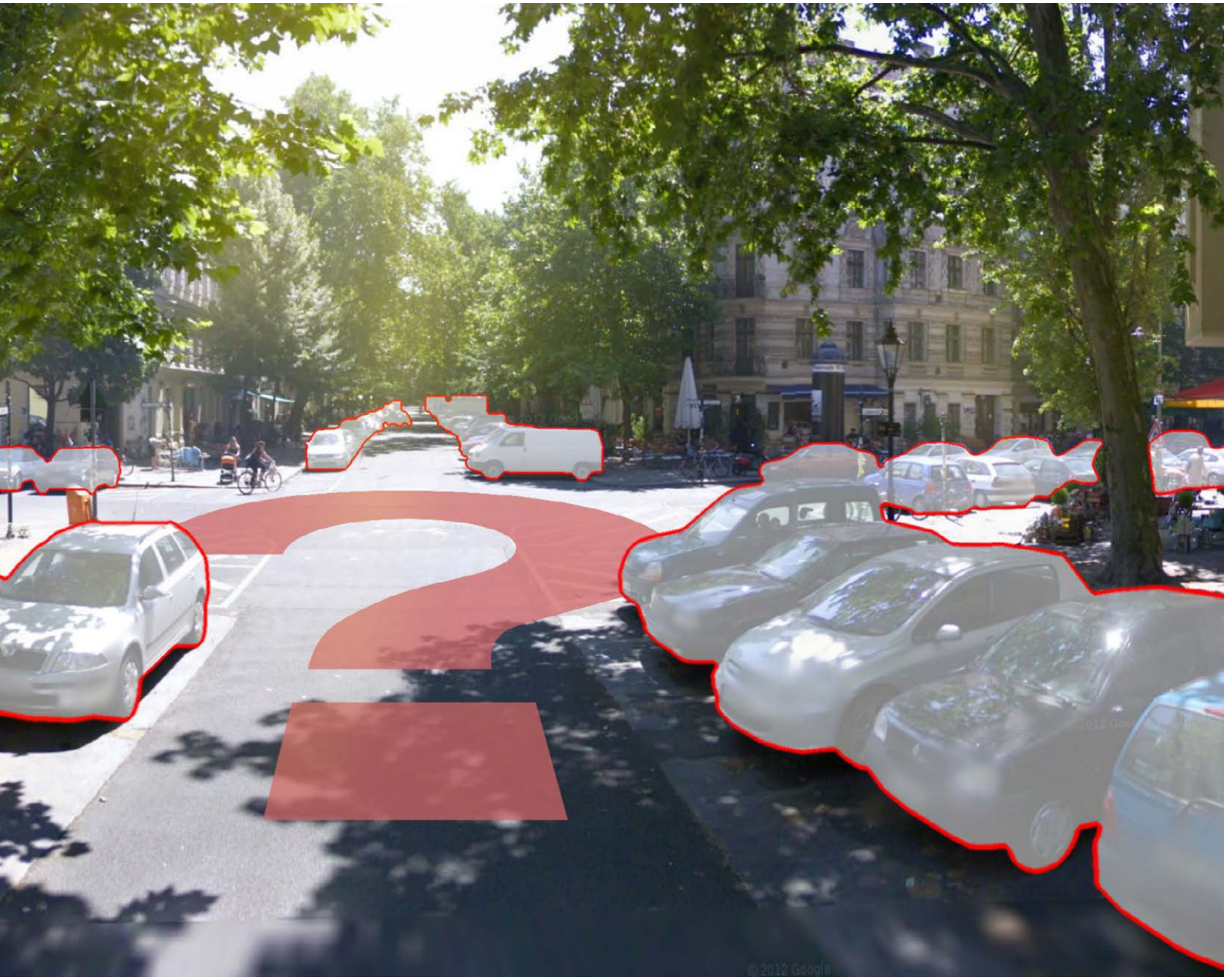


Bürgergutachten

Verkehrswende erleben – Stadtraum mitgestalten 2021

Bürgergutachten

Verkehrswende erleben – Stadtraum mitgestalten 2021

Inhalt

1 Einführung 4
2 Danksagung 5
3 Zusammenfassung der Empfehlungen 7
4 Beteiligungsmethode 10
5 Vorstellung der Beteiligten 11
5.1 Ziehung der Zufallsstichprobe und Rücklauf 11
5.2 Geschlechtszugehörigkeit, Alter, Einwanderungsgeschichte, Haushaltsgröße und Wohnbezirke 12
5.3 Bildungsabschlüsse, Berufe, Arbeitssituation und bürgerschaftliches Engagement 14
5.4 Motivation zur Teilnahme 15
5.5 Mobilitätsverhalten 16
6 Programm, Arbeitseinheiten und Informationsbeiträge 17
7 Empfehlungen der Beteiligten 28
7.1 Wichtigste Themen im Zusammenhang mit der Verkehrswende 29
7.2 Voraussetzungen für den Verzicht auf ein eigenes Auto 30
7.3 Aus internationalen Beispielen übertragbare Verkehrswendemaßnahmen 32
7.4 Empfehlungen zu einem fotorealistischen Bildvisionsentwurf für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier 34
7.5 Empfehlungen zu einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier 36
7.6 Empfehlungen zu einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ randstädtische Großbausiedlung 39
7.7 Bewertung der Durchführung der Planungszellen, Wünsche der Beteiligten für die Mobilität in einem Stadtviertel der Zukunft und Mobilität im eigenen Wohnviertel 40
Abbildungsverzeichnis 44
Tabellenverzeichnis 45
Anhang 1: Einzelergebnisse der beiden Planungszellen 46
Anhang 2: Ergänzende Befragungsergebnisse: Kommentare in Freitextfeldern 66
Impressum 76

1 Einführung

Die Beteiligung von Bürger*innen findet im politischen Bereich, aber auch in Forschung und Entwicklung immer mehr Beachtung. Für Projekte, die nicht nur eine Fachöffentlichkeit, sondern eine breitere Öffentlichkeit erreichen wollen, ist Beteiligung besonders wichtig. Denn die Perspektive von Bürger*innen kann dazu beitragen, Lösungen zu entwickeln, die alltagsnah und akzeptanzfördernd sind.

Das von der Stiftung Mercator im Zeitraum Oktober 2020 bis September 2022 geförderte Projekt „Verkehrswende erleben" hat schon bei seiner Konzeption eine Beteiligung von Bürger*innen durch Planungszellen für ein Bürgergutachten vorgesehen. In dem Projekt entwickeln das WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, der paper planes e. V. und die Technische Universität Berlin ein „Startpaket in die Verkehrswende", ein Arbeitstitel, der sich bis zur Veröffentlichung des „Startpakets" noch ändern wird. Das „Startpaket" soll sich als praxisnahe Umsetzungshilfe an Kommunen, Initiativen und Bürger*innen richten und bezieht deren Perspektive daher in die Entwicklung mit ein. Im Mittelpunkt stehen Bilder, die zeigen sollen, wie durch Maßnahmen der Verkehrswende Stadtquartiere mit viel Platz für Menschen und mehr öffentlicher und nichtmotorisierter Mobilität aussehen könnten.

Was empfehlen durch eine Zufallsauswahl beteiligte Berliner Bürger*innen für ein solches „Startpaket" und für Bilder, die darin enthalten sein sollen? Diese Ausgangsfrage beantwortet das vorliegende Bürgergutachten.

Das Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation am Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre der Technischen Universität Berlin hatte im Rahmen des Projekts die Aufgabe, die Beteiligung vorzubereiten und durchzuführen und Ablauf und Ergebnisse im Bürgergutachten zu dokumentieren. Das nexus Institut hat diesen Prozess begleitet.

Die Verkehrswende soll das Klima und die Gesundheit von Menschen besser schützen und mehr Lebensqualität in den Städten schaffen. Wie die Energiewende wird auch die Verkehrswende uns alle betreffen, sie wird unsere Alltagsmobilität verändern. Diese Veränderungen verlaufen entlang vielfältiger ökonomischer, ökologischer und sozialer Konfliktlinien und sollten deshalb von intensiver Beteiligung begleitet werden. Die Bürger*innen dieses Bürgergutachtens haben sich beteiligt und leisten damit auch einen Beitrag zu einer wichtigen gesellschaftlichen Diskussion, die vor dem Hintergrund des Klimawandels immer dringlicher zu führen ist und schon heute konkretes Handeln erfordert.

2 Danksagung

Ohne Bürger*innen, die sich beteiligen, gibt es kein Bürgergutachten. Ihnen sei deshalb an erster Stelle besonders herzlich gedankt. Sie sind hier in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Roger Apitz	Bastian Junghanß	Kurz Shortriver
Nele-Marie Alexander	Alev Karataş	Lina Snigula
Christopher Böhm	Muriel Kelpin	Michael Sperling
Marie Bonnet	Yvonne Koberling	Klaus Steinfatt
Antje Claus	Jamila Kurtenbach	Antje Trettau
Babett Eichler	Phyllis Lembert	Semih Tetik
Ralf Ewert	Alexander Leonhardt	Simon Schmidt
Lars Fischer	Michael Loew	Johannes Trost
Michelle Frischmuth	Gabriele Markert	Dr. Stefan von Senger und Etterlin
Frederik Gniffke	Heiko Mrose	Thomas Waibel
Carola Hase	Timm Neubert	Sandra Warzecha
Ulrike Heil	Ngoc-Khoa Nguyen	Dr. Tobias Werther
Eva Heilmann	Nico Osnowski	Nicolas Winkler
Stefanie Helm	Sabine Peitzmeier	Daphne Wischhöfer
Veronika Hohmann	Henrieke Polewka	Anne Witzke
Katharina Hug	Cornelia Reichert	Philipp Zimmermann
Josephine Alina Hübner	Hans-Peter Romanowski	

Und 2 weitere Personen, deren Namen auf eigenen Wunsch nicht genannt sind.

Auch den Referent*innen, die Informationen an die Bürger*innen vermittelt haben, gebührt herzlicher Dank. Sie sind hier in der Reihenfolge ihres Auftretens in den Arbeitseinheiten benannt (weitere Informationen zu den Referent*innen s. Kap. 6):

Dr. habil. Weert Canzler, WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Martin Schlecht, Technische Universität Berlin, Fachgebiet Arbeitslehrer/Technik und Partizipation

Dr. Carolin Schröder, Technische Universität Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft

Burkhard Stork, Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)

Timo Daum, freier Autor und Dozent, aktuell Gastwissenschaftler am WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Matthias Heskamp, paper planes e. V.

Perttu Ratilainen, paper planes e. V.

Simon Wöhr, paper planes e. V.

Marco Piazza, paper planes e. V.

Stefano Tiracchia, paper planes e. V.

Auch dem Team, das die Planungszellen durchgeführt hat, soll an dieser Stelle gedankt werden:

Technische Universität Berlin:
Dr. Birgit Böhm
Tobias Biehle
Friederike Tautz
nexus:
Ansgar Düben
Antje Heera
Elisabeth Dienel
Fabian Dantscher
Vanessa Kügler
Karlotta Schultz

3 Zusammenfassung der Empfehlungen

An dem hier vorgelegten Bürgergutachten haben sich auf Basis einer Zufallsauswahl 52 Bürger*innen im August 2021 an 4 halben Tagen in 2 online durchgeführten Planungszellen beteiligt. Sie kommen aus 11 der 12 Berliner Bezirke, sind zwischen 18 und 64 Jahre alt, 26 sind weiblich, 24 männlich und 2 divers. Fast die Hälfte der Beteiligten hat ein eigenes Auto (25 mit, 26 ohne eigenes Auto, 1-mal keine Antwort dazu). Mit diesem Bürgergutachten übergeben sie ihre Empfehlungen zu Maßnahmen und Bildern für ein „Startpaket in die Verkehrswende" der Projektgruppe und der Öffentlichkeit.

Das Bürgergutachten stellt, nach Einführung (Kap. 1) und Danksagung (Kap. 2), die Beteiligungsmethode (Kap. 4), die Beteiligten (Kap. 5), den Ablauf in Arbeitseinheiten (Kap. 6) und die zusammengeführten Empfehlungen sowie die Bewertung der Planungszellen (Kap. 7) vor. Die Einzelergebnisse beider Planungszellen (Anhang 1) sowie alle Kommentare, die in der am Ende der Planungszellen durchgeführten anonymen Online-Befragung abgegeben wurden (Anhang 2), sind ergänzend dokumentiert.

Zusammengefasst ergeben sich folgende **Hauptempfehlungen**:

Wichtigste Themen im Zusammenhang mit der Verkehrswende

Das Thema Verkehrswende ist komplex, Veränderungen wirken sich nicht nur unmittelbar auf Verkehr, Mobilität und Umwelt aus, sondern haben z.B. auch wirtschaftliche und soziale Auswirkungen. Zu den wichtigsten Themen, die im Zusammenhang mit der Verkehrswende beachtet werden sollten, gehören für die Bürger*innen ein besserer und kostengünstigerer ÖPNV, mehr Klimaschutz, die Sozialverträglichkeit von Maßnahmen und eine sichere und flexible Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel, insbesondere für den Fahrrad- und Fußverkehr. Der ÖPNV muss preiswerter bis kostenlos werden, Randbezirke erreichen und gut an ein Radwegenetz und verschiedene alternative Fahr- und Transportmöglichkeiten angebunden werden. Zum Schutz des Klimas soll es mehr Grünflächen in der Stadt geben, die Entwicklung alternativer Antriebe soll verstärkt und es soll weniger oder gar nicht mehr notwendig werden, ein privates Auto nutzen zu müssen.

Mit Abstand das wichtigste Thema im Zusammenhang mit der Verkehrswende ist für die Beteiligten die Entwicklung des ÖPNV. Stadt- und Verkehrsplanung sollen, als besonders dringliche Voraussetzung für eine sozialverträgliche und klimafreundliche Verkehrswende, den ÖPNV verbessern. Der ÖPNV soll kostengünstig bis kostenlos, sicher und barrierefrei nutzbar sein. Fährräder sollen mitgenommen und an Haltestationen abgestellt werden können und Radwege gut an den ÖPNV angebunden sein. Der ÖPNV soll auch in städtische Randgebiete und abseits von Stoßzeiten ausgebaut werden. Ergänzend zum Ausbau des ÖPNV sind Car-Sharing, einschließlich autonomer Fahrmöglichkeiten, und Lösungen für den Transport größerer Dinge, z.B. durch kommunale Services, bereit zu stellen.

Voraussetzungen für den Verzicht auf ein eigenes Auto

Die Reduzierung des Fahrzeugverkehrs, einschließlich des individuellen Autoverkehrs, im Rahmen der Verkehrswende soll Stau, Lärm und Luftverschmutzung reduzieren, das Klima besser schützen und die Lebensqualität in Städten erhöhen. Der Verzicht auf das eigene Auto ist aber auch eine der Hauptbefürchtungen vieler Menschen gegenüber der Verkehrswende. Ein „Startpaket in die Verkehrswende" soll deshalb darauf verweisen, dass der Verzicht auf ein eigenes Auto sich vor allem dadurch erleichtern ließe, dass für verbesserte und überall gut ausgebaute Sharing-Angebote gesorgt wird und der ÖPNV durch hohe Taktung, guten Anschluss in das Umland, mehr Sauberkeit,

Sicherheit und günstige Preise und durch besondere Angebote für den Transport größerer Gegenstände einen Komfort bietet, der bisher oft nur bei der Nutzung eines eigenen Autos wahrgenommen wird.

Verbesserte und überall gut ausgebaute Sharing-Angebote und ein verbesserter ÖPNV können aus Sicht der Beteiligten am meisten dazu beitragen, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Stadt- und Verkehrsplanung, aber auch Sharing-Anbieter sind aufgefordert, Sharing-Angebote zu erweitern und zu erleichtern. Dazu gehören z.B. auch die Möglichkeit von Vorabbestellungen, längere Mietdauer, mehr Abstellbereiche im Umfeld von Städten und einfache Registrierung, etwa durch eine App für alle Angebote, plattformübergreifend und in Kombination mit dem ÖPNV. Sharing-Angebote sollen zudem mit größerer Reichweite, flächendeckender und auch außerhalb der Städte sowie auch für Familien mit Kindern und für größere Transporte, einschließlich Sharing von PKW und Lastenrädern in naher Erreichbarkeit, nutzbar sein. Sharing-Angebote müssen aber im Vergleich zur Nutzung eines eigenen Autos auch finanziell noch attraktiver werden. Verbesserung und Ausbau von Sharing-Angeboten und ÖPNV und weitere Hauptempfehlungen, wie Infrastruktur, Preisgestaltung und steuerliche Förderung so zu gestalten, dass ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Auto bevorzugt sind, sollen es zukünftig erleichtern, das eigene Auto stehen zu lassen oder ganz abzuschaffen.

Aus internationalen Beispielen übertragbare Verkehrswendemaßnahmen

In vielen Städten gibt es bereits erfolgreiche Beispiele von Verkehrswendemaßnahmen. Ein „Startpaket in die Verkehrswende“ soll über solche Beispiele einschließlich ihrer Konsequenzen informieren, weil sie Anregungen für das bieten können, was realisierbar ist. Aus Sicht der Bürger*innen ließen sich auf eine Stadt wie z.B. Berlin insbesondere die Verbesserung und Förderung der Fahrrad- und Fußverkehr-Infrastruktur, bauliche und räumliche Anpassungen wie z.B. Absperrungen, Reduzierung und Umgestaltung von Parkraum, Tempo-30-Zonen und autofreie Zonen sowie zeitlich begrenzte Maßnahmen, z.B. Experimentierräume, temporäre Sperrungen und autofreie Tage, übertragen. Zeitlich begrenzte Maßnahmen könnten dabei auf mittel- und langfristige Veränderungen im Rahmen der Verkehrswende vorbereiten. Diese Maßnahmen sollten lokal und mit Beteiligung von Bürger*innen geplant und umgesetzt werden.

Mit Abstand am höchsten gewichteten die Beteiligten als übertragbare Maßnahmen die Verbesserung und Förderung der Infrastruktur für Fahrrad- und Fußverkehr. Öffentlicher Raum soll zugunsten von Fahrrad- und Fußverkehr umgebaut und die Infrastruktur, einschließlich sicherer Abstell- und Unterstellflächen und Schnellstraßen für Fahrräder, für diesen Verkehr ausgebaut werden. Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr sollen klarer getrennt werden. Zu den in diesem Zusammenhang empfohlenen Maßnahmen gehören auch ein Winterdienst und eine generelle Pflege der Fahrradwege, die Verbesserung von Sharing-Angeboten für Fahrräder und passende Angebote und Infrastruktur für E-Fahrräder.

Weitere Hauptempfehlungen für übertragbare Verkehrsmaßnahmen sind bauliche und räumliche Anpassungen, z.B. Absperrungen, Pocket Parks, d.h. kleine Grünräume, und Reduzierung und Umgestaltung von öffentlichem Raum, der bisher für Parkplätze vorgesehen ist, einschließlich der Einrichtung von mehr Fußgängerzonen und Absperrungen von Straßen für Durchgangsverkehr.

Als zeitlich begrenzte Maßnahmen empfehlen die Beteiligten insbesondere Experimentierräume mit Sperrungen und autofreie Tage. Einzelne Straßen sollen z.B. an Wochenenden gesperrt oder auch länger zeitlich befristet zu Experimentierstraßen werden. Maßnahmen dieser Art sollen das Ausprobieren neuer Verkehrskonzepte und die Anpassung an mittel- bis langfristig veränderte Bedingungen, wie z.B. Super Blocks, d.h. Wohnblocks, in denen Fuß- und Fahrradverkehr Vorrang haben, erleichtern.

Technische und regulatorische Anpassungen für einen sicheren Verkehrsfluss verschiedener Verkehrsmittel, eine bessere Einhaltung und Kontrolle bereits bestehender Vorgaben und eine Erweiterung von Tempo-30-Zonen und Ausweitung von Umweltzonen gehören ebenfalls zu den Hauptempfehlungen, die von den Beteiligten als übertragbar angesehen werden. Die Einfahrt von Autos in Innenstädte soll teurer und ggfs. begrenzt, die Ampelschaltungen

angepasst, die Pünktlichkeit des ÖPNV verbessert und Tempo 30 in mehr Wohngebieten oder sogar in der gesamten Stadt eingeführt werden, um einen sicheren Verkehrsfluss zu unterstützen.

Empfehlungen für Bildentwürfe von Verkehrswendevisionen

Die Bürger*innen erarbeiteten zu allen Bildentwürfen mit Verkehrswendevisionen, die in den Planungszellen für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier und den Typ randstädtische Großbausiedlung vorgestellt wurden, viele Kritikpunkte und konkrete Anpassungsempfehlungen.

Fotorealistische Bildentwürfe, die für Verkehrswendevisionen genutzt werden, sollten insbesondere in Flächenaufteilung und Regelung des Verkehrs logisch und glaubwürdig sein und individuellen Autoverkehr nicht vollständig ausblenden. Die Vision muss städtische und verkehrliche Details ausreichend beachten. Bei einer Gegenüberstellung von Ist-Zustand und Vision sollte sehr genau z.B. auf gleiche Farbgebung und Wetterlage in den Darstellungen geachtet werden, da sonst der Eindruck von Manipulation entstehen kann.

Die Darstellung in Form einer schematischen Balkon- bzw. Erklärperspektive wurde insgesamt positiver bewertet als die fotorealistischen Bildentwürfe. Die Balkon- bzw. Erklärperspektive ermöglicht es, viele Maßnahmen in einen Entwurf zu integrieren, wie unter einem Vergrößerungsglas zu betrachten und z.B. zu entscheiden, welche Maßnahmen im Rahmen einer lokal geplanten Verkehrswende als erste auf den Weg gebracht werden könnten. Die positive Bewertung durch die Bürger*innen zeigt, dass diese Darstellungsart in ein „Startpaket für die Verkehrswende“ aufgenommen werden sollte. Als wichtigste Maßnahmen, die in einer solchen Darstellung enthalten sein sollten, empfehlen die Bürger*innen einen sehr guten ÖPNV und ausreichende Verkehrswege für An- und Ablieferungen, Dienstleistende und Notfallversorgung, die auch bei Reduzierung von Autoverkehr und Parkplätzen gewährleistet sein müssen. Die Flächenaufteilung soll die Gleichberechtigung von Fuß- und Fahrradverkehr mit breiten und durchgängigen Wegen unterstützen. Nicht nur ebenerdige Flächen, sondern auch Dächer und Fassaden sollten für Begrünung sowie für Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden. Auch Maßnahmen für ein lebendiges Quartiersleben mit guter Aufenthaltsqualität, kurzen Wegen und Infrastruktur einschließlich flexibler Nutzungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung verschiedener Gruppen mit besonderen Bedarfen sollen in der Darstellung enthalten sein.

Die Bürger*innen empfehlen auch, die Visionsentwürfe so zu gestalten, dass eine mögliche Realisierung vorstellbar wird. Überzeichnete oder sogar als kitschig wahrgenommene Visionen lösen nicht Neugier, sondern Skepsis gegenüber der Vision aus. Deshalb sollen Bildentwürfe in einem „Startpaket in die Verkehrswende“ zugleich visionär und umsetzbar erscheinen, um Interesse zu wecken und zu motivieren, sich mit möglichen Schritten auf dem Weg zu einer Verwirklichung der Vision auseinanderzusetzen.

4 Beteiligungsmethode

Planungszellen für Bürgergutachten wurden als Beteiligungsmethode in den 1970er Jahren entwickelt. Sie werden seitdem national und international zu gesellschaftlich wichtigen Themen eingesetzt. Eine Datenbank für Bürgergutachten findet sich im Internet unter: www.planungszelle.de

Als Planungszelle werden bei der Beteiligungsmethode die Gruppen von je ca. 25 Bürger*innen bezeichnet, die durch Einladung an eine beim Einwohnermeldeamt gezogene Zufallsstichprobe erreicht werden. Die Zufallsstichprobe ermöglicht eine Gruppenzusammensetzung aus Personen mit unterschiedlicher Geschlechts- und Alterszugehörigkeit, aus verschiedenen Berufsbereichen und Bezirken einer Stadt oder verschiedenen Regionen und damit eine vielfältige Zusammensetzung (zu Zufallsziehung und Rücklauf für das vorliegende Bürgergutachten s. Kap. 5.1). Es handelt sich bei der Beteiligungsmethode um sog. informelle, beratende oder empfehlende Beteiligung. Sie ist nicht gesetzlich vorgeschrieben oder geregelt, daher ist die Umsetzung der Empfehlungen aus dieser Beteiligung auch nicht verpflichtend. Die Initiierenden und zugleich Adressaten des Bürgergutachtens sollten aber echtes Interesse an den Empfehlungen haben, diese sichten, diskutieren und prüfen und auf dieser Basis entscheiden, welche der Empfehlungen sie berücksichtigen können.

Die zentralen Merkmale der Beteiligungsmethode Planungszellen für ein Bürgergutachten sind:

- Zufallsauswahl für faire Teilnahmechancen und vielfältige Zusammensetzung
- Aufwandsentschädigung zur Erleichterung der Teilnahme
- Dauer von 2 bis 4 Tagen für informierte Meinungsbildung und Empfehlungsentwicklung
- Programm mit standardisierter Struktur aus Arbeitseinheiten mit Teilthemen
- Vermittlung von Informationen durch Expert*innen und Rückfragemöglichkeit
- Diskussion in Kleingruppen mit wechselnder Zusammensetzung
- Transparenz über Prozess und Ergebnisse durch Versenden der Erstfassung des Bürgergutachtens und Rückmeldungsmöglichkeit für die Bürger*innen
- neutrale Prozessbegleitung

Der Ablauf der Beteiligungsmethode umfasst folgende Hauptschritte:

- Festlegung des Themas und Vorbereitung (Programm, Zufallsziehung, Einladung, Ansprache der Referent*innen, Organisation aller Rahmenbedingungen)
- Durchführung in Arbeitseinheiten á 90 Minuten (online ggfs. länger, s.u.)
- Dokumentation aller Ergebnisse und Rückmeldung durch die Bürger*innen
- Erstellen der Endfassung, Übergabe und Veröffentlichung des Bürgergutachtens

Der Ablauf einer Arbeitseinheit sieht folgende Abschnitte vor:

- Information und Rückfragemöglichkeit
- Kleingruppendiskussion in wechselnder Zusammensetzung
- Präsentation der Empfehlungen der Kleingruppen
- Zusammenführen (Clustern) inhaltlich gleicher Empfehlungen der Kleingruppen
- Gewichtung der Empfehlungen durch die einzelnen Bürger*innen

Die Planungszellen für das vorliegende Bürgergutachten wurden online mit folgenden methodischen Anpassungen durchgeführt: Es wurden vorab Termine zum Ausprobieren der Technik angeboten, die Informationsvermittlung erfolgte für beide Planungszellen gemeinsam und die Länge der Arbeitseinheiten wurde auf 120 Minuten angepasst, um genügend Zeit für den Wechsel zwischen verschiedenen Online-Konferenzräumen vorzusehen. Aufgetretene Fehleranfälligkeiten bei der Online-Gewichtung der Ergebnisse sind in Kap. 7 unten in den Ergebnisdiagrammen dokumentiert.

5 Vorstellung der Beteiligten

Die folgenden Unterkapitel enthalten Angaben über die Ziehung der Zufallsstichprobe und den Rücklauf auf die Einladungen sowie statistische Angaben über die Zusammensetzung der Gruppe, die an den Planungszellen teilgenommen hat. Diese Angaben wurden durch einen anonymen Online-Fragebogen erfasst, den alle 52 beteiligten Bürger*innen am Ende der Planungszellen (s. Kap. 7.7) ausgefüllt haben. Der Fragebogen enthielt auch Fragen zur Bewertung der Durchführung der Planungszellen sowie zu Verkehrswende bzw. Mobilitätsverhalten und Wünschen für die Mobilität der Zukunft (Zusammenfassung der Antworten auf diese Fragen s. Kap. 7.7). Es werden in diesem Kapitel und in Kap. 7.7 jeweils in Klammern die Nummern der Fragen aus dem Fragebogen angegeben, auf denen die Zusammenfassung der Auswertung beruht. Ergänzend sind in Anhang 2 alle Kommentare der Befragten aufgelistet, die sie in Freitextfelder des Fragebogens eingegeben haben.

5.1 Ziehung der Zufallsstichprobe und Rücklauf

Für die Einladung zu den Planungszellen für das Bürgergutachten „Verkehrswende erleben – Stadtraum mitgestalten“ wurde eine Zufallsauswahl von 2.200 Adressen beim Berliner Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten beantragt. Eine solche Beantragung ist für Zwecke des öffentlichen Interesses, wie z.B. Forschung, durch Institutionen wie die Technische Universität Berlin möglich. Ziel war es, 50 Personen für eine Teilnahme zu gewinnen, die in zwei Planungszellen á 25 Personen tagen sollten. Da es sich bei dem Thema des Bürgergutachtens nicht um ein konkretes Verkehrswendevorhaben vor Ort in Berlin, sondern übergeordnet um das Thema Verkehrswende handelte, wurde mit sehr vorsichtiger Erwartung, auch aufgrund der geplanten Online-Durchführung, von einem Rücklauf von 3 % ausgegangen. Tatsächlich wurde aber eine Teilnahmezusage von rund 5,8 % erreicht, so dass bedauerlicher Weise mehrere Interessierte, vorrangig diejenigen, die sich verspätet angemeldet hatten, eine Absage erhalten mussten (s.u.). Folgende Kriterien wurden für die Zufallsauswahl vorgegeben: deutsche Staatsbürgerschaft, gleichmäßige Verteilung auf alle Bezirke, auf verschiedene Geschlechtszugehörigkeiten und auf Altersgruppen von 18 bis 80 Jahren.

An die 2.200 Adressen der Zufallsauswahl wurden postalische Einladungen mit einem Anschreiben einschließlich Informationen zum Datenschutz, einem Informationsflyer und einer portofreigemachten Antwortkarte versandt. Um die Teilnahme zu erleichtern, war, wie bei der Beteiligungsmethode üblich, für die Planungszellen die Anerkennung als Bildungsveranstaltung gemäß § 11 Berliner Bildungsurlaubsgesetz (BiUrlG) beantragt und von der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales auch bewilligt worden, so dass für die Teilnahme die Möglichkeit bestand, Bildungsurlaub zu nehmen. Es wurde auch darüber informiert, dass für die Teilnahme eine Aufwandsentschädigung von 140,00 Euro und in Einzelfällen auch die Möglichkeit der Erstattung von Kinderbetreuungskosten vorgesehen war. Der Informationsflyer enthielt zudem, neben der Angabe der geplanten Termine, auch Erläuterungen zu Beteiligungsmethode, Programm, technischen Voraussetzungen für die Onlineteilnahme, Anmeldungsmöglichkeiten und Ansprechpersonen.

