



HUMBOLDT-VIADRINA
Governance Platform



Aufbruch Stadt: Für zukünftige Infrastrukturen

Zwischenbericht II: Zukünftige Infrastrukturen für Mobilität

Prof. Dr. Gesine Schwan, Dr. Audrey Podann und Marietta Müller

Bericht zum Trialog am 30. Juni 2016

INHALTSVERZEICHNIS

EXECUTIVE SUMMARY	3
1 Konzept und Ziele der Trialog-Reihe	4
1.1 Das Trialog-Verfahren	4
1.2 Trialoge als transdisziplinäres Verfahren	4
1.3 Aufbau und Zeitplan der Trialog-Reihe	5
1.4 Thema Mobilität	6
1.5 Auswahl der Inputgebenden für den Trialog Mobilität	6
2 Analyse des Trialogs	7
2.1 Auswertungsmethode und Überblick	7
2.2 Die unterschiedlichen Problemlagen nach Verkehrsarten	8
2.3 Integrierte Stadt- und Raumplanung	13
2.4 Gerechtigkeit in der Flächenaufteilung und Teilhabe an Mobilität	15
2.5 Klimawandel und Umwelt	18
2.6 Neue Technologien und Gesellschaft	18
2.7 Erwartungen an Wissenschaft und Politik	23
3 Empfehlungen für Projekte	25
4 Ausblick auf Folgeaktivitäten	29
Annex	i
<i>Annex I: Agenda</i>	i
<i>Annex II: Stakeholder-Auswertung</i>	ii

Empfohlene Zitierweise: Schwan, Gesine; Podann, Audrey; Müller, Marietta: „Aufbruch Stadt: Zukünftige Infrastrukturen für Mobilität“ Bericht zum Trialog vom 30.06.2016 im Auftrag der 1. Vizepräsidentin der TU Berlin.

EXECUTIVE SUMMARY

Die Wahl des Themas „Zukünftige Infrastrukturen für Mobilität“ begründet sich aus der intensiv geführten Diskussion um Mobilität in Berlin. Neben dem Bevölkerungswachstum in der Stadt und den damit einhergehenden Verdichtungen im Verkehr ist auch der zunehmende Radverkehr ein drängendes Thema in der Stadt. Die Flächenaufteilung der Berliner Straßen sollte nach Ansicht vieler Einwohner neu verhandelt werden. Emissionsschutz und Klimapolitik gehören zum Themenfeld ebenso wie die Unterschiede zwischen Stadtrand und Innenstadt und Veränderungen durch neue Technologien im Mobilitätssektor.

Teilnehmende

An der am 30. Juni 2016 durchgeführten Trialog-Veranstaltung im Allianz Forum in Berlin nahmen 52 Personen aus Politik, Unternehmenssektor, organisierter Zivilgesellschaft und der Wissenschaft teil, die insgesamt 43 Organisationen und Unternehmen vertraten.

Ergebnisse

Im Trialog wurde deutlich, dass Mobilität in der wachsenden Stadt im Rahmen einer integrierten Stadt- und Raumplanung betrachtet werden sollte. Die Probleme im Themenfeld Mobilität, wie zum Beispiel bei der Aufteilung der Flächen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie die Planung kurzer Wege können ohne diese integrierte Perspektive nicht gelöst werden. Zudem spielen Zukunftsfragen wie Klimawandel, neue Antriebstechnologien und Digitalisierung sowie neue gesellschaftliche Organisationsformen wie Sharingmodelle eine wichtige Rolle im Kontext einer zukünftigen Mobilitätsstrategie in Berlin. Beim Trialog konnten konkrete transdisziplinäre Handlungsfelder ermittelt werden. So sollte Berlin Vorreiter einer Verkehrswende unter Einbezug der Bürgerinnen und Bürger sein. Hierzu braucht es Konzepte zu gerechten Flächenaufteilungen und für eine neue Mobilitätskultur. Weitere Handlungsfelder wären die transdisziplinäre Erarbeitung von temporären Konzepten für die Umnutzung und Mischnutzung von Raum und von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sowohl in bestehenden als auch in neuen Quartieren.

1 Konzept und Ziele der Trialog-Reihe

1.1 Das Trialog-Verfahren

Die Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform sind ein erprobtes Verfahren, um gesellschaftspolitische Diskussionen fair und vertrauensbildend zu gestalten und politische Entscheidungsprozesse fundiert vorzubereiten. Stakeholder in den Trialogen sind Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft, begleitet von Wissenschaft und Medien. Sie treten in einen argumentativen Austausch miteinander, eine sogenannte Deliberation. Ziel unserer Trialog-Veranstaltungen ist es, Verständigungsprozesse durch Perspektivenvielfalt und die Begründung von Argumenten zu initiieren und Grundkonsenskorridore zu ermitteln und aufzuzeigen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer decken aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen, Erfahrungen und Machtpotenziale und dank dem argumentativen Austausch untereinander ein breites Spektrum wesentlicher gesellschaftlicher Perspektiven ab. Durch ihre Auseinandersetzung schaffen sie Transparenz, eröffnen Win-Win-Situationen und bereiten so einen überparteilichen Korridor vor, innerhalb dessen gemeinwohlorientierte Lösungen gefunden und nachhaltige Entscheidungen getroffen werden können.

Es ist wichtig, dass die Offenheit des Austausches gewahrt wird und Positionen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Ebenso sollen die Positionen nicht einfach nebeneinander oder einander gegenübergestellt werden, sondern argumentativ aneinander anknüpfen. Auf diese Weise kann ein Verständigungsprozess angeregt werden, der breit akzeptierte Lösungen vorbereitet.

Wichtig ist zu diesem Zweck, die Teilnehmenden so auszuwählen, dass sie in ihrem Bereich kompetent und ebenso argumentationsfähig wie verständigungswillig sind. Über die Chatham House Rule¹ wird Vertraulichkeit hergestellt, die durch eine kompetente und faire Moderation weiter unterstützt wird.

1.2 Trialoge als transdisziplinäres Verfahren

Transdisziplinarität wird für die Wissenschaft zunehmend relevant. Im Kontext der Trialoge soll wissenschaftlich-analytische Forschung stärker mit gesellschaftlichem

¹ Bei Veranstaltungen (oder Teilen von Veranstaltungen), die unter die Chatham-House-Regel fallen, ist den Teilnehmern die freie Verwendung der erhaltenen Informationen unter der Bedingung gestattet, dass weder die Identität noch die Zugehörigkeit von Rednern oder anderen Teilnehmern preisgegeben werden dürfen.“ Royal Institute of International Affairs, London.

Erfahrungswissen und gesellschaftlich-politischen Entscheidungs- und Problemlösungsprozessen zusammengebracht werden

Die Wissenschaft rückt in den transdisziplinären Dialogen stärker in den Mittelpunkt als in den klassischen Dialog-Formaten. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern haben in transdisziplinären Dialogen die Möglichkeit, in einem vergleichsweise kleinen und vertraulichen Rahmen ihre Forschungsimpulse, Forschungsfragen und (Zwischen-)Ergebnisse methodisch reflektiert mit Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschaft gantztägig zu diskutieren. Sie erhalten so eine Rückkoppelung zu ihren Forschungsfeldern durch die Gesellschaft, deren Interessenvertreterinnen und -vertreter zugleich Wissensträger sind. Durch die transdisziplinären Dialoge können neue Herangehensweisen an wissenschaftliche Themen eröffnet werden, weitere Forschungsbedarfe aufgedeckt und neues Wissen durch Verständigung generiert werden. Transdisziplinäre Dialoge sind eine Möglichkeit zum methodisch gestützten und partnerschaftlichen Austausch mit dem besten Nutzen für alle Beteiligten.

