



IMPULSE FÜR DIE URBANE VERKEHRSWENDE

EINE IDEENSAMMLUNG AUS DEM FORSCHUNGSPROJEKT EXPERI

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Sozial-ökologische Forschung



Technische
Universität
Berlin





IMPULSE FÜR DIE URBANE VERKEHRSWENDE

**EINE IDEENSAMMLUNG AUS
DEM FORSCHUNGSPROJEKT**



VORWORT

LIEBE LESER*INNEN,

seit 2019 durften wir mit unserer Forschungsgruppe EXPERI in Berlin die „Verkehrswende als sozial-ökologisches Realexperiment“ wissenschaftlich begleiten und analysieren. Der Fokus unserer interdisziplinär zusammengesetzten Gruppe lag dabei auf den sozialen und räumlichen Aspekten von städtischer Mobilität. Auf den folgenden Seiten finden Sie kurze Einblicke in zentrale Forschungsergebnisse und insgesamt 18 Vorschläge für die zukünftige Gestaltung von Transformationsprozessen im Bereich Mobilität und Verkehr. Sie basieren auf Interviews, Fragebögen, Flächenberechnungen, Medienanalysen, Feldforschung und Fallstudien. Wichtige Impulse haben wir außerdem aus der konstruktiven Diskussion und der direkten Zusammenarbeit mit unseren Praxispartner*innen und Beiratsmitgliedern aufgenommen. Dafür bedanken wir uns ganz herzlich bei allen Beteiligten, ebenso wie bei allen Menschen, die durch die Beantwortung unserer Fragebögen und Interviews unsere Forschung ermöglicht haben.

Berlin, im Juli 2024



Prof. Dr. Sophia Becker
Leiterin der Forschungsgruppe EXPERI



INHALTSVERZEICHNIS





SOPHIA BECKER

WIE WIRD AUS GUTEN IDEEN EIN MOBILITÄTSGESETZ FÜR DIE VERKEHRSWENDE?

Drei Erfolgsstrategien des Berliner „Volksentscheid Fahrrad“



Sophia Becker ist Forschungsgruppenleiterin am Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit Helmholtz-Zentrum Potsdam (RIFS) und Professorin für Nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden an der Technischen Universität Berlin. Sie hat in Münster und Paris Diplom-Psychologie studiert und 2017 ihre Promotion in Umwelt- und Techniksoziologie an der Universität Stuttgart abgeschlossen.

Im vergangenen Jahrzehnt sind die Bevölkerung und die Zahl der Autos in Berlin um etwa 10 % gewachsen. Dass „mehr los ist auf den Straßen“ ist nicht nur ein subjektives Gefühl der Menschen, sondern eine objektive Tatsache. Dadurch steigt auch das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen, da seit den 1950ern Jahren viele Straßen und Plätze in Berlin im Sinne einer autogerechten Stadt gestaltet wurden. Diese Infrastrukturen zu verändern, ist eine große, schwierige und langwierige Aufgabe und braucht neue Planungsvorgaben. Für eine klimaschonende, nachhaltige und sozialverträgliche Mobilität sind neue Infrastrukturen notwendig, die den Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs deutlich reduzieren, um dem Rad-, Fuß-, und öffentlichen Verkehr mehr Platz einräumen zu können. Aus der Zivilgesellschaft heraus wurde 2016 in Berlin der „Volksentscheid Fahrrad“ gestartet, um diese Aufgabe anzugehen. Nach der schnellen Sammlung von mehr als 100.000 Unterschriften und den Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus im gleichen Jahr begann die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Ausarbeitung eines Radgesetzes in einem kooperativen und intensiven Aushandlungsprozess zwischen verschiedenen Akteuren, darunter Vertreter*innen des Volksentscheid Fahrrad (VEF). Selten sind zivilgesellschaftliche Initiativen so schnell so erfolgreich. Wie konnte dies gelingen und was lässt sich daraus für Verkehrswende-Prozesse in anderen Städten lernen?



1. EINE INTEGRATIVE MOBILITÄTSIDENTITÄT AUFBAUEN

Eine kommunikative Strategie des Volksentscheid Fahrrad war es, die Vielfalt der Radfahrer*innen zu betonen und sich auch für diejenigen Menschen einzusetzen, die aktuell noch nicht Rad fahren. Eine der Kernbotschaften war, dass Radfahren zukünftig für alle Menschen in Berlin sicher und einfach möglich sein soll. Egal, wie alt sie sind, wie fit sie körperlich sind und wie „risikobereit“ sie in Hinblick auf Gefährdungen im Straßenverkehr sind. Dies war ein wesentliches Argument, sich für baulich getrennte Radwege auszusprechen, da diese in der Regel das größtmögliche Maß an Sicherheit für Radfahrer*innen bieten. Außerdem wurde nicht der Konflikt mit Autofahrer*innen betont, sondern im Gegenteil, die Vision einer angenehmeren, einfacheren und lebenswerteren Mobilität für alle Berliner*innen skizziert. Dass die Berliner Landesregierung den Entwurf für ein Radgesetz im weiteren Verlauf umbenannte in „Mobilitätsgesetz“, war vor diesem Hintergrund eine gute Entscheidung. Der neue Name macht deutlich, dass es darum geht die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern.

2. DER POLITIK DIE VERANTWORTUNG FÜR UNSICHERE UND SICHERE INFRASTRUKTUREN ZUWEISEN

Viele Städte weltweit haben mittlerweile die „Vision Zero“ in ihren Mobilitätskonzepten verankert, also das Ziel von null getöteten oder schwerverletzten Verkehrsteilnehmer*innen. Die Vision Zero ist auch im Berliner Mobilitätsgesetz festgeschrieben und spielte im Entstehungsprozess des Gesetzes eine wichtige Rolle. Aus Sicht der Ehrenamtlichen des Volksentscheid Fahrrad sind die



jedes Jahr im Berliner Straßenverkehr zu Tode kommenden Menschen keine tragischen Einzelfälle, die man einfach hinnehmen muss. Sie sehen die Verantwortung für die tödlichen Unfälle von Radfahrer*innen nicht primär auf der individuellen Ebene, sondern machen deutlich, dass unsichere Infrastrukturen hierbei eine ganz wesentliche Rolle spielen, und dass es Aufgabe der Politik ist, diese Infrastrukturen so umzugestalten, dass sichere Fortbewegung auch für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen möglich ist.

3. KOALITIONEN SCHMIEDEN UND GEMEINSAME WERTE BETONEN

Der Platz für Radverkehr konkurriert im urbanen Raum nicht nur mit dem Platz für Autoverkehr, sondern auch mit dem Platz für Fußwege und öffentlichen Verkehr. Hier liegt Konfliktpotenzial innerhalb der drei Verkehrsarten des Umweltverbunds. Hier liegt aber auch großes Einigungs- und Kooperationspotenzial. Wenn die gemeinsamen Werte, also umweltfreundliche, sichere und sozialverträgliche Mobilität in den Vordergrund gestellt werden, man sich strategisch austauscht und abspricht, dann entfaltet die ambitionierte Zukunftsvision einer lebenswerten Mobilitäts- und Stadtentwicklung integrative Kraft. Der Volksentscheid Fahrrad war als Bewegung auch deshalb so erfolgreich, weil er die etablierten Akteure des öffentlichen Verkehrs mit einbezogen hat. Kooperationen vorzuschlagen und aktiv mithilfe einer attraktiven und gemeinwohlorientierten Vision voranzutreiben, war eine der Erfolgsstrategien für den Volksentscheid Fahrrad und für das Berliner Mobilitätsgesetz in seiner heutigen Form.