Von den 2.200 verschickten Briefen kamen 38 als unzustellbar zurück. 257 (knapp 12 %) Personen sandten per Mail, postalisch oder telefonisch eine Rückmeldung, 118 davon enthielten Absagen. 29 Personen gaben keine Absagegründe an. Von den 86 Personen, die Gründe angaben, wurden am häufigsten Urlaub, Reise oder Wegzug (40), Arbeit, Ausbildung oder Studium (20) sowie eigene Erkrankung oder Pflege von Angehörigen (16) genannt. Des Weiteren wurden familiäre oder persönliche Gründe (6), fehlende technische Voraussetzungen (6), andere Termine (3) und kein Interesse am Thema oder an einer Online-Teilnahme sowie Verärgerung über die Einladung (3) angegeben. Die Anzahl der Gesamtnennungen (123) ergibt sich hier dadurch, dass 5 Personen jeweils 2 Gründe

angegeben haben. Neben den Personen, die abgesagt haben, gab es auch 13 Personen, die zwar Interesse hatten, jedoch nicht selbst oder nicht an allen Terminen hätten teilnehmen können.

Mit Zusagen für alle Termine meldeten sich insgesamt 127 Personen und damit rund 5,8 % der 2.200 angeschriebenen Personen an. Dabei zeigte es sich, dass die Anmeldungen verteilt nach Geschlechtszugehörigkeit ausgeglichen (66 männliche, 61 weibliche Zugehörigkeit), jedoch nach Bezirken und Altersgruppen deutlich weniger ausgeglichen ausfielen. Mit Abstand am meisten Anmeldungen kamen aus Steglitz-Zehlendorf (24), Pankow (16) und Tempelhof-Schöneberg (13). Aus mehreren Bezirken kamen 8 bis 11 Anmeldungen, darunter aus Charlottenburg-Wilmersdorf (11), Friedrichshain-Kreuzberg (11), Mitte (11), Lichtenberg (10), Treptow-Köpenick (10), Neukölln (8) und Reinickendorf (8). Mit Abstand am wenigsten Anmeldungen kamen aus Spandau (3) und Marzahn-Hellersdorf (2).

In Bezug auf die Altersverteilung meldeten sich mehr Personen im Alter von über 45 Jahren (69) als unter 45 Jahren (58) an. Aufgrund des insgesamt nicht erwarteten hohen Rücklaufs und der begrenzten Anzahl an Plätzen in den Planungszellen erhielten 27 Personen, deren Anmeldungen erst verspätet eingegangen waren, eine Absage, konnten sich aber auf Wunsch auf eine Warteliste setzen lassen. Aus den verbleibenden 100 Personen wurde schließlich, nach der Entscheidung, die Anzahl der Teilnehmenden insgesamt zu erhöhen, eine Gruppe von 66 Personen zusammengestellt. Dabei wurde versucht, eine ausgewogene Verteilung der Geschlechtszugehörigkeit, der Bezirke und der Altersgruppen zu erreichen. Von diesen 66 Personen meldeten sich jedoch sehr kurzfristig vor dem ersten Termin 7 Personen ab, 1 Person rückte aus der Warteliste nach. Damit verblieben 60 Personen, von denen 4 Personen ohne Abmeldung nicht zum ersten Termin erschienen, so dass die Planungszellen am ersten Termin mit 56 Personen starteten. Nach dem ersten Termin meldeten sich 2 Personen aus persönlichen Gründen und 1 Person aus inhaltlichen Gründen ab, 1 Person erschien ohne Abmeldung am zweiten Tag nicht mehr, so dass 52 Personen die Gesamtzahl der Planungszellen bildeten.

5.2 Geschlechtszugehörigkeit, Alter, Einwanderungsgeschichte, Haushaltsgröße und Wohnbezirke

Durch die Zufallsstichprobe wurde keine repräsentative Stichprobe, aber ein Querschnitt in Bezug auf Geschlechtszugehörigkeit, Alter, Einwanderungsgeschichte, Haushaltsgröße und Wohnbezirke der Teilnehmer*innen erreicht.

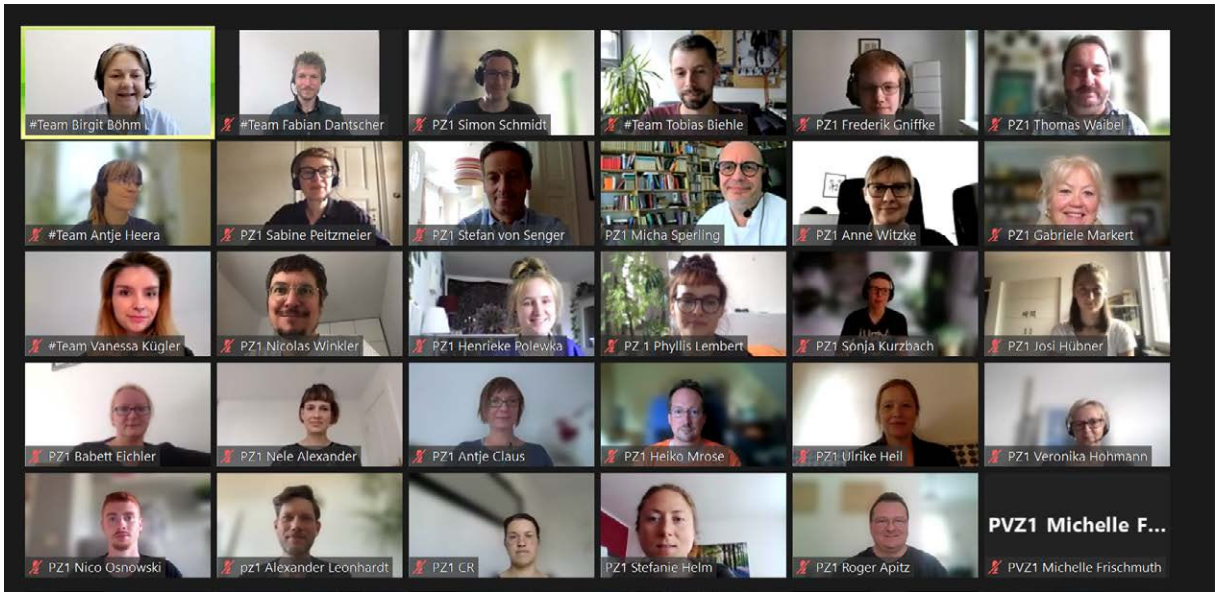


Abb. 1: Screenshot Planungszelle 1

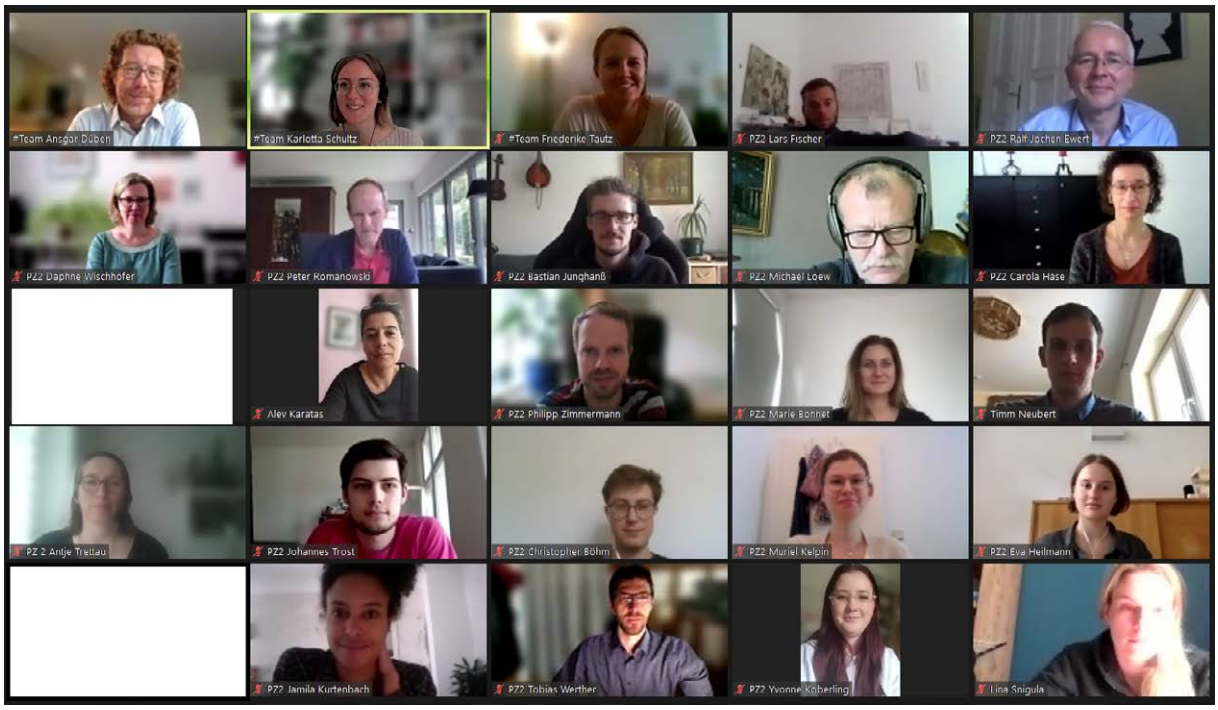


Abb. 2: Screenshot Planungszelle 2

Als Geschlechtszugehörigkeit (Frage 12) haben 26 Personen weiblich, 24 Personen männlich und 2 Personen divers angegeben (Abb. 3). Die Altersverteilung in der Gruppe (Frage 13) reichte von 18 bis 64 Jahren, der Altersdurchschnitt lag bei knapp 40 Jahren (Abb. 4).

In Bezug auf eine Einwanderungsgeschichte (Frage 19) gaben 6 Personen an, in erster oder zweiter Generation eingewandert zu sein. 51 Befragte gaben eine deutsche Staatsangehörigkeit an (Frage 18). Hier ist zu berücksichtigen, dass die deutsche Staatsbürgerschaft ein Kriterium bei der Ziehung der Zufallsstichprobe war und Einladung und Durchführung der Planungszellen in deutscher Sprache vorgesehen waren und erfolgten. Zur Haushaltsgröße (Frage 16) zeigte sich, dass die Befragten im Durchschnitt in Haushalten mit 2,7 Personen (einschließlich sie selbst) leben. 19 Befragte leben in Haushalten mit einem oder mehreren Kindern bis 18 Jahre.

Für die Verteilung in Bezug auf Wohnbezirke (Frage 20) ergab sich Folgendes: Es beteiligten sich jeweils Bürger*innen aus 11 der 12 Berliner Bezirke (Abb. 5). Aus Spandau war keine Person in der Gruppe vertreten. Leider hatten 2 aus Spandau angemeldete Personen sehr kurzfristig aus persönlichen und gesundheitlichen Gründen abgesagt und es konnte, aufgrund der ohnehin sehr geringen Zahl von nur 3 Anmeldungen aus Spandau (s. o. Kap. 5.1), keine Person aus der Warteliste nachgezogen werden.

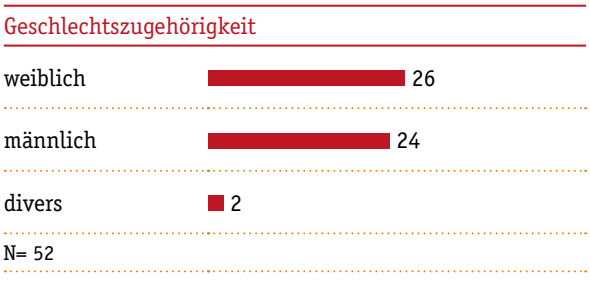


Abb. 3: Beteiligte – Geschlechtszugehörigkeit

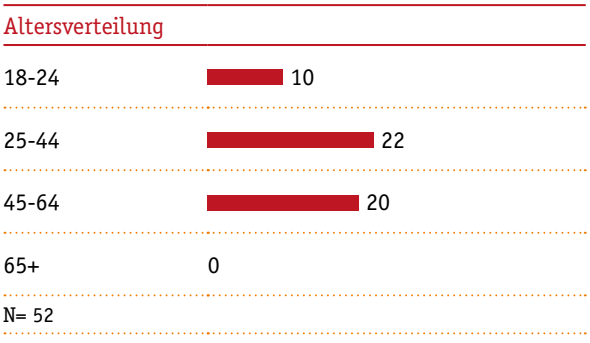


Abb. 4: Beteiligte – Altersverteilung

Verteilung nach Bezirken	
Charlottenburg-Wilmersdorf	5
Friedrichshain-Kreuzberg	5
Lichtenberg	4
Marzahn-Hellersdorf	2
Mitte	5
Neukölln	4
Pankow	7
Reinickendorf	5
Spandau	0
Steglitz-Zehlendorf	4
Tempelhof-Schöneberg	7
Treptow-Köpenick	4
N= 52	

Abb. 5: Beteiligte – Verteilung nach Bezirken

5.3 Bildungsabschlüsse, Berufe, Arbeitssituation und bürgerschaftliches Engagement

Mit 29 Personen verfügt mehr als die Hälfte der Befragten über einen höheren Bildungsabschluss, aber auch Personen mit mittlerem Schulabschluss und Ausbildung bzw. Lehre waren vertreten sowie eine Person mit Hauptschulabschluss. Die Gesamtzahl der Angaben von 66 ergibt sich dadurch, dass Mehrfachantworten möglich waren (Frage 15) (Abb. 6). Hinsichtlich der Arbeits- bzw. Ausbildungssituation gaben 21 Befragte an, bei einem privaten Arbeitgeber, und 11 Befragte im Öffentlichen Dienst tätig zu sein. 18 Befragte gaben unter Sonstiges an, sich im Studium zu befinden, freiberuflich oder selbstständig zu sein und 2 Befragte gaben keine Antwort ab (Frage 21).

Die Beteiligten der Planungszellen sind überwiegend berufstätig. Sie haben unterschiedliche Berufe, die sie im Fragebogen (Frage 14) in einem offenen Feld angegeben haben, und die hier alphabetisch in der Form aufgeführt sind, wie sie dort eingetragen wurden:

Abitur : Angestellte im Vertrieb : Arbeitsmedizinische Assistenz : Architektin : Architektin : Ausbildung, medizintechnische Assistenz : Auszubildende, Sozialversicherungsfachangestellte : Bankangestellte : Chemiker : Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur : Enabling, Prozessautomatisierung : Exportförderer : Facherzieherin : Freiberufliche Illustratorin : Freiberufliche Künstlerin : Führungskraft Finanzen : Gesundheitswissenschaftlerin : Heilpädagogin : Hochschulangestellte : Hotelfachmann : Informatiker, IT : Innenarchitektin : IT-Ausbildungskoordinatorin : Journalistin : Kaufmännische Angestellte, Verkauf : Kommunikationselektroniker : Künstlerin, Köchin : Lehrer : Lehrerin : Manager, Bereich Influencer Marketing : Projektmanager Elektromobilität : Prüfingenieur im Fahrzeugbereich : Schauspielerin : Selbstständiger bildender Künstler : Software-Ingenieur : Soloselbstständig in Transport und

Montage (mit eigenem Kfz) : Student, Grundschullehramt : Student/Tutor : Student Pharmazie : Student Rechtswissenschaft : Student, Wirtschaft und Recht : Studentin : Studentin : Student*in, Werkstudent*in, chemisch-technische Assistent*in : Studium, Architektur : Systemadministrator/IT-Berater : Taxifahrer : UI/UX Design, IT : Unternehmensgründer Energie/Mobilität, CFE : Vorruhestand : Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Gesundheitsbereich : Wissenschaftlich /r Mitarbeiter/in im Agrar-/Lebensmittelsektor.

In Bezug auf Engagement in Vereinen oder Parteien (Frage 17) zeigte sich, dass 11 Befragte in einem Verein und 6 Befragte in einer Partei aktiv und/oder Mitglied sind.

5.4 Motivation zur Teilnahme

Es wurde auch gefragt, was den Ausschlag für die Anmeldung zu den Planungszellen gegeben hatte (Frage 11), was also zur Teilnahme motiviert hat. 48 von 52 Befragten haben hier Motivationsgründe benannt. Dabei bestand die Möglichkeit, auch mehrere Gründe anzugeben, so dass insgesamt 94 Gründe eingetragen wurden. Mit 33 wurde „Interesse am Thema oder persönliche Einstellung“ am häufigsten genannt, mit 29 ebenfalls sehr häufig gaben die Befragten als Motivation „Bürgerbeteiligung, Partizipation, Möglichkeit der Einbringung, Demokratie erleben oder Teil der Diskussion sein“ an. Mit 8 Nennungen weniger häufig wurde der „Wunsch nach Verbesserung und Umsetzung z.B. von Infrastruktur und Klima“ genannt. „Der fachliche Hintergrund“, die „Möglichkeit des Mitmachens durch die Zufallsauswahl“ sowie „Neues Lernen und Ausprobieren von Neuem“ wurden jeweils 4-Mal und „Zeit dafür zu haben“, „Aufwandsentschädigung“, „Online-Format bzw. wenig Aufwand für die Online-Teilnahme“ wurden jeweils 2-Mal benannt. Jeweils 1-Mal angegeben wurden folgende Gründe: „Zukunft mitgestalten zu können“, „Bildungsurlaub“, „familiäre Meinung zu vertreten“, „Überlegung selbst auf ein eigenes Auto zu verzichten“, „benachteiligte und gefährdete Verkehrsteilnehmerin zu sein“ sowie „mögliche Gefährdung des eigenen Berufes“ durch die Verkehrswende.

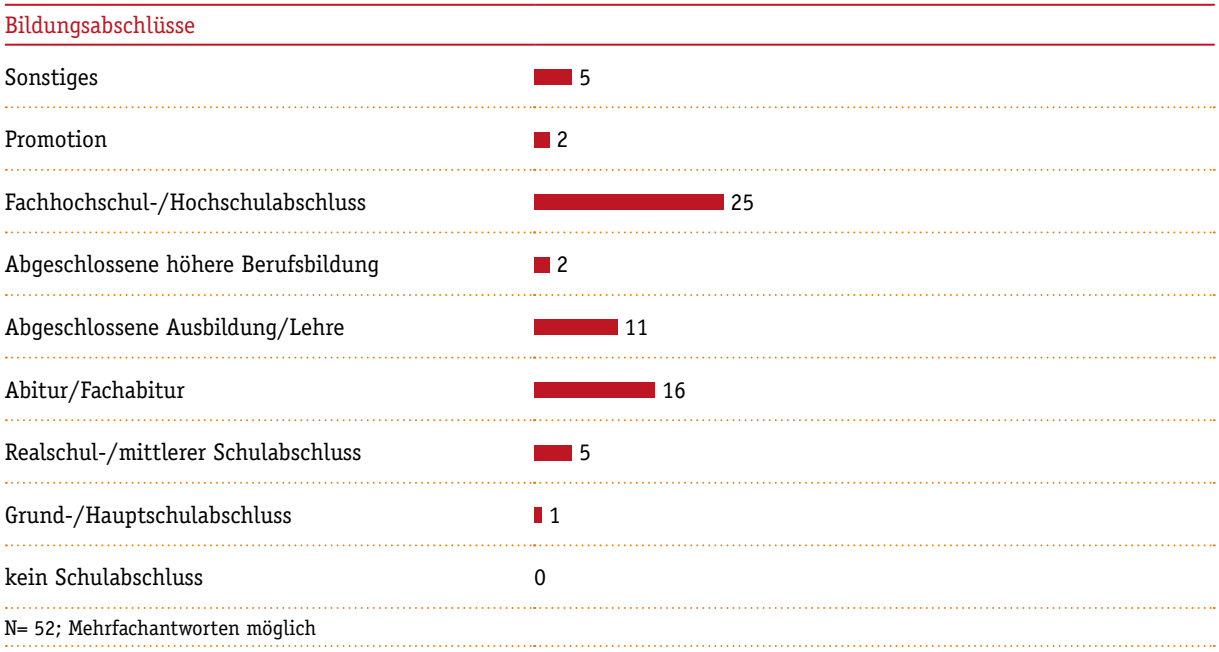


Abb. 6: Beteiligte – Bildungsabschlüsse

5.5 Mobilitätsverhalten

Da es um das Thema Verkehrswende ging, erschien es auch wichtig, etwas über das Mobilitätsverhalten der Teilnehmer*innen zu erfahren. Die Befragung (Frage 22) ergab, dass in der Gruppe fast ausgewogen 25 Personen mit und 26 Personen ohne PKW vertreten waren (1-Mal keine Antwort) (Abb. 7).

Auch die Häufigkeit der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wurde erfragt (Frage 23). Für die tägliche Nutzung wurden am häufigsten Zufußgehen (71 %), Fahrradfahren (38 %) und eigener PKW (19 %) angegeben. Der ÖPNV (17 %) wird von weniger Befragten täglich, dafür aber von 35 % der Befragten 1-3 Tage die Woche und damit von den erfragten Verkehrsmitteln in Bezug auf diesen Zeitraum am häufigsten genutzt. Am seltensten nutzen die Befragten Car-Sharing, Elektroroller-Sharing, E-Bike bzw. Pedelec, E-Scooter und Motorrad. Als hauptsächliche Gründe für die Mobilität im eigenen Wohnviertel (Frage 24) konnten mehrere Antwortmöglichkeiten angegeben werden, so dass von den 52 Befragten insgesamt 153 Nennungen erfolgten. Die häufigsten Gründe sind mit 50 Nennungen „Einkaufen und Besorgungen“, mit 40 Nennungen „Freizeit, Sport und Erholung“, mit 33 Nennungen „Teilnehmende Geselligkeit, Spiel, Ausgehen und Essen gehen“ und mit 23 Nennungen „Arbeit, Beruf, Schule und Ausbildung“. 6 Nennungen erhielten „Betreuung, Pflege, Unterstützung und Arztbesuche“ und 1 Nennung „Sonstiges“.

Erfragt wurde auch, welche Medien genutzt werden, um sich über Verkehrs- und Stadtpolitik zu informieren (Frage 36). Neben Internet, Radio- und/oder Fernsehbeiträgen dient dabei der persönliche Austausch als einer der am häufigsten genannten Informationszugänge zu diesen Themen (Abb. 8).

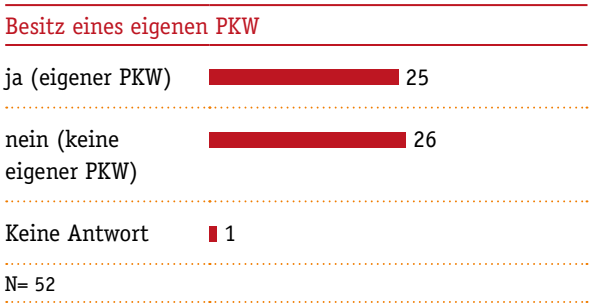


Abb. 7: Beteiligte – Besitz eines eigenen PKW

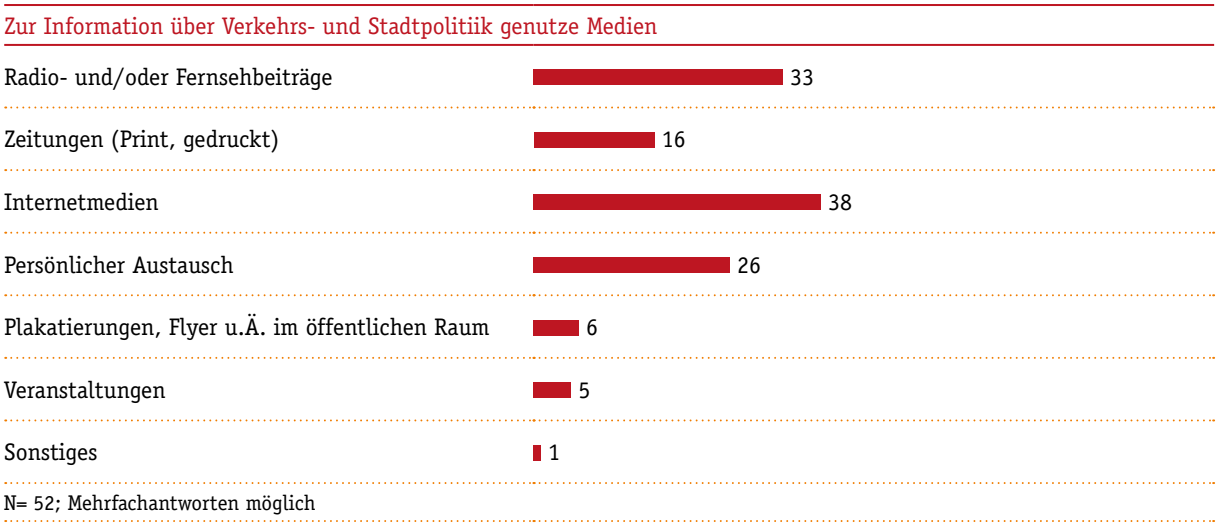


Abb. 8: Beteiligte – Zur Information über Verkehrs- und Stadtpolitik genutzte Medien

6 Programm, Arbeitseinheiten und Informationsbeiträge

Das Programm bzw. die Agenda für das Bürgergutachten „Verkehrswende erleben – Stadtraum mitgestalten“ enthielt 1 Arbeitseinheit á 3 Stunden und 6 Arbeitseinheiten á 2 Stunden, die auf 4 Termine verteilt waren (s. Tab. 1).

Tab. 1 Programm und Arbeitseinheiten der Planungszellen

FREITAG 13.08.21 17:00-20:00	**DONNERSTAG 19.08.21 16:00-20:30**	**FREITAG 20.08.21 10:00-14:30**	**SAMSTAG 21.08.21 10:00-14:30**
Arbeitseinheit 1 Begrüßung und Einführung in den Ablauf Dr. Birgit Böhm Einführung in das Thema: Verkehrswende aus wissenschaftlicher Perspektive und Vorstellung des Projekts „Verkehrswende erleben“ Dr. Weert Canzler	**Arbeitseinheit 2** Input I: Vorbehalte gegenüber der Verkehrswende: Ergebnisse der Studie „Verkehrswendeskepsis“ Martin Schlecht Input II: Aktion „Sommerflotte“ in Charlottenburg-Wilmersdorf: Vier Wochen ohne eigenes Auto – Erfahrungen mit Mobilitätsangeboten“ Dr. Carolin Schröder	**Arbeitseinheit 4** Bilder Verkehrswende: Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier / Ist-Zustand und Vision / Fotorealistisches Bild Matthias Heskamp Perttu Ratilainen	**Arbeitseinheit 6** Bilder Verkehrswende: Typ randstädtische Großbausiedlung / Ist-Zustand und Vision / Balkonperspektive Stefano Tiracchia Matthias Heskamp
	Übergang in PZ 1 und PZ 2 *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*	*Übergang in PZ 1 und PZ 2* *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*	*Übergang in PZ 1 und PZ 2* *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*
	PAUSE 18:00-18:30	**PAUSE 12:00-12:30**	**PAUSE 12:00-12:30**
	Arbeitseinheit 3 Input I: Verkehrswendebeispiele international – ein Überblick Burkhard Stork Input II: Verkehrswendebeispiele aus Barcelona und Madrid Timo Daum	**Arbeitseinheit 5** Bilder Verkehrswende: Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier / Vision / Balkonperspektive Simon Wöhr Marco Piazza	**Arbeitseinheit 7** Zusammenfassung und Reflexion der Ergebnisse Feedback Organisatorisches Ausblick und Abschluss
Übergang in PZ 1 und PZ 2 *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*	*Übergang in PZ 1 und PZ 2* *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*	*Übergang in PZ 1 und PZ 2* *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*	*Übergang in PZ 1 und PZ 2* *Kleingruppendiskussion* *Ergebnispräsentation* *Einzelgewichtung*

Abb. 9: Arbeitseinheit 1, Beitrag Dr. habil. Weert Canzler, eigenes Bild

Nachfolgend wird der Ablauf der Arbeitseinheiten mit Kurzzusammenfassungen der Informationsbeiträge vorgestellt, die durch das Redaktionsteam (s. Impressum) verfasst wurden, aber durch die Referent*innen noch angepasst werden konnten. Die Vorstellung der Arbeitseinheiten dient der Transparenz darüber, wer zu welchem Thema und mit welchen inhaltlichen Schwerpunkten Informationen vermittelt hat. Alle Referierenden stellten ihre Präsentationen den Beteiligten im Verlauf der Veranstaltung auch als PDF-Dokumente auf dem „digitalen schwarzen Brett" zur Verfügung, wo auch die jeweiligen Ergebnisse der Arbeitseinheiten (s. Kap. 7 und Einzelergebnisse der Planungszellen in Anhang 1) zugänglich waren.

Arbeitseinheit 1 sah die Begrüßung und eine Einführung in Ablauf und Thema vor. Im ersten Abschnitt stellte *Dr. Birgit Böhm* das Programm vor, das die Bürger*innen vorab bereits erhalten hatten, und informierte über die technischen Grundfunktionen der Teilnahme an der mit zoom durchgeführten Veranstaltung und über die Beteiligungsmethode.

Dr. habil. Weert Canzler, WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Politikwissenschaftler, Verkehrs- und Mobilitätsforscher, Leiter der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung", stellte das Projekt „Verkehrswende erleben" vor und führte aus wissenschaftlicher Perspektive in das Thema Verkehrswende ein. Als „Sorgenkind des Klimaschutzes" verursacht der zwischen 1995 und 2019 um über 20 % zugenommene Verkehr trotz modernerer Fahrzeugtechnologien aktuell mehr Kohlendioxid-Emissionen als 1995, hat einen hohen Energieverbrauch und belegt einen großen Anteil an Flächen im öffentlichen Raum. Um die Klimaziele zu erreichen und die Lebensqualität der Menschen zu verbessern, sieht die Verkehrswende eine ganze Reihe von Lösungen vor, die den „Modal Split", d.h. die Verteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsmitteln, in Richtung ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr und Sharing-Angebote (geteilte, geliehene, gemietete Verkehrsmittel) verändern soll. Ein wichtiger Teil dieser Lösungen besteht in der Förderung und dem Ausbau aktiver Mobilität, d.h. von Zufußgehen mit sicheren und barrierefreien Zugängen und ausreichend Platz und von Fahrradfahren mit gut ausgebauter Infrastruktur, mehr und besseren Radwegen und Radschnellwegen und mit Abstellmöglichkeiten, Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV und einfachen Verleihangeboten. Ein weiterer wichtiger Teil dieser Lösungen sind die Erhöhung des Anteils alternativer Mobilität wie ÖPNV und Sharing-Angebote für PKW, Fahrräder und Lastenfahrräder und vernetzte Elektromobilität, Elektro-Ride-Sharing und Autonome Elektroflotten. „Hebel der Verkehrswende" sind u.a. die Verbesserung der Alternativen

zum privaten Auto und der Abbau von Privilegien des privaten Autos, die Neuaufteilung und Neubepreisung des Verkehrsraum sowie die Reduzierung von Zwangsmobilität, d.h. von Mobilität für Wege, die notwendigerweise z.B. für Ausbildung, Arbeit, Versorgung und Erholung zurückgelegt werden müssen.

Für die Diskussion in den Kleingruppen wurde folgende Leitfrage gestellt: Welche Themen sind für Sie im Zusammenhang mit der Verkehrswende besonders wichtig? Bitte diskutieren Sie und einigen Sie sich auf maximal 5 Themen. (Gesamtergebnisse s. Kap. 7.1, Einzelergebnisse s. Anhang 1.)