1.3 Aufbau und Zeitplan der Dialog-Reihe

Im Rahmen der Dialog-Reihe sollen theoretische und praktische Fragen, Prinzipien und Methoden von Transdisziplinarität an einem Oberthema bearbeitet werden, das für die TU Berlin ein hohes innovatives, kreatives und integratives Potenzial hat. Im Rahmen der wissenschaftlich fundierten und praxiserprobten Dialoge diskutieren Akteure aus dem Themenkomplex Stadt in einem transdisziplinären Setting. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern bietet sich dadurch die Möglichkeit, schon in der Vorbereitung der Dialoge ihre Ideen und Anregungen vorzubringen, um zu transdisziplinär orientierten Fragestellungen und Thesen zu gelangen. Im Rahmen des Projektes werden über einen Zeitraum von 11 Monaten (Februar 2016 – Dezember 2016) insgesamt 4 Dialoge für die TU Berlin vorbereitet, durchgeführt und nachbereitet:

- Dialog I (Mai 2016): „Zuwanderung“
- Dialog II (Juni 2016): „Mobilität“
- Dialog III (September 2016): „Wachstum“
- Dialog IV (November 2016): „Intelligente Stadt“

Bei der Wahl der Themen wurden sowohl aktuelle städtische Handlungsfelder berücksichtigt, als auch die Frage, welche unterschiedlichen Fachrichtungen an der TU Berlin in einen transdisziplinären Prozess eingebunden werden können.

Das Thema Stadt mit den Unterthemen Zuwanderung, Mobilität, Wachstum und intelligente Stadt bietet die Chance, möglichst viele unterschiedliche Fachbereiche der TU Berlin zu integrieren. Zugleich sind diese Themen in der Stadtgesellschaft von hoher

Relevanz und bieten die Chance, Transdisziplinarität mit einem nachhaltigen lokalen Bezug zu initiieren und neue Netzwerke zu schaffen.

Die Reihe bietet sowohl der TU Berlin als auch den beteiligten externen Akteuren die Möglichkeit, ihr weiteres Handeln durch einen gründlichen, offenen und zugleich vertraulichen Multi-Stakeholder-Austausch von Informationen und Argumentationen nachhaltig vorzubereiten.

Forschungsstrategisch betreten die Trialoge in ihrer transdisziplinären Ausrichtung Neuland: Sie bieten einen systematischen und methodisch begründeten Zugang in das konkrete transdisziplinäre Arbeiten.

1.4 Thema Mobilität

Die Wahl des Themas „Zukünftige Infrastrukturen für Mobilität“ begründet sich aus der intensiv geführten Diskussion um Mobilität in Berlin. Neben dem Bevölkerungswachstum in der Stadt und den damit einhergehenden Verdichtungen im Verkehr ist auch das Volksbegehren zum Thema Fahrrad ein Streitthema in der Stadt. Die Flächenaufteilung der Berliner Straßen sollte nach Ansicht vieler Einwohner neu verhandelt werden. Emissionsschutz und Klimapolitik gehören zum Themenfeld ebenso wie die Unterschiede zwischen Stadtrand und Innenstadt und Veränderungen durch den demografischen Wandel. Es wurden folgende Fragen zur Orientierung in der Diskussion an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer geschickt:

- Welche Freiheit und welche Regulierungen können neue Mobilitätskonzepte in der wachsenden Stadt beinhalten?
- Welche Mobilitätsstrategie braucht Berlin für eine zukunftsfähige Infrastruktur unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und ökonomischer Faktoren?
- Welche Konzepte kann die Wissenschaft beisteuern und was erwarten die anderen Stakeholdergruppen von der Wissenschaft?
- Wie lassen sich aus den Erkenntnissen des Dialogs gemeinsam konkrete Projekte entwickeln und umsetzen?

1.5 Auswahl der Inputgebenden für den Dialog Mobilität

Dem Dialog-Format entsprechend wurden die Inputgebenden entlang der Stakeholder-Zuordnung eingeladen. Die Inputs dienen der Diskussion als Impulse, und sollen keine repräsentativen Statements der Stakeholder-Gruppen sein.

Am Vormittag sprachen Inputgeber aus den Stakeholdergruppen Politik, organisierte Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Am Nachmittag kam ein Vertreter der Wissenschaft zu Wort. Alle Inputgeberinnen und Inputgeber wurden in der Veranstaltungsvorbereitung darum gebeten, in ihren Inputs auf folgende Fragen einzugehen:

- Welche Mobilitätskonzepte braucht die wachsende Stadt Berlin?
- Wo liegen die Probleme?
- Was kann Wissenschaft zur Lösung oder zum Verständnis dieser Probleme beitragen (auch bezogen auf das Profil der TU als Universität mit einem technischen/planerischen Schwerpunkt)

Für die Stakeholdergruppe Politik sprach **Antje Kapek**. Sie ist Fraktionsvorsitzende der Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus und Stadtplanerin. Ihr politischer Schwerpunkt ist die Stadtentwicklung, dort setzt sie sich vor allem für eine transparente Politik, den Erhalt von Freiräumen und Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung ein.

Für die organisierte Zivilgesellschaft sprach **Heiko Balsmeyer** von Fuss e.V., einer bundesweit tätigen Lobbyorganisation für den Fußverkehr. Heiko Balsmeyer ist Diplom-Politologe und Berater für nachhaltige Mobilität.

Für die Wirtschaft sprach **Klaus Emmerich** von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Er ist Wirtschaftsingenieur und leitet bei der BVG den Bereich Angebot. Seine Aufgaben sind die strategische Netzplanung für U-Bahn, Straßenbahn und Bus, die kurz- bis langfristige Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes.

Für die Wissenschaft sprach **Prof. Dr. Dirk Heinrichs** vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Dort leitet er die Forschungsabteilung "Mobilität und Urbane Entwicklung" am Institut für Verkehrsforschung. Zugleich ist er Professor für das Fachgebiet für „Stadtentwicklung und Urbane Mobilität“ am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin.

Die Moderation des Trialogs erfolgte durch Prof. Dr. Gesine Schwan, Präsidentin der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform.

2 Analyse des Trialogs

2.1 Auswertungsmethode und Überblick

Die qualitative Auswertung der transkribierten Diskussion erfolgte angelehnt an die dokumentarische Methode nach Ralf Bohnsack, eine etablierte Methode der qualitativen Sozialforschung, die insbesondere für die Auswertung von Gesprächen mit mehreren Personen angewandt wird. Mit diesem Verfahren erreichen wir eine

tiefergehende Interpretation des Materials, als bei einer Interpretation ausschließlich entlang des Diskussionsverlaufs. Die diskutierten Themen können schließlich gebündelt dargestellt und prägnante Aussagen zitiert werden.

In der Auswertung des Transkriptmaterials erwiesen sich die folgenden Themen als diskussionsleitend:

- Die unterschiedlichen Problemlagen nach Verkehrsmitteln
- Integrierte Stadt- und Raumplanung
- Gerechtigkeit in der Flächenaufteilung und Teilhabe an Mobilität
- Klimawandel und Umwelt
- Neue Technologien und Gesellschaft
- Die Rolle der Wissenschaft und der Politik

Diese Themen werden im Folgenden mit den dazugehörigen Argumenten dargestellt und ausgewertet. Aus den Ergebnissen kann ein Sachstand der Diskussion zwischen den vertretenen Stakeholdern ermittelt werden. Daraus lassen sich Fragen und Gesichtspunkte ableiten, die zu einer weiteren Vertiefung durch die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler anregen.