A black and white photograph of a bicycle lying on its side on a dark, textured surface. A memorial plaque is attached to the frame, featuring a cross symbol and text. A bouquet of white roses with green leaves and a white ribbon is placed on the ground in front of the front wheel.

Radfahrer
35 Jahre
03.08.2020

MARLENE SATTLER

ÜBER DIE ROLLE DER POLIZEIMELDUNGEN AUF DEN DISKURS ÜBER GETÖTETE RADFAHRER*INNEN



Marlene Sattler arbeitet seit August 2019 an der TU Berlin als Wissenschaftliche Mitarbeiterin. Im Rahmen der interdisziplinären Nachwuchsgruppe promoviert sie zum Diskurs über Getötete im Straßenverkehr vor dem Hintergrund der Entstehung des Mobilitätsgesetzes in Berlin. Vor ihrer Arbeit an der TU hat Marlene Sattler 2019 ihr Masterstudium an der Universität der Künste Berlin in Gesellschafts- und Wirtschaftskommunikation abgeschlossen. Ein Forschungsschwerpunkt des Studiums war Risiko- und Krisenkommunikation.

„Wie viele Radfahrer*innen müssen noch sterben?“



Von Juli 2016 bis Juni 2021 wurden in Berlin zwei Kinder, 28 Frauen und 31 Männer getötet, als sie mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs waren. 25 von ihnen wurden dabei von rechts abbiegenden LKW-Fahrern getötet. Die offiziellen Polizeimeldungen zu diesen tödlichen Kollisionen werden oft wörtlich von den Medien übernommen. Dadurch haben die Polizeimeldungen einen großen Einfluss darauf, wie die Unfälle in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden.



1. DER EINFLUSS DER SPRACHE

Die Polizeimeldungen haben einen vorstrukturierenden Einfluss auf den öffentlichen Diskurs zu Verkehrsunfällen. Sie werden als Informationsquelle von den Medien benutzt und wiedergegeben. Damit bieten sie auch die Möglichkeit, neue Konzepte oder Ideen in einen Diskurs einzubringen. Bei der Berichterstattung über getötete Radfahrende ist es u.a. von Bedeutung, wo der sprachliche Fokus der Meldung liegt, ob aktive oder passive Verben benutzt werden und wer die handelnden Akteur*innen bei der Beschreibung des Unfallgeschehens sind:

LKW-Fahrer als Handlungsträger

„Kurz vor 10 Uhr erfasste ein 48-jähriger Lkw-Fahrer die Fahrradfahrerin, der zu diesem Zeitpunkt von der Alexanderstraße aus nach rechts in die Karl-Marx-Allee abbog.“

Polizeimeldung Nr. 0430 vom 20.02.2019

Radfahrerin als Handlungsträgerin

„Eine Radfahrerin, die gestern Nachmittag in Britz von einem Lastwagen erfasst wurde, erlag wenig später in einem Krankenhaus ihren schweren Verletzungen.“

Polizeimeldung Nr. 2886 vom 29.11.2016

Um die Polizei in ihrer medialen Arbeit zu unterstützen, schlagen wir die Entwicklung eines Leitfadens für Polizeimeldungen vor. Zu den Pflichtangaben würden Informationen zur Infrastruktur (gemäß Mobilitätsgesetz) sowie die Anzahl der Verkehrstoten im laufenden Jahr gehören. Des Weiteren würde die Rolle der jeweils am Unfall Beteiligten präziser und neutraler formuliert werden.



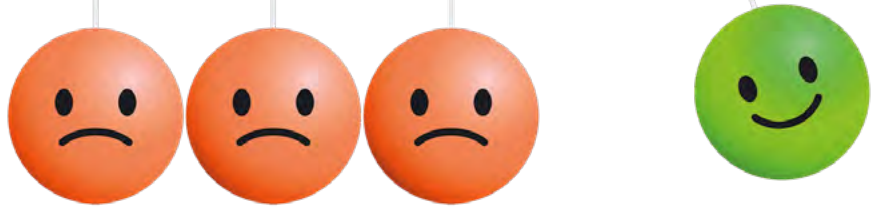
2. DER EINFLUSS DER PERSPEKTIVE

In der Regel trifft die Polizei nach einem Notruf als erstes am Unfallort ein. Die Polizist*innen haben trotz Vorgaben bei der Unfallaufnahme einen gewissen Spielraum, Unfälle zu beschreiben und zu bewerten. Dabei ist zu bedenken, dass die Bewertung von Sachverhalten in der Regel von Gewohnheiten in der Wahrnehmung geprägt ist. Wir schlagen vor, Verkehrspolizist*innen in Workshops und Vorträgen sowie in Lehrmaterialien während der Ausbildung für den Einfluss von unbewussten Wahrnehmungsmustern zu sensibilisieren. Dies kann den Perspektivwechsel erleichtern und zu einem bewussteren Umgang mit Sprache beitragen. Bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden könnte, je nach Verfügbarkeit, die Fahrradstaffel der Polizei eingesetzt werden. Das Vertrauen in die Polizei würde gestärkt.

3. DER EINFLUSS DER ZAHLEN

Um (infra-)strukturelle Probleme zu erkennen und unfallursächliche Faktoren in einen übergeordneten Zusammenhang zu setzen, müssen entsprechende Daten erhoben werden. Nur dann ist institutioneller Wandel möglich. Wiederkehrende Unfallhergänge sind ein Hinweis auf ein strukturelles und kein individuelles Problem. Bei tödlichen Unfällen ziehen die Einsatzkräfte am Unfallort das Verkehrsunfallkommando (VUK) der Polizei zur Unfallaufnahme hinzu. Das VUK erhebt Daten gemäß § 2 Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG). Dazu zählen neben Angaben zur Unfallstelle, Datum oder Uhrzeit auch Angaben zu den allgemeinen Unfallursachen, z.B. eine zu hohe gefahrene Geschwindigkeit oder Fehler beim Abbiegen. Eine (nicht) vorhandene oder gefährdende Infrastruktur kann dagegen bisher nicht als Unfallursache angegeben werden. In Berlin wird nach tödlichen Unfällen zusätzlich die Unfallkommission hinzugezogen. Sie untersucht den Ort hinsichtlich unfallbegünstigender Mängel an der Infrastruktur. Deren Erkenntnisse sind aber kein Teil der Unfallstatistik. Wir schlagen eine Überarbeitung des Unfallursachenverzeichnis hinsichtlich Angaben zur Infrastruktur gemäß Mobilitätsgesetz vor. Dadurch würde der Einfluss von Infrastrukturen auf Verkehrsunfälle besser sichtbar gemacht werden und es könnte verstärkt auf die gezielte Beseitigung infrastruktureller Gefahren für Radfahrende hingearbeitet werden.





KATHARINA GÖTTING

MEHR PLATZ FÜR EMOTIONEN IN DER MOBILITÄTSWENDE



Katharina Götting ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit im Helmholtz Zentrum Potsdam (RIFS) und der TU Berlin. Zuvor hat sie Psychologie studiert und ist zudem als systemische Mediatorin ausgebildet. Im Rahmen der interdisziplinären Nachwuchsgruppe promoviert sie zu Einflussfaktoren auf die Akzeptanz (in Form von Einstellungen und politischen Handlungen) von Mobilitätsmaßnahmen, die den öffentlichen Raum und den Zugang dazu neu verteilen.