Arbeitseinheit 2 beinhaltete zwei Informationsbeiträge, erstens zu Vorbehalten gegenüber der Verkehrswende und zweitens zu Erfahrungen mit Mobilitätsangeboten im Rahmen der Aktion „Sommerflotte" des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf.

Martin Schlecht, Geograph und Kommunikationswissenschaftler, Verkehrs- und Mobilitätsforscher und an der Technischen Universität Berlin im Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation in internationalen Projekten tätig, stellte Ergebnisse zu Vorbehalten gegenüber der Verkehrswende aus der Studie „Mobilitätswendeskeptiker" vor. Anhand von 50 Interviews mit Personen, die einer Mobilitäts- bzw. Verkehrswende skeptisch gegenüberstehen, konnte die Studie zeigen, dass diese Gruppe sehr unterschiedliche Personen mit diversen Ablehnungsgründen und oft in sich widersprüchlichen Einstellungen und Verhalten umfasst. So stimmten die meisten Interviewten einem Ausbau von ÖPNV, Fahrradinfrastruktur und Begrünung zu, lehnten aber autonomes Fahren, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Regulierung von Kraftfahrzeuggrößen, z.B. von SUV, oder mehr Elektromobilität ab. Die Alternativen, die die Verkehrswende bietet, sind für viele der Befragten nicht gleichwertig zu den aktuellen Möglichkeiten, die ihnen private Kraftfahrzeuge bieten. Die Verkehrswende wird dabei von ihnen oft mit Elektromobilität gleichgesetzt, d.h. die Vielfalt der Verkehrswendemaßnahmen wird nicht wahrgenommen. Als ein Fazit aus den Ergebnissen der Studie ließ sich ableiten, dass die genannten Vorbehalte bei der Kommunikation über die Verkehrswende deutlicher angesprochen werden müssen, um Menschen für die Verkehrswende zu gewinnen.

Dr. Carolin Schröder, Stadtplanerin, Nachhaltigkeits- und Mobilitätsforscherin, leitet am Zentrum Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin den Bereich Partizipation. Zu ihren Forschungsschwerpunkten gehören u.a. Akteure in Prozessen der Stadt- und Regionalentwicklung und demokratische Stadtteilentwicklung. Sie stellte die Auswertung der Aktion „Sommerflotte" vor, bei der Personen jeweils für vier Wochen das eigene Auto nicht nutzen und Erfahrungen mit verschiedenen alternativen Mobilitätsangeboten machen können, für die sie Gutscheine erhalten. Die seit 2018 stattfindende Aktion wird im Rahmen des Projekts „Neue Mobilität Berlin" durchgeführt. Die wissenschaftliche Begleitung durch

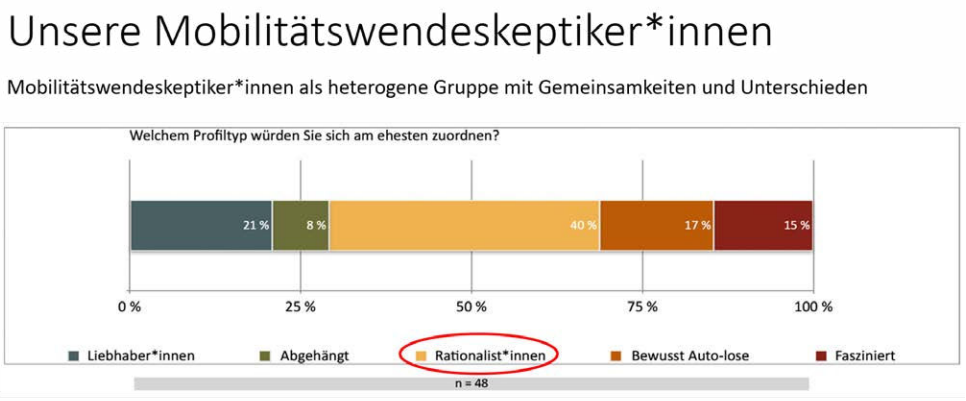


Abb. 10: Arbeitseinheit 2, Beitrag Martin Schlecht, eigenes Bild

Abb. 11: Arbeitseinheit 2, Beitrag Dr. Carolin Schröder, Bild „Deine Flotte 20“,

Copyright Neue Mobilität Berlin, https://neue-mobilitaet.berlin/deineflotte2020/

das Zentrum Technik und Gesellschaft konnte die Hauptgründe ermitteln, die einen Teil der Befragten auch nach der vierwöchigen Erfahrung mit alternativen Mobilitätsangeboten davon abhalten, ihr eigenes Auto abzuschaffen. Dazu gehören u.a. die Notwendigkeit, sich bei jedem Anbietenden einzeln anmelden zu müssen, räumliche Begrenzungen der jeweiligen Geschäftsgebiete der Anbietenden, die z.B. Ausflüge in das Umland nicht ermöglichen, sowie Bedarfe des Transports von mehreren Personen oder größeren Gegenständen. Insgesamt zeigte sich, dass bestehende Geschäftsmodelle der Anbietenden noch nicht alle Bedarfe erfüllen und daher mehr Erkenntnisse über lokal sinnvolle und potenziell erfolgreiche Angebote und dazu passende rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen benötigt werden. Trotz dieser festgestellten Defizite alternativer Mobilitätsangebote haben die Erfahrungsmöglichkeiten der „Sommerflotte“ bei 38 von 109 befragten Teilnehmer*innen dazu geführt, den privaten PKW dauerhaft abzuschaffen.

Nach den beiden Informationsbeiträgen wurde den Kleingruppen folgende Leitfrage für die Diskussion gestellt: Der Verzicht auf ein eigenes Auto ist eine Hauptbefürchtung bei der Verkehrswende. Unter welchen Voraussetzungen könnten Sie sich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten? Bitte diskutieren Sie und einigen Sie sich auf die 5 Voraussetzungen, die Ihnen gemeinsam am wichtigsten sind. (Gesamtergebnisse s. Kap. 7.2, Einzelergebnisse s. Anhang 1)

Arbeitseinheit 3 umfasste einen Überblick über internationale Verkehrswendebeispiele und die Vorstellung von Verkehrswendebeispielen aus Barcelona und Madrid und damit ebenfalls zwei Informationsbeiträge.

Burkhard Stork, von 2012 bis 2020 Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC und seit April 2021 Bundesgeschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV), ging in seinem Beitrag zunächst darauf ein, dass fast alle zurückzulegenden Wege, und damit auch Autofahrten, kurz sind und in Kommunen oder im Umfeld von Kommunen stattfinden. Im PKW-Verkehr haben z.B. 70 % aller Autofahrten nur eine Wegelänge von bis zu 10 km. Aus dieser Masse an kurzen Autofahrten, einschließlich zunehmendem Verkehr von KEP-Transportern (Kurier-, Express- und Paketdiensten), resultiert der größte Anteil an Stau, Lärm und Luftverschmutzung. Angesichts dieser Belastungen hat in vielen Ländern die Verkehrswende zwar bereits begonnen oder ist fortgeschritten, jedoch wurde sie noch nirgendwo vollständig vollzogen. Ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende und moderner, nachhaltiger Mobilität ist das Fahrradfahren. An internationalen Beispielen lässt sich zeigen, wie die Fahrradinfrastruktur

Abb. 12: Arbeitseinheit 3, Beitrag Burkhard Stork, eigenes Bild, Verkehrswendebeispiel Berlin Hasenheide

ausgebaut und gestaltet sein muss, um das Fahrradfahren sicherer und komfortabler zu machen. Dazu gehören u.a. ein durchgängiges Radverkehrsnetz, die Trennung der Fahrradwege vom Autoverkehr, bei erlaubter Geschwindigkeit über 50 km/h auch die bauliche Trennung, Mischverkehr nur in verkehrsberuhigten Zonen bis 30 km/h und eine ausreichende Breite der Radwege mit genügend Platz zum Überholen. Positive Beispiele gut ausgebauter Fahrradinfrastruktur, die der Beitrag anhand von Bildern aus Städten wie z.B. Oslo, London, Dublin, Mailand, Moskau, Adelaide, Ottawa, New Orleans, Washington, New York, Shanghai und Berlin vorstellte, stehen dabei den aktuell noch vorrangig vorhandenen Beispielen unzureichender Fahrradinfrastruktur in den meisten Städten gegenüber. In seinem Fazit stellte der Beitrag heraus, dass Verkehrswende ebenso praktische, komfortable und unaufwändige Mobilitätsmöglichkeiten bieten muss, wie sie heute noch durch die Benutzung des Autos wahrgenommen werden, und dass das Auto Platz abgeben muss, um diese Mobilitätsmöglichkeiten zu schaffen.

Timo Daum, Physiker und Verkehrswissenschaftler mit mehr als zwei Jahrzehnten Erfahrung in der IT-Branche, ist als Dozent, Autor und Wissenschaftler tätig, seine Forschungsschwerpunkte sind digitaler Kapitalismus, Technologie und Gesellschaft und die Zukunft der Mobilität. Er stellte Verkehrswendebeispiele aus den Städten Barcelona und Madrid vor. Diese Städte überschreiten regelmäßig die gesetzlichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid und wurden deswegen auch 2019 durch die Europäische Kommission verklagt. Zu den Verkehrswendemaßnahmen in Madrid gehören u.a. eine Null-Emissionszone im Zentrum der Innenstadt, flächendeckendes Tempo 30, Verbot der Einfahrt von vor 2006 zugelassenen Diesel- und vor 2000 zugelassenen Benzinfahrzeugen in die Innenstadt, die Einrichtung eines kommunalen E-Fahrrad-Verleih-Systems sowie der Auf- und Ausbau von Fahrradinfrastruktur. Ein schlüssiges Maßnahmenbündel, Handlungsdruck von außen (EU) und die Kontrolle der Maßnahmen lassen sich aus Madrid als Erfolgsfaktoren benennen. Barcelona ist für seine seit 2016 eingerichteten „Superblocks“ bekannt, das sind Wohnblocks, in denen Fuß- und Fahrradverkehr Vorrang haben. Seit 2020 hat Barcelona, auch ausgelöst durch die Pandemiesituation, zudem Flächen für den Autoverkehr zu Fuß- und Radwegen, Spielplätzen und Restaurantterrassen umgewidmet und setzt unter dem Oberbegriff „taktischer Urbanismus“ auch viele kurzfristige und temporäre

Abb. 13: Arbeitseinheit 3, Beitrag Timo Daum, Verkehrswendebeispiel Madrid Central

Bild Madrid Central: Wikimedia, https://commons.wikimedia.org/wiki/ File:Se%C3%B1al_de_Madrid_Central_en_la_calle_Alberto_Aguilera.jpg

Maßnahmen um. Dabei werden stufenweise Veränderungen angestoßen und kostengünstige, schnelle Lösungen mit unmittelbarer Wirkung lokal eingesetzt, um eine öffentliche Diskussion anzuregen und einen Einstieg in die Verstetigung von Maßnahmen zu ermöglichen. Zu diesen temporären Maßnahmen gehört auch, überlastete Straßen regelmäßig ausschließlich durch Fußverkehr nutzen zu lassen. Barcelona zeigt, dass statt isolierter Großprojekte auch spezifische lokale Lösungen mit guter Kommunikation und Beteiligung verschiedener Interessengruppen zur Verkehrswende beitragen können.

Für die Diskussion erhielten die Kleingruppen folgende Leitfrage: Ausgehend von den internationalen Beispielen, die Ihnen vorgestellt wurden: Welche Maßnahmen der Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums halten Sie auf eine Stadt wie Berlin für übertragbar? Bitte diskutieren Sie und einigen Sie sich auf 5 Maßnahmen, die Sie für übertragbar halten. (Gesamtergebnisse s. Kap. 7.3, Einzelergebnisse s. Anhang 1)

In den Arbeitseinheiten 4, 5 und 6 wurden verschiedene Bildentwürfe mit Verkehrswendevisionen gezeigt. Diese Entwürfe wurden den Bürger*innen postalisch mit der Bitte zugeschickt, den Umschlag erst zu öffnen, wenn die Arbeitseinheiten beginnen. Die Bildentwürfe wurden also online vorgestellt und lagen gleichzeitig als Ausdrucke vor. Für die Arbeitseinheiten 5 und 6 wurden außerdem Listen mit versandt, auf denen eine Auswahl von in den Bildentwürfen enthaltenen Verkehrswendemaßnahmen aufgeführt waren. Da es sich um Bildentwürfe handelte, die auf Basis der Empfehlungen aus dem Bürgergutachten noch überarbeitet werden, sind sie hier vorrangig durch Text beschrieben. Kleine Bildausschnitte sollen aber zumindest eine Vorstellung von der Darstellungsart vermitteln.
Die Entwürfe zeigen nicht bestimmte, real vorhandene Quartiere, sondern Quartierstypen, die auf Basis von wissenschaftlichen Bestandsaufnahmen aktueller Quartiers- und Verkehrssituationen und der Ableitung möglicher Verkehrswendemaßnahmen für die Darstellung der Visionen entwickelt wurden.

In **Arbeitseinheit 4** stellten *Matthias Heskamp* und *Perttu Ratilainen* zunächst die Herangehensweise der Entwicklung der Bilder vor. Matthias Heskamp, Architekt, war bei Pritzker-Preisträger Álvaro Siza in Porto und David Chipperfield Architects in Berlin tätig. Er entwickelt Szenarien zur Förderung lebenswerter Stadträume und ist bei paper planes e.V. Gründungsmitglied und erster Vorsitzender. Perttu Ratilainen, Master in International Business, war im Bereich Public Relations in einem großen skandinavischen Unternehmen tätig, spezialisierte sich seit 2014 in Berlin auf Verkehr und Mobilität und widmet sich bei paper planes e.V. Strategien, Kommunikation und Kampagnen.

Die beiden Referenten stellten für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier fotorealistische Stimmungsbilder eines Ist-Zustands (s. Ausschnitt in Abb. 14) und einer Vision (s. Ausschnitt in Abb. 15) vor.

Der Quartierstyp zeigt im Ist-Zustand eine Straße, die durch einen Grünstreifen getrennt und jeweils beidseitig zweispurig ausgelegt ist. Neben den zwei Spuren ist jeweils ein schmaler Fahrradstreifen, daneben befinden sich Parkplätze, die durch Autos vollständig belegt sind. Zu sehen ist eine typische städtische Altbaubebauung mit schmalem Bürgersteig, außerdem eine große Kirche, die, wie auch die Autos, in Grau-Tönen gehalten sind. Grünstreifen und Bäume sind in Grün-Tönen dargestellt, ein wolkiger Himmel in Blau-Weiß-Grau-Tönen. Die Sonne scheint auf die Straße, die

Abb. 14: Arbeitseinheit 4 – Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier – Ausschnitt aus Bildentwurf fotorealistisches Stimmungsbild – Ist-Zustand

im Vordergrund des Bildes durch Bäume beschattet ist. Zu sehen sind außerdem vereinzelte Fußgänger*innen, die auf dem Bürgersteig laufen oder gerade die Straße überqueren, auch eine Fußgängerin mit Kind an der Seite und Kind im Kinderwagen.

Das Visionsbild dieses Quartierstyps zeigt im Vergleich zum Ist-Zustand folgende veränderte Situation: Ein Auto ist auf diesem Bild nicht zu sehen. Der Grünstreifen in der Mitte ist breiter, auf ihm befindet sich eine Person, die den Grünstreifen für städtisches Gärtnern nutzt. Auf der einen Seite der Straße wurden im Visionsbild zweispurige Fahrradwege angelegt, die von mehreren radfahrenden Personen genutzt werden. Auf der anderen Seite der Straße wurde Raum für den ÖPNV geschaffen, eine Straßenbahn und ein Bus sind abgebildet. Die Bürgersteige sind an beiden Seiten deutlich verbreitert und es sind viele Fußgänger*innen zu sehen. Rund um die Kirche sind auf dem Visionsbild vereinzelt Marktstände und ein Holzpavillon abgebildet.

Im Anschluss an die Beantwortung von Rückfragen gingen die Kleingruppen mit folgender Frage in die Diskussion: Wenn Sie das Visions-Bild betrachten: Wie wirkt das Bild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus? Bitte einigen Sie sich auf max. 5 Eindrücke, die Ihnen gemeinsam am wichtigsten sind. (Gesamtergebnisse s. Kap. 7.4, Einzelergebnisse s. Anhang 1)

In **Arbeitseinheit 5** stellten *Simon Wöhr* und *Marco Piazza* eine Vision für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier in einer anderen Darstellungsart, einer schematischen Balkon- bzw. Erklärperspektive, vor. Simon Wöhr, Diplom in Kulturarbeit, seit 2012 als freier Stadtentwickler tätig, hat u.a. die prämierten alternativen Nutzungskonzepte für „Holzmarkt-Dorf", „Haus der Statistik" und „Radbahn Berlin" mitentwickelt und ist bei paper planes e.V. überwiegend für die Redaktion tätig. Marco Piazza, Landschaftsarchitekt und Projektleiter bei Topotek1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mit Sitz in Berlin und Zürich, fertigt bei paper planes e.V. schematische Perspektiven, Pläne und Karten.

Der vorgestellte Visionsentwurf (s. Ausschnitt in Abb. 16) zeigt die beidseitige Häuserbebauung und die Kirche schematisch weiß mit grauen Umrissen, an einigen Häusern sind die Fassaden nun begrünt. Die Straße und alle dazugehörigen Elemente sind farbig dargestellt. Diverse Verkehrswendemaßnahmen sind in dem Bild enthalten und dargestellt, z.B. sind Parkplätze an beiden Bildrändern einem großen Fuß- und Fahrradwegenetz

Abb. 15: Arbeitseinheit 4 – Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier – Ausschnitt aus Bildentwurf fotorealistisches Stimmungsbild – Vision

gewichen, der Mittelstreifen wurde begrünt und ein Mobilitäts- und Logistikhub wurde eingerichtet. Im Rahmen der Präsentation wurde folgende Auswahl von im Visionsbildentwurf umgesetzten Maßnahmen erläutert, die den Teilnehmer*innen auch als Liste vorlagen:

- **ÖPNV und individuelle Mobilität:**

1. Schaffung eines durchgängigen Netzes an Radwegen: sicher, beleuchtet, breit und somit auch für Lastenfahrräder, E-Fahrräder, Roller oder E-Rollstühle geeignet.
2. Alternativen zum privaten Autoverkehr fördern: höhere Taktung des öffentlichen Nahverkehrs, Umwandlung der Haltestellen in attraktive Umsteigeplattformen mit einem großen Angebot an geteilten Kurzstreckenfahrzeugen sowie geteilte E-Bus-Taxis und Kleinautos für spezielle Erledigungen und Anlässe.

- **Logistik:**

3. Anlieferung von Paketen via Güter-Tram – Verladung in kleine Paketzentren (Mikrodepots) als zentralem Abholort des Quartiers direkt an den hochfrequentierten Bahnsteigen.
4. Versorgung der Bewohner*innen mit regionalen Lebensmitteln via Güter-Tram – vom Stadtrand ins Zentrum ohne Lastwagen.

- **Quartiersleben:**

5. Auf ehemaligen Parkplatzflächen sind neue Räume für Gemeinwohl, Versorgung und Wirtschaft entstanden: Beispielsweise eine Straßenmarkthalle für regional Angebautes, ein Raum, um wohnungsnah arbeiten zu können, eine Werkstatt oder eine Kita-Erweiterung.

- **Notfall und Dienstleistungen:**

6. Die Erschließung der Straßen für Rettungsfahrzeuge, Baufahrzeuge, Müllabfuhr und andere Dienstleister, die auf leistungsstarke Fahrzeuge angewiesen sind, bleiben erhalten.

Für die Diskussion in den Kleingruppen wurden in dieser Arbeitseinheit zwei Fragen gestellt:

1. In diesem Bild sind aufgelistete Maßnahmen einer Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums bereits umgesetzt. Diskutieren Sie bitte, welche dieser Maßnahmen Sie am wichtigsten finden und einigen Sie sich auf max. 3 Maßnahmen.

2. Was sollte an diesem Bild aus ihrer Sicht vielleicht noch angepasst werden? Diskutieren Sie bitte und, falls Sie

Abb. 16: Arbeitseinheit 5 – Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier – Ausschnitt aus Bildentwurf schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive – Vision

Anpassungsvorschläge haben, einigen Sie sich bitte auf max. 3 Vorschläge, die Ihnen gemeinsam am wichtigsten sind.

(Gesamtergebnisse s. Kap. 7.5, Einzelergebnisse s. Anhang 1)

In **Arbeitseinheit 6** stellten *Matthias Heskamp* und *Stefano Tiracchia* mit einer randstädtischen Großbausiedlung einen anderen Quartierstyp vor. (Zu Matthias Heskamp s.o. bei Arbeitseinheit 4.) Stefano Tiracchia ist Architekt mit internationalen Erfahrungen in Barcelona, Rotterdam und Porto und auf öffentliche Räume in Städten Europas spezialisiert, seit 2011 ist er in Berlin u.a. bei David Chipperfield Architects und Philipp von Matt tätig und gehört bei paper planes e. V. zu den Gründungsmitgliedern.

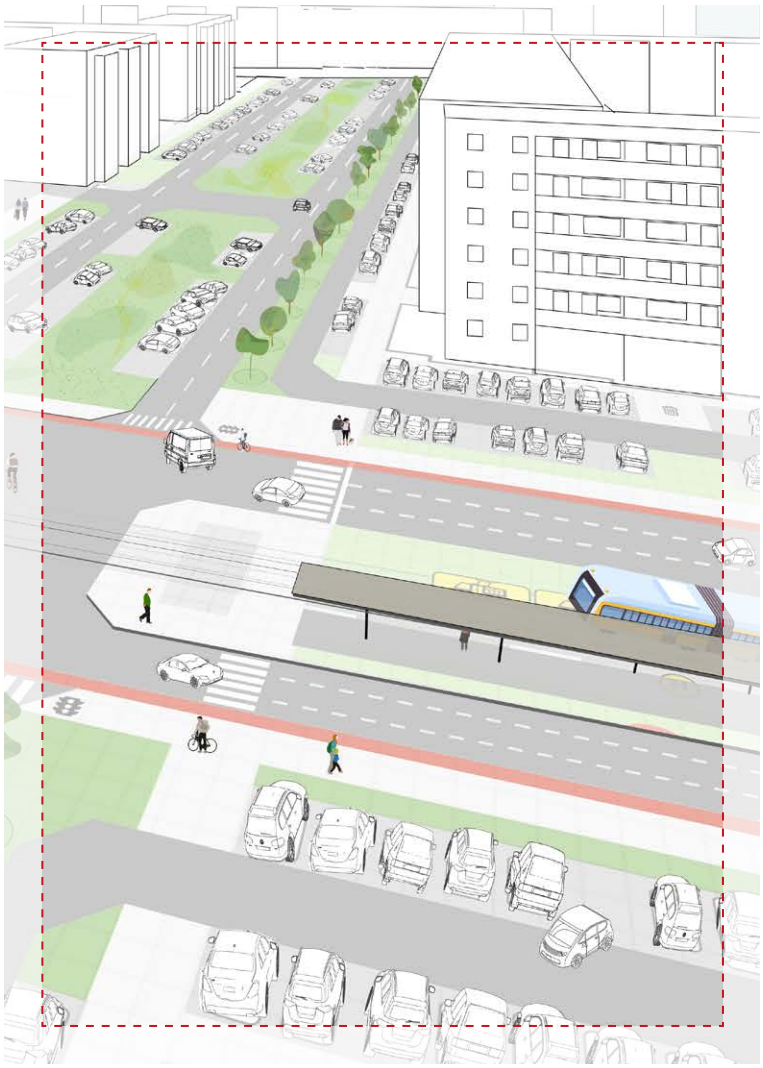


Abb. 17: Arbeitseinheit 6 – Typ randstädtische Großbausiedlung – Ausschnitt aus Bildentwurf schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive – Ist-Zustand

Der Bildentwurf zeigt eine randstädtische Großbausiedlung als schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive mit Blick auf eine große Kreuzung, Straßenbahnschienen und überdachte Haltestelle, Hochhausbebauung und Markthalle. Die beiden Referenten erläuterten zunächst den Entwurf einer Ist-Situation (s. Ausschnitt in Abb. 17), in der wenige auf den Straßen fahrende und viele auf Parkplätzen stehende Autos, einspurige Fahrradwege, Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen und einige Bäume zu sehen sind. Im anschließend vorgestellten Entwurf der Vision (s. Ausschnitt in Abb. 18) sind die breiten Autostreifen und die dazwischen liegenden Parkflächen begrünt und mit vielen Bäumen bepflanzt, über die zahlreiche Vögel fliegen. Auch Hochhausfassaden sind begrünt. Das Bild zeigt u.a. auch eine bauliche Nachverdichtung, z.B. ein lokales Paketzentrum nahe der Haltestelle, sowie Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien im Stadtraum. Ehemaliger Parkraum nahe der Häuser wurde im Visionsentwurf zu einem Mobilitätshub mit Mietautos und Kurzstreckenfahrzeugen umgewidmet, Kleinbusse fahren zentrale Stellen, z.B. einen mit Solarpanelen überdachten Markt, an. Die beiden Referenten erläuterten folgende Auswahl von im Bildentwurf enthaltenen Verkehrswendemaßnahmen, die den Teilnehmer*innen auch als Liste vorlagen:

- **ÖPNV und individuelle Mobilität:**

1. Schaffung eines durchgängigen Netzes an Radwegen: sicher, beleuchtet, breit und somit auch für Lastenfahrräder, E-Fahrräder, Roller oder E-Rollstühle geeignet.
2. Alternativen zum privaten Autoverkehr fördern: höhere Taktung öffentlicher Nahverkehr, lokale Kleinbusse, geteilte Autos und Kurzstreckenfahrzeuge, Umwandlung der Haltestellen in attraktiven Mobilitätszentren.

3. Höchstgeschwindigkeiten auf Straßen reduzieren, sichere Kreuzungen mit Prioritäten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

- **Logistik:**

4. Anlieferung von Gütern via Schienenverkehr und Paketen mit Lasten-Fahrrädern, kleine Paketzentren (Mikrodepots) als Belieferungsorte des Quartiers, barrierefreie Lieferbuchten an den Straßen.

- **Quartiersleben:**

5. Bauliche Verdichtung mit kleinmaßstäblichen Gebäuden, Gemeinschaftliche Abstimmung zur Art der Nutzung Bspw.: lokale Aktivitäten für Soziales, Handwerkliches, Co-Working.
6. Ansprechpartner:in (Kiezconcierge) als zentraler Austauschpunkt für alle Belange der Bewohner*innen.
7. Öffentliche Bereiche für Aktives (Sport, Erlebnisgärten für Kinder, lokale Landwirtschaft und städtische Kunst etc.) sowie für den Rückzug vom hektischen Geschehen.

- **Gehen und Erledigen:**

8. Gehwege als Begegnungszonen, barrierefrei mit Sitzgelegenheiten, guter Beleuchtung und Orientierungshilfen. Vorgärten der Häuser als Übergangszone vom Öffentlichen zum Privaten.

- **Klima und Biodiversität:**

9. Pflanzen von Bäumen, Anlegen von Wildblumenwiesen, aktive Bewirtschaftung von Stadtgärten. Biodiversität durch Artenvielfalt, Ermöglichung des naturnahen Lebens zur Förderung einer gesunden Lebensweise.
10. Umwandeln von geschlossenen Flächen zu unversiegelten, natürlichen Oberflächen zur Verbesserung der lokalen Klimabedingungen.

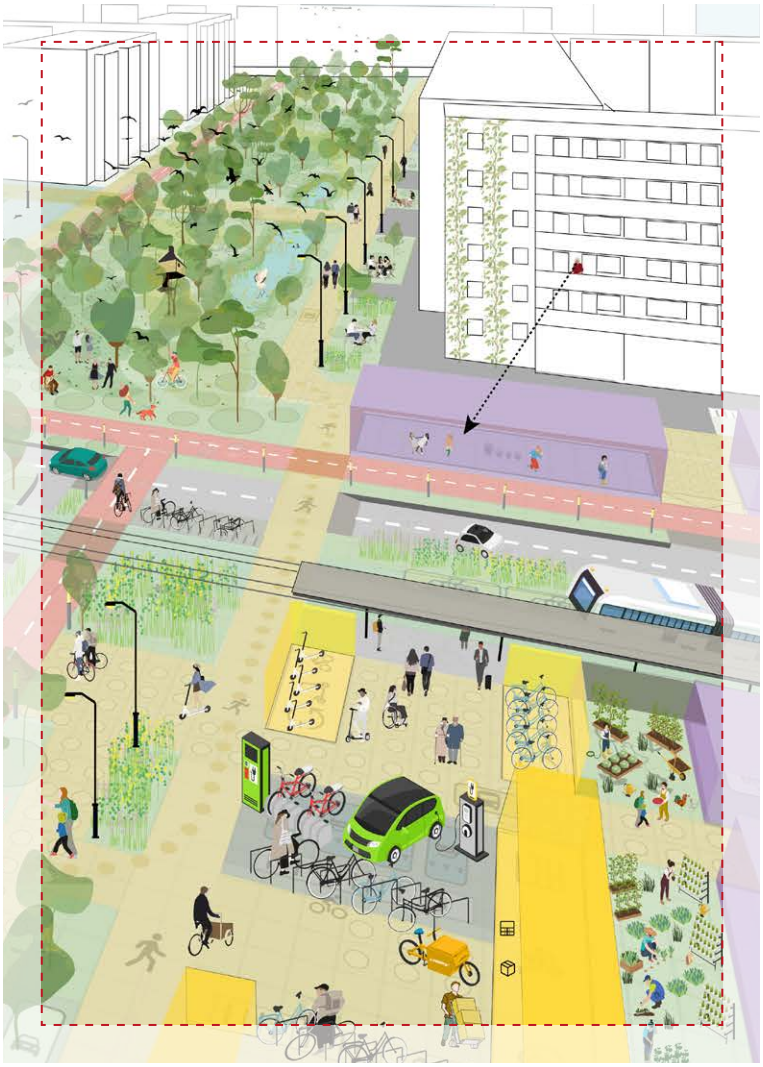


Abb. 18: Arbeitseinheit 6 – Typ randstädtische Großbausiedlung – Ausschnitt aus Bildentwurf schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive – Vision

Folgende Frage wurde den Kleingruppen für die Diskussion mit auf den Weg gegeben: Wie wirkt das Bild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus? Tauschen Sie sich bitte dazu aus und einigen Sie sich auf max. 5 Eindrücke, die Ihnen gemeinsam am wichtigsten sind. (Gesamtergebnisse s. Kap. 7.6, Einzelergebnisse s. Anhang 1)

Arbeitseinheit 7 beinhaltete, wie in der Beteiligungsmethode für die jeweils letzte Arbeitseinheit von Planungszellen vorgesehen, die Reflexion der Ergebnisse, die Rückmeldung zur Durchführung der Beteiligungsmethode, die anonymisierte Abfrage von statistischen Angaben zur Zusammensetzung der Gruppe und zur Klärung des weiteren Vorgehens wie z.B. der Überweisung der Aufwandsentschädigungen, der Versendung der Erstfassung des Bürgergutachtens zur Kommentierung durch die Bürger*innen oder zur Übergabe des Bürgergutachtens. In dieser Arbeitseinheit kamen die Bürger*innen nicht mehr im Plenum zusammen, sondern gingen direkt in

ihre jeweiligen Planungszellen. Dort stellte ihnen die Moderation die dokumentierten Ergebnisse aus allen vorhergehenden Arbeitseinheiten anhand von Diagrammen vor und die Gruppen konnten ggfs. noch Anpassungen vornehmen, wenn ihnen z.B. eine Clusterbezeichnung nicht mehr nachvollziehbar erschien. Nach einer kurzen mündlichen Feedbackrunde wurden die Bürger*innen gebeten, den anonymen Online-Fragebogen auszufüllen, in dem Fragen zur Zusammensetzung der Gruppe bzw. statistischen Angaben (s. Kap. 5) sowie zur Bewertung der Durchführung der Planungszellen, zu Mobilitätsverhalten und Mobilität im eigenen Wohnviertel sowie zu Wünschen für die Mobilität in einem Wohnviertel der Zukunft enthalten waren (s. Kap. 7.7 und ergänzende Ergebnisse aus der Befragung in Anhang 2).