2.2 Die unterschiedlichen Problemlagen nach Verkehrsarten

Rad -und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr haben eine hohe Bedeutung für Mobilitätsketten in der Stadt.

Der Fußverkehr bildet die Basismobilität jeder Stadt und ist Teil fast jeder Mobilitätskette, deshalb sollte der Fußverkehr nach Einschätzung einiger Diskutanten stärker in den Blick genommen werden. Ein Teilnehmer aus der organisierten Zivilgesellschaft äußerte Kritik daran, dass zu wenig Geld in den Fußverkehr fließe, gleichwohl 31% aller Wege in Berlin zu Fuß zurückgelegt würden. Dem wurde entgegengehalten, dass Mittel für den Fußverkehr nicht immer dezidiert ausgewiesen würden, sondern auch impliziter, eingerechneter Bestandteil in Programmen wie z.B. dem Zebrastreifenprogramm oder in Maßnahmen zur Bordsteinabsenkungen enthalten seien.

Einigkeit bestand darin, dass Fuß- und Radverkehr in den letzten Jahrzehnten zu wenig Berücksichtigung im Interessenausgleich der Verkehrsmittel gefunden haben. Es sollte deshalb einen neuen Interessenausgleich geben, der die Leistungsfähigkeit unterschiedlicher Mobilitätsformen berücksichtigt. Aus dieser Perspektive wäre es durchaus verständlich, dass sich einzelne Lobbys inzwischen besonders stark positionierten mit dem Ziel, endlich auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsteilnehmern kommunizieren zu können.

Derzeit wird in Berlin insbesondere die Position des Radverkehrs öffentlich diskutiert. Ein Teilnehmer wies im Trialog darauf hin, dass offenbar viele Menschen mit der aktuellen Politik in Bezug auf den Radverkehr sehr unzufrieden seien, da innerhalb von drei Wochen über hunderttausend Menschen beim Volksbegehren Radverkehr unterschrieben haben. Radfahren in Berlin bedeute immer noch, Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse zu sein. Dies würde durch den geringen Platz für Radfahrer im Stadtraum sichtbar. Vor allem sei aber ein Mangel an Sicherheit zu beklagen. In Berlin würden sich im Vergleich zu anderen Städten weniger Menschen, vor allem weniger Kinder, Jugendliche und ältere Menschen trauen, Fahrrad zu fahren.

Auch in diesem Zusammenhang wurde eine gerechtere Verteilung des Stadtraums angemahnt. Es sollte neu ausgehandelt werden, inwiefern die gleiche Bedeutung von Verkehrsträgern sich im gleichem Platz für diese im Stadtraum niederschlagen sollte. Das Ziel müsse sein, mehr Sicherheit für alle Mobilitätsformen zu schaffen und dass alle, die möchten, sich auch trauen, Fahrrad zu fahren. Es wurde angeregt, mehr visuelle Konzepte zur Aufteilung der Stadtfläche einzusetzen. Im Kopenhagener Modell wird beispielsweise der Verkehrsraum visuell zwischen den Bereichen für Autos, Räder und Fußgänger unterteilt. Die Annahme ist, dass durch eine sichtbare Aufteilung bereits viel Sicherheit gewonnen werden kann. Es sollten Verfahren angewandt werden, die Konflikte nicht provozieren, sondern um gegenseitiges Verständnis werben und Konflikte minimieren. Zudem bräuchte es mehr Abstellmöglichkeiten und grüne Wellen für Fahrräder.

Die Besonderheit des Fuß- sowie des Radverkehrs liegt aber nicht nur in ihrer jeweils hohen Bedeutung für die Mobilitätsketten in der Stadt und in ihren ökologischen Vorteilen, sondern auch darin, dass sie von einigen Teilnehmern als ein Mittel für eine lebendige und lebenswerte Stadt gesehen werden und dass sie in diesem Verständnis auch ein Mittel der Stadtentwicklung darstellten. Menschen auf dem Fahrrad und zu Fuß würden mehr mit ihrer Umwelt kommunizieren und weniger öffentlichen Raum verbrauchen, der dann für andere Nutzungen frei werde.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Es wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Trialogs zunächst festgehalten, dass Berlin ein sehr gutes ÖPNV-Netz habe, vor allem im Vergleich zu anderen Metropolen. Es sei daher wichtig, dieses Netz zu pflegen und instand zu halten. Wenn dem Autoverkehr in Berlin Flächen entzogen werden sollten, dann sollten die freiwerdenden Flächen nach Ansicht einiger Diskutanten vorrangig dazu genutzt werden, den ÖPNV auszubauen und attraktiver zu machen. Dieser bilde für die gesamte Stadt nach wie vor und vermutlich auch in Zukunft den Schwerpunkt der Verkehrsleistung.

Das ÖPNV-Netz braucht Pflege und Instandhaltung. Die Steuerung könnte optimiert werden.

Nach Ansicht eines Teilnehmers aus der Wirtschaft hängt ein guter ÖPNV vor allem davon ab, wie schnell Menschen ihr Ziel erreichen. Geschwindigkeit wurde als ein entscheidender Faktor dafür genannt, ob sich Menschen für die Beförderung via ÖPNV entscheiden: *„Und je schneller wir den öffentlichen Verkehr machen, desto attraktiver kann er auch für die Zukunft der Stadt sein.“* (Wirtschaft) Der ÖPNV untertage auf der Schiene ist dabei ein geringeres Problem als der Verkehr auf der Oberfläche, weil letztere die Verkehrsfläche mit anderen Verkehrsarten teilt und deshalb stärker Störungen durch externe Akteure ausgesetzt ist. Bei Ansätzen, die zum Beispiel Fahrradwege auf den Busspuren als eine mögliche Verbesserung für Radfahrer ins Gespräch bringen, sollte deshalb auch im Blick behalten werden, dass diese Beeinträchtigungen in Bezug auf die Geschwindigkeit des Busverkehrs bedeuten könnten. Dabei ist zu beachten, dass auch an die Verkehrsmittel an der Oberfläche wie Busse und Straßenbahnen Massenverkehrsmittel sind.

„Also, wenn wir über den Bus reden, dann reden wir in Berlin nicht über einen Bus, der irgendwo im Kiez alle 20 Minuten mal diejenigen einsammelt, die kein Auto haben oder dreimal am Tag einen Schülerverkehr zur Verfügung stellt. Sondern wir haben über 60 Linien in der Stadt, die über 10.000 Menschen pro Tag befördern. Wir haben über 20 Linien, die über 20.000 Menschen befördern. Wenn Sie über eine M29 reden, dann haben wir eine Buslinie, mit der befördern wir fast 60.000 Menschen pro Tag und diese Beförderung findet statt an der Oberfläche.“ (Wirtschaft)

Ein weiteres wichtiges Thema neben der Flächenaufteilung ist, wie das gesamte Verkehrssystem des ÖPNV effektiver gesteuert werden könnte, um insgesamt höhere Geschwindigkeiten zu erreichen. Es wurde argumentiert, dass die Steuerung des Verkehrs in Berlin sehr stark durch Einzelentscheidungen geprägt sei und die Akteure relativ unabhängig voneinander agierten. So entscheiden die Verkehrslenkung Berlin und die Leitstellen der BVG nach ihren eigenen Maßstäben. Hinzu kommen Ordnungsämter, die eine besonders wichtige Rolle dafür spielen, dass Fahrwege von störenden Autos freigehalten werden und wie der Lieferverkehr reglementiert wird. Auch die Polizei ist ein wichtiger Akteur in der Verkehrssteuerung. Diese Situation braucht politische und organisatorische Lösungen, beinhaltet aber auch Fragestellungen für die Wissenschaft: Mit welchen Instrumenten könnte der Stadtverkehr insgesamt mit all seinen Facetten besser gesteuert werden? Was könnte den Entscheidern an die Hand gegeben werden, um ihre Entscheidungen besser zu koordinieren und um situativ optimale Entscheidungen für das Gesamtsystem treffen zu können? Die TU Berlin bietet bereits Instrumente an, die von der BVG auch genutzt werden, um z.B. die Auswirkungen von Eingriffen in Mobilitätsketten zu erfassen. Es wird ein sehr großes Potenzial darin gesehen, dass inzwischen für die Entwicklung neuer Instrumente große Datenmengen strukturiert und ausgewertet werden können. Daher wird die Rolle von

Wissenschaft und ihre Möglichkeiten in der Grundlagenforschung auch in Zukunft und weiter zunehmend als wichtig erachtet.