Die Akzeptanz oder Ablehnung von Maßnahmen im Kontext der Mobilitätswende ist oft mit starken Emotionen verbunden.

Für eine Mobilitätswende gibt es viele rationale Gründe. Dazu zählen zum Beispiel bessere Luftqualität, mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Klimaschutz und -anpassung, Resilienz von Städten und Flächen-gerechtigkeit. Trotzdem sind die Debatten darüber stets emotional aufgeladen und die Umsetzung von Maßnahmen polarisiert oft ganze Nachbarschaften. Diese Beobachtung bestätigt auch eine von EXPERI durchgeführte Befragung von 604 Bürger*innen zur Akzeptanz von Kiezblocks. Kiezblock dienen dazu, Wohnviertel vom Durchgangsverkehr zu befreien. Dabei machen sie die Straßen sicherer und attraktiver für aktive Mobilitätsformen, bieten eine vielfältige Nutzung der gewonnenen Flächen (z. B. für Begrünung) und können das lokale Gewerbe stärken. Die Ergebnisse der Befragung zeigen: Emotionen und weitere psychologische Variablen stehen in einem sehr hohen Zusammenhang mit der Akzeptanz von Kiezblocks. Die Stärke der Emotionen macht es wahrscheinlicher, dass Menschen eine negative oder positive Einstellung zu Umgestaltungen haben und sich aktiv dafür oder dagegen einsetzen (z. B. Petitionen unterschreiben, sich in sozialen Medien dazu äußern etc.). Emotionen im Kontext der Mobilitätswende mehr zu thematisieren und mitzudenken, kann dabei helfen einen konstruktiven Umgang damit zu entwickeln.



1. EMOTIONEN SICHTBAR MACHEN UND GRÜNDE IDENTIFIZIEREN

Emotionen spielen zwar eine große Rolle in Akzeptanzprozessen, sie sind aber oft nicht direkt sichtbar. Zunächst muss deshalb ein Weg gefunden werden, Emotionen sichtbar zu machen. Eine Möglichkeit ist die Emotionen in Gruppen- oder Eins-zu-eins-Gesprächen direkt zu benennen. Begleitend können Bedürfnisse, die hinter diesen Emotionen stehen wie etwa das Bedürfnis nach Freiheit, Sicherheit oder Komfort, in den Gesprächen und Diskussionen exploriert und sichtbar gemacht werden. Weiterhin können negative Emotionen mit strukturellen Bedingungen oder Problemen verknüpft sein, die mit einer Umgestaltung einhergehen - zum Beispiel mit der Angst vor Gentrifizierung oder mit der Abhängigkeit vom Auto aufgrund von Schichtarbeit oder familiären Verpflichtungen. Diese Gründe sollten gezielt erfragt, erforscht und thematisiert werden, zum Beispiel in Partizipationsprozessen oder Haushaltsbefragungen mit offenen, assoziativen Formaten im Kontext von Umgestaltungen.

2. PER STADTPLAN INDIVIDUELLE UND KOLLEKTIVE COPING-STRATEGIEN ENTWICKELN

Eine weitere Methode, um individuelle und strukturelle Gründe für Emotionen zu erfassen, ist das Emotional Mapping. Dabei zeichnen die Personen, die von Umgestaltungen betroffen sind, für sie belastende und emotionale Situationen, aber auch positive Orte und Emotionen auf einen Stadtplan ein. So wird einerseits gegenseitiges Verständnis und Anerkennung der Emotionen, Belastungen und strukturellen Gründe möglich. Andererseits können gemeinsam Lösungen für die Probleme in der Alltagsmobilität gefunden und sichtbar gemacht werden.



Begleitend könnten systemische Fragen, wie zum Beispiel Fragen nach Ressourcen (z.B. „Wer oder was würde Ihnen dabei helfen, mit der Veränderung umzugehen?“) oder zirkuläre Fragen (z. B. „Wie würde Ihre Enkeltochter diese Umgestaltung finden?“) zum Umgang mit der Veränderung und zum Perspektivwechsel eingesetzt werden.

3. MEHR POSITIVE EMOTIONEN & UNTERSTÜTZUNGSANGEBOTE SCHAFFEN

Wenn negative Emotionen sichtbar und anerkannt sind, entfalten auch Aktionen, die positive Emotionen hervorrufen eher ihre Wirkung - zum Beispiel durch Partizipationsveranstaltungen, durch das gemeinsame Erstellen von Visionen und Utopien oder durch das Gefühl, gemeinsam etwas zu erreichen (kollektive Selbstwirksamkeit).

Ausstellungen über die Veränderung vor Ort über mehrere Jahrzehnte können Nostalgie und positive Emotionen hervorrufen und gleichzeitig Veränderungsprozesse normalisieren und in einen größeren Kontext einordnen. Darüber hinaus gewinnen kollektive Abschiedsrituale (z. B. die Bemalung von Parkflächen im Rahmen einer Abschiedsparty wie auf der Siegbücke in Siegen) an Bedeutung. Auch ist die Einrichtung einer Anlaufstelle für Mobilitätsanliegen in der Nachbarschaft bei Umgestaltungsprojekten denkbar, z. B. in Form eines temporären Kiezbüros. Ergänzend kann ein Peer-to-peer-Angebot aufgebaut werden, bei dem Nachbar*innen sich gegenseitig beim Umgang mit der Veränderung unterstützen, z. B. durch Lastenrad-Verleih, gemeinsame Baumpflege und andere Gemeinschaftsaktivitäten.