7 Empfehlungen der Beteiligten

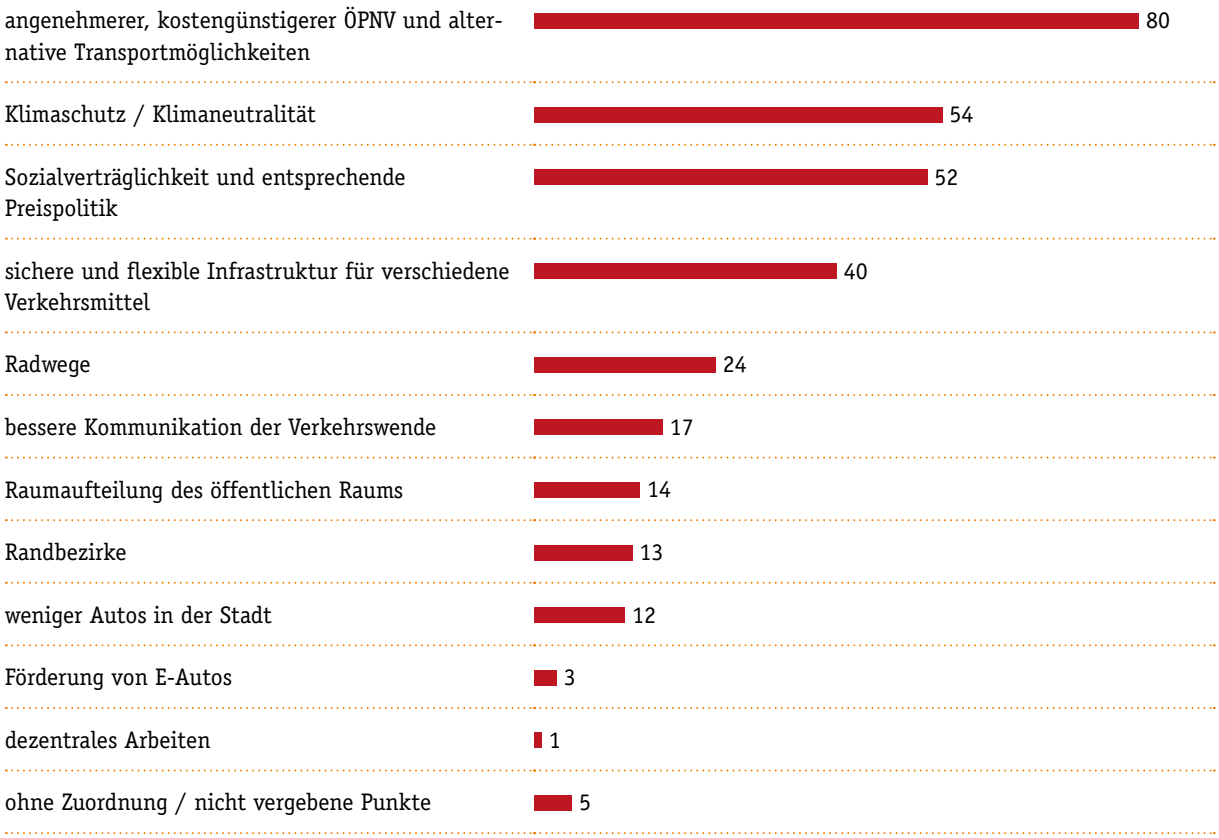
Dieses Kapitel stellt die Empfehlungen und damit Ergebnisse vor, die in den bereits beschriebenen Arbeitseinheiten (s. Kap. 6) von den Bürgergutachter*innen erarbeitet wurden. Wie bereits erwähnt, erhielten sie in jeder Arbeitseinheit zunächst im Plenum, in dem beide Planungszellen noch gemeinsam tagten, Informationen und konnten Rückfragen stellen. Anschließend teilten sie sich in Planungszelle 1 und 2 auf, um wiederum aufgeteilt in je Arbeitseinheit wechselnden Kleingruppen, anhand der Leitfragen zu diskutieren und sich auf Ergebnisse zu einigen. Dabei war die Anzahl der Empfehlungen, auf die sich die Kleingruppen einigen mussten, jeweils vorgegeben, und zwar in der Regel auf max. 5 Themen, Aspekte oder Empfehlungen. Nur in Arbeitseinheit 5, bei der zwei Fragen gestellt wurden, sollten sich die Kleingruppen auf je 3 Empfehlungen einigen. Die Vorgabe auf eine maximale Anzahl von Empfehlungen regt die Diskussion und Aushandlung von Ergebnissen an und sorgt für gleiche Einflussmöglichkeiten aller Kleingruppen. In den jeweiligen Planungszellen stellten die Kleingruppen dann ihre Ergebnisse vor, die für alle sichtbar schriftlich festgehalten wurden. Dabei wurden gemeinsam mit den Beteiligten inhaltlich gleiche Vorschläge geclustert, also zu einem Vorschlag zusammengeführt. Nach der Clusterung konnten dann alle Teilnehmer*innen jeweils einzeln mit der gleichen, vorgegebenen Anzahl von jeweils 5 Punkten die geclusterten Vorschläge gewichtet.

Zur Erstellung des hier vorgestellten Gesamtergebnisses wurden die dokumentierten Einzelergebnisse der beiden Planungszellen verglichen, inhaltlich gleiche Vorschläge aus beiden Gruppen jeweils zu einem Gesamtcluster bzw. einer Gesamtempfehlung 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 Empfehlungen aus jeder Arbeitseinheit. Diese Ergebnisse werden hier jeweils durch ein Balkendiagramm und durch Erläuterungen im Text vorgestellt. Aus Gründen der Transparenz sind in Anhang 1 des Bürgergutachtens auch noch die Einzelergebnisse beider Gruppen dokumentiert und zwar so, dass nachvollziehbar wird, welche Cluster aus Planungszelle 1 und 2 zu welchem Gesamtcluster zusammengeführt wurden.

In den Balkendiagrammen sind jeweils auf der y-Achse (vertikal, hoch-runter) die inhaltlichen Vorschläge und auf der x-Achse (horizontal, recht-links) die Anzahl der Punkte als Balken und als Zahlenangabe enthalten. In die Diagramme wurden alle Vorschläge aufgenommen, die mindestens einen Punkt erhalten haben. In der Darstellung ist rechts unter dem Diagramm die Anzahl der Teilnehmer*innen, die gewichtet haben, angegeben (N). Da nach dem ersten Tag 4 Personen nicht mehr teilgenommen haben (s. Kap. 5.1) und es zudem vereinzelt vorkam, dass Personen an einer Arbeitseinheit oder am Ende einer Arbeitseinheit an der Gewichtung nicht teilgenommen haben, ist die Größe von N ggfs. unterschiedlich. Mittig unter dem Diagramm ist die Anzahl aller Punkte angegeben, die insgesamt möglich waren, sowie die Anzahl aller Punkte, die tatsächlich vergeben wurden. Da es vorkam, dass einzelne Personen keine Punkte oder nicht alle Punkte vergeben haben, konnte es zu Differenzen zwischen der Anzahl aller möglichen und der Anzahl aller vergebenen Punkte kommen. Eine weitere Ursache für solche Differenzen sind Fehleranfälligkeiten, die ebenfalls mit angegeben wurden, z.B. kam es insbesondere in den beiden ersten Arbeitseinheiten durch technische Einwahlschwierigkeiten in das für die Gewichtung verwendete Mural noch zu Problemen bei der Gewichtung. Schließlich sei hier noch darauf hingewiesen, dass aufgrund der vielen Zahlenangaben, z.B. zur Anzahl von Punkten bei der Gewichtung, die Zahlen im Text als Ziffern geschrieben werden, auch wenn es sich dabei um einstellige Zahlen handelt.

7.1 Wichtigste Themen im Zusammenhang mit der Verkehrswende

AE 1 Gesamtergebnis PZ 1 + 2: Welche Themen sind für Sie im Zusammenhang mit der Verkehrswende besonders wichtig?



N = 56 / pro Person 5 Punkte / Gesamtpunktzahl: möglich 280; vergeben 315 / Fehler: Personen mit Zweifachvergabe in PZ 1 und 2 wegen technischer Einwählunsicherheiten

Abb. 19: Wichtige Themen im Zusammenhang mit der Verkehrswende

Das mit 80 Punkten für beide Planungszellen wichtigste Thema im Zusammenhang mit der Verkehrswende ist ein angenehmerer, kostengünstigerer ÖPNV einschließlich alternativer Transportmöglichkeiten. Der ÖPNV soll preisgünstig bis kostenlos und, mit angebundenen Radwegen, Fahrradmitnahme und Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestationen, insbesondere auch in städtische Randbezirke und ländliche Gebiete sowie abseits von Stoßzeiten ausgebaut werden. Die benannte angenehmere Gestaltung des ÖPNV schließt Sicherheit und Barrierefreiheit mit ein, dabei geht es um die Sicherheit der Personen in den Verkehrsmitteln und um die Sicherheit der ÖPNV-Fahrzeuge im Straßenverkehr, z.B. durch Entkopplung der Verkehrsbereiche. Ergänzend zum Ausbau des ÖPNV sollen Car-Sharing, einschließlich autonomer Fahrmöglichkeiten, und Lösungen für den Transport größerer Dinge, z.B. durch kommunale Services, bereitgestellt werden.

Klimaschutz bzw. Klimaneutralität folgt mit deutlichem Abstand, aber noch 54 Punkten aus beiden Planungszellen, bei den wichtigsten Themen im Zusammenhang mit der Verkehrswende an zweiter Stelle. Insgesamt soll es mehr Grünflächen einschließlich Begrünung von Dächern in der Stadt geben. Die Entwicklung alternativer Antriebe soll verstärkt werden, wobei die Nachhaltigkeit des Elektroautos auch hinterfragt wurde. Die Notwendigkeit der privaten

Autonutzung soll abgeschafft und ein autofreier Tourismus gefördert werden.

Mit 52 Punkten dicht gefolgt haben beide Planungszellen auch die Sozialverträglichkeit der Verkehrswende und eine entsprechende Preispolitik als wichtiges Thema benannt. Der Platz in der Stadt sei begrenzt, Mobilitätslösungen sollen diese Begrenzungen beachten, schnell und kostengünstig umsetzbar sein und dabei auch die Gruppen berücksichtigen, die auf PKW angewiesen sind, wie z.B. im Handwerksbereich tätige Personen, Familien mit Kindern und Menschen mit Behinderung. Ob Verkehrswendemaßnahmen eher durch Zwang oder durch attraktive Anreize umgesetzt werden könnten oder sollten, wurde in der Diskussion von den Beteiligten zwar als Frage formuliert, jedoch ohne eine Antwort darauf zu verfassen.

Planungszelle 1 hat mit 40 Punkten auch die Schaffung einer sicheren und flexiblen Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel als weiteres Thema vergleichsweise hoch gewichtet. Wege sollen auch ohne Auto schnell, flexibel und sicher zurückgelegt werden können und verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen dabei möglichst gleichberechtigt sein. Dazu könnten insbesondere der Ausbau der „Nicht-Auto-Infrastruktur", wie z.B. von sicheren Fahrradwegen, aber auch Anpassungen von Ampelschaltungen oder die Abschaffung einiger Verkehrsschilder beitragen.

Planungszelle 2 hat mit 24 Punkten das Thema Radwege als wichtig im Zusammenhang mit der Verkehrswende bewertet. Dabei geht es um die schnelle Umsetzung von Radwegkonzepten, den Bau von Radwegen und Radstraßen, um damit auch radfreundliche Arbeitswege zu ermöglichen, sowie um Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Ebenfalls, aber mit 17 Punkten niedriger gewichtet, hat Planungszellengruppe 2 eine bessere Kommunikation der Verkehrswende (17 Punkte) einschließlich der Förderung der Kommunikation betrieblicher Verkehrswendemaßnahmen, sowie ein schrittweises Heranführen an die Verkehrswende, z.B. durch autofreie Tage, als wichtige Themen benannt. Auch die Aufteilung des öffentlichen Raumes (14 Punkte), d.h. insbesondere weniger Parkplätze und eine Verbesserung der Möglichkeiten, zu Fuß zugehen, die bessere Berücksichtigung der Randbezirke (13 Punkte), z.B. auch durch Ausweitung von Car-Sharing, und die Mobilitätsentwicklung in Außenbezirken und ländlichen Regionen und insgesamt weniger Autos in der Stadt (12 Punkte) wurden hier noch als wichtige Themen benannt. Einzelne Punkte erhielten zudem die Themen Förderung von Elektro-Autos (3 Punkte) und dezentrales Arbeiten (1 Punkt).

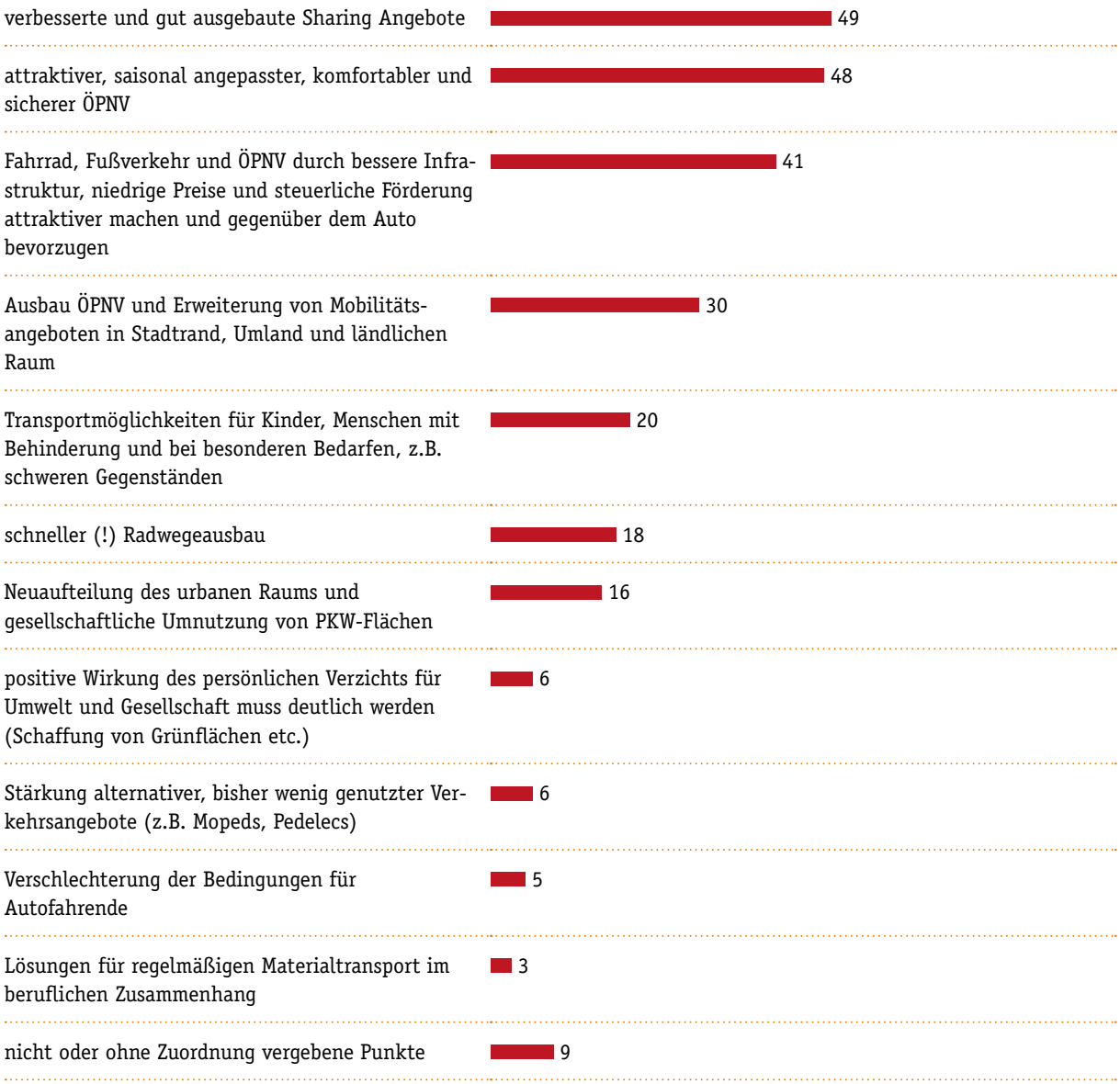
Für ein „Startpaket in die Verkehrswende" ergibt sich hier als Fazit, dass insbesondere ÖPNV, Klimaschutz, Sozialverträglichkeit und sichere und flexible Infrastruktur für alle Verkehrsmittel als wichtige Themen berücksichtigt werden sollten.

7.2 Voraussetzungen für den Verzicht auf ein eigenes Auto

Um den Verzicht auf ein eigenes Auto zu erleichtern, müsste es aus Sicht der beiden Planungszellen verbesserte und überall gut ausgebaute Sharing-Angebote (49 Punkte) geben. Sharing sollte erweitert und erleichtert werden, z.B. durch die Möglichkeit von Vorabbestellungen und längere Mietdauer, größere Abstellbereiche im Umfeld von Städten und einfache Registrierung, etwa durch eine App für alle Angebote, plattformübergreifend und in Kombination mit dem ÖPNV. Sharing-Angebote sollten zudem mit größerer Reichweite, flächendeckender und auch außerhalb der Städte sowie auch für Familien und für größere Transporte (einschließlich Sharing von PKW und Lastenrädern in naher Erreichbarkeit) nutzbar sein. Insgesamt müssten Sharing-Angebote im Vergleich zur Nutzung eines eigenen Autos finanziell attraktiver sein. Fast genauso hoch gewichteten die beiden Planungszellen einen attraktiven, saisonal angepassten, komfortablen und sicheren ÖPNV (48). Hier wurden Komfort, Sauberkeit, Sicherheit, hohe Taktung, gute Anschlussverbindungen in das Umland und auch bei Nacht sowie ein niedriger Preist, z.B. ein 360,00-Euro-Jahresticket, als Merkmale eines attraktiven ÖPNV genannt. Die individuelle Personenbeförderung sollte durch Mehr-Personen-Taxis und der Transport durch Lasten-Taxis erleichtert und der ÖPNV sollte an die saisonale Nachfrage angepasst werden.

Ebenfalls sehr hoch gewichteten die beiden Planungszellen, Fahrrad, Fußverkehr und ÖPNV durch bessere Infrastruktur, niedrigere Preise und steuerliche Förderung attraktiver zu machen und gegenüber dem Auto zu bevorzugen

AE 2 Gesamtergebnis PZ 1 + 2: Unter welchen Voraussetzungen können Sie sich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten?



N = 49 / pro Person 5 Punkte / Gesamtpunktzahl: möglich 245; vergeben 251 / Fehler: Personen mit Zweifachvergabe in PZ 2 wegen technischer Einwählunsicherheiten

Abb. 20: Voraussetzungen für den Verzicht auf ein eigenes Auto

(41 Punkte). Um Menschen davon zu überzeugen, auf ein eigenes Auto zu verzichten, müssten Fahrrad- und Fußverkehr Vorrang vor dem Auto bekommen. Die Hemmschwelle für die Nutzung von Fahrrädern sollte z.B. durch Fahrradparkhäuser, Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV und vom Autoverkehr abgetrennte und dadurch sicherere Fahrradwege verringert werden. Auch die Förderung von Lastenfahrrädern sowie passende Versicherungsangebote und eine steuerliche Förderung der Vielpersonennutzung von Fahrzeugen und von Vermietungsangeboten könnten den Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtern.

Der Ausbau des ÖPNV und die Erweiterung von Mobilitätsangeboten in Stadtrand, Umland und ländlichen Raum erhielt insgesamt 30 Punkte. Mobilitätsangebote, wie z.B. Car-Sharing, sollten in das Umland von Städten erweitert

und z.B. auch für Urlaub mit Camping nutzbar werden, es sollte Park-and-Ride-Möglichkeiten an Stadtgrenzen geben und der Fernverkehr mit Bus und Bahn mit kostengünstiger Preisgestaltung ausgebaut werden. Beide Planungszellengruppen sahen es für den Verzicht auf ein eigenes Auto auch als wichtig an, Transportmöglichkeiten für Kinder, Menschen mit Behinderung sowie bei besonderen Bedarfen, z.B. dem Transport von schweren Gegenständen (20 Punkte) zu gewährleisten, Aspekte, die auch bereits in Arbeitseinheit 1 als wichtig benannt wurden.

Mit 18 Punkten vergleichbar hoch gewichtete Planungszelle 2 auch einen schnellen Radwegeausbau mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Planungszellengruppe 1 mit 16 Punkten die Neuaufteilung des urbanen Raums und gesellschaftliche Umnutzung von PKW-Flächen als wichtig für den Verzicht auf ein eigenes Auto.

Mit deutlichem Abstand geringer gewichtet gab es weitere Aspekte, die jeweils in einer der beiden Planungszellen genannt wurden. Dazu gehörten in Planungszelle 2, dass eine positive Wirkung des persönlichen Verzichts für Umwelt und Gesellschaft, z.B. durch das Schaffen von mehr Grünflächen, deutlicher werden (6 Punkte) und bisher wenig genutzte alternative Verkehrsangebote, wie z.B. Mopeds und Pedelecs (6 Punkte), gestärkt werden müssten. In Planungszelle 1 gehörte zu diesen Aspekten eine Verschlechterung der Bedingungen für Autofahrende (5 Punkte), was wenige und teure Parkplätze beinhaltete, ein Verdeutlichen der Kosten und Nachteile des Autobesitzes und ein behutsamer Wechsel hin zu weniger Autonutzung unter Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen. 3 Punkte wurden in Planungszelle 2 noch an Lösungen für regelmäßigen Materialtransport im beruflichen Bereich als wichtig für einen Verzicht auf ein eigenes Auto vergeben.

Ein „Startpaket in die Verkehrswende“ sollte, so zeigen diese Ergebnisse, besonders darauf hinweisen, dass der Verzicht auf ein eigenes Auto durch verbesserte, überall gut ausgebaute, an Außenbezirke und Umland angebundene und kostengünstige Sharing-Angebote und ÖPNV-Angebote und auch dadurch erleichtert wird, dass Verkehrsinfrastruktur und Kostengestaltung den Fahrrad- und Fußverkehr gegenüber dem Auto bevorzugen.

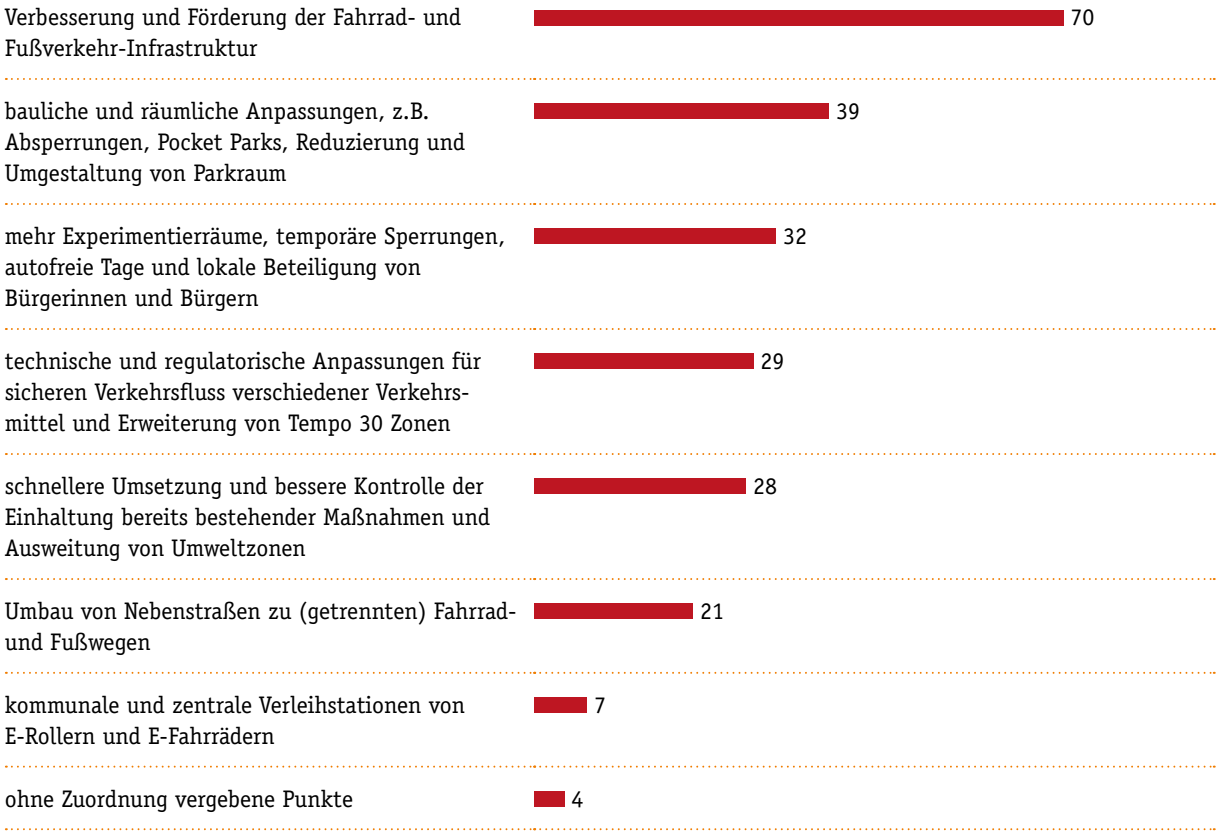
7.3 Aus internationalen Beispielen übertragbare Verkehrswendemaßnahmen

Das in beiden Planungszellen formulierte und mit 70 Punkten mit weitem Abstand am höchsten gewichtete Maßnahmenbündel, das auf eine Stadt wie Berlin als übertragbar angesehen wurde, ist die Verbesserung und Förderung der Fahrrad- und Fußverkehr-Infrastruktur. Diese Verbesserung umfasst den Ausbau der Infrastruktur einschließlich sicherer Fahrrad-Abstellflächen und -Garagen und Fahrrad-Schnellstraßen, den Umbau von Nebenstraßen zu Fahrradstraßen und die Umverteilung von öffentlichem Raum zugunsten des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie die klare Trennung von Fahrrad-, Fuß- und Autoverkehr, einen Winterdienst und generelle Pflege für Fahrradwege, die Verbesserung von Sharing-Angeboten für Fahrräder und die Bereitstellung von Angeboten und Infrastruktur für E-Fahrräder.

Mit insgesamt 39 Punkten gewichtet sahen beide Planungszellen auch bauliche und räumliche Anpassungen, z.B. Absperrungen, Pocket Parks, d.h. kleine Grünräume, und Reduzierung und Umgestaltung von Parkraum, also Raum für Parkplätze, als auf eine Stadt wie Berlin übertragbare Maßnahmen an. Dazu gehört auch die Einrichtung von mehr autofreien Zonen bzw. Fußgängerzonen und die effektive Absperrung von Straßen für Durchgangsverkehr.

Zeitlich begrenzte Maßnahmen wie Experimentierräume, temporäre Sperrungen, autofreie Tage und die lokale Beteiligung von Bürger*innen gewichteten die Planungszellen als übertragbare Maßnahmenbündel mit insgesamt 32 Punkten. Straßen könnten z.B. an Wochenenden gesperrt oder auch länger zeitlich befristet zu Experimentierstraßen werden, die das Ausprobieren neuer Verkehrskonzepte und die Anpassung an neue Bedingungen, wie z.B. die Errichtung von Super Blocks, d.h. Wohnblocks, in denen Fuß- und Fahrradverkehr Vorrang haben, erleichtern. Die Maßnahmen sollten auf Kiezebene, d.h. lokal und mit Beteiligung von Bürger*innen geplant und umgesetzt werden. Aus den internationalen Verkehrswendebeispielen sollten dabei aber auch die Konsequenzen, die sich durch die Maßnahmen ergeben haben, genau betrachtet werden.

AE 3 Gesamtergebnis PZ 1 + 2: Ausgehend von internationalen Beispielen: Welche Maßnahmen der Verkehrswende halten Sie auf eine Stadt wie Berlin für übertragbar?



N = 46 / pro Person 5 Punkte / Gesamtpunktzahl: möglich 230; vergeben 230

Abb. 21: Aus internationalen Beispielen übertragbare Verkehrswendemaßnahmen

Mit aus beiden Planungszellen insgesamt 29 Punkten fast so hoch wie Experimentierräume und temporäre Maßnahmen wurden auch technische und regulatorische Anpassungen für einen sicheren Verkehrsfluss verschiedener Verkehrsmittel und eine Erweiterung von Tempo-30-Zonen gewichtet. Dazu gehört es z.B., die Einfahrt von Autos in Innenstädte teurer zu machen und ggfs. deren Anzahl zu begrenzen, die Ampelschaltung an einen sicheren Verkehrsfluss anzupassen, die Pünktlichkeit des ÖPNV zu verbessern und Tempo 30 in mehr Wohngebieten oder sogar in der gesamten Stadt einzuführen. Mit 28 Punkten ähnlich hoch gewichteten die Planungszellen auch eine schnellere Umsetzung und bessere Kontrolle der Einhaltung bereits bestehender Maßnahmen und die Ausweitung von Umweltzonen als übertragbare Maßnahmen. Bereits bestehende Richtlinien für den Rad- und Fußverkehr in der Stadt, wie z.B. zur Breite von Radwegen und zu Pollern, sollten ausgeweitet und besser kontrolliert und Verstöße stärker sanktioniert werden. Dabei bestand Uneinigkeit darüber, ob Sanktionen oder Verständnisschaffen die Umsetzung besser unterstützen könnten. Auch die Ausweitung und Kontrolle der Umweltzonen und deren Einhaltung sowie eine europaweite Verkehrsteilnahme-Erziehung wurden in diesem Zusammenhang genannt.