Ein Teilnehmer aus der organisierten Zivilgesellschaft merkte kritisch an, dass es ein großes Problem darstellt, wenn die Ausrichtung des ÖPNV auf Gewinnerwirtschaftung zu einem Mangel an Wartung, Pflege und Vorsorge führe und zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers für die Fahrgäste gehe. Denn neben der Geschwindigkeit ist auch die Zuverlässigkeit des ÖPNV ein wichtiges Kriterium für seine Attraktivität. Insbesondere wurde hierbei die Gewinnziele der S-Bahn GmbH in Frage gestellt und in Zusammenhang mit Personalengpässen und Wagenengpässen gebracht. Wie auch beim Beispiel Fahrradverleihsysteme und Carsharing (s.u.) sind demnach Zweifel angebracht, dass sich ÖPNV gewinnbringend und zugleich zuverlässig, emissionsarm und sozial verträglich betreiben lässt.

Motorisierter Individualverkehr

Berlin ist eine der Metropolen mit besonders wenigen privaten PKW und hat den nach der Bevölkerungszahl geringsten Motorisierungsgrad in Deutschland. Aufgrund des Wachstums der Stadt steigt derzeit dennoch die absolute Anzahl der privaten PKW. Es müsse, so ein Teilnehmer aus der Wirtschaft, generell anerkannt werden, dass das Auto auch in Zukunft zu einem Mobilitätsmix dazugehöre: *„ohne Auto wird es nicht gehen. Und da müssen wir uns auch Gedanken machen.“*

Das Auto wird in der Stadt der Zukunft weiterhin eine Rolle spielen.

Das Thema Parken wurde bezüglich des motorisierten Individualverkehr als besonders problematisch angesehen. Während Autos gebührenfrei oder zu im internationalen Vergleich sehr geringen Gebühren in Straßen parken dürften, sei die Auslastung von Parkhäusern und Tiefgaragen in Berlin sehr schlecht. Gegen das nahezu kostenfreie Parken im öffentlichen Raum könne ein kommerzielles Angebot kaum bestehen. Es wurde die Vermutung geäußert, dass Autos auch deshalb bei Zuzug nach Berlin mitgenommen bzw. von Berlinern behalten würden, weil es für Anwohner so gut wie kostenlos sei, sie im öffentlichen Raum abzustellen – auch wenn die Nutzer tatsächlich andere Mobilitätsformen in der Innenstadt nutzten. Ein Diskutant forderte dementsprechend eine klare politische Entscheidung gegenüber Autobesitzern:

„Parkraum ist das kostbare Gut in der Stadt und wer in großverdichteten Städten der Welt ein Auto kaufen will, der muss einen Parkplatz nachweisen. Das ist in China so, das ist in London so, in Tokio.“(Wirtschaft)

Es wurde auch angesprochen, dass der motorisierte Individualverkehr durch die Entwicklung von E-Mobilität eine echte Zukunftschance habe, wenn dieser über erneuerbare Energien betrieben würde. Hierfür brauche Berlin geeignete Infrastrukturen und Tankstellen.

Sharing-Modelle
unterstützen
eine
multimodale
Mobilitätskultur.

Sharing-Modelle

Alternative Mobilitätskonzepte wie Bike Sharing, Car Sharing oder Free Floating Car Sharing² erleben in Berlin zwar eine spürbare Entwicklung, dennoch spielen sie in der Gesamtmobilität der Stadt immer noch eine nachgeordnete Rolle. Fraglich bleibt, ob die Nutzung tatsächlich zunehmend Komplementäreffekte erreichen kann oder diese Mobilitätsformen eher substituierenden Charakter haben. Das Free Floating Car Sharing reduziert sich bisher auf den Innenstadtbereich und bleibt somit ein Nischenphänomen. Die entsprechenden Geschäftsmodelle lassen sich in äußeren Stadtteilen nicht ohne weiteres betreiben. Dennoch wiesen einige Teilnehmende darauf hin, dass die Sharing-Modelle eine multimodale³ Mobilitätskultur förderten.

„Die entsteht schon von der Nutzerseite aus, also die machen das jeden Tag. Sie kombinieren frei und erschaffen sich sozusagen ihr eigenes Mobilitätssystem. Aber jetzt sind wir, glaube ich, an einem Punkt, wo das politisch abgestützt werden muss, dass sich das weiterentwickeln kann. Denn jetzt stoßen die an Grenzen, das geht nur in den hochverdichteten Bereichen momentan, weil das Geschäftsmodell problematisch ist. Deshalb müsste man jetzt quasi Push-Maßnahmen einführen, um den privaten Pkw weniger attraktiv zu machen, damit dann diese Systeme eine größere Verbreitung erlangen können.“(Wirtschaft)

Die Bedeutung der Car Sharing Systeme liegt aus dieser Perspektive in der Stabilisierung und Steigerung der Attraktivität des Gesamtsystems, indem sie multimodale Mobilitätsroutinen, ÖPNV-Routinen sowie Fahrradroutinen stützen, ohne das bei Bedarf auf die Nutzung eines Autos komplett verzichtet werden muss.

Ebenso steigert ein Fahrradverleih die Attraktivität des ÖPNV, wenn es in diesen integriert ist. Ein Fahrrad kann so zum Verkehrsmittel der letzten Meile im Umweltverbund werden. Dass Sharing Systeme sich jedoch nur begrenzt ausbreiten, liegt laut Trialog-Diskussion in der Schwierigkeit ihrer Finanzierung. Obwohl Kommunen und Nutzer solche Systeme nachfragen, sei z.B. ein Fahrradverleih nicht kostendeckend zu betreiben. Mit Werbeeinnahmen und Verleiheinnahmen lassen sich nach Einschätzung eines Diskutanten nur etwa 60% der Kosten finanzieren, der Rest müsste subventioniert werden, da die Nutzer nur eine geringe Zahlungsbereitschaft für diese Dienstleistungen aufbrächten. Einige Diskutanten wünschen sich hierfür die

2 Beim Free Floating Car Sharing können im Unterschied zum klassischen Car Sharing Fahrzeuge spontan gemietet werden und stehen nicht an festen Mietstationen. Nach der Fahrt können die Fahrzeuge auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen wieder abgestellt werden.

3 Der Begriff „multimodaler Verkehr“ bezeichnet die wechselnde Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Modi) innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Der „intermodale Verkehr“ ist eine Unterform des multimodalen Verkehrs. Intermodalität meint die übergreifende Nutzung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und -mitteln (bereits) auf einer bestimmten Strecke.

Unterstützung der Wissenschaft und Politik bei der Entwicklung neuer Finanzierungsmodelle. Für ein Fahrradverleihsystem ist z.B. eine Integrierung in ein Semesterticket von Universitäten denkbar oder kostenlose Kontingente in Verbindung mit anderen Angeboten wie ÖPNV-Tickets.