JULIA JARASS

DIE AUTO-BRILLE – WIE DIE SELEKTIVE WAHRNEHMUNG DES STADTRAUMS DEN BLICK FÜR NACHHALTIGE ZUKUNFTSBILDER LENKT



Julia Jarass

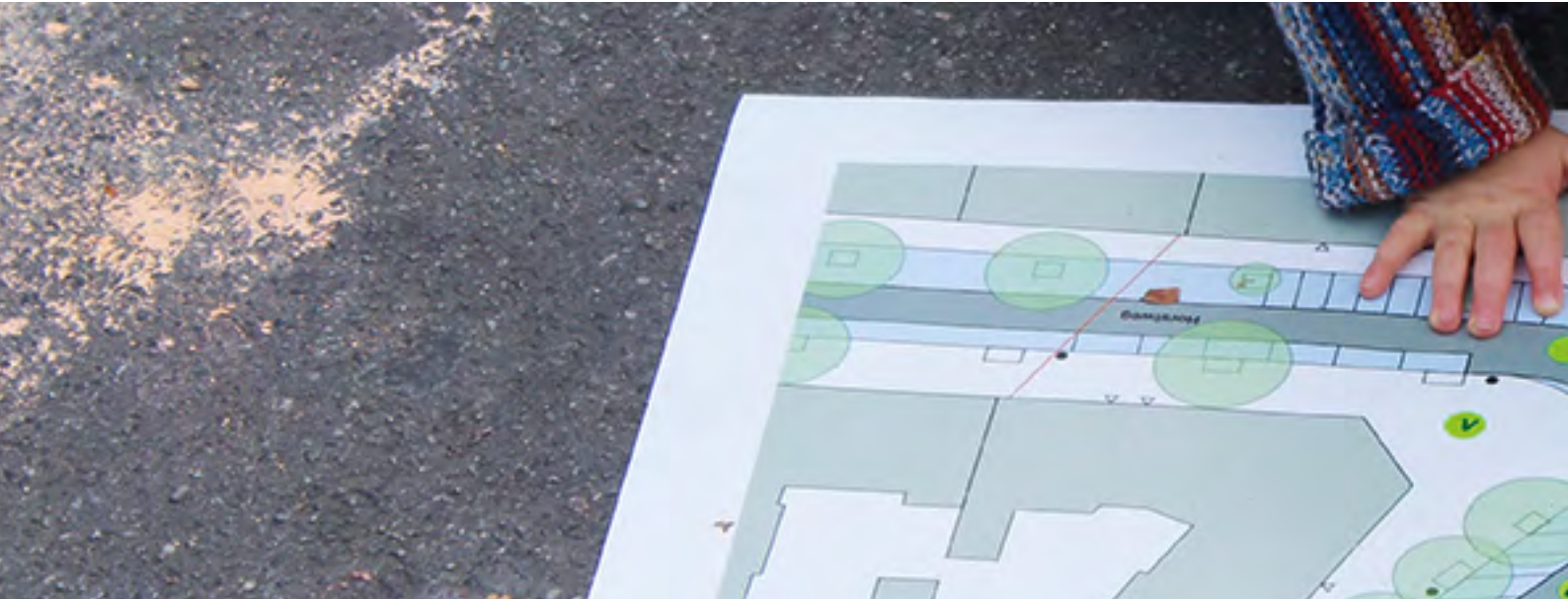
ist Mobilitätsforscherin am DLR Institut für Verkehrsforschung und hat die Nachwuchsforschungsgruppe EXPERI von April 2022 bis April 2024 geleitet. Sie hat mehrere Realexperimente zur (temporären) Verkehrsberuhigung und Transformation des Straßenraums entwickelt und erforscht, welche Rolle die Nutzung und Wahrnehmung von Stadtstrukturen für Zufußgehen und Radfahren spielt. Julia Jarass hat in Berlin und Aix-en-Provence Diplom-Geographie studiert und zum Zusammenhang von Wohn- und Alltagsmobilität promoviert.

Wie zügig die Umgestaltung der Städte im Kontext der Mobilitätswende voranschreitet, hängt mit täglichen Mobilitätsentscheidungen zusammen.

Mit welchen Verkehrsmitteln wir uns im Alltag fortbewegen, beeinflusst, ob wir Umgestaltungen des Straßenraums akzeptieren oder ablehnen. Wenn Menschen hauptsächlich Auto fahren, betrachten sie die Stadt und mögliche Veränderungen des Straßenraums durch eine „Auto-Brille“. Aus dieser Perspektive bringen Verkehrsberuhigungen nur Nachteile für den Autoverkehr mit sich und es scheint keine sonstigen Verbesserungen des Stadtlebens zu geben. Weder für sie noch für andere Stadtbewohner*innen.

Im Rahmen von drei Realexperimenten wurden in Berlin Straßenabschnitte für einen Monat in verkehrsberuhigte Aufenthaltsflächen umgestaltet. Anstatt dort zu parken und mit dem Auto zu fahren, konnten die Anwohnenden die Flächen zum Spielen nutzen, für Nachbarschaftsfeste, Diskussionsforen oder zur Begrünung. Eine Befragung von 597 Anwohner*innen zeigt: Nutzen Menschen in ihrem Alltag hauptsächlich das Auto, lehnen sie die Umgestaltung eher ab. Dabei ist nicht der Besitz eines Autos ausschlaggebend, sondern wie häufig es genutzt wird.





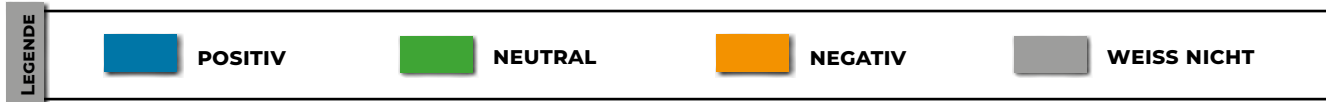
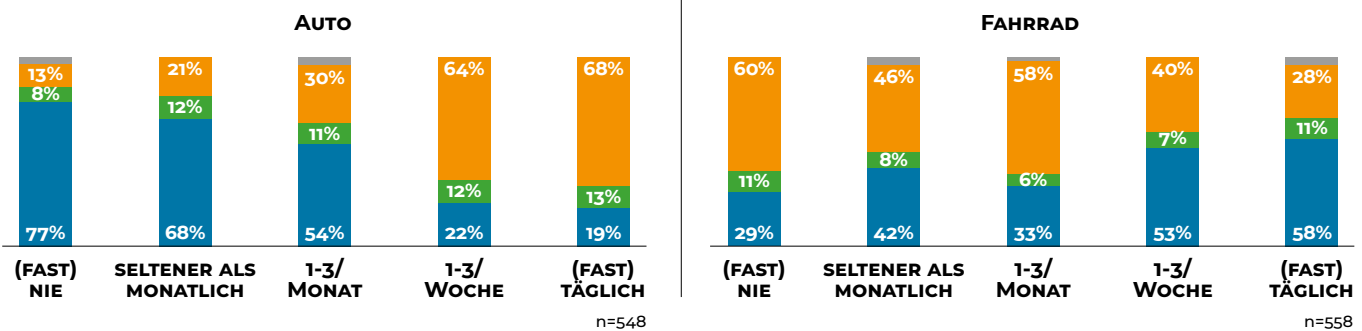
EINSTELLUNG ZUR TEMPORÄREN UMGESTALTUNG



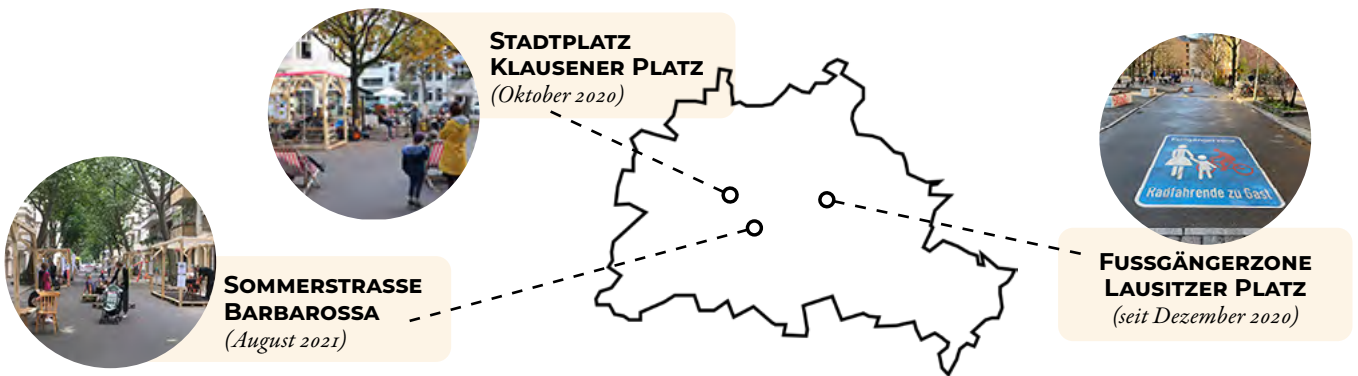
Daten: DLR 2020-2021, eigene Darstellungen

n=597

HÄUFIGKEIT DER VERKEHRSMITTELNUTZUNG IN ABHÄNGIGKEIT DER EINSTELLUNG ZUR UMGESTALTUNG DES STRASSENRAUMS



Ob Menschen eine Veränderung des Straßenraums begrüßen oder ablehnen, hängt somit von ihren täglichen Mobilitätsentscheidungen ab. Überspitzt heißt das: Radfahrer*innen fahren durch eine andere Stadt als Autofahrer*innen. Sie haben buchstäblich eine andere Stadt vor sich. Entsprechend rücken bestimmte Attribute des Stadtraums in den Vordergrund: Die Parkplatzsuche wird für Autofahrer*innen zur Priorität, wohingegen die Aufenthaltsqualität für Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen ausschlaggebend ist. Dadurch erleben Autofahrer*innen die Effekte, die sich aus der Umgestaltung des Straßenraums für das Stadtleben ergeben, als fast durchweg negativ. Der oftmals in Aussicht gestellte „Trade-off“ funktioniert somit nicht: Umgestaltungseffekte, wie mehr Aufenthaltsqualität, Begrünung, soziales Miteinander wiegen die Nachteile für den Autoverkehr zunächst nicht auf. Vermutlich tritt jedoch nach einer Weile ein Gewöhnungseffekt ein, wie die Einrichtung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Gebieten in anderen Städten bestätigt (z.B. Gent, Madrid, Oslo).