In Planungszelle 2 erhielt mit 21 Punkten auch der Umbau von Nebenstraßen zu getrennten Fahrrad- und Fußwegen und damit die Einrichtung permanent autoverkehrsfreier Zonen noch eine vergleichsweise hohe Gewichtung. Ebenfalls in Planungszelle 2 wurde die Einrichtung kommunaler und zentraler E-Roller- und E-Fahrräder-Verleihstationen (7 Punkte) als übertragbares Maßnahmenbeispiel genannt.

Als ein Fazit für ein „Startpaket in die Verkehrswende“ lässt sich aus diesen Ergebnissen ableiten, dass Informationen über bereits erfolgreiche Verkehrswendebeispiele

Anregungen bieten, über eine Übertragbarkeit auf die jeweils eigene Kommune und Region zu diskutieren und entsprechende Verkehrswendemaßnahmen abzuleiten und zu planen. Dabei sollten insbesondere nationale und internationale Beispiele der Verbesserung und Förderung der Fahrrad- und Fußverkehr-Infrastruktur und der baulichen und räumlichen Anpassungen in Form von autoarmen und autofreien Zonen in Städten im Sinne eines Lernens aus guter Praxis herangezogen werden, weil sie zeigen, was realisierbar ist. Kurzfristig lokal umsetzbare, temporäre Maßnahmen wie Sperrungen und autofreie Tage, die mit Beteiligung der Bürger*innen geplant werden, können dabei auf mittel- und langfristige Veränderungen im Rahmen der Verkehrswende vorbereiten.

7.4 Empfehlungen zu einem fotorealistischen Bildvisionsentwurf für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier

In der Auswertung überwiegen in beiden Planungszellen kritische Anmerkungen zu dem fotorealistischen Bildvisionsentwurf. Mit insgesamt 61 Punkten am höchsten gewichteten die Planungszellen eine unlogische, unglaubwürdige Flächenaufteilung und Regelung des Verkehrs und das vollständige Ausblenden von Autoverkehr. So wurde von Beteiligten die Frage formuliert, wie der Verkehr einschließlich z.B. Fahrrad, Lieferverkehr, Krankentransport funktionieren solle. Als kritische Aspekte wurden genannt: fehlende Abgrenzung zwischen verschiedenen Elementen und Teilnehmenden des Verkehrs, insbesondere von Fahrrad und Straßenbahn, fehlende Fußgängerübergänge sowie eine nicht klar erkennbare Verkehrsflächenaufteilung. Die Ideen auf dem Bild seien gut, die Umsetzung aber, z.B. in Bezug auf die Autospuren, schwierig vorstellbar. Die Glaubwürdigkeit der Darstellung sei durch das Ausblenden von Details wie z.B. Busspur und Oberleitung der Tram, reduziert. Angemerkt wurden zudem auch die Unfallgefahr für den Gärtner nahe der Tram und Überlegungen zur Darstellung des Verkehrs zu Stoßzeiten und zur Verlagerung des Autoverkehrs und Parkplatzbedarfs in andere Kieze, wenn, wie im Visionsbild dargestellt, durch einzelne Straßen kein oder kaum noch Autoverkehr führen würde.

Das Fehlen von städtischen Details und Kultur und von Raum zum Verweilen wurde mit 50 Punkten ebenfalls in beiden Planungszellen hoch gewichtet. Es fehlen aus Sicht der Beteiligten Details wie Menschen, Kinder, Hunde, Geschäfte, Graffitis, Beleuchtung, Oberleitungen der Tram, Stadtmöblierung, Baumscheiben, Kinderspielplätze, attraktive Aufenthaltsorte, Mülleimer sowie Ampeln zur Verkehrsregelung. Auch sei nicht klar, was die Holzkonstruktion neben der Kirche sei.

Ebenfalls mit insgesamt 44 Punkten noch vergleichsweise hoch gewichtet, formulierten die beiden Planungszellen als Kritik eine unglaubwürdige, realitätsferne Idealisierung und das Fehlen einer Vision und Darstellung der Vielfalt urbaner Bevölkerung. Das fotorealistische Stimmungsbild wirke realitätsfern, romantisiert, harmonisiert, nostalgisch, idyllisch überzogen und dadurch unnatürlich und konstruiert bis hin zu unglaubwürdig und manipulativ. Dadurch falle es schwer, sich mit der Darstellung zu identifizieren und sich vorzustellen, dort zu wohnen. Die Farbkontraste sollten daher, z.B. beim Fahrradweg, stärker hervorgehoben und die unterschiedlichen Farbtemperaturen zwischen dem Entwurf des Ist-Zustands und dem der Vision angeglichen werden. Außerdem sei darauf zu achten, die dargestellten Jahreszeiten bzw. Wetterbedingungen in den gegenübergestellten Entwürfen anzugleichen, damit nicht der Eindruck von Manipulation entstehe.

Beide Planungszellen formulierten aber auch positive Aspekte des Visionsentwurf, die mit insgesamt 28 Punkten als positiver erster Eindruck, Glücksgefühl und Beruhigung durch die dargestellte Entschleunigung und Coloration zusammengeführt wurden. Breite Fuß- und Fahrradwege, der Stadtgarten und insgesamt die Kombination aus Grünflächen und Platz seien positiver und aufwertender als der Ist-Zustand und vermittelten ein positives Zukunftsbild. Wiederum etwas einschränkend wurde hier aber auch angemerkt, dass der erste Eindruck zwar nett sei, es aber auch noch einiges in der Darstellung zu verbessern gäbe.

Planungszelle 1 formulierte und gewichtete mit 20 Punkten die Kritik, dass die Funktion des Grünstreifens im Visionsbild unklar sei. Die Idee sei gut, die Umsetzung jedoch nicht ausreichend nachvollziehbar, da der Grünstreifen

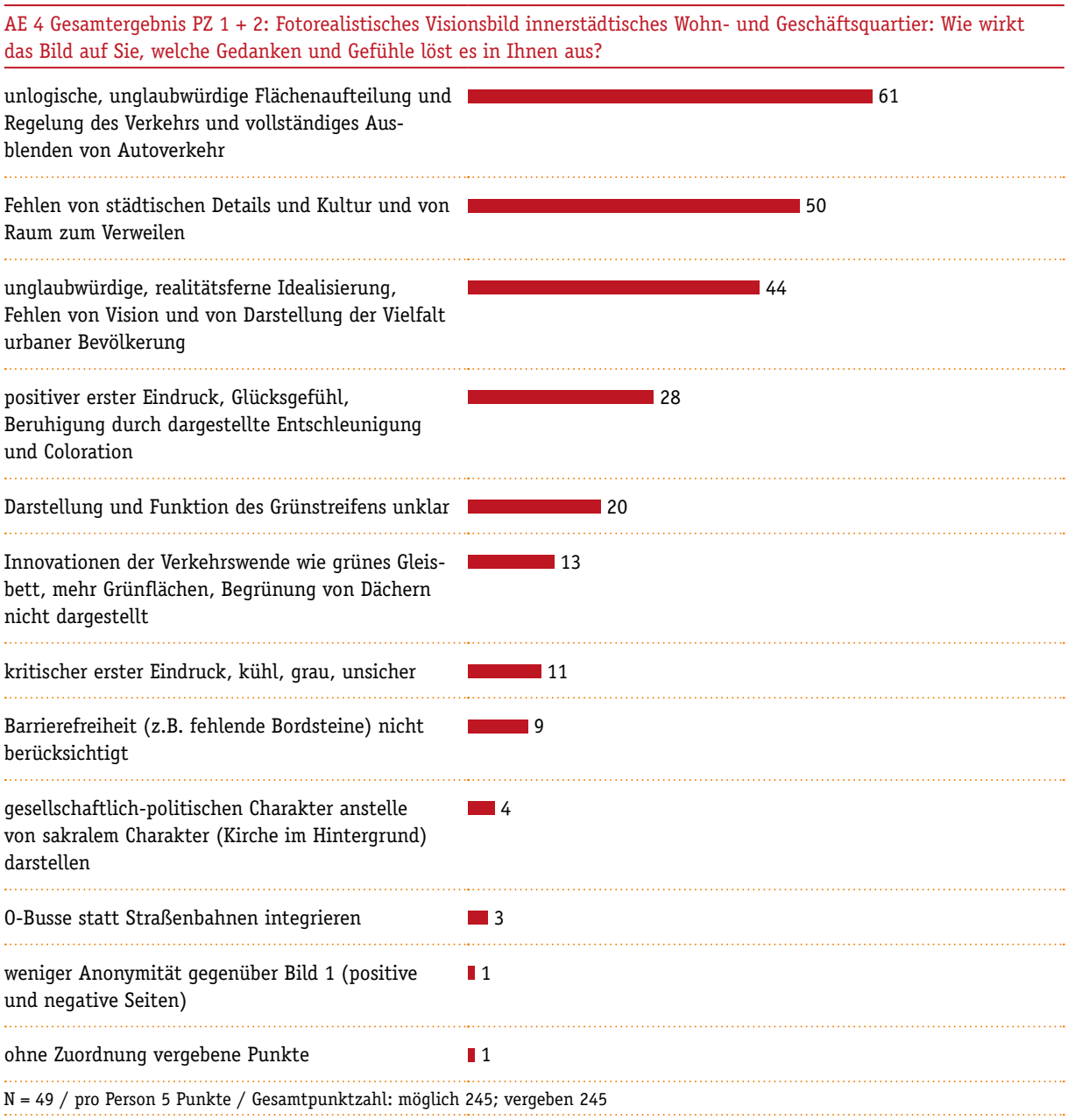


Abb. 22: Empfehlungen zu einem fotorealistischen Bildvisionsentwurf für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier

z.B. für Fußverkehr schwer erreichbar und insbesondere für Eltern und Kinder unsicher sei und als Fläche keine Ruhe für den Aufenthalt biete. Auch sei angesichts des Klimawandels zu fragen, wer sich um Pflege und Bewässerung kümmern wird. Insgesamt seien in der Darstellung noch zu viele versiegelte Flächen und zu wenige Versickerungsflächen enthalten. Als Alternative zum Grünstreifen wurde die Darstellung fassadennaher Vorgärten vorgeschlagen.

Beide Planungszellen gewichteten deutlich weniger hoch mit insgesamt 13 Punkten als weitere Kritik, dass Innovationen der Verkehrswende wie ein grünes Gleisbett, mehr Grünflächen oder eine Begrünung von Dächern nicht ausreichend dargestellt seien. Mit 11 Punkten gewichteten sie, dass der erste Eindruck des Bildentwurfs, z.B. auch durch die überwiegend graue Farbe der Gebäude, kühl, grau und unsicher sei. Auch der Radfahrer, der im Bild

auf die Betrachtenden zukommt, schaue sie nicht an, was Unsicherheit vermitteln würde. Durch diese Darstellung falle es schwer, sich mit dem entworfenen Quartier als einem Ort zu identifizieren, zu dem man selbst gern gehören würde. Planungszelle 2 formulierte weitere Aspekte: Barrierefreiheit, z.B. hinsichtlich der Bordsteine, sei nicht ausreichend berücksichtigt (9 Punkte), statt der Kirche solle ein Gebäude mit gesellschaftlich-politischem Charakter dargestellt (4 Punkte) und Oberleitungsbusse statt Straßenbahnen integriert werden (3 Punkte). Der Visionsentwurf sei im Vergleich zum Entwurf des Ist-Zustands weniger anonym (1 Punkt).

Neben vielen konkreten Einzelempfehlungen zur Überarbeitung des Bildentwurfs ist als ein Fazit für ein „Startpaket in die Verkehrswende" hier insbesondere festzuhalten, dass bei der Gegenüberstellung von Ist-Zustand und Vision z.B. Farbgebung und dargestellte Wetterlage vergleichbar sein müssen, da sonst der Eindruck von Manipulation entstehen kann.

7.5 Empfehlungen zu einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier

Beide Planungszellen bewerteten mit insgesamt 64 Punkten einen ÖPNV mit höherer Taktung, individualisierten Nutzungs- und guten Anschlussmöglichkeiten, z.B. auch mit Kleinstfahrzeugen für die letzte Meile von der ÖPNV-Haltestelle bis nachhause, als wichtigste in der Darstellung enthaltene Maßnahme (s.u. Abb. 23). Mit Abstand, aber ebenfalls mit insgesamt 52 Punkten hoch gewichtet, gaben die Planungszellen die dargestellten Logistiklösungen und die erkennbare Optimierung der Verkehrswege für An- und Ablieferungen, Dienstleistende und Notfallversorgung als wichtige Maßnahmen an. Insbesondere die Multifunktionsnutzung der Tram für den Warentransport und die Zentralisierung von Logistikinfrastruktur an Haltestellen einschließlich der Darstellung von An- und Ablieferverkehren stellten sie in diesem Zusammenhang positiv heraus.

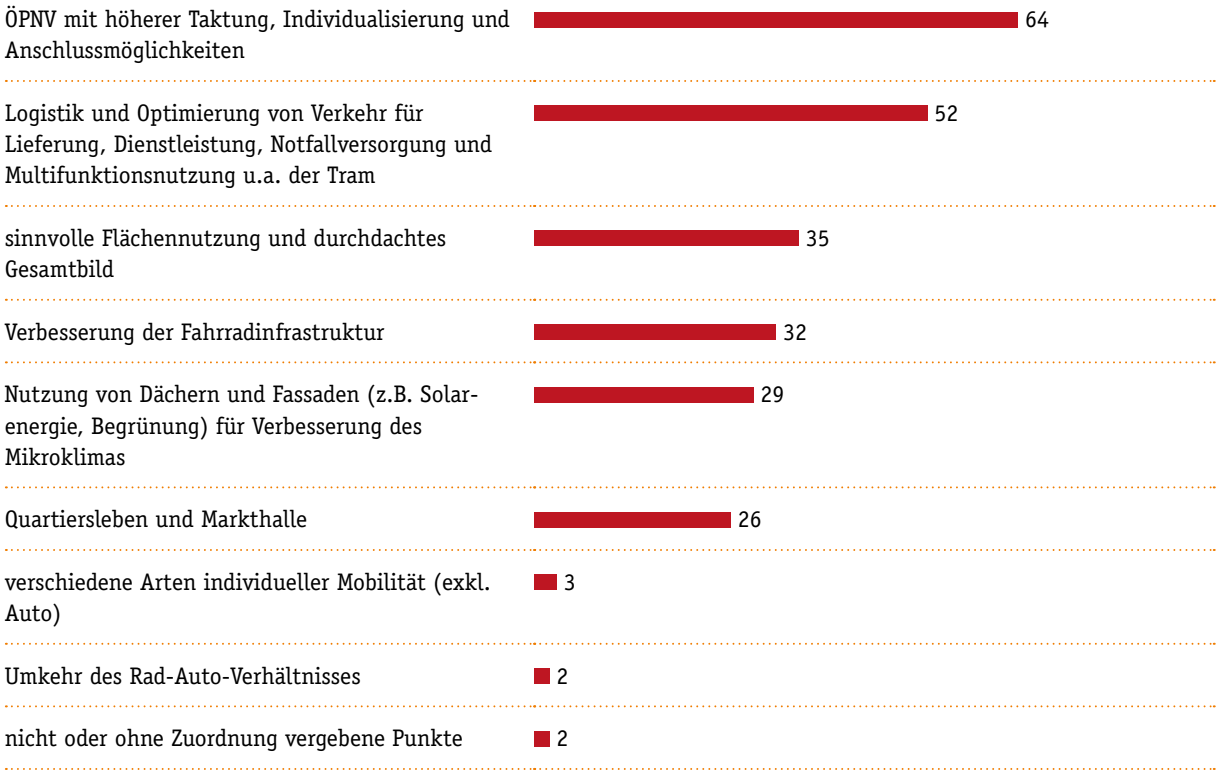
Schon deutlich niedriger gewichteten die Planungszellen mit insgesamt 35 Punkten die als sinnvoll erachtete Flächennutzung und das durchdachte Gesamtbild als wichtige Maßnahme. Positiv bewerteten sie dabei insbesondere die Gleichberechtigung zwischen Rad- und Fußverkehr auf breiten und durchgängigen Wegen und die Reduktion von Parkplätzen und PKW-Verkehr bei gleichzeitig ausreichender Berücksichtigung von Platz für Rettungs- und Dienstfahrzeuge.

Ebenfalls positiv benannten sie zudem die Darstellung modularer Baukonstruktionen und damit stärker an den Bedarfen orientierter Räume, sowie die kompakten, lokal gebündelten Infrastrukturen. Auch die multifunktionale Umgebung der Straßenbahnhaltestelle, unter anderem mit Paketstationen und Fahrrad-Ladevorrichtungen, wurde positiv hervorgehoben. Mit 32 Punkten fast ähnlich hoch gewichtet, führte Planungszelle 1 die Darstellung der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur einschließlich sicherer Radparkplätze, breiter, abgegrenzter und beschilderter Radwege und durchgängigem Radwegenetz als wichtige dargestellte Maßnahme auf.

Beide Planungszellen bewerteten mit insgesamt 29 Punkten auch die Nutzung von Dächern und Fassaden, z.B. für Solarenergie und Begrünung, zur Verbesserung des Mikroklimas als wichtig. Mit insgesamt 26 Punkten fast ähnlich hoch gewichteten sie die in dem Entwurf enthaltene Darstellung des Quartierslebens mit nahegelegener Kindertagesstätte und Treffpunkten, Markthalle und Verkauf regionaler Produkte, breiten Rad- und Fußwegen, Barrierefreiheit der gesamten Fläche, zentralen Plätzen für auszuleihende Verkehrsmittel und Einsatz von Photovoltaik. Planungszelle 2 benannte, mit nur wenigen Punkten gewichtet, noch die dargestellten verschiedenen Arten individueller Mobilität (3 Punkte) sowie die Umkehr des Rad-Auto-Verhältnisses (2 Punkte) als wichtige Maßnahmen.

Die Planungszellen formulierten auch eine ganze Reihe von Anpassungsempfehlungen für den Bildentwurf (s.u. Abb. 24). Mit 49 Punkten bewerteten sie als notwendige Anpassungen mehr Begrünung und die Darstellung dazu erforderlicher Wasserversorgung und mehr Fläche für Fußverkehr besonders hoch. Flächengewinne für größere Parkanlagen, Bäume und Vegetation könnten dabei durch die Reduzierung von privaten PKW-Abstellplätzen und weniger Bebauung erreicht, eine Wasserversorgung

AE 5.1 Gesamtergebnis PZ 1 + 2: Balkonperspektive Visionsbild innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier: Welche Maßnahmen einer Verkehrswende finden Sie am wichtigsten?



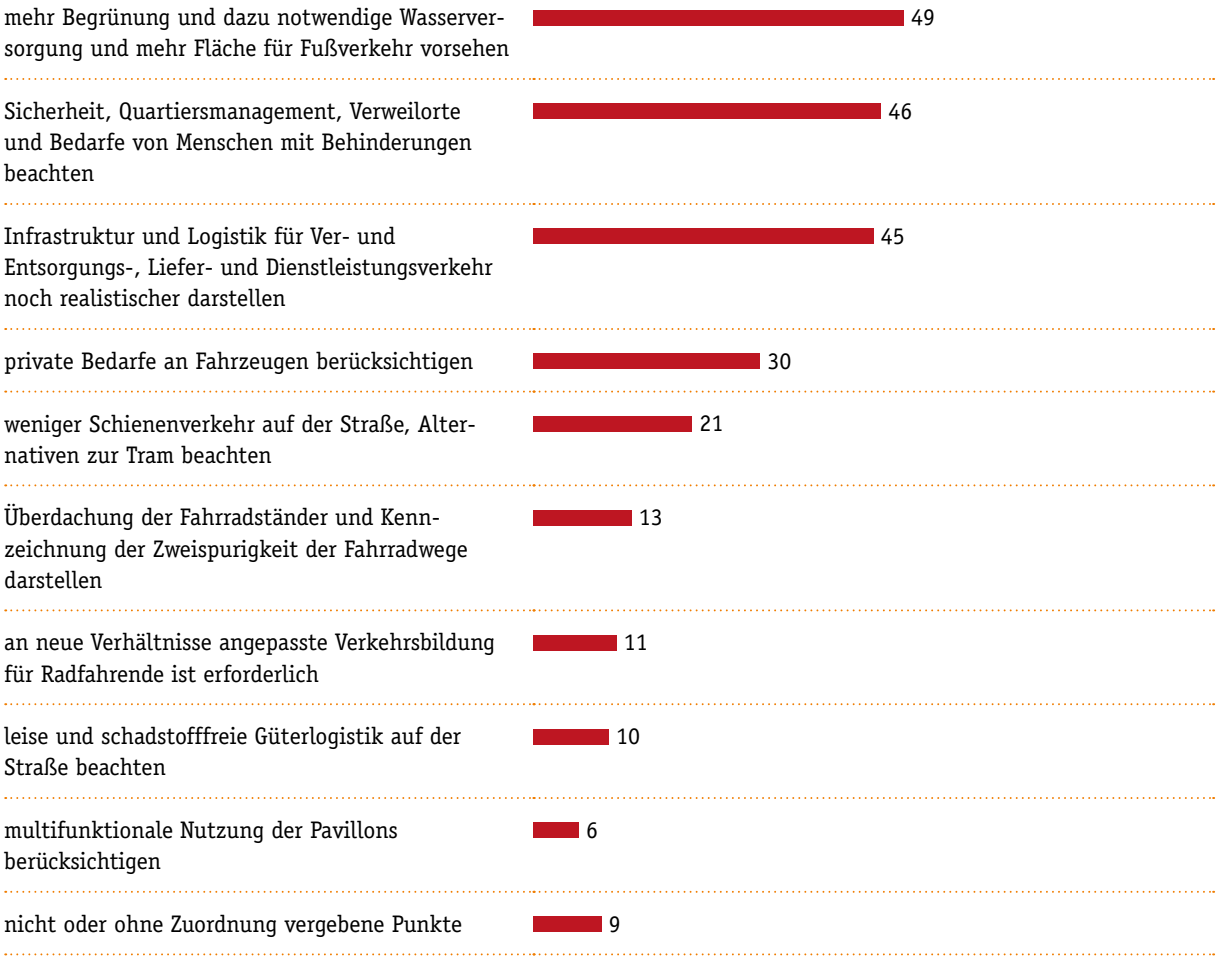
N = 49 / pro Person 5 Punkte / Gesamtpunktzahl: möglich 245; vergeben 245

Abb. 23: Empfehlungen zu Verkehrswendemaßnahmen in einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier

durch Trinkwasserbrunnen für Pflanzen integriert und die Pavillons durch Platz für Fußverkehr ersetzt werden. Mit 46 Punkten insgesamt ebenfalls hoch gewichteten die Planungszellen die Empfehlung, Sicherheit, Quartiersmanagement im Sinne einer Ansprechperson, Verweilorte und Bedarfe von Menschen mit Behinderungen stärker zu beachten. Dazu gehören z.B. Paketlieferungen bis an die Haustür für Personen mit Geheinschränkungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Ampeln mit Ton, deutlichere Trennung von Verkehrsstreifen durch Bodenbelag oder Bordsteine und Aufenthaltsmöglichkeiten wie z.B. Bänke. Fast genauso hoch, mit 45 Punkten, gewichteten die beiden Planungszellen ihre Empfehlung, Infrastruktur und Logistik für Ver- und Entsorgungs-, Liefer- und Dienstleistungsverkehre noch realistischer darzustellen. Dazu sei mehr Flexibilität und damit eine weniger starre Trennung der Verkehrsräume notwendig. Konzepte für Anlieferung und die Überquerung von Verkehrssträngen seien im Bildentwurf noch nicht ausreichend klar erkennbar, die Platzkonkurrenz z.B. zwischen Tram und Krankenwagen oder Feuerwehr noch nicht genügend berücksichtigt. Empfohlen wird auch, ein schlüssiges Konzept zur Müllentsorgung darzustellen, wobei z.B. Mülltanks im Boden vorgesehen werden könnten. Auch weitere infrastrukturelle Details wie die Visualisierung einer U-Bahnhaltestelle, von Bänken oder überdachten Fahrradstellplätzen wurden empfohlen.

30 Punkte erhielt aus Planungszelle 1 die Empfehlung, in der Darstellung auch private Bedarfe an Fahrzeugen zu berücksichtigen. Bei Umstieg auf E-Fahrzeuge seien zudem Ladeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten wie z.B. Parkhäuser für private und geliehene Fahrzeuge wie PKW, Roller und Fahrräder darzustellen. Planungszelle 2 formulierte und gewichtete mit 21 Punkten die Empfehlung, weniger Schienenverkehr auf der Straße und dafür Alternativen

AE 5.2 Gesamtergebnis PZ 1 + 2: Balkonperspektive Visionsbild innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier: Was sollte an diesem Bild angepasst werden?



N = 48 / pro Person 5 Punkte / Gesamtpunktzahl: möglich 240; vergeben 240

Abb. 24: Anpassungsempfehlungen für einen schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier

wie z.B. U-Bahn, Bus und Oberleitungsbus darzustellen. Ebenfalls aus Planungszelle 2 kamen, mit jeweils deutlich weniger Punkten, weitere Empfehlungen: Überdachung der Fahrradständer und Kennzeichnung der Zweispurigkeit der Fahrradwege (13 Punkte), an neue Verhältnisse angepasste Verkehrsbildung für Radfahrende (11 Punkte), Beachtung von leiser und schadstofffreier Güterlogistik auf der Straße (10 Punkte) sowie multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten für den dargestellten Pavillon (6 Punkte).

Die Balkon- und Erklärperspektive wurde im Vergleich zum fotorealistischen Entwurf insgesamt positiver bewertet, aber auch zu diesem Entwurf gab es diverse und konkrete Anpassungsempfehlungen. Als weiteres Fazit für ein „Starpaket in die Verkehrswende" lässt sich hier ableiten, dass die Darstellungsart der schematischen Balkon- und Erklärperspektive aufgenommen werden sollte. Sie ermöglicht es, viele Maßnahmen in einen Entwurf zu integrieren, wie unter einem Vergrößerungsglas zu betrachten und z.B. zu entscheiden, welche Maßnahmen im Rahmen einer lokal geplanten Verkehrswende als erste auf den Weg gebracht werden könnten und sollten.

7.6 Empfehlungen zu einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ randstädtische Großbausiedlung

Mit sehr deutlichem Abstand und mit insgesamt 61 Punkten hoch gewichtet, benannten beide Planungszellen die in dem Entwurf enthaltene positive Darstellung von viel Grün, Natur und Erholung, die mit einer Erhöhung von Lebensqualität und Biodiversität verbunden sei. Begrünte Bodenflächen, Fassaden und Dächer seien wichtige positive Maßnahmen, wobei es hier auch die Empfehlung gab, auf den Dächern noch mehr Grün sowie die Nutzung von Photovoltaik und insgesamt mehr Möglichkeiten für die Nutzung der Dächer darzustellen. Die vielen im Entwurf enthaltenen Angebote hätten den Charakter eines „Wimmelbildes", was ebenfalls einen positiven Eindruck erzeuge.

Deutlich weniger hoch, aber noch mit 35 Punkten, stellte Planungszelle 1 die dargestellte Nutzung des öffentlichen Raumes als positiv heraus. Der Entwurf berücksichtige Shared-Spaces mit flexibler Nutzungsmöglichkeit, ausreichende Radwegeinfrastruktur, durchgängige Barrierefreiheit und es seien identitätsstiftende Gebäude und lebenswerte Orte vor der Haustür vorhanden, die z.B. für Begegnungen, Spielen von Kindern im sicheren Umfeld und kurze Wege für Besorgungen genutzt werden könnten. Insgesamt entstehe der Eindruck von Gemütlichkeit und Kiezgefühl.

Beide Planungszellen benannten aber auch kritische Eindrücke. Mit insgesamt 33 Punkten gewichteten sie die von ihnen formulierte Kritik, dass der Entwurf überzeichnet, unrealistisch, kitschig, Stichwort „Kranich-Kitsch", sei und dadurch Skepsis gegenüber einer Umsetzung hervorrufen würde. Durch die Überzeichnung werde nicht klar, wie der Entwurf überhaupt verwirklicht bzw. der dafür notwendige Wandel begonnen werden könne. In der Darstellung enthaltene Elemente wie der Kranich oder der Heißluftballon seien ebenfalls überzeichnet und wirkten, gerade auch im Kontrast mit dem Entwurf des Ist-Zustands, manipulativ. Auch seien die dargestellten Logistiklösungen, z.B. für Notfalltransporte, Parken der ambulanten Pflege und Handwerk, noch nicht ausgereift dargestellt und die für den Quartierstyp dargestellte Menge an Verkehrsmitteln, wie z.B. Autos und Fahrräder, seien im Verhältnis zu der für einen solchen Quartierstyp anzunehmenden Anzahl von Anwohner*innen zu gering. Zudem müsse auch die Anbindung an das Umland in der Darstellung noch mitbedacht werden.

Mit insgesamt 26 Punkten kritisierten beide Planungszellen auch die unübersichtliche Wege- und Verkehrsführung. Diese könne z.B. durch eine farbliche Darstellung getrennter Wege für Fuß-, Fahrrad- und Autoverkehr noch klarer werden, individuelle Mobilität dürfe dabei aber nicht völlig ausgeblendet werden.

21 Punkte vergab Planungszelle 1 ihrer Empfehlung, Bürgerbeteiligung und Akzeptanz für die Umsetzung zu beachten. Da der Entwurf einen starken Eingriff in die bisherige Art zu leben darstelle und durch den damit verbundenen Wandel ein Kulturkampf befürchtet werde, sei die Einbindung der Bevölkerung besonders wichtig.

Mit schon deutlich weniger Punkten gewichtet, benannte Planungszelle 2 noch weitere kritische Eindrücke. Dazu gehörten Mängel bei der Darstellung von Mobilität (16 Punkte), hier sei stärker auf eine Verknüpfung der einzelnen Mobilitäts- und Nutzungskonzepte und an Haltestellen auf mehr Komfort zu achten, z.B. durch Überdachung, Sitzbänke und Mülleimer. Auch solle mehr Wert auf die Darstellung eines ganzheitlichen Fahrradkonzeptes, einschließlich z.B. von Stellplätzen und All-Wetter-Konzepten, gelegt werden. Der Fokus des Visionsentwurfes liege zu stark auf Wohnqualität und zu wenig auf Mobilität. Auch seien die Darstellung von Sicherheit (12 Punkte), z.B. in den dargestellten Stadtwäldern und Parks, und das Raumkonzept noch nicht ausreichend (10 Punkte), da zu wenig Verweilmöglichkeiten, wie z.B. Bänke oder Cafés, und Parkmöglichkeiten für Sharing-Fahrzeuge dargestellt seien. Insgesamt sei in diesem Quartierstyp im Vergleich zum innerstädtischen Typ mit weniger Nutzungskonflikten zu rechnen und das biete Raum für eine sinnvolle Integration z.B. von Logistikstationen. Auch die Energieversorgung sei in der Darstellung bisher zu wenig visualisiert (10 Punkte), so könne man z.B. ein Konzept für Mieter*innen-Strom, z.B. mit Solarpanels, noch in die Darstellung aufnehmen. Mit wenigen Punkten gewichtete Planungszellengruppe 2 außerdem als Empfehlung Kiez Concierge (7 Punkte), Legende für das Farbkonzept (7 Punkte) und Darstellung von Freizeitangeboten als Kommunikationsorte (3 Punkte).

