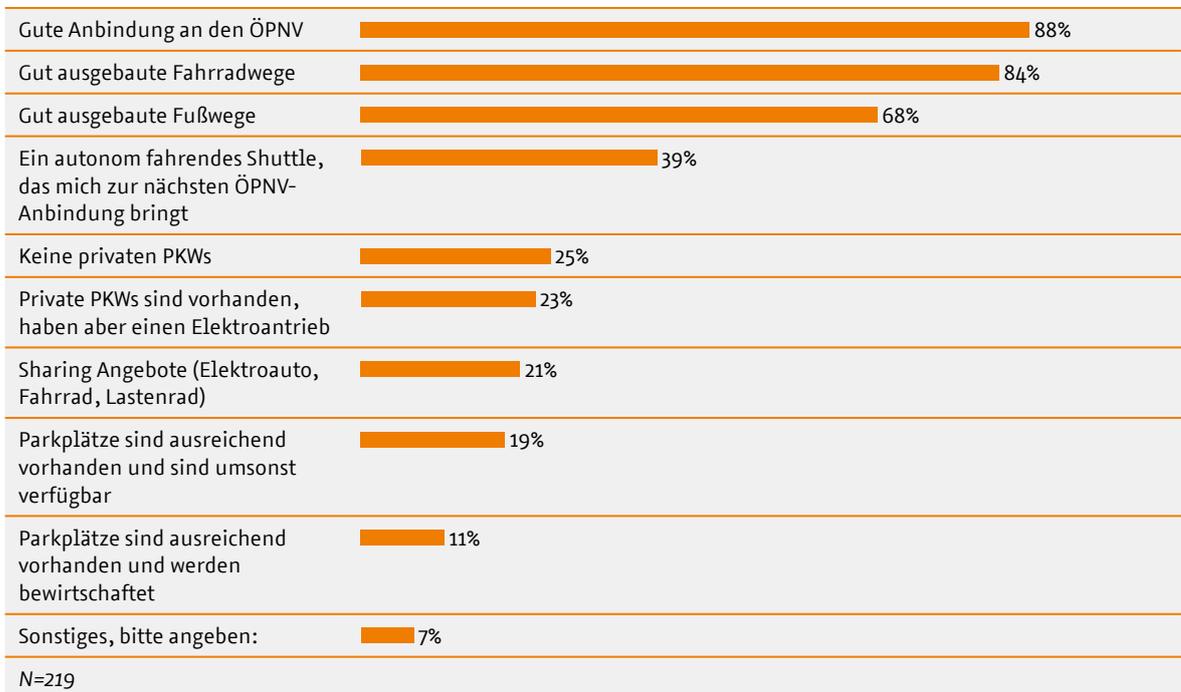


Abbildung 67: Mobilitätslösungen für ein Stadtquartier der Zukunft

3 Hier wurden nicht immer exakt vier Items ausgewählt. Das N bezieht sich auf 77 Nennungen seitens der 26 Teilnehmenden (48 Prozent), die der Aussage widersprechen, dass keine privaten PKW mehr im Kiez fahren und parken dürften.

4 Das N bezieht sich auf die 219 Nennungen der 57 Teilnehmenden.

Es werden bereits Wohngebiete entworfen, die weniger private Parkplätze anbieten, dafür Mobilitätsdienste wie e-Lastenräder, Elektroautos und Fahrräder. Wäre das für Sie interessant?