1. UMSTEIGEN & ERFAHRUNGEN SAMMELN: ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE (IN REALEXPERIMENTE) INTEGRIEREN

Um den Blick für alternative Nutzungen des Straßenraums zu erweitern, ist es hilfreich, dass Autofahrer*innen (zeitweise) auf andere Verkehrsmittel umsteigen und dadurch ihre Umgebung anders erleben und nutzen. Beispiele wie die „Mobility challenge“ in Rotterdam zeigen Möglichkeiten auf: Menschen können für einen Monat auf ihren Pkw verzichten und erhalten im Gegenzug einen Mobilitätspass für Bike-Sharing und ÖPNV. Mobilitätsstationen mit Leih-(Lasten)rädern in den umgestalteten Gebieten ermöglichen den Ersatz des privaten Pkws, Stadtspaziergänge oder geführte Radtouren können die Perspektive auf den Stadtraum für Anwohnende erweitern. Wichtig ist hierbei, den Spaßfaktor mitzudenken, um zum Ausprobieren anzuregen.

2. FACT-SHEET FÜR ENTSCHEIDUNGSTRÄGER*INNEN: AUF SORGEN VORBEREITET SEIN

Mit einem knappen Fact-Sheet, das die Forschungserkenntnisse zur Akzeptanz von Umgestaltungen des Straßenraums zusammenstellt, werden Entscheidungsträger*innen auf die Sorgen und Bedenken von Anwohnenden vorbereitet und können die Perspektiven besser einordnen. Bevölkerungsgruppen, die ihre Perspektive weniger laut artikulieren und weniger Raum einnehmen, können hier zu Wort kommen, damit ein ausgewogenes Bild entstehen kann.

3. EIGENEN BIAS DURCH VERKEHRSMITTELNUTZUNG REFLEKTIEREN UND (MOBILITÄTS-)DIVERSE TEAMS EINSETZEN

Entscheidungsträger*innen können für einen möglichen (eigenen) Bias sensibilisiert werden. Womöglich beeinflusst auch das eigene Mobilitätsverhalten die Sichtweise auf Umgestaltungen des Stadtraums. Hierfür können Teamevents und Workshops in Kombination mit Mobilitätsmanagement organisiert werden, bei denen verschiedene Verkehrsmittel ausprobiert werden, um den Raum entsprechend zu erleben. Indem mobilitäts-diverse Teams etabliert werden, können unterschiedliche Wahrnehmungen des Straßenraums und Mobilitätsbedürfnisse in Entscheidungen einfließen.



ANKE KLÄVER

DIE UMGESTALTUNG DES STRASSENRAUMS SORGT FÜR KONFLIKTE – ABER WARUM?

Konflikte anerkennen und proaktiv gestalten



Anke Kläver
ist wissenschaftliche
Mitarbeiterin am
Forschungsinstitut
für Nachhaltigkeit
(RIFS) des Helmholtz-
Zentrum Potsdam.
Sie promoviert an
der Technischen
Universität Berlin
zu Gerechtigkeits-
belangen im Kontext
der Verkehrswende.
Ihre Forschungs-
interessen umfassen
zudem Barrieren
und Konflikte in
Planungs- und
Transformations-
prozessen.

Räumliche Veränderungen im Kiez sorgen oftmals für Konflikte. Besonders die Umgestaltung von Flächen des motorisierten Verkehrs, wie Parkplätze und Fahrstreifen, hin zu Flächen für aktive Mobilität, Freizeit und urbanes Grün ist konfliktbehaftet. Neben neutral eingestellten Personen und Befürworter*innen gibt es auch Gegner*innen solcher Umgestaltungen. Dabei unterscheiden sich die den Konflikten zugrunde liegenden Argumente, Interessen und Motive. Um die Sichtweisen der Gegner*innen nachzuzeichnen und die Konfliktpotenziale in den Blick zu nehmen, wurden 25 Tiefeninterviews durchgeführt. Es zeigt sich, dass einer ambivalenten und kritischen Haltung gegenüber der Umgestaltung des Straßenraums drei Konflikttypen zugeordnet werden können: Verfahrenskonflikte, Verteilungskonflikte und Identitätskonflikte.

Verfahrenskonflikte entstehen oft in Zusammenhang mit Beteiligungsprozessen und können zu drei verschiedenen Zeitpunkten auftreten. Vor der Beteiligung entsteht Konfliktpotenzial aufgrund unzureichender und undurchsichtiger Informationen. Während der Beteiligungsprozesse können Konflikte entstehen, wenn etwa der Prozess und die Moderation nicht als neutral wahrgenommen werden. Bei der Entscheidungsfindung selbst können eine fehlende Offenheit und die ungleiche Gewichtung von verschiedenen Stimmen bemängelt werden. Dadurch werden die Mitbestimmungsmöglichkeiten nicht als authentisch wahrgenommen.