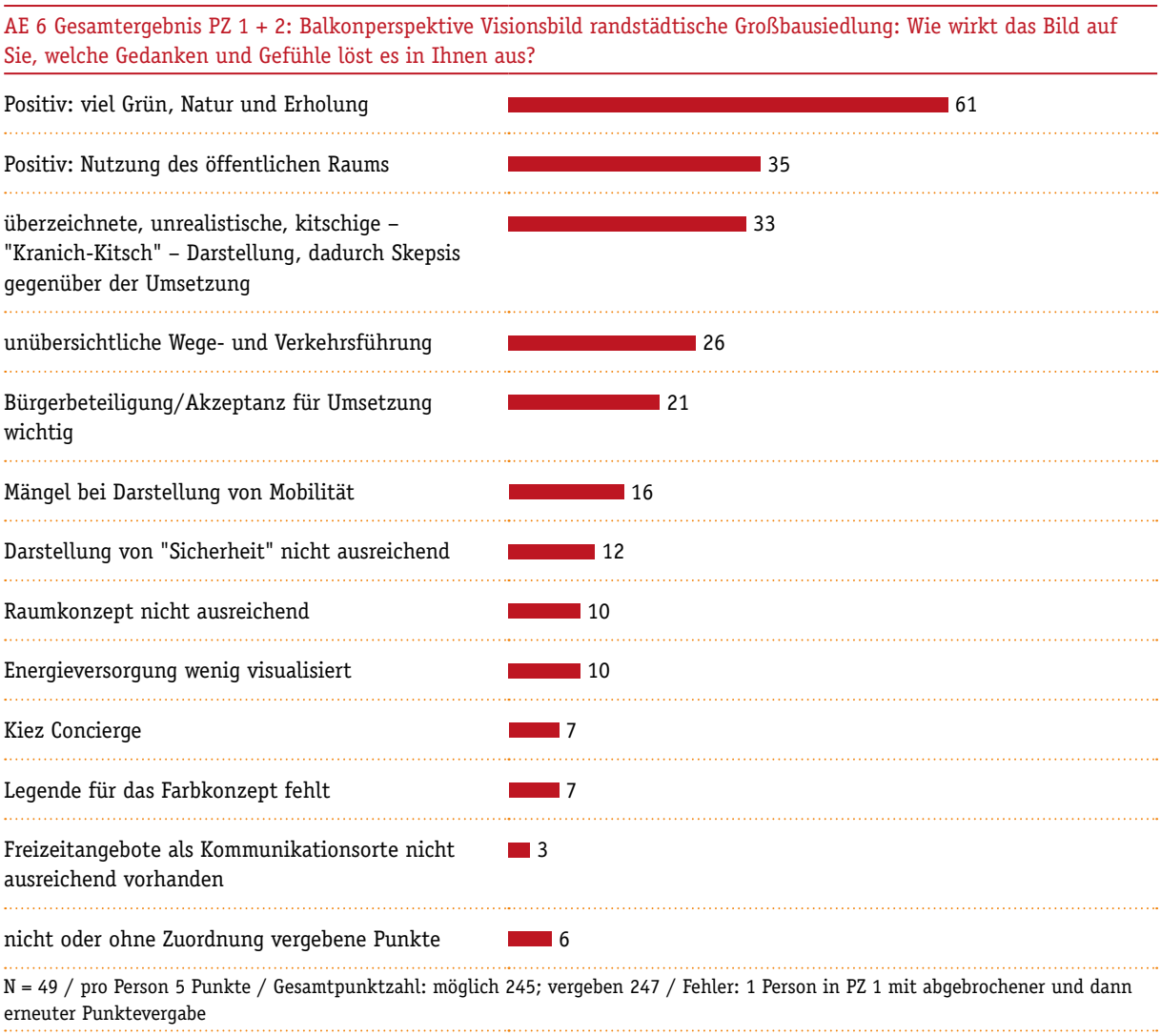


Abb. 25: Empfehlungen zu einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ randstädtische Großbausiedlung

Visionsentwürfe in einem „Startpaket in die Verkehrswende", so lässt sich hier u.a. als Fazit ableiten, müssen so gestaltet sein, dass vorstellbar wird, dass die dargestellte Vision auch realisierbar sein könnte. Überzeichnete oder sogar als kitschig wahrgenommene Visionen lösen nicht Neugier auf die Vision, sondern Abwehr aus. Das Ideal der Darstellung wäre demnach eine Balance zwischen Visionärem und Realisierbarem, um zur Auseinandersetzung mit der Vision zu motivieren und gemeinsam zu planen, welche Schritte man auf dem Weg in die Verkehrswende gehen kann.

7.7 Bewertung der Durchführung der Planungszellen, Wünsche der Beteiligten für die Mobilität in einem Stadtviertel der Zukunft und Mobilität im eigenen Wohnviertel

Wie bereits bei der Vorstellung des Ablaufs erwähnt (s. Kap. 6), diente die letzte Arbeitseinheit der Reflexion der Ergebnisse, der Bewertung der Planungszellen und der Befragung der Gruppe. Die Planungszellen tagten hier nur noch getrennt und konnten jeweils ihre Ergebnisse in Form von Diagrammen noch einmal reflektieren, z.B. Benennungen

von Clusterüberschriften noch anpassen (Einzelergebnisse der Planungszellen s. Anlage 1). Nach einer kurzen mündlichen Feedback-Runde, die es auch erleichtern sollte, Feedback in den Freitextfeldern des Fragebogens abzugeben, füllten die Teilnehmer*innen den anonymen Online-Fragebogen aus. Die Befragungsergebnisse zur Bewertung der Planungszellen sowie zu den Wünschen der Befragten für die Mobilität in einem Stadtviertel der Zukunft und Fragen zur Mobilität im eigenen Wohnviertel werden hier zusammengefasst. Dabei werden prozentuale Angaben gemacht, wobei sich der jeweilige Rest zu 100 % dadurch ergibt, dass einzelne Personen bei Fragen keine Antwort gegeben haben.

Die *Zufriedenheit mit den Planungszellen* wurde zu verschiedenen Durchführungsaspekten (Frage 1) und den inhaltlichen Ergebnissen (Frage 5) erfragt. Die überwiegende Mehrheit zeigte sich mit Durchführung und Ergebnissen zufrieden (s. Tab. 2).

25 % der Befragten gaben an, dass sich durch die Teilnahme an den Planungszellen die eigene Einstellung zum Thema Verkehrswende geändert habe (Frage 6), 60 % gaben hier keine Veränderung an und 13 % gaben an, das nicht sagen zu können.

90 % der Befragten würden Bekannten empfehlen, an Planungszellen teilzunehmen, 10 % würden die Teilnahme vielleicht empfehlen (Frage 7).

In Freitextfeldern konnten die Befragten auch angeben, was ihnen an den Planungszellen gut (Frage 8) und was ihnen nicht gut gefallen hat (Frage 9). Die Mehrzahl der 46 positiven Kommentare bezog sich auf Organisation, Moderation und Struktur, Kleingruppendiskussion, Thema und Informationsbeiträge (s. Anhang 2 zu Frage 8). Viele der 43 negativen Kommentare bezogen sich auf Zeiteinteilung, Gruppenzusammensetzung und Visionsdarstellungen in den Bildentwürfen (s. Anhang 2 zu Frage 9).

Gefragt wurden die Teilnehmer*innen auch, ob sie während der Planungszellen jemals das Gefühl hatten, dass die Moderation sie beeinflussen wollte (Frage 10). 96 % sahen sich nicht beeinflusst. 1 Person gab an, die Moderation könnte indirekt durch Auswahl der Referent*innen Einfluss ausgeübt haben.

80 % der Befragten hatten bereits vor den Planungszellen an Online-Veranstaltungen teilgenommen, 20 % noch nicht (Frage 2). Zukünftig würden 50 % sowohl online, als auch vor Ort, 33 % eher online und 15 % eher vor Ort

Tab. 2 Bewertung der Planungszellen, N = 52

	voll und ganz zufrieden	eher zufrieden	teils/teils	eher nicht zufrieden	nicht zufrieden
Frage 1:					
Einladungsschreiben	79 %	19 %	2 %	0	0
Vorab-Informationen	52 %	31 %	17 %	0	0
Programm/Agenda	31 %	56 %	12 %	2 %	0
Moderation	92 %	8 %	0	0	0
Ablauf	42 %	46 %	12 %	0	0
Beiträge der Referierenden	44 %	27 %	25 %	4 %	0
Arbeitsaufgaben in Kleingruppen	27 %	56 %	17 %	0	0
Diskussionen in Kleingruppen	46 %	35 %	17 %	2 %	0
Online-Zugang	87 %	12 %	2 %	0	0
Online-Durchführung	87 %	10 %	4 %	0	0
Frage 5:					
Inhaltliche Ergebnisse der Planungszellen	15 %	54 %	27 %	2 %	0

teilnehmen (Frage 3). Das Freitextfeld zur Online-Durchführung (Frage 4) nutzen 25 Befragte. Dabei gab es etwa gleich viele positive und kritische Kommentare. Viele positive Kommentare bezogen sich auf die Moderation, viele kritische Kommentare auf die zeitliche Dauer der Technikeinführung, den technischen Ablauf beim Voting und die Clusterung (s. Anhang 2 zu Frage 4).

Wünsche für die Mobilität in einem Wohnviertel der Zukunft (Frage 25) wurden anhand der Zustimmung zu verschiedenen Vorschlägen sowie mit einem Freitextfeld erfragt. Die Mehrheit der Befragten stimmt zu, insbesondere gut ausgebaute Fahrrad- und Fußwege, ÖPNV-Anbindung, Mobilitäts-Hubs, Leihangebote/Sharing-Angebote und autonom fahrende Fahrzeuge (Shuttle) bis zur nächsten ÖPNV-Anbindung vorzusehen und stimmt dem nicht zu, dass es in einem solchen Wohnviertel noch ausreichend und kostenlos verfügbare Parkplätze geben sollte. Deutlich gemischter fällt die Zustimmung aus, wenn es dort keine privaten oder nur noch private PKW mit Elektroantrieb oder nur noch kostenpflichtige Parkplätze geben würde (s. Tab. 3). Im Freitextfeld wurden 27 Wünsche formuliert, von denen sich mehrere auf das Fahrradfahren, die Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Menschen und Kindern und die Verbesserung von Anschlussverbindungen bezogen (s. Anhang 2 zu Frage 26).

Neue Wohnviertel, in denen das Angebot privater Parkplätze durch den Ausbau von Mobilitätsdiensten wie Fahrräder, E-Lastenräder, Elektrofahrzeuge zur Lieferung sowie Leih- und Sharing-Möglichkeiten verringert wird (Frage 27), fänden 67 % der Befragten für sich selbst interessant, 12 % fänden diese Wohnviertel für sich selbst nicht interessant und 21 % vielleicht interessant.

Zur *Mobilität im eigenen Wohnviertel* befragt, würden es 44 % der Befragten unterstützen, wenn dort keine privaten PKW mehr fahren und parken dürften, 29 % nicht und 20 % vielleicht (Frage 28). Als Hauptgründe für eine Unterstützung wurden Erhöhung der Lebensqualität und Verbesserung für die Umwelt angegeben (Frage 29). Als Hauptgründe dafür, das nicht zu unterstützen, wurden Verschärfung der Verkehrsproblematik, Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen außerhalb des Wohnviertels sowie fehlende Flexibilität und Mobilität ohne privaten PKW genannt (Frage 30).

Tab. 3 Wünsche für die Mobilität in einem Wohnviertel der Zukunft, N = 52

Frage 25:	stimme …	voll und ganz zu	eher zu	teils/teils	eher nicht zu	nicht zu
gute Anbindung an ÖPNV		92 %	4 %	0	0	0
gut ausgebaute Fahrradwege		88 %	12 %	0	0	0
gut ausgebaute Fußwege		77 %	17 %	6 %	0	0
keine privaten PKW mehr		15 %	25 %	31 %	15 %	13 %
private PKW, aber nur noch mit Elektroantrieb		19 %	21 %	25 %	10 %	21 %
Parkplätze sind ausreichend vorhanden und kostenlos verfügbar		8 %	6 %	21 %	29 %	35 %
Parkplätze sind ausreichend vorhanden, aber kostenpflichtig (Parkraumbewirtschaftung)		8 %	25 %	25 %	23 %	15 %
Mobilitäts-HUBs am Rand des Quartiers, d.h. Orte wie ehemalige Parkhäuser, an denen verschiedene Verkehrsmittel und Services (z.B. Leihfahrräder) zur Verfügung stehen		46 %	35 %	13 %	4 %	2 %
Leihangebote/Sharingangebote (z.B. für Elektro-PKW, Fahrrad, Lastenrad)		58 %	31 %	10 %	2 %	0
Autonom – ohne Fahrpersonal – fahrende Fahrzeuge (Shuttle) für den Weg bis zur nächsten ÖPNV-Anbindung		25 %	27 %	15 %	19 %	10 %

Tab. 4 Mobilität im eigenen Wohnviertel, N = 52

stimme …	voll und ganz zu	eher zu	teils/teils	eher nicht zu	nicht zu
Frage 32: PKW-Nutzung, einschließlich Parken, beansprucht in der Stadt zu viel Raum/Fläche	71 %	13 %	12 %	2 %	2 %
Frage 33: Schon vor der Teilnahme an den Planungszellen habe ich mir mein Wohnviertel einmal mit wenigen oder sehr wenigen privaten PKW vorgestellt.	40 %	23 %	12 %	13 %	10 %
Frage 34: Die in den Planungszellen gezeigten Bilder von Visionen eines Stadtviertels mit wenigen oder sehr wenigen privaten PKW haben mich dazu angeregt, mir auch mein Wohnviertel mit wenigen oder sehr wenigen privaten PKW vorzustellen.	37 %	23 %	15 %	10 %	15 %
Frage 35: Die in den Planungszellen gezeigten Bilder von Visionen eines Stadtviertels mit wenigen oder sehr wenigen privaten PKW sind allgemein für die Zukunft erstrebenswert.	48 %	23 %	23 %	2 %	2 %

Gefragt wurde auch nach der Aufteilung des öffentlichen Raumes (Frage 31). 79 % der Befragten finden, dass Parkplätze verringert werden sollten, damit der Platz für andere Zwecke genutzt werden könnte, 15 % meinen, dass die Anzahl der Parkplätze bleiben sollte, wie sie ist und 4 %, dass die Anzahl erhöht werden sollte, damit man in der Stadt alle Ziele mit dem PKW erreichen könne. Weitere Fragen bezogen sich auf Flächenbeanspruchung durch PKW (Frage 32), Vorstellungen vom eigenen Wohnviertel mit weniger PKW (Frage 33), Anregungen durch die Visionsbilder (Frage 34) und darauf, inwieweit diese Visionen erstrebenswert seien (Frage 35). Die Ergebnisse zu diesen Fragen zeigt Tab. 4.

Welche von 3 genannten Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrswende in Berlin am wichtigsten seien (Frage 37), beantworteten die Befragten folgendermaßen (mehr als 100 % ergeben sich hier dadurch, dass man mehreren Herausforderungen zustimmen konnte; Kommentare dazu im Freitextfeld s. Anhang 2 zu Frage 37):

- Die Bewältigung des Klimawandels durch nachhaltigen Verkehr und Mobilität (90 %)
- Verkehr und Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen und soziale Ungleichheit bei Verkehr und Mobilität zu verringern (71 %)
- Wirtschaften und Arbeiten in Richtung Nachhaltigkeit, kurzer Wege und Nutzungsmischung (lokales Wirtschaften, Arbeiten, Wohnen) in Stadtvierteln zu entwickeln (52 %)

88 % der Befragten sind außerdem der Meinung, dass die Bundespolitik (Frage 38) und 83 %, dass die Landespolitik (Frage 39) nicht genug unternimmt, um die Verkehrswende voranzubringen.

Weitere allgemeine Anmerkungen der Befragten finden sich in Anhang 2 zu Frage 40.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Screenshot Planungszelle 1 12
Abb. 2: Screenshot Planungszelle 2 13
Abb. 3: Beteiligte – Geschlechtszugehörigkeit 13
Abb. 4: Beteiligte – Altersverteilung 13
Abb. 5: Beteiligte – Verteilung nach Bezirken 14
Abb. 6: Beteiligte – Bildungsabschlüsse 15
Abb. 7: Beteiligte – Besitz eines eigenen PKW 16
Abb. 8: Beteiligte – Zur Information über Verkehrs- und Stadtpolitik genutzte Medien 16
Abb. 9: Arbeitseinheit 1, Beitrag Dr. habil. Weert Canzler, eigenes Bild 18
Abb. 10: Arbeitseinheit 2, Beitrag Martin Schlecht, eigenes Bild 19
Abb. 11: Arbeitseinheit 2, Beitrag Dr. Carolin Schröder, Bild „Deine Flotte 20“, 20
Abb. 12: Arbeitseinheit 3, Beitrag Burkhard Stork, eigenes Bild, Verkehrswendebeispiel Berlin Hasenheide 20
Abb. 13: Arbeitseinheit 3, Beitrag Timo Daum, Verkehrswendebeispiel Madrid Central 21
Abb. 14: Arbeitseinheit 4 – Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier – Ausschnitt aus Bildentwurf fotorealistisches Stimmungsbild – Ist-Zustand 22
Abb. 15: Arbeitseinheit 4 – Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier – Ausschnitt aus Bildentwurf fotorealistisches Stimmungsbild – Vision 23
Abb. 16: Arbeitseinheit 5 – Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier – Ausschnitt aus Bildentwurf schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive – Vision 24
Abb. 17: Arbeitseinheit 6 – Typ randstädtische Großbausiedlung – Ausschnitt aus Bildentwurf schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive – Ist-Zustand 25
Abb. 18: Arbeitseinheit 6 – Typ randstädtische Großbausiedlung – Ausschnitt aus Bildentwurf schematische Balkon- bzw. Erklärperspektive – Vision 26
Abb. 19: Wichtige Themen im Zusammenhang mit der Verkehrswende 29
Abb. 20: Voraussetzungen für den Verzicht auf ein eigenes Auto 31
Abb. 21: Aus internationalen Beispielen übertragbare Verkehrswendemaßnahmen 33
Abb. 22: Empfehlungen zu einem fotorealistischen Bildvisionsentwurf für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier 35
Abb. 23: Empfehlungen zu Verkehrswendemaßnahmen in einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier 37
Abb. 24: Anpassungsempfehlungen für einen schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ innerstädtisches Wohn- und Geschäftsquartier 38
Abb. 25: Empfehlungen zu einem schematischen Bildvisionsentwurf aus Balkonperspektive für den Typ randstädtische Großbausiedlung 40

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Programm und Arbeitseinheiten der Planungszellen 17
Tab. 2 Bewertung der Planungszellen, N = 52 41
Tab. 3 Wünsche für die Mobilität in einem Wohnviertel der Zukunft, N = 52 42
Tab. 4 Mobilität im eigenen Wohnviertel, N = 52 43

Anhang 1: Einzelergebnisse der beiden Planungszellen

Anmerkung: Angaben mit X in Klammern in PZ1 zeigen an, dass mehrere Kleingruppen diesen Inhalt genannt hatten, etwa so, wie bei Vor-Ort-Durchführung mehrere Kleingruppen gleiche Inhalte auf Karten geschrieben hätten. Jedes X steht dabei für 1 Karte.

Arbeitseinheit 1

AE 1 Welche Themen sind für Sie im Zusammenhang mit der Verkehrswende besonders wichtig?

PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Ausbau eines kostengünstigen ÖPNV/alternative Transportmöglichkeiten	**59**	**ÖPNV angenehmer**	**21**	**angenehmerer, kostengünstigerer ÖPNV und alternative Transportmöglichkeiten**	**80**
Ausbau eines billigen ÖPNV (XXX) (insb. in ländlichen Gebieten, Speckgürtel, Fokus nicht nur auf Stoßzeiten)		Ausbau alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad) und Sicherheit			
Ausbau eines kostenlosen ÖPNV (insb. in ländlichen Gebieten, Speckgürtel, ggf. kostenlose Fahrradmitnahme)		Sicherheit im Straßenverkehr, Entkopplung der Verkehrsbereiche			
Transport von größeren Dingen durch die Kommune		Ausbau bezahlbarer ÖPNV und Radwege			
Ausbau von Car-Sharing/autonomes Fahren		preiswerter ÖPNV			
Attraktivität von Car-Sharing erhöhen		ÖPNV angenehmer gestalten, Sicherheit, Barrierefreiheit			
		Anpassung des ÖPNV an Radverkehr (Transport- und Abstellmöglichkeiten)			

AE 1 Welche Themen sind für Sie im Zusammenhang mit der Verkehrswende besonders wichtig?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Klimaschutz und Umweltfolgen	**41**	**Klimaneutralität**	**13**	**Klimaschutz / Klimaneutralität**	**54**
Klimaschutz (XX) (mehr Grünflächen, Begrünung von Dächern)		klimaneutrale Verkehrswende			
Wie nachhaltig ist das E-Auto?		Klimafreundlichkeit			
verstärkte Entwicklung alternativer Antriebe (Wasserstoff, Solar)		autofreier Tourismus			
Reduzierung von Feinstaub					
Abschaffung der Notwendigkeit der Nutzung eines privaten PKWs					
Sozialverträglichkeit	**29**	**soziale Verträglichkeit, Preispolitik (z.B. Parkgebühren)**	**23**	**Sozialverträglichkeit und entsprechende Preispolitik**	**52**
Sozialgerechte Umsetzung der Verkehrswende		Bezahlbarkeit des ÖPNV			
Beachtung von Gruppen, die auf PKW angewiesen sind (XXX) (Handwerker*innen, Menschen mit Behinderung, Kinder, Familien)		Preispolitik			
Mobilitätslösungen müssen schnell und kostengünstig umsetzbar sein					
begrenzter Platz in der Stadt					
Umsetzung der Maßnahmen durch Zwang oder attraktive Anreize?					
sichere und flexible Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel	**40**			**sichere und flexible Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel**	**40**
sichere Fahrradwege					
Ausbau der „Nicht-Auto-Infrastruktur“ (Ampelschaltungen, Ausbau der Radwege, Sicherheit)					
Balance und Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer*innen					
Flexible Mobilität (XX)					
Wege müssen schnell zurück gelegt werden können					
Abschaffen einiger Verkehrsschilder					

AE 1 Welche Themen sind für Sie im Zusammenhang mit der Verkehrswende besonders wichtig?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
		Radwege	**24**	**Radwege**	**24**
		Fahrradfreundlichkeit (Radwege, Radstraßen, radfreundliche Arbeitswege, Abstellmöglichkeiten)			
		schnelle Umsetzung von Radwegkonzepten			
		Bessere Kommunikation der Verkehrswende	**17**	**Bessere Kommunikation der Verkehrswende**	**17**
		Kommunikation der Maßnahmen zur Verkehrswende und betriebliche Maßnahmen fördern			
		Schrittweise Herangehensweise an die Verkehrswende (auto-, motorenfreie Tage)			
		Raumaufteilung des öffentlichen Raums	**14**	**Raumaufteilung des öffentlichen Raums**	**14**
		Verbesserung der Möglichkeiten zu Fuß zu gehen			
		weniger Parkplätze			
		Randbezirke	**13**	**Randbezirke**	**13**
		Mobilitätentwicklung in Außenbereichen (ländliche Bereiche)			
		Randbezirke berücksichtigen (z.B. Car Sharing)			
		weniger Autos in der Stadt	**12**	**weniger Autos in der Stadt**	**12**
		Förderung von E-Autos	**3**	**Förderung von E-Autos**	**3**
		E-Autos: Ladesäulen und Energiemix			
		Ausbau der Shared Economy			
		Alternativen zum Auto ausbauen und finanzielle Begünstigungen			
		dezentrales Arbeiten	**1**	**dezentrales Arbeiten**	**1**
		Strukturen für eine klimafreundliche Gesellschaft			
		Karten, die keinem Cluster zugeordnet wurden und daher versehentlich nicht gevotet werden konnten:			
		Transport und Versorgung nach der Verkehrswende (Lieferservice, Versorgung von Älteren und Behinderten)			
		Anheben der Höchstgeschwindigkeit von Mopeds			
ohne Zuordnung vergebene Punkte	**1**	**ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**4**	**ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**5**

Arbeitseinheit 2

AE 2 Unter welchen Voraussetzungen könnten Sie sich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Verbesserung von Sharing-Angeboten	**25**	überall gut ausgebaute Sharing Angebote	**24**	**verbesserte und überall gut ausgebaute Sharing Angebote**	**49**
Erweiterung von Sharing Angeboten (ggf. auch Lastenräder; längere Mietdauern ermöglichen; größere Bereiche zum Abstellen der Fahrzeuge auch im Umfeld von Städten; Möglichkeit, die Fahrzeuge vorab zu bestellen)		Sharing-Angebote flächendeckend (Reichweite/ Bindung an Abstellzonen, Flexibilität, Anbindung zum ÖPNV)			
Sharing-Modelle müssen einfacher bedienbar und nutzbar sein (einfache Registrierung; 1 App für alle Angebote, auch in Kombination mit ÖPNV; plattformübergreifende Tickets) (XX)		Transportmöglichkeiten für Großeinkäufe (leihbare Lastenräder etc.)			
Transport von größeren Dingen mit Mietwagenstationen in der Nähe (XX)		Sharing-Angebote finanziell attraktiv im Gegensatz zum Auto gestalten			
Car-Sharing muss auch außerhalb der Stadt nutzbar sein (XX)		private Autovermietung (Bewerben von Angeboten, Schaffen von Möglichkeiten)			
Privates Sharing ermöglichen – Carpooling (mehrere Personen müssen versichert sein können)		Sharing-Angebot für Familien anbieten			
Attraktiver ÖPNV	**32**	**saisonal angepasster Komfort und Sicherheit des ÖPNV**	**16**	**attraktiver, saisonal angepasster, komfortabler und sicherer ÖPNV**	**48**
attraktiver Nahverkehr (Verbindungen auch ins Umland; Sauberkeit; Sicherheit; gute Taktung und Anschlüsse) (XXXX)		Komfort und Sicherheit (Beleuchtung, Kameras)			
kostengünstiger Nahverkehr (360 € Ticket; Kapazitäten in Abhängigkeit vom Bedarf; enge Taktung auch nachts)		Anpassung des ÖPNV an saisonale Nachfrage			
Stärkung von individueller Personenbeförderung (Mehr-Personen Taxi; Lastentaxi)		Anpassung an Wetterbedingung von Haltestellen (Überdachung)			

AE 2 Unter welchen Voraussetzungen könnten Sie sich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Anreize für das Umsteigen auf Fahrrad, Fußgänger*innenverkehr und ÖPNV	**18**	**Preispolitik alternativer Verkehrsmittel attraktiv im Gegensatz zum Auto gestalten (z.B. kostenlose Fahrradmitnahme am Wochenende im ÖPNV)**	**23**	**Fahrrad, Fußverkehr und ÖPNV durch bessere Infrastruktur, niedrigere Preise und steuerliche Förderung attraktiver machen und gegenüber dem Auto bevorzugen**	**41**
Stadt sollte fahrrad- und fußgängerfreundlicher werden (Fahrrad- und Fußverkehr sollten vorrangiger behandelt werden; mehr Fahrradwege aber auch bessere Luft)		Förderung von Lastenfahrrädern (z.B. durch Jobtickets)			
Hemmschwelle für die Nutzung von Fahrrädern senken (Fahrradparkhäuser; Mitnahme im ÖPNV; sichere und vom Autoverkehr abgetrennte Fahrradwege)		Versicherungsangebote für Vielpersonennutzung oder Vermietungsangebote attraktiv gestalten (ggf. durch steuerliche Förderung)			
Erweiterung von Mobilitätsangeboten (insb. Carsharing) in das Umland (z.B. für Urlaub und Camping)	**7**	**ÖPNV am Stadtrand und im ländlichen Raum ausbauen (Frequenz, Linien)**	**23**	**Ausbau ÖPNV und Erweiterung von Mobilitätsangeboten in Stadtrand, Umland und ländlichen Raum**	**30**
		Park & Ride/ Parkmöglichkeiten an Stadtgrenzen			
		Ausbau des Fernverkehrs und Preispolitik (Bus, Bahn)			
Ermöglichung von individueller Nutzung bei besonderen Bedarfen	**16**	**Transportmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung**	**4**	**Transportmöglichkeiten für Kinder, Menschen mit Behinderung und bei besonderen Bedarfen, z.B. schweren Gegenständen**	**20**
Gewährleistung der Sicherheit beim Transport von Kindern (sichere Kindersitze verschiedener Art in Mietautos, Taxen, etc.) (XX)					
Möglichkeiten der Lagerung von schweren Gegenständen, die sonst in Autos gelagert oder transportiert werden					
		Schneller (!) Radwegeausbau	**18**	**Schneller (!) Radwegeausbau**	**18**
		Abstellmöglichkeiten für Fahrräder			
Neuaufteilung des urbanen Raums und gesellschaftliche Umnutzung von PKW-Flächen	**16**			**Neuaufteilung des urbanen Raums und gesellschaftliche Umnutzung von PKW-Flächen**	**16**

AE 2 Unter welchen Voraussetzungen könnten Sie sich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
		positive Wirkung des persönlichen Verzichts für Umwelt und Gesellschaft muss deutlich werden (Schaffen von Grünflächen etc.)	**6**	**positive Wirkung des persönlichen Verzichts für Umwelt und Gesellschaft muss deutlich werden (Schaffen von Grünflächen etc.)**	**6**
		Stärkung alternativer, bisher wenig genutzter Verkehrsangebote (z.B. Mopeds, Pedelecs)	**6**	**Stärkung alternativer, bisher wenig genutzter Verkehrsangebote (z.B. Mopeds, Pedelecs)**	**6**
Verschlechterung der Bedingungen für Autofahrende	**5**			**Verschlechterung der Bedingungen für Autofahrende**	**5**
teure und wenige Parkplätze					
Kosten und Nachteile des Autobesitzes verdeutlichen					
Verschlechterung der Bedingungen für Autos (behutsamer Wechsel; unter Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen)					
		Lösungen für regelmäßigen Materialtransport im beruflichen Zusammenhang	**3**	**Lösungen für regelmäßigen Materialtransport im beruflichen Zusammenhang**	**3**
Nicht vergebene Punkte	**6**	**Ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**3**	**nicht oder ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**9**

Arbeitseinheit 3

AE 3 Ausgehend von den internationalen Beispielen, die Ihnen vorgestellt wurden: Welche Maßnahmen der Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums halten Sie auf eine Stadt wie Berlin für übertragbar?

PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Verbesserung der Fahrrad- und Fußgänger*innen-Infrastruktur	**35**	**Fahrradinfrastruktur fördern**	**35**	**Verbesserung und Förderung der Fahrrad- und Fußverkehr-Infrastruktur**	**70**
Ausbau von Fahrradinfrastruktur (sichere Fahrradabstellplätze, Fahrradgaragen, Fahrradautobahn) (XX)		Fahrradparkhäuser			
Bereitstellung von E-Fahrräderangebot und -infrastruktur durch Kommunen (einschließlich Datenauswertung)		Winterdienst für Fahrradwege und generelle Radwegpflege			
Klare Trennung von Fahrrad-, Fußgänger*innen- und Autoverkehr (XXX)		schneller Ausbau von Radwegen			
Verbesserung von Sharing-Angeboten für Fahrräder (1 App für alle Angebote, Fahrradgaragen)		Umbau von Nebenstraßen zu Fahrradstraßen			
Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fahrrad- und Fußgängerverkehr					
Bauliche und räumliche Anpassung	**26**	**punktuelle Umsetzung von Autostraßen (z.B. Pocket Parks, gastronomische Nutzung)**	**13**	**bauliche und räumliche Anpassungen, z.B. Absperrungen, Pocket Parks, Reduzierung und Umgestaltung von Parkraum**	**39**
(Teil-) Sperren auf den Straßen gegen den Autoverkehr errichten		effektive Absperrung von Durchgangsverkehr			
Reduzierung des Parkraums		Umgestaltung von Parkplätzen für die Gastronomie			
Errichtung von Pocket Parks (unter Berücksichtigung anderer Verkehrsteilnehmender)					
mehr autofreie Zonen/ Fußgängerzonen einrichten					

AE 3 Ausgehend von den internationalen Beispielen, die Ihnen vorgestellt wurden: Welche Maßnahmen der Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums halten Sie auf eine Stadt wie Berlin für übertragbar?

PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Experimentierräume	**24**	**autofreie Tage**	**8**	**mehr Experimentierräume, temporäre Sperrungen, autofreie Tage und lokale Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern**	**32**
(ggf. temporäre) Erweiterung der Sperrung von Straßen (XXX)		temporäre Sperrung von großen Straßen am Wochenende (zum Ausprobieren)			
Ausprobieren neuer Verkehrskonzepte und Anpassung an neue Bedingungen (Experimentierstraßen)		Planung auf Kiezebene und Errichtung von Super Blocks			
von anderen Städten lernen --> Konsequenzen mitdenken					
lokale Bürger*innenbeteiligung ermöglichen und schnelle Umsetzung der Maßnahmen (technical urbanism)					
Verkehrslenkung / technische und regulatorische Anpassungen für einen sicheren Verkehrsfluss verschiedener Verkehrsmittel	**19**	**Tempolimit (30 km/h)**	**10**	**technische und regulatorische Anpassungen für sicheren Verkehrsfluss verschiedener Verkehrsmittel und Erweiterung von Tempo 30 Zonen**	**29**
Einfahrt von Autos in Innenstädte teurer machen (ggf. limitierte Anzahl von Fahrten in die Innenstädte)		Tempolimit (30 km/h) in der gesamten Stadt			
Anpassung der Ampelschaltung an den sicheren Verkehrsfluss		Tempolimit (30 km/h) in Wohngebieten/Nebenstraßen			
Pünktlichkeit des ÖPNV verbessern					
(Erweiterung von) Tempo 30 Zonen					
Einhaltung von Richtlinien und Kontrolle	**11**	**zügige und nachhaltige Umsetzung aller Maßnahmen**	**14**	**schnellere Umsetzung und bessere Kontrolle der Einhaltung bereits bestehender Maßnahmen und Ausweitung von Umweltzonen**	**28**
Einhaltung von Richtlinien für fahrrad- und fußgänger*innenfreundlichen Straßenverkehr (Breite der Radwege, Poller; insbesondere bei Neubau)		Kontrolle und Sanktionen der Maßnahmen			
Ausweitung und Kontrolle der Umweltzonen und deren Einhaltung		Verständnis schaffen, statt Sanktionen zu nutzen			
europaweite Verkehrsteilnahme-Erziehung (Einweisung bei der Nutzung von Sharing-Angeboten)		**Verschärfung und Ausweitung von Umweltzonen**	**3**		

AE 3 Ausgehend von den internationalen Beispielen, die Ihnen vorgestellt wurden: Welche Maßnahmen der Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums halten Sie auf eine Stadt wie Berlin für übertragbar?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
		Umbau von Nebenstraßen zu (getrennten) Fahrrad- und Fußwegen	**21**	**Umbau von Nebenstraßen zu (getrennten) Fahrrad- und Fußwegen**	**21**
		permanente verkehrsfreie Zone (exkl. ÖPNV, Fahrräder)			
		kommunale und zentrale Verleihstationen von E-Rollern und E-Fahrrädern	**7**	**kommunale und zentrale Verleihstationen von E-Rollern und E-Fahrrädern**	**7**
		ohne Zuordnung vergebene Punkte	**4**	**ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**4**

Arbeitseinheit 4

AE 4 Wie wirkt das Visionsbild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
falsche/unlogische Neuordnung des Verkehrsraums	**28**	**Reduzierung der Glaubwürdigkeit durch fehlende Verkehrsregelung und andere Details**	**21**	**unlogische, unglaubwürdige Flächenaufteilung und Regelung des Verkehrs und vollständiges Ausblenden von Autoverkehr**	**61**
Fehlende Abgrenzung zwischen den verschiedenen Verkehrselementen / Verkehrsteilnehmer*innen (insb. Fahrrad, Straßenbahn)		Reduzierung der Glaubwürdigkeit durch Ausblenden von Details (z.B. Busspur, Oberspur der Tram)			
Wie funktioniert der Verkehr? Fahrrad, Lieferverkehr, Krankentransport		Fehlen der Fußgängerüberwege			
keine sinnvolle Verkehrsflächenaufteilung, Verkehrswegeführung im Bild nicht klar erkennbar (Fußweg an einer Stelle zu breit, Bäume auf der Straße)		z.B. Unfallgefahr für den Gärtner nahe der Tram			
Ideen auf dem Bild gut, aber Umsetzung ist schwierig: Autospur ist graphisch schwierig dargestellt, Spuren, wirkt sehr unnatürlich		**vollständiges Ausblenden von PKWs (z.B. Handwerker)**	**12**		
		Darstellung des Verkehrs zu Stoßzeiten (z.B. Pendler)			
		Verlagerung des Autoverkehrs und Parkplatzbedarfs in andere Kieze?			

AE 4 Wie wirkt das Visionsbild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
fehlende/unklare städtische Details und Kultur	**27**	**Ausblenden eines „Stadtraums zum Verweilen“ (z.B. Sitzgelegenheiten, Radabstellplätze, Mülleimer, Café, Märkte)**	**23**	**Fehlen von städtischen Details und Kultur und von Raum zum Verweilen**	**50**
Städtische Details / Städtische Kultur fehlen: Menschen, Kinder, Hunde, Geschäfte, Graffitis, Beleuchtung, Oberleitungen für Tram, Stadtmöblierung, fehlende Baumscheiben, keine Verweilangebote, Kinderspielplätze etc. (XXXX)		Attraktives Angebot für den Aufenthalt			
Fehlender Platz für Tiere, insb. Hunde		Mülleimer fehlen			
Fehlende Verkehrsregelung, Ampeln		Aufenthaltsqualität			
Holzkonstruktion neben der Kirche: Was soll das sein?					
Unglaubwürdige Idealisierung und fehlende Vision	**25**	**Fehlende Darstellung der Vielfalt urbaner Bevölkerung**	**19**	**unglaubwürdige, realitätsferne Idealisierung, Fehlen von Vision und von Darstellung der Vielfalt urbaner Bevölkerung**	**44**
Fehlende Berücksichtigung der Jahreszeiten (XX)		zu realitätsfern			
idyllisches Bild, überzogen: Wie funktioniert das Leben auf der Straße? (Idealbild, zu harmonisch, soll verkaufen)		zu idealisierend, zu romantisierend			
Farbkontraste müssen stärker dargestellt werden (z.B. Fahrradweg), unterschiedliche Farbtemperatur angleichen					
Nostalgische Zeiten sind dargestellt (z.B. alte Tram als Bild nicht zeitgemäß)					
unnatürlich und konstruiert, fällt schwer sich damit zu identifizieren und sich vorzustellen dort zu wohnen					
Betrachter wird hinters Licht geführt: Viele Dinge stimmen nicht. Warum wird kein gutes Bild vermittelt? Zu wenig Vision, Unglaubwürdigkeit, manipulativ, fehlende Ernsthaftigkeit, Kirche zu futuristisch					

AE 4 Wie wirkt das Visionsbild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
erster emotionaler Eindruck positiv	**12**	**Glücksgefühl/Beruhigung durch dargestellte Entschleunigung, Coloration**	**16**	**positiver erster Eindruck, Glücksgefühl, Beruhigung durch dargestellte Entschleunigung und Coloration**	**28**
Breiter Fußweg, breiter Stadtgarten: positives Zukunftsbild		Kombination aus Grünflächen, Platz, Kleinstadtcharakter führt zu Glücksgefühlen			
Positiver und aufwertender als der Ist-Zustand		breite Geh- und Fahrradwege			
Erster Eindruck: „Ganz nett, aber…“					
Vision wirkt einladender, angenehmer im Vergleich zum Ist-Zustand					
Darstellung und Funktion des Grünstreifens unklar	**20**			**Darstellung und Funktion des Grünstreifens unklar**	**20**
Mittelstreifen: Warum nicht für Fußgänger*innen nutzbar? Schwer erreichbar, alternativ: Vorgärten fassadennah erreichbar					
Grünstreifen in der Mitte: Idee gut, Umsetzung ist seltsam: Wer kümmert sich um Pflege, Wässerung? Klimawandel: Wo sind Versickerungsflächen, viel Versiegelung, insb. bei den Bäumen					
Grünstreifen: Lage inmitten der Straße, für Kinder / Mütter ist dies sehr unsicher, fehlende Ruhe					
Wichtige, schon bestehende Innovationen der Verkehrswende werden nicht dargestellt, z.B. grünes Gleisbett	**6**	**Geringer Anteil an Grünflächen**	**7**	**Innovationen der Verkehrswende wie grünes Gleisbett, mehr Grünfläche, Begrünung von Dächern nicht dargestellt**	**13**
		Begrünung auf Dächern			
erster emotionaler Eindruck kritisch	**7**	**kühler Eindruck durch fehlende Coloration (der Gebäude)**	**4**	**kritischer erster Eindruck, kühl, grau, unsicher**	**11**
Radfahrer fährt auf den Betrachter zu und schaut ihn aber nicht an: Angstgefühl, vermittelt keine Sicherheit					
Graue Gebäude wirken nicht einladend, wenig realistisch und kalt					
Wo bin ich in diesem Bild? Es ist ein netter Ort, aber nicht mein netter Ort					

AE 4 Wie wirkt das Visionsbild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
		Barrierefreiheit (z.B. fehlende Bordsteine)	**9**	**Barrierefreiheit (z.B. fehlende Bordsteine)**	**9**
		gesellschaftlich-politischer Charakter anstatt sakralen Charakters (Kirche im Hintergrund)	**4**	**gesellschaftlich-politischer Charakter anstatt sakralen Charakters (Kirche im Hintergrund)**	**4**
		O-Busse statt Straßenbahnen integrieren	**3**	**O-Busse statt Straßenbahnen integrieren**	**3**
		weniger Anonymität gegenüber Bild 1 (positive und negative Seiten)	**1**	**weniger Anonymität gegenüber Bild 1 (positive und negative Seiten)**	**1**
		ohne Zuordnung vergebene Punkte	**1**	**ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**1**

Arbeitseinheit 5

AE 5 / 1: In diesem Bild sind aufgelistete Maßnahmen einer Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums bereits umgesetzt. Welche dieser Maßnahmen finden Sie am wichtigsten?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
ÖPNV	**32**	**Optimierung des ÖPNV**	**32**	**ÖPNV mit höherer Taktung, Individualisierung und Anschlussmöglichkeiten**	**64**
Positiv: Höhere Taktung des ÖPNV		Individualisierung des ÖPNV			
Positiv: Möglichkeit zum Anschluss / Letzte Meile; Kleinstfahrzeuge, um nach der Haltestelle sicher ans Ziel zu kommen		höhere Taktung des ÖPNV			
Logistik	**19**	**Optimierung des Lieferverkehrs**	**21**	**Logistik und Optimierung von Verkehr für Lieferung, Dienstleistung, Notfallversorgung und Multifunktionsnutzung u.a. der Tram**	**52**
Positiv: Logistik und Notfalltransport wurde berücksichtigt		Zentralisierung des Lieferverkehrs			
Positiv: Verknüpfung Lieferverkehr mit dem ÖPNV		**Erschließung der Straßen für Dienstleistende**	**2**		
		Multifunktionsnutzung u.a. der Tram	**10**		
		Alternativer Lastenverkehr per Bahn			

AE 5 / 1: In diesem Bild sind aufgelistete Maßnahmen einer Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums bereits umgesetzt. Welche dieser Maßnahmen finden Sie am wichtigsten?

PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Sinnvolle Flächennutzung	**32**	**durchdachteres Gesamtbild**	**3**	**sinnvolle Flächennutzung und durchdachtes Gesamtbild**	**35**
Positiv: Modulare Räumlichkeiten: Bedarfsorientiert errichtet					
Positiv: Keine privaten PKWs, aber Platz für Rettungs- und Dienstfahrzeuge					
Positiv: Reduzierung der Parkplätze zugunsten von Fahrradwegen					
Positiv: Kompakte Strukturen / Bündelung der verschiedenen Infrastrukturen, insb. an Straßenbahnhaltestelle (integriert verschiedene Nutzungen: Anlieferung, Paket, Transport, Ladestation für Räder)					
Positiv: Breite Rad- und Fußwege sowie die Gleichberechtigung zwischen Radfahrern und Fußgängern, durchgängiges Fahrradnetz					
		Verbesserung der Fahrradinfrastruktur	**32**	**Verbesserung der Fahrradinfrastruktur**	**32**
		(sichere) Radparkplätze			
		Radwege (Breite, Abgrenzung, Beschilderung)			
		durchgängiges Radwegenetz			

AE 5 / 1: In diesem Bild sind aufgelistete Maßnahmen einer Verkehrswende zur Gestaltung des Stadtraums bereits umgesetzt. Welche dieser Maßnahmen finden Sie am wichtigsten?

PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas (Fassaden- und Dachbegrünung, Solarenergie)	**21**	**Nutzung von Dächern und Fassaden (Solarpanels, Begrünung)**	**8**	**Nutzung von Dächern und Fassaden (z.B. Solarenergie, Begrünung) für Verbesserung des Mikroklimas**	**29**
Quartiersleben	**20**	**Markthalle**	**6**	**Quartiersleben und Markthalle**	**26**
Positiv: Quartiersleben, kleine regionale Produkte im Kiez, Kitas in der Nähe, Plätze als Treffpunkte (XX)					
Positiv: Breite Rad- und Fußwege sowie die Gleichberechtigung zwischen Radfahrern und Fußgängern, durchgängiges Fahrradnetz					
Positiv: Barrierefreie, ebenerdige Nutzung der Gesamtfläche (Fahrradwege, Bürgersteig)					
Positiv: Zentrale Plätze für auszuleihende Verkehrsmittel (keine Verstreuung) und vermehrter Einsatz von Photovoltaik					
		verschiedene Arten individueller Mobilität (exkl. Auto)	**3**	**verschiedene Arten individueller Mobilität (exkl. Auto)**	**3**
		Umkehr des Rad-Auto-Verhältnisses	**2**	**Umkehr des Rad-Auto-Verhältnisses**	**2**
Nicht vergebene Punkte	**1**	**ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**1**	**nicht oder ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**2**

AE 5 / 2: Was sollte an diesem Bild aus ihrer Sicht noch angepasst werden?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
mehr Fläche für Grün vorsehen	**30**	**mehr Raum für Begrünung und Fußgänger*innen (statt Pavillons?)**	**7**	**mehr Begrünung und dazu notwendige Wasserversorgung und mehr Fläche für Fußverkehr vorsehen**	**49**
Nicht mehr Grün als vorher: Flächengewinn durch Reduzierung priv. PKW sollte für größere Parkanlagen genutzt werden, weniger bebauen, mehr Grün und mehr Bäume, Vegetation (XXX)		**Wasserversorgung (Trinkwasserbrunnen für Pflanzen)**	**12**		
Sicherheit und Quartiersmanagement	**22**	**Fehlende Verweilorte**	**21**	**Sicherheit, Quartiersmanagement, Verweilorte und Bedarfe von Menschen mit Behinderungen beachten**	**46**
Es braucht ein Quartiersmanagement / Kümmerer (scheint nicht vorhanden), zentrale Ansprechperson / Anlaufstelle		fehlende Sitzgelegenheiten			
Stadtmöbel: Aufenthaltsmöglichkeiten, Bänke fehlen (XX)		fehlende Details (Ampeln, Mülleimer, Sitzgelegenheiten)			
Es braucht kleinere Abgrenzungen zwischen den Verkehrsnutzungen (z.B. Bodenbelag, Bordstein, Ampeln mit Ton)		**Paketabholung bis an die Haustür für geheingeschränkte Personen**	**3**		
Infrastruktur und Logistik	**31**	**Lieferungen, Müllfahrzeuge, Handwerker, mögliche Baustellen visualisieren**	**12**	**Infrastruktur und Logistik für Ver- und Entsorgungs-, Liefer- und Dienstleistungsverkehr noch realistischer darstellen**	**45**
Müllentsorgung mitdenken, Müllkonzept (XX)		U-Bahnhaltestellen visualisieren			
Logistik und Anlieferung ist unklar		**Platzverhältnis/ Platzkonkurrenz (Tram vs. Krankenwagen/Feuerwehr)**	**2**		
Darstellung der Anlieferung und Überquerung von Verkehrssträngen ist nicht erkennbar: Taxi, Möbelanlieferung, Gleise, Grünstreifen					
Mehr Flexibilität, weniger starre Trennung der Verkehrsräume					
Infrastruktur muss verbessert werden: Bänke, Fahrradstellplätze überdacht, Mülltanks im Boden					

AE 5/2: Was sollte an diesem Bild aus ihrer Sicht noch angepasst werden?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Private Bedarfe an Fahrzeugen berücksichtigen	**30**			**Private Bedarfe an Fahrzeugen berücksichtigen**	**30**
Kein eigener PKW ist unrealistisch, Umstieg auf E-Fahrzeug: Wie soll die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erfolgen?					
Wo ist der PKW? PKW-Parkhaus für Anwohnende sowie Sharing und Fahrrad					
Keine erkennbaren Ladestationen und geschätzte Unterbringung für private Fahrzeuge (insb. Fahrräder, Roller etc.)					
		weniger Schienenverkehr auf der Straße (z.B. O-Busse?)	**8**	**weniger Schienenverkehr auf der Straße, Alternativen zur Tram beachten**	**21**
		Alternativen zur Tram	**13**		
		U-Bahn und/oder Bus zusätzlich oder alternativ zur Tram			
		Überdachung der Radständer	**7**	**Überdachung der Fahrradständer und Kennzeichnung der Zweispurigkeit der Fahrradwege darstellen**	**13**
		Kennzeichnung der Zweispurigkeit der Radwege	**6**		
		an neue Verhältnisse angepasste Verkehrsbildung für Radfahrer*innen	**11**	**an neue Verhältnisse angepasste Verkehrsbildung für Radfahrer*innen**	**11**
		leise und schadstofffreie Güterlogistik auf der Straße	**10**	**leise und schadstofffreie Güterlogistik auf der Straße**	**10**
		multifunktionale Nutzung der Pavillons	**6**	**multifunktionale Nutzung der Pavillons**	**6**
		Pfandzentrum für den Markt			
nicht vergebene Punkte	**7**	**ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**2**	**nicht oder ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**9**

Arbeitseinheit 6

AE 6 Wie wirkt das Bild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Positiv: Vegetation/ mehr Grün	**26**	**Viel Grün, Natur und Erholung**	**35**	**Positiv: viel Grün, Natur und Erholung**	**61**
Positiv: Grüne Flächen, Fassaden- und Dachbegrünung		Erhöhung der Lebensqualität (Grünflächen etc.)			
Positiv: Begrünung der Häuser, aber mehr Grün auf den Dächern und Photovoltaik auf Dächern; Nutzung der Dächer für generelles Leben		Erhöhung der Biodiversität			
		vielfältige Grün- und Erholungsstruktur			
		positive Wahrnehmung durch viele Angebote („Wimmelbild“)			
Positiv: Nutzung des öffentlichen Raums	**35**			**Positiv: Nutzung des öffentlichen Raums**	**35**
Positiv: Shared-Spaces (flexible Nutzung möglich)					
Positiv: Ausreichende Radwegeinfrastruktur					
Positiv: durchgängige Barrierefreiheit					
Positiv: Kiezgefühl, Vermenschlichung, DDR-Struktur (positiv), Räume für Begegnung					
Positiv: Lebenswerte Orte vor der Haustür vorhanden (geschützte Räume z.B. auch für Kinder, Kinder können auf die Straße, kurze Wege, Dinge des alltäglichen Bedarfs sind ausreichend vorhanden, identitätsstiftende Gebäude)					
Wohlfühlgefühl; Gemütlichkeit, mehr Platz und Raum					

AE 6 Wie wirkt das Bild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Skepsis gegenüber der Umsetzung	**24**	**„Kranich-Kitsch“**	**9**	**überzeichnete, unrealistische, kitschige – „Kranich-Kitsch“ – Darstellung, dadurch Skepsis gegenüber der Umsetzung**	**33**
Skepsis, Logistik ist noch nicht ausgereift (Notfall-transporte, Parken der ambulanten Pflege und Handwerker)		negative Wahrnehmung des Kranichs als symbolisch aufgeladenes Tier			
Anbindung ans Umland mehr mitdenken: Wie ist diese Anbindung gedacht?		kitschige und unrealistische Darstellung (Kranich, Ballon)			
Bilder sind sehr extrem und überzeichnet, starke Stereotypen, Gefühl der Manipulation (z. B. fehlende Laternen und Vögel im Heute-Bild) (XX)					
Verhältnis der Anwohnenden zu Verkehrs-mitteln ist unzureichend/ unrealistisch (zu wenig Fahrräder, Autos, etc.)					
Zweifel, wie diese Vision/ dieser Wandel erreicht werden soll. Wie beginnt man diesen Wandel?					
Unübersichtlichkeit	**18**	**Wegeführung**	**8**	**unübersichtliche Wege- und Verkehrsführung**	**26**
Unübersichtlichkeit, „Dschungel“, unklare Verkehrsführung für Notarzteinsatz		nicht nachvollziehbare Straßenführung			
Unübersichtlichkeit, Skepsis beim Rückbau der individuellen Mobili-tät / Ausblenden der individuellen Mobilität		fehlende/unrealistische Zugänge und Wege			
Wegeführung besser ver-deutlichen (farbliche Darstellung der getrennten Wege, Wo sind Fahrräder, Fußgänger und Autos unterwegs?)					
Trennung und Absicherung der Verkehrswege fehlt (bei Rad- und Fußwegen)					

AE 6 Wie wirkt das Bild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
Bürgerbeteiligung/ Akzeptanz für Umsetzung wichtig	**21**			**Bürgerbeteiligung/ Akzeptanz für Umsetzung wichtig**	**21**
Wenn man so etwas macht: Einbindung der Bürger*innen/ Partizipation wichtig					
starker Eingriff in unsere Art zu leben, Befürchtung des Kulturkampfs					
Platzhalter der Pavillons mit Ideen füllen (z.B. Werkstatt, Begegnungsräume, Fahrradgarage)					
		Mängel bei Darstellung von Mobilität	**16**	**Mängel bei Darstellung von Mobilität**	**16**
		Verknüpfung der einzelnen Mobilitäts-/Nutzungskonzepte unklar			
		zu wenig Darstellung eines ganzheitlichen Fahrradkonzeptes (z.B. Stellplätze, All-Wetter-Konzepte)			
		Fokus zu stark auf Wohnqualität, zu wenig auf Mobilität			
		fehlende Darstellung des Komforts von Haltestellen (Überdachung, Sitzbänke, Mülleimer, etc.)			
		Dominanz der Schiene: Gründe für Schiene statt Rädern nicht erleuchtend			
		Darstellung von „Sicherheit“	**12**	**Darstellung von „Sicherheit“ nicht ausreichend**	**12**
		unzureichende Darstellung – Sicherheitsaspekte in Wäldern/ Parks			

AE 6 Wie wirkt das Bild auf Sie, welche Gedanken und Gefühle löst es in Ihnen aus?					
PZ 1	Pkt.	PZ 2	Pkt.	Gesamtergebnis	Pkt.
		Raumkonzept	**10**	**Raumkonzept nicht ausreichend**	**10**
		zu wenig Darstellung von Verweilmöglichkeiten (Bänke, Cafés etc.)			
		kaum Parkmöglichkeiten für z.B. Car Sharing			
		weniger Nutzungskonflikt (Vergleich zu innerstädtischem Konzept)			
		Verlagerung des Lebens nach draußen in dieser Großraumsiedlung			
		sinnvolle Integration von Logistikstationen			
		Energieversorgung wenig visualisiert	**10**	**Energieversorgung wenig visualisiert**	**10**
		zu wenig Darstellung lokaler Energieversorgung			
		zu wenig Darstellung des Konzepts „Mieter*innen-Strom“ (z.B. Solarpanels)			
		Kiez Concierge	**7**	**Kiez Concierge**	**7**
		Legende für das Farbkonzept fehlt	**7**	**Legende für das Farbkonzept fehlt**	**7**
Freizeitangebote als Kommunikationsorte nicht ausreichend vorhanden	**3**			**Freizeitangebote als Kommunikationsorte nicht ausreichend vorhanden**	**3**
		nicht vergebene Punkte	**1**	**nicht oder ohne Zuordnung vergebene Punkte**	**6**
		ohne Zuordnung vergebene Punkte	**5**		

Anhang 2: Ergänzende Befragungsergebnisse: Kommentare in Freitextfeldern

Zu Frage 4: Was möchten Sie in Bezug auf die Online-Durchführung noch mitteilen?

Ich hätte mir von der Moderation noch gewünscht, dass sie die Diskussionsrunde mit Fragen noch weiter entfachen. So wirkten die Abschlussdiskussionen eher wie ein abarbeiten anstatt, dass es viel zum Austausch kam.
Die Online-Durchführung ist sehr gut geglückt. Die Moderation hatte die Technik im Griff. Die Technik dominierte nicht die Inhalte. Die Teilnehmer waren überraschend diszipliniert, auch was die zeitlichen Vorgaben anbelangt.
Die Diskussion und Findung von Clusterüberschriften waren etwas mühselig.
Die Einführung in die technischen Aspekte und die Planung war sehr umfangreich. Für digital-affinere Personen war das manchmal sehr langatmig.
Die Moderation der Veranstaltung ist nicht zu bemängeln.
Clusterungsprozess war mühsam, Voten nur für Cluster war problematisch, weil man teilweise mit den Inhalten der Kärtchen nicht einverstanden war.
Keine Anmerkung.
Vom Team gut geführte Veranstaltung.
Voll und ganz zufrieden.
Die einzelnen Schritte und Überleitung in die PZ hätte nicht jedes Mal so ausführlich erklärt werden müssen. Nach dem 2-3. Mal hat jeder den Modus, glaube ich, verstanden ;)
Besonders bei einer Online Veranstaltung halte ich eine gute Moderation (wie bei dieser Planungszelle vorhanden) für sehr wichtig.
Bessere Durchmischung der Kleingruppen, Algorithmus, dass mehr verschiedene Personen sich treffen.
Ich finde, es wurde sehr gut umgesetzt und technische Probleme schnellst möglichst gelöst.
Die Zeiträume der Veranstaltung ändern. Nicht unbedingt in die Abendstunden legen!
Einführung in Zoom am Anfang kürzer halten und dann optional davor ausführlicher anbieten (wie es ja eigentlich schon passiert ist).

Das Team hat uns gut strukturiert durch die Veranstaltung geführt. Hervorheben möchte ich, dass es gelungen ist, eine sehr gute Arbeitsatmosphäre herzustellen. Dies begann schon mit der freundlichen persönlichen Begrüßung beim ersten Treffen. Auf jede Meinungsäußerung haben Sie wertschätzend reagiert. Vielen Dank dafür!

Gute Möglichkeiten für mobile Geräte schaffen. Zoom funktioniert auch da, aber die Tableaus funktionieren nicht gut.

Das Clustern empfand ich sehr zäh in dieser Online-Version. Ich fand positiv, dass sich die Veranstaltung so leichter in den Alltag integrieren ließ. Allerdings habe ich mich auch leichter ablenken lassen (z. B. durch meine Kinder).

Evtl. bei den Testveranstaltungen die Mural Funktion erläutern, bzw. mit den Teilnehmern einmal durchgehen. Ansonsten war soweit alles super!

Vielleicht im Vorfeld noch besser auf technische Fallstricke vorbereiten, also nicht alle, aber vielleicht zumindest auf das besondere Verhalten von Apple-Geräten/ Geräteeinstellungen/häufige Benutzerfehler (für das Apple-Geräte leider anfällig sind), um Zeitverzögerungen wie bei der ersten Abstimmung in PZ2 für alle anderen User zu minimieren.

Clusterungsprozess straffen, vielleicht durch Vorstrukturieren? So würde das pure Aufzählen / Übertragen der Punkte weniger Raum einnehmen und könnte mehr Raum für inhaltliche Diskussionen entstehen.

Programm zu Erfassung der Votings gegen Fehler absichern.

Ich war sehr zufrieden mit der Online-Durchführung, klar strukturiert und einfach zu handhaben.

Besseres Zeitmanagement. Einhaltung der Pausen wichtig. Zur Diskussion in den Kleingruppen, z.B. 5 Min vor Ende kurze Erinnerung, dann die verbleibenden 60 Sek. anzeigen, dadurch würde man evtl. zu klareren Punkten kommen.

Ein besseres System Check der Teilnehmer verlangen/einfordern damit alles reibungslos funktioniert.

Die Vorgehensweise war nicht ganz neutral. Es war eine Grundhaltung bemerkbar. Das Programm könnte auch statt „Verkehrswende“, „wie bekommen wir das Auto aus der Stadt“ heißen.

Zu Frage 8: Was hat Ihnen an der Veranstaltung gut gefallen?

Zeiten wurden gut eingehalten und auch die Gäste waren allesamt interessant. Die Thematik ist dazu sehr, sehr interessant und sollte viel stärker sowohl in den Medien als auch in Initiativen vertreten sein. Dazu fände ich die praktischen Ideen sehr interessant, wie man die Stadt Kraftfahrzeug-Frei bekommen will.