2.3 Integrierte Stadt- und Raumplanung

Die zentrale Bedeutung einer integrierten Stadt- und Raumplanung wurde im Dialog vielfach herausgestellt. Berlin brauche eine Verkehrsplanung, die in die Stadtentwicklungspolitik integriert ist. Einige Teilnehmer schlugen vor, Mobilität als ein ressortübergreifendes Anliegen zu begreifen. Für eine integrierte Planung sei es wichtig, Aushandlungsprozesse zu initiieren und auch kleinteilige Lösungen vor Ort zu erarbeiten.

In Berlin brauche es eine bessere Verknüpfung zwischen Planen und Handeln. Während die integrierte Verkehrsplanung bereits gut funktioniere, gebe es in der Umsetzung häufig Defizite. Es müsse nicht nur darüber geredet werden, wie mehr Geld in das System komme, sondern auch darüber, wie es dort dann in der Umsetzung ausgegeben werden könne.

Das im Volksentscheid geforderte Radverkehrsgesetz wurde in der Dialog-Diskussion damit begründet, dass in der Vergangenheit bereits einzelne Verkehrsmittel, insbesondere der ÖPNV wesentlich durch Gesetze und Bundesgelder gefördert wurden. Dagegen gehalten wurde, dass ein solches Radverkehrsgesetz ein Rückfall in die sektorale Verkehrsplanung bedeute. Integrierte Aushandlungsprozesse seien sinnvoller als gesetzliche Vorgaben wie vom Volksentscheid Rad gefordert. Ein Teilnehmer aus der Stakeholder-Gruppe Politik argumentierte, dass zwar dessen Zielsetzungen richtig seien, das Instrument Volksentscheid jedoch nicht. Einige Vorgaben seien in der Praxis nicht umsetzbar und könnten zur Enttäuschung bei denen führen, die den Volksentscheid unterstützt haben. In der kommunalen Verkehrsplanung gebe es keine einfachen Lösungen. Tragfähige Lösungen zu finden und unterschiedliche Interessenlagen auszuhandeln brauche Zeit, die sich alle Beteiligten nehmen müssten. Zudem sollten möglichst viele Akteure in den Prozess einbezogen werden. Gerade die vielfach belegte Diskrepanz zwischen dem Umfrageverhalten und dem tatsächlichen Verkehrsverhalten zeige, wie schwierig die Aushandlungsprozesse in der Praxis seien.

„Ich bin mir ziemlich sicher, dass viele von denen, die den Volksentscheid Radverkehr unterschrieben haben, wenn es darum geht, dass wir sagen, wir nehmen jetzt eine Reihe Parken bei euch vor der Haustür weg, wo auch euer Auto steht, dass es da durchaus auch den ein oder anderen geben wird, der sich dagegen wehren wird. Das sind diese Aushandlungsprozesse, nur als ein Beispiel, die wir dann sozusagen aushalten müssen, austragen müssen.“(Politik)

Für eine integrierte Planung ist es wichtig, Aushandlungsprozesse zu initiieren und auch kleinteilige Lösungen vor Ort zu erarbeiten.

Gesamtheitliches Denken ist wichtig für das Thema integrierte Verkehrsplanung: Man sollte die Stadt als großen Organismus denken. Dabei müsse vor allem an dezentralen Lösungen gearbeitet werden. Verschiedene Einwohner brauchen, je nach Wohnort in der Innenstadt oder am Stadtrand, je nach Alter bzw. persönlichem Aktivitätsvermögen unterschiedliche intermodale Angebote. Derzeit herrsche das Bild der alten Städte mit der Dominanz der Straßen vor, die Stadt der Zukunft unterscheide dagegen Lebensbereiche. Städte müssten demnach integrativ und intermodal weiterentwickelt werden.

Verkehrsvermeidung

Die Vermeidung von Verkehr kann durch den Ausbau und die bessere Vernetzung dezentraler Infrastrukturen erreicht werden.

In der wachsenden Stadt sollte nach Ansicht einiger Teilnehmer ein wesentlicher Schwerpunkt der integrierten Verkehrsplanung auf der Verkehrsvermeidung liegen. In der verkehrspolitischen Diskussion ist der Dreiklang von „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ eine Kernstrategie zur Erreichung von Klimaschutzziele.⁴ Es wurde kritisiert, dass der Aspekt der Verkehrsvermeidung in der verkehrspolitischen Diskussion in Berlin bisher nicht ausreichend berücksichtigt würde, obwohl diese als „Königsweg in der Verkehrsplanung“ (*org. Zivilgesellschaft*) zu sehen sei, da die Potentiale zur Reduzierung von Emissionen und Lärm besonders hoch seien. Die zweitbeste Lösung sei das Verlagern auf klimaschonende Mobilitätsmodi und erst an dritter Stelle stehe das Verbessern bestehender Verkehrsstrukturen wie z.B. Elektromobilität. Dagegen konzentrierte sich die öffentliche Diskussion weitgehend auf das Verbessern bestehender Strukturen, während die größeren Potentiale der anderen beiden Ansätze zu wenig Betrachtung fänden.

Dem Ansatz der Verkehrsvermeidung liegt die Annahme zugrunde, dass die Menge des Verkehrs nicht einfach gegeben ist, sondern dass es durchaus Steuerungsmöglichkeit gibt. Neu entstehende Wohngebiete sollten zum Beispiel nicht monosektoral geplant werden, da die Bewohner zusätzlichen Verkehr erzeugen, wenn andere Infrastrukturen nicht vorhanden sind. Grund dafür ist, dass sie die Einrichtungen, die sie im Alltag brauchen, nicht in kurzer fußläufiger oder Radfahrentfernung erreichen. Für die Vermeidung solcher erzwungenen Mobilität bräuchte es eine flächendeckende gute Infrastruktur zum Beispiel von Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“. Dagegen wurde die Frage gestellt, ob eine dezentralisierte Stadt immer die passende Lösung für die Berliner Verkehrsprobleme sei. Es gebe auch Vorteile von zentralen Orten wie zum Beispiel einem großen Einkaufszentrum. Dort können an einem Ort viele Dinge erledigt werden und auch das vermeide Verkehr. Es herrschte dennoch Einigkeit darüber,

⁴ Folgende strategische Ansätze sind mit den drei Begriffen gemeint: *Vermeiden*: kein Transport, Verringerung der Verkehrsnachfrage; *Verlagern*: nicht motorisierter Transport und/ oder öffentlicher motorisierter Transport; *Verbessern*: individueller motorisierter Transport. Vgl. Michael Bräuninger et al (2012): Wege zum nachhaltigen Stadtverkehr in Entwicklungs- und Schwellenländern, UBA-FB 001546/KURZ.

dass es über die Verkehrs- und Stadtplanung hinaus eine gemeinsame städtische Zielsetzung für nachhaltige Mobilität brauche in der die Verkehrsvermeidung mitbedacht wird.

Ein weiteres Thema, das mit Mobilität verknüpft ist, sind die steigenden Wohnkosten in Berlin. Trotz stärkerer Fluktuation von Arbeitsplätzen finden weniger Umzüge statt, da sich viele Menschen einen Umzug in eine neue und damit häufig teurere Wohnung nicht leisten können. Dies führt zu längeren Arbeitswegen und zu mehr erzwungener Mobilität. Es stellte sich die Frage, wie die Politik an dieser Stelle zu ganzheitlichen Konzepten kommen kann. In diesem Zusammenhang lohne es sich, die Notwendigkeiten und Arten von Verkehr differenziert zu betrachten und zu behandeln.