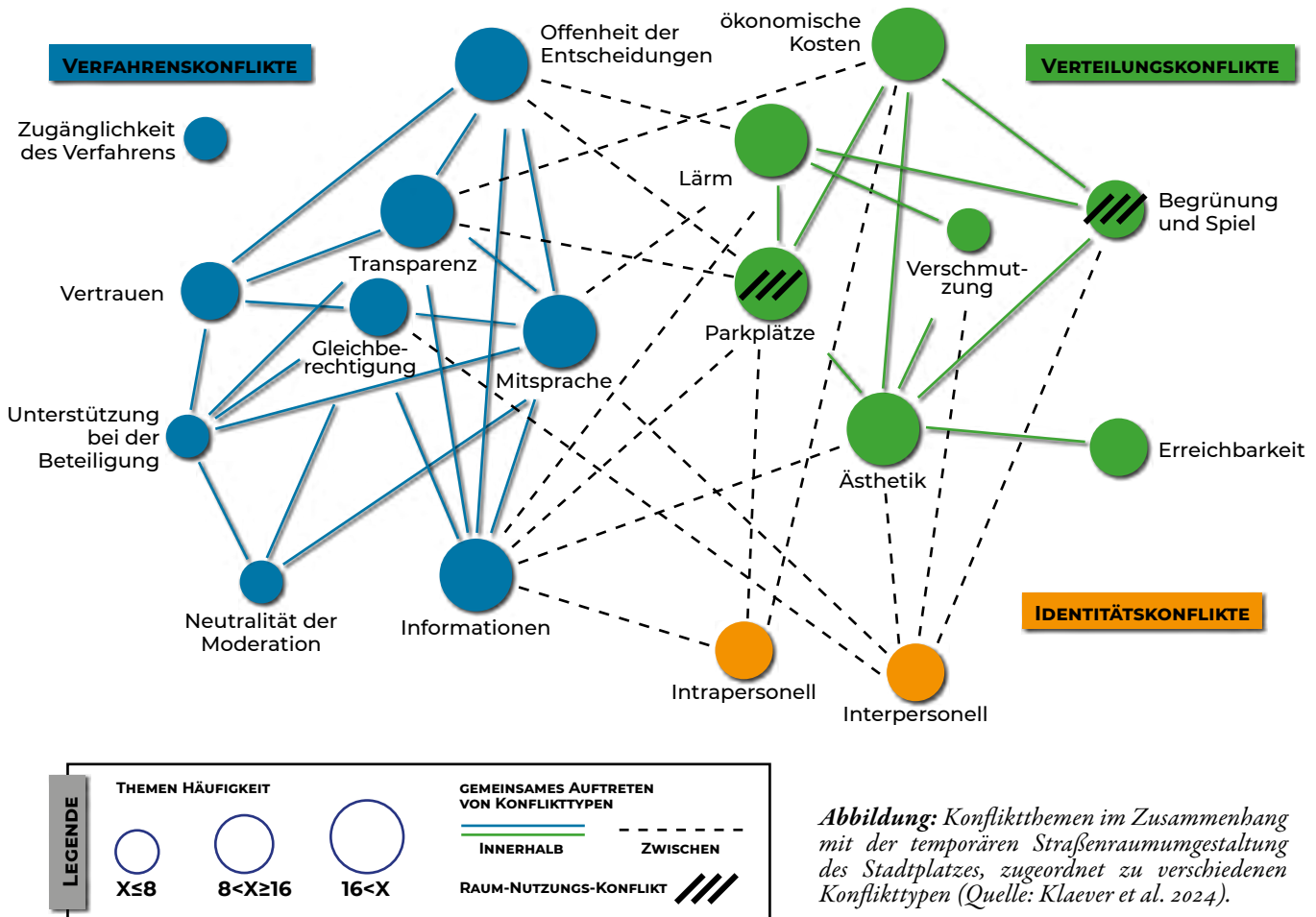


Abbildung: Konfliktthemen im Zusammenhang mit der temporären Straßenraumumgestaltung des Stadtplatzes, zugeordnet zu verschiedenen Konflikttypen (Quelle: Kläver et al. 2024).

Verteilungskonflikte in der Straßenraumgestaltung betreffen ökonomische Aspekte, wie die Frage, wer durch die Umgestaltung finanzielle Vorteile erzielt und wer Verluste erleidet. Weitere Verteilungsfragen beziehen sich darauf, wer von der veränderten Lärmsituation und Luftqualität profitiert und wer sich gestört fühlt, wer die neue Nutzung und Ästhetik begrüßt und wer nicht.

Identitätskonflikte treten oft zu Tage, weil die beteiligten Personengruppen unterschiedliche Werte, Interessen und Visionen haben (interpersonelle Konflikte). Hinzu kommen die intrapersonellen Konflikte, das heißt, widersprüchliche Anforderungen der Menschen an sich selbst. Damit sind die potenziellen Identitätskonflikte unabhängig vom konkreten Projekt. Jedoch können sie durch Straßenraumumgestaltungen verstärkt werden.



1. KONFLIKTHAFTIGKEIT VON STRASSENRAUMGESTALTUNGEN ANTIZIPIEREN

Jede Umgestaltung birgt facettenreiches Konfliktpotenzial. Diese Konflikte spiegeln unsere plurale Gesellschaft wider und sind integraler Bestandteil einer Demokratie. Daher sollten die Konflikte von Straßenraumumgestaltungen als Teil eines politischen Aushandlungsprozesses anerkannt werden. Wir schlagen vor, das Konfliktpotenzial frühzeitig durch Fokusgruppen mit besonders kritischen und selten gehörten Stimmen zu identifizieren. Diese Voraussicht ermöglicht es den Entscheidungsträger*innen aus der Politik und Verwaltung, sich auf die Konflikte vorzubereiten und gezielte Maßnahmen für einen proaktiven Umgang damit zu ergreifen. Lokale Ansprechpartner*innen aus dem Viertel sowie Mediator*innen können den gesamten Prozess begleiten und helfen, proaktiv auf die Konflikte zu reagieren.

2. PROFESSIONELLE KONFLIKTKOMPETENZ ENTWICKELN

Neben der frühzeitigen Identifizierung und Antizipation potenzieller Konflikte im Zusammenhang mit Straßenraumumgestaltungen ist es entscheidend, dass die Entscheidungsträger*innen über professionelle Konfliktkompetenz verfügen. Denn selbst bei einer sorgfältigen Vorausplanung und Antizipation wird eine Veränderung von Flächen des motorisierten Verkehrs, nicht zuletzt aufgrund der emotionalen Bedeutung und Aufgeladenheit des Themas, selten reibungslos verlaufen. Entsprechend ist es wichtig, nicht nur technische Aspekte im Blick zu haben, sondern auch darauf vorbereitet zu sein, mit den sozialen und emotionalen Dimensionen umzugehen. Weiterbildungen von Entscheidungsträger*innen können dazu beitragen, diese Konfliktkompetenz zu fördern.

3. WICHTIGKEIT DER BETEILIGUNGSPROZESSE VON STRASSENRAUMGESTALTUNGEN MITDENKEN

Viel Konfliktpotenzial liegt bei den Beteiligungsprozessen von Straßenraumumgestaltungen. Um das Vertrauen in Entscheidungsträger*innen, die Legitimität solcher Umgestaltungen und partizipativer Planungsprozesse zu stärken, ist ein gutes Erwartungsmanagement entscheidend. Dies bedeutet eine klare Kommunikation über die Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligungsformate sowie die Betonung der gesetzlichen Grundlagen, die solche Umgestaltungen erforderlich machen und ermöglichen.