Vorträge, Diskussion in Kleingruppen.

Gute Organisation (Vorträge, Gruppen etc.), interessante Austauschmöglichkeiten mit anderen Teilnehmenden, dadurch neue Eindrücke auf das Thema.

Aspekte selber herausfinden, zu denen wir später abstimmen konnte.

Die gut funktionierenden Kleingruppengespräche (also keine Querulanten oder Streitereien). Ich fand auch gut, dass es nicht zu sehr um Finanzen usw. ging, denn dazu bedarf es zu viel Fachwissen. Die Betrachtung auf Alltagsvisionen oder Wünsche war für ein möglichst heterogene Gruppe sehr sinnvoll.

Die Möglichkeit, über ein sehr dringendes Thema und gegenwärtige Projekte informiert zu werden. Die verschiedenen Positionen der TN zu hören und gemeinsam zu diskutieren. paper planes kennenzulernen.

Vor allen die Einführungen in das Thema, welche meinen Horizont teilweise erweitert haben.

Das Thema, die Referenten, das sympathische Team.

Mir hat der Wechsel von Input zum Austausch in den Gruppen/Kleingruppen gut gefallen.

Zeitmanagement, Moderation, konkrete Beispiele und Arbeiten mit den Visions-Bildern in der zweiten Hälfte (Freitag, Samstag), gute Diskussionsatmosphäre in den Kleingruppen.

Sie war sehr strukturiert und gut geplant.

Die Organisation und der Ablauf: 1. Vortrag von Referenden (Sehr schön um in das Thema zu finden und einen Überblick zu bekommen) 2. Übergang in Planungszellen 3. Aufteilung in Kleingruppen (Durch die Zufallsverteilung in die Kleingruppen entstehen jedes Mal neue Arbeitsgruppen und man bekommt mehr Eindrücke und Positionen zu Gesicht. Das war sehr gut!) 4. Sammeln der Kleingruppenergebnisse (Super, da dadurch ein großes Ergebnis in unabhängiger Ausarbeitung entsteht)

Thema aus verschiedenen Perspektiven der Teilnehmer erfahren.

Zu sehen wie weit sich konkrete Verkehrsprojekte bereits umsetzen lassen. stimmt mich optimistisch. Der Austausch mit anderen. Die Redner-innen/ neue Informationen zu bekommen von Menschen vom Fach.

Die Moderation sehr effektiv, freundlich und aufmerksam. Die Referenten, die Ihre Beiträge ohne Unterbrechung gehalten haben, Fragen erst im Anschluss der Vorträge. Ich fand das Zeitfenster der kleinen Planungsgruppen eher positiv, da so ein Konsens stattgefunden hat. :)

es wurden auch neue Aspekte für die Gestaltung des urbanen Raums vermittelt.

Die Diskussionen, bei denen man auf verschiedene Menschen mit verschiedenen Ansichten zum Thema trifft und trotzdem versucht auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen.

Das super freundliche Team. Die super Orga und die individuelle Betreuung in meinem Fall.

Gute Organisation, freundliches und hilfsbereites Team.

An der Veranstaltung empfand ich vor allem den Austausch in den Kleingruppen für sehr interessant und bereichernd. Inhaltlich war es auch noch einmal interessant einen Überblick über das Thema zu erhalten, allerdings hätte es hier noch weiter in die Tiefe gehen können und auch noch ein größeres Spektrum des Themas abgedeckt werden können.

Höchstinteressante Inhalte, sehr professionelle Organisation und Nutzung der Softwaretools, gute Moderation, ständige Erreichbarkeit des Teams bei „Notfällen".

Das Werkzeug „Planungszellen" an sich ist brauchbar.

Neue Aspekte zum Thema.

Die Vorträge (Informationen). Technische Umsetzung. Die Diskussionsrunden.

Der Austausch mit zufällig ausgewählten Personen war sehr spannend. Auch dass die Kleingruppen unmoderiert waren und trotzdem funktioniert haben, war sehr gut.

Bewusstmachung und Wahrnehmung der zu verändernden Stadtlandschaft. Gute Organisation. Treffen von Menschen und in Diskussion kommen mit diesen, die ich sonst nicht treffen würde.

Alles.

Gute zeitliche Aufteilung von Input und Diskussion. So war es kurzweilig und nicht zu anstrengend.

Sehr gute Online-Durchführung, gute Struktur, faire und neutrale Moderation. Diskussionen waren offen und freundlich. Online sind die Gegenüber natürlich schwer „einzuordnen" (woher kommen die, verletzt man die jetzt, wenn man was Bestimmtes sagt). Vorträge waren großenteils gut.

Komplexität des Themas wurde aufgezeigt, Diskussion war sachlich und informativ.

Gute Organisation, Toller Input, toller Output, Erweiterung des fachlichen Horizonts.

Gute Orga, tolle inhaltliche Impulse, interessante Diskussion.

Sehr gute Organisation.

gute Moderation, technische Umsetzung, kurze Inputs, guter Wechsel zwischen Input und Kleingruppen. Arbeit mit Bildern in ausgedruckter Form.

Reihenfolge und Inhalt der Vorträge, der grundsätzliche Aufbau, Diskussion und Austausch mit anderen Teilnehmer*innen.

Sehr gute Organisation und Moderation, dadurch gute Diskussionskultur auch durch Nutzung des Online-Meldetools. Interessante Vorträge und daraus resultierende Diskussionen mit Ideenzusammentragung.

Moderation und Organisation.

Die Referate waren informativ und haben angeregt sich weiter mit Möglichkeiten der Verkehrswende auseinanderzusetzen.

Die gute Organisation, interessante Vorträge, Themen, interessante Diskussion mit den anderen Teilnehmern in den Kleingruppen, Horizonterweiterung (mir sind manche Aspekte wie Logistik vorher nicht so bewusst gewesen).

Moderation und Organisation. Gesprächskultur. Einige sehr interessante Vorträge.

Sie hat meinen Blickwinkel erweitert und mir ermöglicht aktiv an der Gestaltung einer möglichen Zukunft teil zu nehmen.

Moderation und technische Umsetzung, das Einteilen in kleineren Diskussionsgruppen, die Diskussionen an sich, die Vermittlung der Informationen (Art und Vielfalt der Infos).

Organisation + Ablauf, Vorträge.

Die Moderation, und die neutrale Art mit den verschiedenen Meinungen und Ansätzen umzugehen.

Die Moderation und das Timing. Hätte nicht gedacht, dass es mit den Zeitfenstern so gut hinkommt.

Gute Organisation und ein guter Ablauf.

Zu Frage 9: Was hat Ihnen an der Veranstaltung nicht gefallen?

Langatmige Diskussionsrunden, wo viele Themen sich überschnitten haben und aufgrund des Abarbeiten Charakters kein guter Austausch zustande kam.

Diskussionsfragen hätten teilweise präzisier gestellt sein können. Z. B. Frage nach „Eindrücken" zwischen positiven und negativen Eindrücken differenzieren, da sich hier manchmal Dinge vermischt haben.

Fehlende wissenschaftliche Tiefe wie z.B. Beleuchtung wirtschaftlicher Aspekte der Verkehrswende (Aufzuwendende Kosten, aber auch Einsparmöglichkeiten), fehlender Bezug zum Wirtschaftssystem (Autoland Deutschland, politischer Einfluss Automobil-Lobby etc.). Einigung auf Überpunkte in Diskussionsgruppen, aber auch Clusterung der Ergebnisse führt zu Verlust von Detailtiefe/Informationen.

Vorträge – Die Wissensvermittlung und Themensetzung fand ich nicht zielorientiert. Das Thema Urbanes Wohnen stand manchmal zu weit im Mittelpunkt. Manche Bilder waren oberflächlich und sahen im Endeffekt eher nach einem Legobaukasten für Stadtplaner aus als nach Spezialisten für Mobilität. Die Frage nach den Kosten der Verkehrswende wurde nicht gestellt. Der Eingangsvortrag hat das Thema Platzmangel als zweiten Punkt in den Mittelpunkt gestellt. Wegen Platzmangel brauchen wir aktuell keine Verkehrswende. Es wäre besser gewesen, die Ergebnisse der letzten Planungszellen 2014/2015 zu sehen, um zu fragen, was müssen wir daran ändern, weil sich Rahmenbedingungen (Klimawandel) verändert haben.

Die Gruppendiskussionen waren manchmal zu kurz. Die vorgestellten Bilder/ Visionen waren eher einseitig, wodurch es wenig um verschiedene Formen der Verkehrswende ging und sehr auf diese eine Form.

Die kleinen Arbeitsgruppen hätten etwas größer und heterogener sein können. Moderation in den Kleingruppen wäre gut gewesen, weil dann alle Meinungen in der Gruppe aufgenommen worden wären und nicht von denen, die offensiver sind. Das Clustern am Ende hätte vielleicht durch die Eingabe aller TN (persönliche Ergebnisse statt Gruppenergebnisse) und unter Nutzung von einem statistischen Verfahren gemacht werden können. So war das Bilden von Clustern eher subjektiv und zum Teil wieder verzogen durch das Einwirken einzelner TN.

Ich hätte mir gewünscht, dass die Diskussion teilweise kontroverser geführt wurden wäre. Ich hatte den Eindruck, dass der Großteil der Leute der Verkehrswende sehr positiv gegenüberstand. Wirklich „Gegner" bzw. Kritiker gab es nicht, zumindest nicht in meinen Gruppen. Vielleicht sagen Leute die sich für das Thema nicht interessieren auch nicht zu. Insofern kommt es zu einer Selektion von Verkehrswendeaffinen. Mich hätte mal interessiert wie viel Leute abgesagt haben.

Die Vorträge und Fragerunde hatten meiner Meinung nach nicht genug Zeit, zweimal 10 Minuten plus 5 Minuten Fragen ist für eine 4 -stündige Veranstaltung schon eher wenig.

Einseitige Position/Beleuchtung des Themas. Alle Vortragenden kamen aus derselben „Ecke" und der Großteil von „paper planes", hier wäre als Anregung einzubringen auch andere Vortragende einzuladen, ggf. mit anderen Positionen. Es wurde sich als Energieform der Zukunft meiner Meinung nach zu sehr auf E-Mobilität fokussiert, dabei gäbe es auch einige andere Lösungen, z.B. Wasserstoff. Die finanziellen Aspekte wurden völlig außer Acht gelassen -> Die ganzen Visionen waren zwar sehr schön zu sehen, Aber irgendwie müssen die ganzen Strukturen erst gebaut, finanziert und teilweise auch erst noch entwickelt werden (z.B. entsprechende Batterien für die Fahrzeuge). Also die ganzen Problematiken, des Weges, wurden gar nicht beleuchtet, es wurde immer nur danach gefragt was uns an dem „Ziel", also der Vision stört. Aber eine perfekte Vision ist nutzlos, wenn man nie dort hinkommen kann, weil der Weg dorthin nie durchdacht wurde/ oder sehr unrealistisch ist.

Halbtagestermine, ganztägig wäre besser.

Im Nachhinein hätte ich mir eine Moderation in den Kleingruppen gewünscht, damit alle zu Wort kommen bzw. ihre Meinung äußern. Auch das Festhalten der Ergebnisse wäre von einer Moderation gut gewesen, denn durch das Protokollieren konnte ich nicht gut am Austausch teilnehmen.

Diskussionszeit in den Kleingruppen war teils etwas knapp, auch da die Diskussionsfragen (v.a. in den ersten beiden Veranstaltungen) relativ offen und unspezifisch waren. Pausenmanagement (am ersten Tag vier Stunden durchzuziehen ist schon anstrengend), bei digitalen Formaten helfen auch mal kleine 5 Min. Pausen zwischendurch für die Konzentration, Einführungsvorträge/-informationen zum Thema der Verkehrswende und dem Zweck der Veranstaltung (wofür/von wem werden die Ergebnisse verwendet) hätten etwas umfangreicher sein können, dafür mehr Zeit einräumen, um verschiedene Aspekte aufgreifen zu können und alle Leute mitzunehmen, Unklarheiten bzgl. des Themas oder auch Ziels der Veranstaltung klären zu können.

Manchmal zu kurze Zeit für die Diskussionen.

Zeitlicher Aufwand ist enorm. Zeitfenster von 10:00 bis 14:30 Uhr macht den Tag kaputt. Mittagessen organisieren schwierig.

Evtl. Moderation auch in den kleinen Gruppen.

Einige Kernthemen wurden nur gestreift.

Die Zusammensetzung der Gruppen war oft ähnlich (habe nur weniger als die Hälfte der PZ2 kennenlernen können). Dreimal war ich als Frau auch nur allein mit Männern in einer Gruppe.

Zuwenig konkret (fehlen der Finanzierung, gesellschaftspolitische, gesellschaftstheoretische Aspekte ...).

Die zu kurze Pause.

Die Zeit in den Kleingruppen war etwas zu kurz. Bei den Bildern hätte ich mir realistische Bilder gewünscht, in Berlin gibt es ja für fast alles ein Beispiel. Die „Heute“ Bilder wurden für meinen Geschmack zu negativ dargestellt, wurden die Details (z.B. Straßenlaternen) absichtlich weggelassen?

Es hätte noch ein größeres Spektrum des Themas abgebildet werden können und noch weiter in die Tiefe gehen können.

Arbeit in Kleingruppen war je nach Teilnehmenden besser oder schlechter, evtl. hätte eine Moderation auf Abruf manchmal geholfen (also jemanden, der im Notfall reingrätscht, wenn die Diskussion daneben läuft oder nur die/der Lauteste das Wort an sich reißt). In der Regel war die unmoderierte Arbeit in den Kleingruppen aber sehr gut und zielführend. Vielleicht könnte man in der Kleingruppenmischung doch mehr auf eine gleichmäßige („gerechtere“) Verteilung achten.

Die Auswahl der Teilnehmer war möglicherweise nicht der Durchschnitt der Berliner Bevölkerung. Das ist zugegebenermaßen bei nicht verpflichtender Teilnahme und einer Vergütung unter dem Mindestlohn auch schwierig.

Die manipulativen Bilder.

Ich hätte mich mehr über handfeste Ergebnisse gefreut. Das hätte allerdings spezifischen Input gebraucht, also z.B. ein Diskutieren/Abstimmen über mehrere vorgelegte Konzepte. So war das meiste eher ein etwas nebulöses Brainstorming.

Langwierige Findung von Clustern. Die Zukunft wird nur visionär und ländlich dargestellt. Der Weg dahin, die Zwischenschritte werden nicht aufgezeigt. Durch die visionären Bilder von heiler Welt mit Sonnenschein fühlte ich mich manipuliert.

Nichts.

Das Clustern der gesammelten Antworten verlief zäh.

„Selection bias“, wie das einer sagte, war wohl leider so gegeben. Was ziemlich fehlte, inhaltlich gesehen, war: 1) Transformation auf E-Autos (was ja das Raumproblem eher noch verschärft, durch die vielen Ladesäulen, die es geben muss); 2) Wirtschaftlichkeit der Visionen; 3) Lernen aus der Geschichte (Berlin als Stadt von 4 Millionen in den 1930er Jahren: da gab es Verkehrslösungen, von denen wir heute träumen könnten!). Die Visionen waren bildlich wahnsinnig schlecht dargestellt („das hat der Jonas gemacht“). Da ist man doch von Architekten und Städtebauern und Landschaftsplanern ganz anderes gewöhnt. Suchbildchen in billigen Kinderbüchern waren das.

Zu „einseitiges“ Teilnehmerfeld. Wenig Gegenstimmen / Gegner der Verkehrswende.

Manipulation durch die Visionen der Renderings – haben eine bestimmte Richtung für die Diskussionen vorgegeben.

Zu geringe Durchmischung von verschieden Bevölkerungsgruppen, zähe Zeiteinheiten der Findung von Clusterüberschriften.

Selektion Bias bei der Auswahl der Teilnehmer schränkt Repräsentativität ein. Clustering Prozess zu lang.

Ich vermute, die Teilnehmendenzusammensetzung spiegelt nicht das Bild der Berliner Bevölkerung (trotz Zufallsauswahl ggf. verzerrt. Am Anfang etwas zähe Einführung (ich mache mit, weil ich mich beteiligen will und muss erst 1,5 h Stunden zuhören). Die Einführung hätte m. E. kürzer sein können. Z. T. waren Personen in Kleingruppen dominierend (ich vielleicht selbst auch manchmal), ruhigere Personen kamen vielleicht durch das Format wenig zu Wort. Wahl des Vortragenden in Kleingruppe z. T. zäh, hier andere Variante mit Zufallsauswahl ggf. besser.

Fehlende Diversität der Teilnehmer*innen, thematisch großer Fokus auf die Innenstädte (wie funktioniert die Mobilitätswende auf dem Land?), wie kann ein Weg zur Vision aussehen? (Visionen wirkten teils sehr futuristisch, da nicht ersichtlich wurde, wie die Vision zu erreichen ist), Clustern und Zusammentragen wäre teils etwas zäh und nahm sehr viel Zeit in Anspruch.

Das Zusammentragen der Cluster war z.T. langwierig, auch wenn der Findungsprozess das wahrscheinlich so mit sich bringt.

Zeitmanagement.

Die Auswahl an Teilnehmenden war nicht genug gemischt oder divers.

Sehr homogene Gruppe an Teilnehmern, zu langwierige Auswertung in den Clustern, es hätten noch mehr Visionen miteinander verglichen werden können, Fragen zur Umsetzung haben teilweise gefehlt.

Da es sich doch um sehr viele Stunden handelt, sollten Pausen konsequent eingehalten werden und pünktlich aufgehört werden. Vorträge zu den vorab verschickten Bildern waren mir persönlich zu ähnlich, zu wenig unterschiedliche Aspekte. Referenten, bzw. Bildmaterial war mir an dieser Stelle auch zu wenig genau ausgearbeitet – ich hatte den Eindruck, dass die Teilnehmer*innen als „billige“ Feedback Runde zu Verbesserung herhalten sollten.

Der zeitliche Termin am Freitag, innerhalb der Woche vormittags Zeit zu finden ist extrem schwierig und stressig, und das Clustern war zäh und unübersichtlich, wenn man es minimal halten möchte.

Keine vielfältige Diversität (zumindest erkennbar).

Tendenziöse Bilder, vermeintliche Lösung ohne Alternativen.

Wie bereits erwähnt, die parteiische Haltung des Programms/ der Vortragenden.

Zu Frage 26: Gibt es noch weitere Verkehrs- und Mobilitätslösungen, die Sie sich in einem Wohnviertel der Zukunft wünschen würden?

Vor den privaten Wohnungen und Häusern Fahrrad Hubs/Garagen errichten, dass Fahrräder (aufgrund des Diebstahls) nicht in die Wohnung jeden Tag getragen werden müssen, sondern diese Maßnahme dazu beiträgt, dass man noch leichter, schneller und angenehmer das Fahrrad als alternatives Fortbewegungsmittel nutzen kann.

Reine Fußgänger und Fahrradstraßen in Kiezbereichen ohne Parkplätze für Autos und ohne Autoverkehr (Verbot; logische Ausnahme: Feuerwehr etc.).

Wir haben wenig darüber gesprochen, wie Fahrräder im ÖPNV transportiert werden, ob e-Pedelecs Radwege benutzen dürfen.

Höhere Dichte an S/U – Bahn Stationen zum Stadtzentrum. Größere Dienstgebiete von Sharingautos.

Gemeinschaftlich, sozial genutzte Mobilität mit besonderer Berücksichtigung von vom Alter oder Behinderung eingeschränkter Menschen und von Kindern.

Möglichkeit des Wasserstoffantriebs mit einbeziehen.

Mehr öffentliche, kostenlose Ladestationen für die verschiedenen E-Alternativen.

Ich würde mir wünschen, ältere Menschen (demografischer Wandel) und weitere mobilitätseingeschränkte Personen mehr in den Fokus zu nehmen.

Quartiersgaragen, Konzepte für Lieferverkehr/Pflegekräfte, etc. (z.B. geregelte Haltebuchten, Liefer-/ Abstellzonen).

Eventuell einen kostenfreien Bollerwagenverleih am Einkaufszentrun, die man an bestimmten Orten wieder abstellen kann.

Möglichkeit, schwere Gegenstände wie Getränkekisten vom fußläufigen Supermarkt in die Wohnung zu transportieren (Lastenfahrrad? Ausleihbare Bollerwagen).

Shuttle Busse.

Leise Trolley Busse.

Förderung von Mehrpersonenfahrten, Veränderung der Oldtimerregelung.

Bitte alle Visionen auch für mobilitätseingeschränkte Personen mitdenken (mobilitätseingeschränkt ist man/frau bereits mit einem Kinderwagen oder gar Zwillings-Kinderwagen) – und nach Möglichkeit auch für Menschen ohne Smartphone.

Autonomes Fahren, die zwischen den Haltestellen des ÖPNV die Menschen bewegen.

Paketlieferanten müssten zusammenarbeiten, und aus den verschiedenen Lägern die Sendungen in weniger Fahrzeuge zu konsolidieren.

Paten für mobil eingeschränkte und alte Menschen.

Wie schon oft genannt.

Shuttle-Bus geteiltes Taxi scheint mir von großer Bedeutung für die Wahrung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse, aber ich finde die automatische Verknüpfung zum autonomen Fahren irreführend. Da kann gerne ein Fahrer drinsitzen, Hauptsache ich komme bequem von A nach B.

Fahrradgaragen für private Lastenräder. Char-Sharing-Autos mit Rufbereitschaft für besondere Bedürfnisse (z. B. Kindersitze). Raum für Garten im öffentlichen Raum, Quartiersleben direkt vor der Haustür ermöglichen.

Mehr Möglichkeiten vor Ort Dinge des alltäglichen Bedarfs einzukaufen/zu erleben (mehr kulturelle und Versorgungsangebote im Kiez).

Parkplätze und Ladestationen für private E-Räder und Lastenräder).

Sharing Angebote für den gesamten Großraum Deutschland :)

Begrünung/Umnutzung von Dächern, vor allem bei Supermärkten. Bessere Nutzung der vielen Parkhäuser, vor allem im Bereich Schöneweide.

Genug vorhanden.

Zu Frage 37: Was sind im Zusammenhang mit der Verkehrswende aus Ihrer Sicht die wichtigsten zukünftigen Herausforderungen in Ihrer Stadt? Ergänzende Antworten von Befragten zur Erläuterung von „Sonstiges“:

Büroräume abschaffen/verringern, so dass dezentrales Arbeiten möglich sind. Flexibilität und man muss nicht auf ein PKW angewiesen sein.

Umdenken in Bezug „private Interessen“ versus „kommunale/gesellschaftliche Interessen“. Die Menschen möchten überwiegend aus Gewohnheit und Bequemlichkeit nicht auf den PKW verzichten.

Arbeit und Wohnen nicht zur in Ballungszentren wie Berlin, sondern auch im ländlichen Raum. Auch das würde die Städte entlasten.

Interesse, Bereitschaft und Verständnis bei der Bevölkerung erreichen; Finanzierung der Verkehrswende.

Lärmreduktion, Verkehrssicherheit.

Soziales Miteinander stärken, weg vom herrschenden Individualismus.

Zu Frage 40: Welche weiteren Anmerkungen haben Sie noch?

Bitte versucht die Politik davon zu überzeugen, dass die Dringlichkeit für eine schnelle Verkehrswende höchste Priorität hat. Die Politik wird nur reagieren anstatt zu agieren, deswegen müssen hier genügend ausschlaggebende Punkte präsentiert werden, die zu einem schnellen handeln führen. Zwangsläufig muss der PKW und hohe Strecken bepreist werden. Soziale Ungerechtigkeit muss subventioniert werden. Gibt es die Möglichkeit die vielen tollen Ideen von den Planungszellen in einem Stadtgebiet in Berlin mal zu testen um zu sehen, wie gut eine Verkehrswende „light“ funktionieren würde? Wie gut es den Menschen damit gehen würde und welche großen Herausforderungen diese Maßnahmen mit sich bringen.

Ein Paradigmenwechsel in Deutschland wird nur durch häufiges und ehrliches Vermitteln von Nachteilen der (ökonomisch motivierten) aktuellen Verkehrspolitik zu fördern sein.

Es wurde sich während der Planungszellen und nun auch in dem Fragebogen meiner Meinung nach zu sehr auf diese Quartiergestaltung versteift. Mir ist nicht ersichtlich wie dies einen Beitrag zur Verkehrswende leistet. Das Detail des Kiezconcierge ist meiner Meinung nach völlig irrelevant für die Verkehrswende und dient eher dem Punkt der Urbanisierung, dies ist aber nicht Ziel/Teil der Veranstaltung.

Vielen Dank für das Teilnahmeangebot!

Bevor man überlegt die Autos abzuschaffen, sollte zunächst überlegt werden, dass alle Personen die Möglichkeit haben sich problemlos fortzubewegen (Z.B. alte Personen, die nicht mehr so gut laufen können, oder Personen mit Behinderung).

Berlin bleibt – diese Veranstaltung ist ein Beispiel – zu sehr im Visionären. Berlin hat offenkundig eine Umsetzungsschwäche. Lieber kleine Maßnahmen schnell durchsetzen als von den großen Maßnahmen jahrzehntelang träumen. „Low hanging fruits“ ernten. Mehr Pragmatismus. (Für mich erschreckend die Vorbehalte gegenüber schienengebundenen ÖPNV seitens weniger, aber lautstarken Teilnehmern.).

Es fehlt mir an der Umsetzung, alles wird zu lange besprochen und nicht gehandelt. Wenn man etwas drastischer vorgeht, passen sich die Menschen auch an die neuen Situationen an. Ich vermisse den wichtigen Punkt der Fahrzeugreduzierung. Wie soll diese vorgenommen werden. Welche administrativen Werkzeuge gibt es? Wer wird das bezahlen können? Teilweise wären mehr Informationen über die momentan angestrebte Verkehrsplanung wünschenswert gewesen.

Vielen herzlichen Dank an das Team, für die Geduld und Unterstützung, KLASSE VERANSTALTUNG!

Danke für die gut organisierte Veranstaltung.

Die Verkehrswende wird erfolgreich starten.

Danke!

Impressum

Durchführung der Planungszellen
Projekt „Verkehrswende erleben“
Technische Universität Berlin
Institut für Berufliche Bildung und Arbeitslehre
Fachgebiet Arbeitslehre/Technik und Partizipation
MAR 1-1
Marchstraße 23, 10587 Berlin
Ansprechperson zu den Planungszellen: Dr. Birgit Böhm

Prozessbegleitung der Planungszellen
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung e.V.
Willdenowstraße 38
12203 Berlin
Ansprechperson zu den Planungszellen: Ansgar Düben

Moderationsteam
Dr. Birgit Böhm, Tobias Biehle, Ansgar Düben, Elisabeth Dienel

Assistenz
Antje Heera, Karlotta Schultz, Vanessa Kügler, Fabian Dantscher, Friederike Tautz

Redaktion und Verantwortung für den Inhalt
Dr. Birgit Böhm, Tobias Biehle, Friederike Tautz (TU Berlin) und Ansgar Düben (nexus)

Förderung
Das Projekt „Verkehrswende erleben“ wurde durch die Stiftung Mercator gefördert.

Layout und Satz
böing gestaltung, Berlin

Berlin 2021

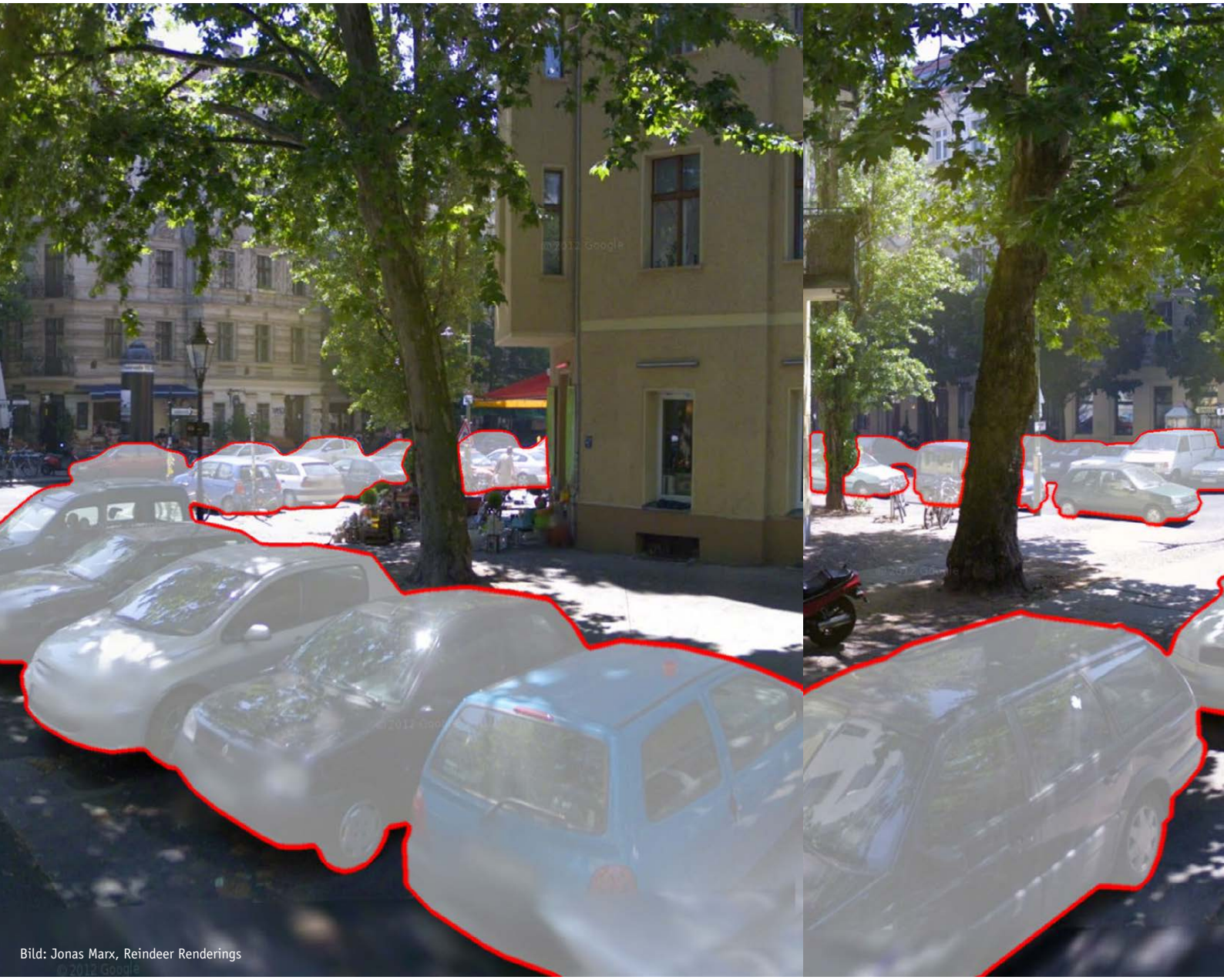


Bild: Jonas Marx, Reindeer Renderings