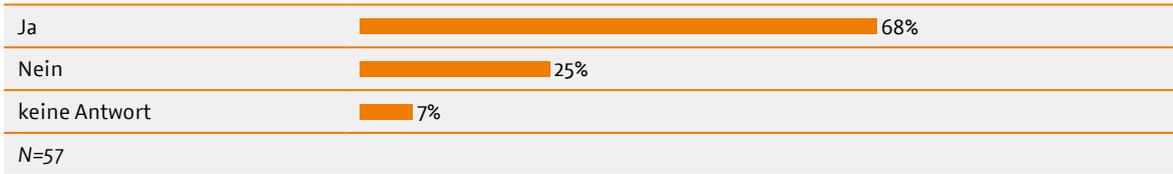


Abbildung 68: Interesse an innovativen Wohnquartieren

Um die Verkehrswende mit der Energiewende zu verbinden, sollen zunehmend erneuerbare Energien und Mobilität vernetzt werden, beispielsweise durch intelligentes Laden von Elektrofahrzeugen. Könnten Sie sich das auch für Ihr Wohnviertel vorstellen? Wenn ja: Was wäre dabei für Sie besonders wichtig? Bitte wählen Sie die 3 wichtigsten Punkte aus. Mir wäre besonders wichtig, dass ...⁵