ALEXANDER CZEH

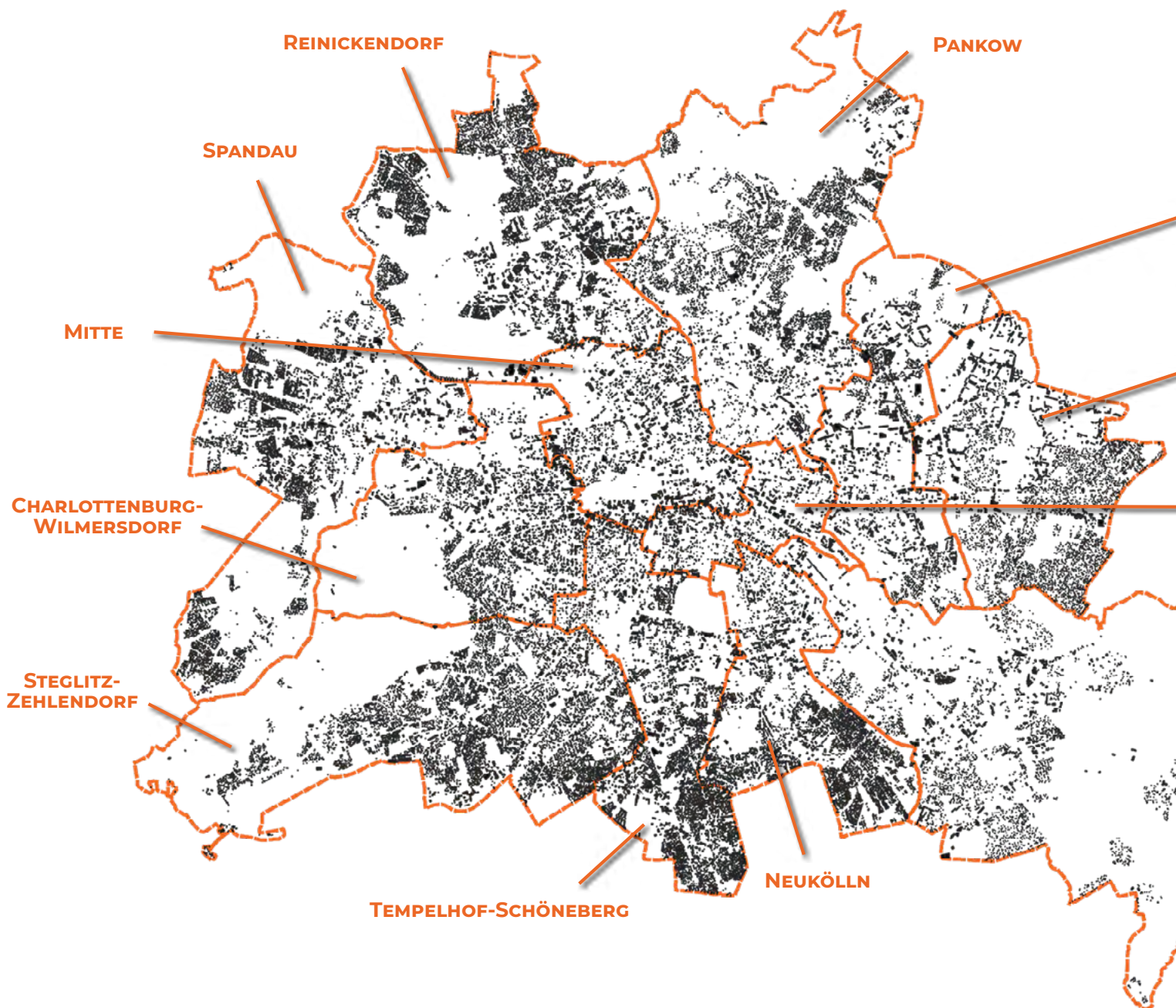
„WIE VIEL PLATZ VERBRAUCHT AUTOINFRASTRUKTUR JENSEITS DER STRASSE?“



Alexander Czeh ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Experte für nachhaltige Mobilität mit den Schwerpunkten Aktive Mobilität, Lastenradverkehr, Paratransit und Flächengerechtigkeit in der Stadt- und Verkehrsplanung. Er promoviert am Institute for Sustainable Urbanism (ISU) betreut durch Prof. Dr. Vanessa Miriam Carlow an der Fakultät für Architektur, Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften der Technischen Universität Braunschweig zu den Potenzialen der Verkehrswende für den Wohnungsmarkt.

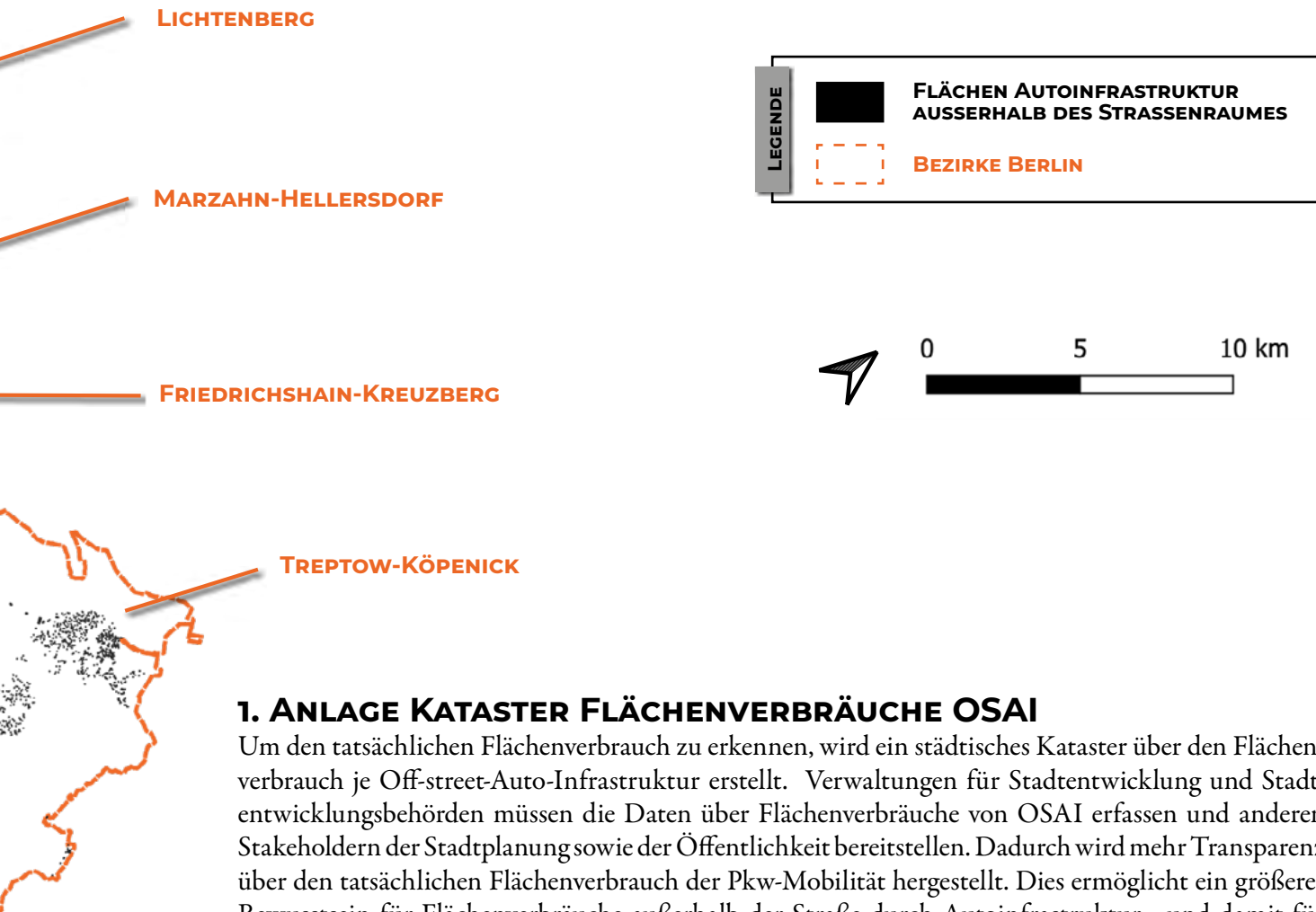
Unsere Analyse zeigt: Autohäuser, Tankstellen und Parkhäuser verbrauchen immense Flächen, werden aber statistisch meist nicht als Verkehrsinfrastruktur erfasst. In Berlin ist die Fläche größer als der gesamte Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

Fläche ist eine wertvolle Ressource. Besonders Städte benötigen dringend Flächen etwa für Kitas, Grünanlagen oder neue Wohnungen. Das Ausmaß des Flächenverbrauchs durch Autoinfrastruktur außerhalb des Straßenraumes (Off-street-Auto-Infrastruktur (OSAI)) wie Autohäuser, Autowerkstätten, Tankstellen oder Parken ist weitestgehend unbekannt. Das Forschungsprojekt EXPERI hat nachgemessen: Auto-Infrastruktur jenseits der Straße verbraucht in Berlin über 22 km². Das ist mehr als die Fläche des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, der fast 300.000 Menschen ein Zuhause bietet. Allerdings werden in den Statistiken nur 5,5% als Verkehrsfläche erfasst, da beispielsweise der Parkplatz vor dem Supermarkt statistisch als Gewerbe erfasst wird. Die statistische Erfassung aller Flächen, die durch Auto-Infrastruktur außerhalb des Straßenraumes genutzt werden, könnte Transparenz schaffen. Diese bildet die Grundlage für eine öffentliche Diskussion über Flächennutzungen und mögliche Umnutzungen, z.B. für mehr Wohnhäuser, wenn der Flächenverbrauch durch die Verkehrswende, z.B. durch weniger Parkplätze oder Autohäuser, sinkt.