„Leute, die in der Innenstadt arbeiten, sich aber in der Innenstadt keine Wohnung leisten können, haben einen anderen Verkehrsbedarf als jemand, der sagt ‚Ich möchte abends mit dem Auto in die Kneipe fahren oder möchte in die Kneipe in einem anderen Stadtviertel fahren‘. Ich denke, dass deshalb die verschiedenen Arten von Verkehr in den verschiedenen Räumen der Stadt auch noch einmal unterschiedlich zu betrachten sind, ob ihrer Notwendigkeit und damit ob ihrer Förderung und Vermeidung.“(Wissenschaft)

Für die Verkehrsvermeidung in der Siedlungsentwicklung gibt es neben der Planung kurzer Wege und der Beeinflussung von Mobilitätsverhalten auch das Konzept von „transit oriented development“, wobei Möglichkeiten zum Einkaufen und Arbeiten entlang leistungsfähiger ÖPNV-Knoten geschaffen werden. Es werden Tagesabläufe und Ziele mit Verkehrswegen verknüpft. Dieses Konzept kann auch in Berliner Randgebieten Anwendung finden, indem Verknüpfungen zu Infrastrukturen in Brandenburg geschaffen werden und so zur Verkehrsvermeidung in die Innenstadt beitragen wird.

Für die Aufteilung der Stadtfläche sollten Verkehrsmittel entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit und ihres Beitrags zu einer nachhaltigen Lebensqualität neu bewertet werden.

2.4 Gerechtigkeit in der Flächenaufteilung und Teilhabe an Mobilität

Flächenaufteilung

Wem steht wie viel Fläche zur Verfügung? Die Flächenaufteilung der Stadt wird von vielen Trialog-Teilnehmerinnen und Teilnehmern als ungerecht empfunden. Dabei geht es sowohl um die Aufteilung in Bezug auf die Verkehrsträger als auch um die Aufteilung des Stadtraumes insgesamt. Als These wurde formuliert, dass doch eigentlich jeder Einwohnerin und jedem Einwohner der Stadt die gleiche Fläche zur Verfügung stehen müsste.

Es wurde vorgeschlagen, ein neues Leitbild zu entwickeln, das gleichen Platz für die gleiche Bedeutung der Verkehrsträger vorsieht. Die Bemessung des erforderlichen Raums sollte sich dabei an der Leistungsfähigkeit im Sinne der erreichten Transportdichte an beförderten Personen bemessen. Der ÖPNV ist die leistungsfähigste Verkehrsart im

urbanen Bereich, auch Rad- und Fußverkehr sind sehr leistungsfähig. Dennoch – so die Kritik – wird der größte Raum dem motorisierten Individualverkehr zugesprochen. So sei es nicht nachvollziehbar, dass Autobesitzern allein zum Parken 10qm Stadtraum kostenfrei oder sehr günstig zur Verfügung stehen und überdies fast der gesamte Straßenraum. Dieser Raum fehle für Fahrradwege, für Fußwege, für Begegnungen und vor allem für Kinder *„dass Kinder raus können, dass Kinder spielen können, man sie nicht als Eltern dauernd irgendwo festhalten muss und vor dem Verkehr schützen muss“* (org. Zivilgesellschaft)

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sollte als wichtiges Kriterium einer gerechten Flächenaufteilung berücksichtigt werden. Außerdem sollte die Neuaufteilung des Stadtraums und des Verkehrsraums dazu führen, dass Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern minimiert und abgebaut werden. Als positives Beispiel wurden die Niederlande genannt. Dort sei der Verkehrsraum visuell besonders sichtbar aufgeteilt, so dass deutlich ist, wo der Bereich jeweils für Radfahrer, Fußgänger oder Autofahrer ist.

Aus Sicht einiger Diskutanten sollte sich die Aufteilung der Stadtflächen auch nach dem Leitbild von Entschleunigung richten. Es brauche eine neue Inbesitznahme der Straße vor der eigenen Haustür. Dazu könne auch mit wenig aufwendigen Ideen eine Veränderung begonnen werden, wie dem Parking Day, temporären Spielstraßen oder Lebensstraßen. Aber auch für diese kleineren Ideen und Forderungen brauche es dezidiert Unterstützung aus Verwaltung und Politik.

Eine nachhaltigere Mobilität und eine gerechtere Aufteilung von Verkehrs- und Stadträumen soll nicht zuletzt die Lebensqualität in der Stadt erhöhen. Dabei kommt insbesondere dem nicht motorisierten Verkehr eine wichtige Bedeutung zu, da weder klimaschädliche Emissionen noch Lärm entstehen. Neben den positiven Aspekten des Zufußgehens und Radfahrens für eine leisere Stadt und bessere Luft kann ein höherer Anteil aktiver Mobilität auch gesundheitlich präventiv wirken. Die Transformation der Stadt bedeutet auch, öffentliche Orte neu zu konzipieren.

„Weil städtischen Leben heißt ja Begegnung, heißt Begegnung von Vielfalt und Austausch und das ist eigentlich erst in solchen Straßen oder an solchen Plätzen möglich.“(org. Zivilgesellschaft)

Plätze müssten deshalb so umgestaltet werden, dass sie eine höhere Aufenthaltsqualität bekommen. Anwohner sollten sich an solchen Plätzen wohlfühlen und gerne versammeln, damit dort soziales Leben stattfinden kann. Ebenso sollte dem inzwischen zunehmenden Entstehen von gated communities in der Innenstadt entgegengewirkt werden, da sie wie andere geschlossene Flächen für Fußgänger und Radfahrer zu vermeidbaren Umwegen führen.

Neben der beteiligungsorientierten Entwicklung einer neuen Gesamtflächenverteilung sollten auch Modellvorhaben und kleinere Maßnahmen von Politik und Verwaltung stärker unterstützt werden.

Beim Thema städtischer Verkehr dominiert häufig der Personenverkehr die Diskussion, dabei spielt der Güterverkehr ebenfalls eine wichtige Rolle. Die Veränderung des Güterverkehrs in der Innenstadt könnte zum Beispiel über den Einsatz von Lastenfahrrädern erfolgen. Ein Teilnehmer des Trialogs zitierte Studien, denen zufolge bis zur Hälfte des Güterverkehrs mit Lasträdern erfolgen könne. Dies wäre eine Möglichkeit, emissionsfrei Güter in den Städten zuzustellen. Für den Gütertransport zum Beispiel mit Lastenrädern oder anderen Vehikeln wird ebenso eine Neuaufteilung des Straßenraums notwendig, welche politische und planerische Unterstützung brauche. In diesem Zusammenhang wurde ein Forschungsvorhaben angesprochen, bei dem mit zahlreichen Logistikanbietern in Berlin ein Modellprojekt für so genannte Mikrohubbs konzipiert wird und mit dem Konzept „der letzten Meile“ mit dem Fahrrad gearbeitet werden soll.

Soziale Nachhaltigkeit

Zur sozialen Nachhaltigkeit von Mobilitätsstrategien gehört das Thema Barrierefreiheit. Alle Menschen sollten Zugang zum Verkehrssystem haben. Dabei ist der ÖPNV die wichtigste Verkehrsart für die soziale Nachhaltigkeit des Systems.

Zur Barrierefreiheit gehört einerseits, dass der ÖPNV möglichst kostengünstig ist und einkommensschwächere Menschen integriert.

Andererseits müssen physische Barrieren abgebaut werden. Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung und Menschen, die andere Verkehrsmittel wie Auto oder Fahrrad nicht nutzen können, sind auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen.