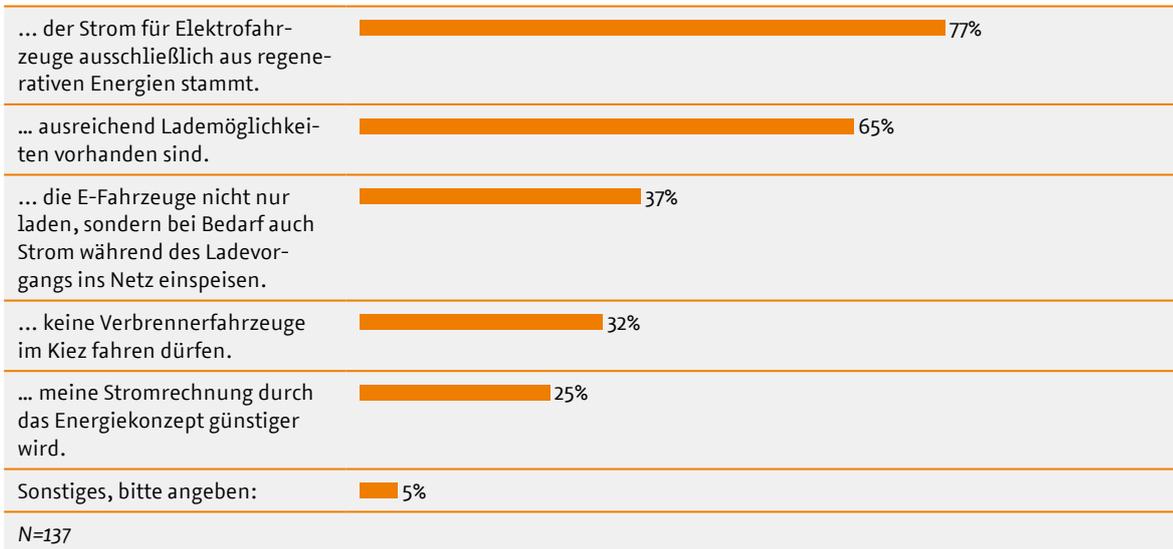


Abbildung 69: Intelligent vernetzte Mobilitätsangebote im Kiez

5 Hier wurden nicht immer exakt drei Items ausgewählt. Das N bezieht sich auf 137 Nennungen seitens der 50 Teilnehmenden (88 Prozent), die sich intelligent vernetzte Mobilitätsangebote in ihrem Kiez vorstellen können.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gruppenbild Planungszelle 1	6
Abbildung 2: Gruppenbild Planungszelle 2	7
Abbildung 3: Im Plenum einer Planungszelle	11
Abbildung 5: Verteilung Geschlechtszugehörigkeit	24
Abbildung 6: Altersverteilung	25
Abbildung 7: Verteilung nach Bezirken	25
Abbildung 8: Bildungsabschlüsse	26
Abbildung 9: Bürgerschaftliches Engagement	27
Abbildung 10: Eine Kleingruppe stellt ihre Ergebnisse im Plenum vor	29
Abbildung 11: Ergebnisse AE 1, Probleme im Bereich Mobilität	31
Abbildung 12: Kleingruppendiskussion	32
Abbildung 13: Ergebnisse AE 2, Vorschläge Nutzung freiwerdender Flächen bei weniger Autos	33
Abbildung 14: Ergebnisse AE 3, Anforderungen an moderne Mobilitätsdienste	35
Abbildung 15: Ausbau ÖPNV	37
Abbildung 16: ÖPNV preisgünstiger	37
Abbildung 17: Steuererleichterungen für Menschen mit geringem Einkommen	39
Abbildung 18: Reduktion von Autos in Städten	39
Abbildung 19: E-Mobilität	40
Abbildung 20: Citymaut	40
Abbildung 21: Gesellschaftliche Unterstützung	41
Abbildung 22: Keine privaten PKW mehr im Kiez	42
Abbildung 23: Interesse an Vernetzung Energiewende und erneuerbare Energien im Wohnviertel	42
Abbildung 24: Ergebnisse AE 5, Wünsche zu Mobilitätsangeboten an Bezirke	43
Abbildung 25: Ergebnisse AE 1, 1. Teil, hindernde Gründe, Auto stehenzulassen oder abzuschaffen	45
Abbildung 26: Ergebnisse AE 6, 2. Teil, überzeugende Gründe, Auto stehenzulassen oder abzuschaffen	46
Abbildung 27: Ergebnisse AE 7, 1. Teil, was an autoarmen Quartieren gut gefällt	48
Abbildung 28: Ergebnisse AE 7, 2. Teil, was autoarme Quartiere für Mobilität berücksichtigen sollten	49
Abbildung 29: Erläuterung der Aufgabe für eine Kleingruppe	50
Abbildung 30: Motivation zur Teilnahme	52
Abbildung 31: Gesamtbewertung Ablauf	52
Abbildung 32: Zufriedenheit mit Ergebnis	53
Abbildung 33: Kritik	54
Abbildung 34: Besonders Positives	55
Abbildung 35: Individuelles Mobilitätsverhalten	68
Abbildung 36: 365-Euro-Ticket	68
Abbildung 37: Arbeitgeberzuschüsse	69
Abbildung 38: Kostenloser ÖPNV	69
Abbildung 39: ÖPNV-Abgabe	69
Abbildung 40: Günstigere Bahntickets	70
Abbildung 41: Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets	70
Abbildung 42: CO ₂ -Steuer	70
Abbildung 43: Besteuerung von Flugreisen	71
Abbildung 44: Besteuerung Benzin	71
Abbildung 45: Besteuerung Heizöl	71

Abbildung 46: Besteuerung von Lebensmitteln	72
Abbildung 47: Steuererleichterungen für alle zum Ausgleich zur CO ₂ -Steuer	72
Abbildung 48: Dienstwagen mit Elektroantrieb	72
Abbildung 49: Bezuschussung Neukauf Elektroauto	73
Abbildung 50: Pendlerpauschale für schadstoffarme Fahrzeuge	73
Abbildung 51: ÖPNV-Pendlerpauschale	73
Abbildung 52: Luftverschmutzung	74
Abbildung 53: Staus	74
Abbildung 54: Verkehrslärm	74
Abbildung 55: Unfälle	75
Abbildung 56: LKW in Städten	75
Abbildung 57: Private PKW in Städten	75
Abbildung 58: Fahrräder in Städten	76
Abbildung 59: E-Sooter in Städten	76
Abbildung 60: Umsetzung durch Bundespolitik	76
Abbildung 61: Umsetzung durch die Berliner Landespolitik	77
Abbildung 62: Einschätzung gesellschaftliche Bereitschaft zu längeren Wegzeiten bei Verkehrswende	77
Abbildung 63: Individuelle Bereitschaft zu längeren Wegzeiten bei Verkehrswende	77
Abbildung 64: Nutzung des öffentlichen Raums	78
Abbildung 65: Gründe für Zustimmung zu keinen privaten PKW im Kiez	78
Abbildung 66: Gründe für Ablehnung eines Verbots von privaten PKW im Kiez	79
Abbildung 67: Mobilitätslösungen für ein Stadtquartier der Zukunft	79
Abbildung 68: Interesse an innovativen Wohnquartieren	80
Abbildung 69: Intelligent vernetzte Mobilitätsangebote im Kiez	80