Der Anteil des Flächenverbrauchs durch Off-street-Auto-Infrastruktur an Siedlungsflächen ist in den Innenstadtbezirken höher als in den Außenbezirken. Die Bezirke mit dem anteilig höchsten Flächenverbrauch durch OSAI sind die Innenstadtbezirke Friedrichshain-Kreuzberg mit 8,2%, Berlin-Mitte mit 7,4% und Charlottenburg-Wilmersdorf mit 6,6%. Dies sind gleichzeitig die Bezirke mit den höchsten Grundstückspreisen und den höchsten Mieten. Der Anteil der Wege, die in diesen Bezirken von den Bewohner*innen mit dem Auto zurückgelegt werden, ist gering: In Berlin-Mitte werden nur 12% der Wege mit dem Auto zurückgelegt, in Friedrichshain-Kreuzberg 14% und in Charlottenburg-Wilmersdorf 23%.

Den größten Flächenverbrauch hat die Parkinfrastruktur mit über 18km², gefolgt von Autohändlern (~1,8km²), Autowerkstätten (~1,3km²), Tankstellen (~0,8km²) und Autovermietungen (~0,2km²). Die Fläche, die Automobilinfrastruktur außerhalb des Straßenraumes verbraucht, wird zum größten Teil statistisch als Typ Gewerbe, Industrie und Einzelhandel (39,3%) und Wohnen (27%), aber nur zu 5,5% als Verkehrsfläche kategorisiert.



1. ANLAGE KATASTER FLÄCHENVERBRÄUCHE OSAI

Um den tatsächlichen Flächenverbrauch zu erkennen, wird ein städtisches Kataster über den Flächenverbrauch je Off-street-Auto-Infrastruktur erstellt. Verwaltungen für Stadtentwicklung und Stadtentwicklungsbehörden müssen die Daten über Flächenverbräuche von OSAI erfassen und anderen Stakeholdern der Stadtplanung sowie der Öffentlichkeit bereitstellen. Dadurch wird mehr Transparenz über den tatsächlichen Flächenverbrauch der Pkw-Mobilität hergestellt. Dies ermöglicht ein größeres Bewusstsein für Flächenverbräuche außerhalb der Straße durch Autoinfrastruktur - und damit für Potenziale der Verkehrswende in Hinblick auf alternative Flächennutzungen wie den Wohnungsbau.

2. ÄNDERUNG DES AMTLICHEN LIEGENSCHAFTSKATASTERINFORMATIONSSYSTEM (ALKIS)

Die Kategorisierung des ALKIS wird um die Unterkategorie Off-street-Auto-Infrastruktur erweitert, die den Flächen der Kategorie Verkehr zugeordnet werden kann. Katasterämter wären verantwortlich für die statistische Erhebung und die Eingliederung in das Liegenschaftskatasterinformationssystem.

3. SCHAFFUNG EINES WELTWEITEN VERGLEICHSSYSTEMS DURCH EINEN INDEX

Durch die Schaffung eines Index, der die Flächenverbräuche durch Off-street-Auto-Infrastruktur in Städten aufzeigt, könnte ebenfalls die Transparenz erhöht werden. Damit können Städte identifiziert werden, die einen über- oder unterproportional großen Verbrauch an Off-street-Auto-Infrastruktur haben und Potenziale für Umnutzungen abgeleitet werden. Internationale Organisationen oder wissenschaftliche Einrichtungen könnten die Standards für den Index entwickeln.

BILDNACHWEISE:

Cover-Foto: © Sophia Becker

Alle Portraitfotos des Teams wurden durch Die Hoffotografen GmbH erstellt.

Sophia Becker:

Wie wird aus guten Ideen ein Mobilitätsgesetz für die Verkehrswende? 6-9

© Foto: changing-cities.org

Marlene Sattler: „Wie viele Radfahrer*innen müssen noch sterben?“ 10-13

© Fotos: changing-cities.org

Katharina Götting: Mehr Platz für Emotionen in der Mobilitätswende 14-17

© Foto: Antonia Näbring, Bearbeitung: Katharina Götting

**Julia Jarass: Die Auto-Brille – wie die selektive Wahrnehmung
des Stadtraums den Blick für nachhaltige Zukunftsbilder lenkt 18-21**

© Foto: Bauer (2020)

Anke Kläver:

Die Umgestaltung des Straßenraums sorgt für Konflikte – aber warum? 22-25

© Fotos: changing-cities.org (Titelbild) © Foto: Bauer (2020)

Alexander Czeh:

Wie viel Platz verbraucht Autoinfrastruktur jenseits der Straße? 26-29

© Collage: Kläver (2021) with images from ANRIR/ Shutterstock.com (2014); Czeh (2021)

IMPRESSUM



Digitale
Version

EXPERI ist ein Kooperationsprojekt von Technischer Universität Berlin, Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit Helmholtz-Zentrum Potsdam (RIFS) und DLR Institut für Verkehrsforschung Berlin.

Weitere Informationen zum Projekt EXPERI und eine digitale Version dieser Publikation finden Sie auf unserer Webseite: www.experi-forschung.de

Vorgeschlagene Zitierweise für die Gesamtpublikation:

EXPERI (Hrsg.): Impulse für die urbane Verkehrswende – Eine Ideensammlung aus dem Forschungsprojekt EXPERI. Berlin, 2024. <https://doi.org/10.14279/depositonce-20808>

Vorgeschlagene Zitierweise für die einzelnen Beiträge:

[Autor*in] (2024): [Beitragstitel], [Seitenzahlen] in: EXPERI (Hrsg.): Impulse für die urbane Verkehrswende – Eine Ideensammlung aus dem Forschungsprojekt EXPERI. Berlin, 2024. <https://doi.org/10.14279/depositonce-20808>

Technische Universität Berlin

Straße des 17. Juni 135
10623 Berlin
www.tu.berlin

Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) – Helmholtz-Zentrum Potsdam

Berliner Straße 130
14467 Potsdam
www.rifs-potsdam.de

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) – Institut für Verkehrsforschung

Rutherfordstr. 2
12489 Berlin
www.dlr.de/vf

Satz & Layout:

okkool berlin (Meike Bunten)
Wilmsdorfer Straße 122-123
10627 Berlin
www.okkool.de

Druck:

Printjob24.de GmbH
Rückertstraße 4
10627 Berlin
www.printjob24.de



Druckprodukt mit finanziellem
Klimabeitrag
ClimatePartner.com/12597-2406-1001



Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt „EXPERI – Die Verkehrswende als sozial-ökologisches Realexperiment“ im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) www.fona.de im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter den Förderkennzeichen 01UU1902A | 01UU1902B | 01UU1902C. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.

Juli 2024