Randbezirke und Mobilität

Der Fokus der Diskussion um neue Mobilitätskonzepte liegt nach Ansicht einiger Trialog-Teilnehmer oft auf der Entwicklung in der Innenstadt. Dort sind die meisten Menschen unterwegs und dort bestehen die größten Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum. Wenn es aber um Emissionsvermeidung insgesamt geht und auch um Fragen der Teilhabe müssten die Randbezirke stärker in den Blick genommen werden. Zum einen stellt das Verkehrsverhalten dort eine größere Herausforderung dar als in den Innenstadtbezirken. Zum anderen spielt der demografische Wandel eine große Rolle. In den Innenstadtbezirken ist eine Verjüngung sichtbar, während sich die Altersstruktur in den Randbezirken der Stadt stark verändert und der Anteil der Senioren deutlich zunimmt. Insgesamt sollten mit Blick auf die wachsende Stadt bei der Entwicklung von

In Berlin sollten Umweltparameter in Bezug auf Klimagase, Luftschadstoffe und Lärm verbessert werden.

Mobilitätsstrategien Berlin und Brandenburg nicht mehr als getrennte Einheiten, sondern integriert bedacht werden.

2.5 Klimawandel und Umwelt

Zur Debatte um eine nachhaltige Mobilitätsstrategie gehörten beim Dialog die Themen Umwelt- und Klimaschutz. In Berlin gibt es noch keine ausreichend positiven Entwicklungen bei den Umweltparametern mit den entsprechenden Auswirkungen für Umwelt und Gesundheit. Ein ökologisch nachhaltiges Mobilitätssystem in Berlin sollte zum Ziel haben, Klimagase, Luftschadstoffe und Lärm zu vermindern. Insbesondere Lärm ist ein Umweltproblem, welches die meisten Menschen unmittelbar betrifft und stört.

Wenn die im Klimaabkommen von Paris verabschiedeten Klimaziele erreicht werden sollen, muss nach Meinung von Teilnehmenden die Transformation beschleunigt werden. Bis 2050 müssten demnach die CO₂-Emissionen auf null sinken.

„Und da ist eigentlich jetzt der Zeitpunkt, wo man die Weichen stellen muss, weil jedes Jahr, das man irgendwie verzögert, wird es viel schwieriger die Ziele zu erreichen.“(Wissenschaft)

Dagegen steht die Befürchtung, dass in der Berliner Politik verfestigte Strukturen und Interessen vorherrschen, die einer notwendigen Transformation im Weg stünden. Als ein Beispiel für rigide Paradigmen wurde der Ausbau der A 100 in die Innenstadt genannt.

2.6 Neue Technologien und Gesellschaft

Angesichts technologiegetriebener Veränderungen wurde der Wunsch geäußert, diesen Entwicklungen nicht hinterherzulaufen, sondern Implikationen frühzeitig einschätzen zu wollen und insbesondere die Entwicklung auch frühzeitig in eine öffentliche Debatte einzubetten, die auf die Weiterentwicklung und Reifung von Technologien steuernde Wirkung entfalten kann. Fundamentale gesellschaftliche Fragen sollten frühzeitig gestellt werden, so zum Beispiel die Fragen wie möchte eine Gesellschaft leben und unter welchen Rahmenbedingungen könnten sich neue Entwicklungen entfalten? Als Negativbeispiel für eine verpasste Steuerung wurde der Bereich Elektromobilität genannt. Jetzt stünden in der ganzen Stadt Ladesäulen unterschiedlicher Anbieter mit der Folgewirkung, dass die Nutzung von Elektromobilität im privaten motorisierten Verkehr zu kompliziert sei, um sich durchzusetzen.

Geschwindigkeit vs. Entschleunigung

Das Erzielen einer hohen Geschwindigkeit wird laut Dialog-Diskussion in Mobilitätsstrategien immer wieder als Erfolgskriterium verwendet. Es wird dabei angenommen, dass zum Beispiel eine vermehrte Nutzung des ÖPNV davon abhängen würde, wie

Wie wollen wir leben und unter welchen Rahmenbedingungen könnten sich technologische Entwicklungen entfalten?

schnell Menschen mit dem ÖPNV an ihr Ziel gelangen. Diejenigen Verkehrsmittel sind attraktiv, die es ermöglichen, in relativ kurzer Zeit vom Ausgangspunkt zum Ziel zu kommen. Für die Attraktivität einer Stadt sei es demzufolge immer wieder wichtig, sich mit dem Thema Geschwindigkeit der Verkehrsmittel auseinander zu setzen.

Beim Trialog wurde aber auch die gegenteilige Meinung vertreten. Das Paradigma der Schnelligkeit sei auch in der Wissenschaft überholt, es müsse um weniger Verkehr gehen, um kürzere Distanzen, die dann nicht in kürzester Zeit überwunden werden müssen sowie um Entschleunigung. Nutzerinnen und Nutzern gehe es nicht primär um Schnelligkeit, sondern um Zuverlässigkeit. Als Beispiel wurde die Logistikbranche genannt, in der Kunden meist gar nicht darauf bestünden möglichst rasch, sondern möglichst zuverlässig beliefert zu werden.

Wenn die Themen Geschwindigkeit bzw. Entschleunigung in konkrete Maßnahmen überführt werden sollen, ist eine breite Beteiligung erforderlich. Überall da, wo konkrete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie die Einführung von Tempo 30-Zonen gut funktioniert haben, war die Bürgerbeteiligung demnach ein entscheidender Faktor. Dazu wurden auch Beispiele aus dem europäischen Ausland genannt. So gibt es in der Schweiz und in Großbritannien standardisierte Verfahren bei der Stadtverwaltung für Initiativen der Bevölkerung, wenn diese z.B. ein Tempo 30-Vorhaben anmelden möchten. Daraufhin werden eine Diskussion und ein temporärer Versuch organisiert. Die Auswertung erfolgt mittels nachgelagerter Umfragen, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird. Nach diesem Verfahren hatten Verkehrsberuhigungsvorhaben eine hohe Erfolgsquote. Es wurde angemerkt, dass in anderen Ländern der Partizipation bereits einen höheren Stellenwert beigemessen werde als in Deutschland. Für das Gelingen einer Verkehrswende sei Partizipation jedoch von zentraler Bedeutung.

Autonomes Fahren

Das Thema autonomes Fahren wird derzeit gesellschaftlich breit diskutiert. Am Nachmittag des Trialogs gab es zu diesem Thema einen Input-Vortrag und eine Diskussion. Mit dem Thema sind fundamentale gesellschaftliche, ethische und juristische Fragen über das Zusammenleben und Rahmenbedingungen von Technologien verbunden. Bisher wird das autonome Fahren im städtischen Umfeld noch theoretisch diskutiert. Zugleich schreitet die Automatisierung von Verkehr seit den 60er Jahren stetig voran. Dabei stellt sich die Frage nach dem Ziel dieser Entwicklung. Steht dahinter der Wunsch nach mehr Lebensqualität oder wird die Technik getrieben von dem Wunsch, das technisch mögliche und denkbare umzusetzen?

Automatisierung greift in ein bestehendes, sehr komplexes Gefüge ein und muss systemisch betrachtet werden.

Die Automatisierung von Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur vollzieht sich in Stufen und ist im Unterschied zum autonomen Fahren heute schon Realität u.a. durch

Tempomate, Stauassistenten, Parkmanöverassistenten.⁵ Die weitere Entwicklung der Automatisierung stelle technisch keine Herausforderung dar, die Hürden liegen laut Diskussion im Trialog in gesellschaftspolitischen Feldern.