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bürgerinnen und Bürger der Planungszellen	6
Tabelle 2: Referentinnen und Referenten der Planungszellen	7
Tabelle 3: Agenda der Planungszellen im Überblick	15
Tabelle 4: Liste angegebener Berufe	26
Tabelle 5: Ergebnisse zu AE 1 aus Planungszelle 1	56
Tabelle 6: Ergebnisse zu AE 1 aus Planungszelle 2	57
Tabelle 7: Ergebnisse zu AE 2 aus Planungszelle 1	58
Tabelle 8: Ergebnisse zu AE 2 aus Planungszelle 2	59
Tabelle 9: Ergebnisse zu AE 3 aus Planungszelle 1	60
Tabelle 10: Ergebnisse zu AE 3 aus Planungszelle 2	61
Tabelle 11: Ergebnisse zu AE 5 aus Planungszelle 1	62
Tabelle 12: Ergebnisse zu AE 5 aus Planungszelle 2	63
Tabelle 13: Ergebnisse zu AE 6, Frage 1, aus Planungszellen 1 und 2	64
Tabelle 14: Ergebnisse zu AE 6, Frage 2, aus Planungszellen 1 und 2	65
Tabelle 15: Ergebnisse zu AE 7, Frage 1, aus Planungszellen 1 und 2	66
Tabelle 16: Ergebnisse zu AE 7, Frage 2, aus Planungszellen 1 und 2	67

Abkürzungsverzeichnis

<u>AE</u>	Arbeitseinheit
<u>APP</u>	Application Software / Anwendungssoftware
<u>BMBF</u>	Bundesministerium für Bildung und Forschung
<u>CO₂</u>	(keine Abkürzung) Summenformel für Kohlenstoffdioxid
<u>DB</u>	Deutsche Bahn
<u>E-</u>	Elektro-
<u>LKW</u>	Lastkraftwagen
<u>MIV</u>	Motorisierter Individualverkehr
<u>ÖPNV</u>	Öffentlicher Personennahverkehr
<u>PKW</u>	Personenkraftfahrzeug
<u>StVO</u>	Straßenverkehrsordnung
<u>VBB</u>	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
<u>Z. B.</u>	zum Beispiel

Impressum

Herausgeber

Forschungscampus Mobility2Grid, Themenfeld „Akzeptanz und Partizipation“
Technische Universität Berlin, Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre,
Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation, MAR 1-1, Marchstraße 23,
10587 Berlin

Ansprechpartnerin zu den Planungszellen: Dr. Birgit Böhm

Prozessbegleitung

nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung e.V.
Willdenowstraße 38, 12203 Berlin

Ansprechpartner zu den Planungszellen: Dr. Carsten Herzberg

Moderationsteam

Dr. Birgit Böhm, Dr. Carsten Herzberg, Dr. Natalie Mevissen, Daniel Männlein

Assistenz

Antje Heera, Friederike Schleese

Kapitel 6.4 mit Fragebogenauswertungen und Anhang Auswertung der Befragung zur Akzeptanz der Verkehrswende

Dr. Natalie Mevissen, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB

Daniel Männlein, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB

Redaktion und Verantwortung für den Inhalt

Dr. Birgit Böhm, Dr. Carsten Herzberg

Fotos

Theo Sakatis, Technische Universität Berlin, Institut für Berufliche Bildung und
Arbeitslehre, Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation

Layout und Satz

böing gestaltung, Berlin

Das dieser Veröffentlichung zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des
Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen
AZ 03SF0518B gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung
liegt bei der Redaktion.

Berlin 2020



Das dieser Veröffentlichung zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen AZ 03SF0518B gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Redaktion.