Die Wissenschaft erforscht und modelliert bereits potenzielle Wirkungen von unterschiedlichen Szenarien der Technologienutzung u.a. auf Räume. Auch für die Politik, Verwaltung und Mobilitätsanbieter ist die Auseinandersetzung bereits relevant. Sie müssen frühzeitig Weichen für Infrastrukturen stellen und brauchen Informationen über Chancen und Risiken. Welche raumordnerischen Auswirkungen sind zu erwarten? Kommt es zu einer Suburbanisierung, wenn das autonome Fahren den Umzug in die Peripherie attraktiver macht? Wie kann E-Mobilität mitgedacht werden? Wie kann politisch zugunsten der kollektiven und integrierten Nutzung der Technologie gesteuert werden? Welche sozialpolitischen und regulatorischen Fragestellungen ergeben sich? Einige Diskutanten schlugen vor, in Berlin frühzeitig Testfelder zu ermöglichen und „first mover“ in die Diskussion einzubeziehen. So würden Entwicklungen weniger unvorhersehbar bleiben. Innovative Konzepte sollten nicht gegeneinander ausgespielt, sondern auf ihre Integrierbarkeit in bestehende Ideen und Strategien geprüft werden.

Die Diskutanten im Trialog sind sich weitgehend einig, dass das individuelle autonome Auto keinen gesellschaftlichen Vorteil hat, während die kollektive Nutzung autonomer Fahrzeuge Potenziale für die Verkehrsvermeidung birgt. Zugleich wird die öffentliche Auseinandersetzung noch sehr stark über den privaten autonomen PKW geführt. Wie kann eine kollektive Nutzung gefördert werden? Ein Teilnehmer aus der Wirtschaft sieht Potenziale vor allem im ÖPNV, zum Beispiel im Schienenverkehr oder einem System von Rufbussen, die nachfrageorientiert und durch Informations- und Kommunikationstechnik gestützt eingesetzt werden könnten.⁶ Ein Teilnehmer aus der Wissenschaft sieht in einer Verbindung von Car Sharing und autonomen Fahren eine sinnvolle Anwendungsmöglichkeit. Freefloating Car Sharing Systeme wären hierbei die Vorgängermodelle für das zukünftige autonome Fahren. In der Regulierung und Förderung von Sharing Modellen können Blaupausen für die Regulierung von autonomen Flotten entwickelt werden.

⁵ Als Beispiel für die Automatisierung der Infrastruktur wurde ein Parkhaus am Düsseldorfer Flughafen genannt, wo ein Auto mit Hilfe eines Parkroboters eingeparkt werden kann. Siehe: <http://www.heise.de/newsticker/meldung/Parkroboter-Ray-hat-nicht-guenuegend-Freunde-3262807.html>

⁶ Folgende Beispiele wurden angesprochen: In Nürnberg wird eine fahrerlose U-Bahn betrieben, siehe online: <http://www.br.de/nachrichten/mittelfranken/inhalt/hintergrund-fahrerlose-u-bahn-nuernberg-100.html>. Die Schweiz testet derzeit in einem Feldversuch einen autonomen Kleinbus im öffentlichen Raum. Ein Sicherheitsfahrer fährt mit, jedoch hat der Bus weder ein Gas noch ein Bremspedal. Im Bedarfsfall kann das Fahrzeug mit einem Notfallknopf angehalten werden. Siehe: <https://www.postauto.ch/de/smartshuttle-projekt>.

Es stellte sich auch die Frage: Welchen Nutzen hat das automatisierte Fahren für Berlin? In Berlin ist Intermodalität besonders ausgeprägt.⁷ Um diesen Modal Split bzw. diese Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel zu erhalten und weiter zu fördern, sei es unzweckmäßig, ein einzelnes Verkehrsmittel oder eine Technologie in den Vordergrund zu rücken. Es brauche Konzepte, die die zweckspezifischen Vorteile verschiedener Verkehrsmittel und ihre Kombination zur Entfaltung bringen. Die Wissenschaft sollte als unabhängiger Partner in dieser Auseinandersetzung unterstützen.

Es besteht nach Auswertung des Dialogs Forschungsbedarf, wie Nutzer auf hochautomatisiertes Fahren reagieren und welcher Bedarf an Kontrolle und Zuverlässigkeit besteht. Sind Menschen bereit, sich ein autonom fahrendes Fahrzeug mit anderen Personen zu teilen? Auch über die Interaktion im städtischen Raum mit anderen Verkehrsteilnehmern besteht wenig Kenntnis. Mit der Technologie ist die Hoffnung auf einen sicheren Straßenverkehr verbunden, bei dem keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten („Vision Zero“). Es blieb unklar, ob bei der Vision Zero auf die Sicherheit der Autoinsassen fokussiert wird oder auf die Sicherheit derjenigen am Straßenrand. Ethische Fragen, wie mit vorprogrammierten Entscheidungen eines autonomen Autos in Gefahrensituation umzugehen sei, müssten gesellschaftlich diskutiert und entschieden werden. Zudem wurde angemerkt,

„dass Sicherheit nicht nur eine objektive ist, sondern auch eine subjektive. Was ist mit den Leuten - vor allen Dingen alten Leuten - die sich heute schon nicht mehr auf die Straße trauen, weil der Verkehr ihnen zu gefährlich erscheint? Die tauchen in keiner Statistik auf, weil sie nicht mehr da sind, aber es ist ein sehr hoher Anteil.“(org. Zivilgesellschaft)

Ein Vertreter der Wissenschaft bestätigte im Dialog, dass von trennenden Auswirkungen auszugehen ist, wozu jedoch weiterhin ein erheblicher Diskussions- und Forschungsbedarf besteht.⁸ Was passiert mit der Stadt, wenn sich Fahrer und Fußgänger nicht mehr in die Augen gucken können? Diese Frage betreffe auch die Lebensqualität in der Stadt - wie bewegen wir uns gemeinsam durch die Stadt und wo gibt es Begegnungen? Weiterhin ist fraglich, ob es zu einer Selbstblockade des Systems kommen könne, wenn die Verkehrsdichte zunimmt oder durch menschliche Interaktion Wege gesperrt werden:

7 Eine aktuelle Erhebung des DLR bestätigt erneut, dass etwa 70% der Menschen verschiedene Mittel des Öffentlichen Verkehrs verknüpfen und etwa ein Drittel der Personen kombinieren das Fahrrad mit dem Öffentlichen Verkehr.

8 Die Trennwirkungen durch subjektive Sicherheitswahrnehmung sind auch im Zusammenhang mit einem starken Radverkehr und der Aufteilung des öffentlichen Raums ein Thema. Studien zeigen, dass bestimmte Gruppen, die den Raum vorher genutzt haben, nicht mehr auftauchen, wenn ihnen das Gefühl fehlt, dass sie sich dort sicher fühlen.

„Ich stelle mir da so eine Critical Mass Bewegung vor, die einfach aus Jux immer auf die Straße tritt, wenn so ein Auto kommt und es muss sofort stehen bleiben. Dann bricht alles zusammen.“(Politik)

Dagegen wurde argumentiert, dass das automatisierte Fahren auch soziale Potentiale biete, zum Beispiel für mobilitätseingeschränkte Menschen. Die Kombination aus Car Sharing und autonomem Fahren könne außerdem dazu beitragen, Mobilitätsroutinen aufzubrechen und die Bedeutung des privaten PKW weiter zu reduzieren. Dennoch bleibe ein Auto aus Sicht einiger Teilnehmer immer ein Luxusverkehrsmittel und müsste entsprechend teuer sein, weil es eine geringere Transportdicht als andere Verkehrsmittel erreiche und negative externe Effekte verursache.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass Automatisierung in ein bestehendes, sehr komplexes Gefüge eingreifen würde und systemisch betrachtet werden muss. Bisherige Forschungserkenntnisse sind noch nicht ausreichend verifiziert, weil Effekte im Wechselspiel mit anderen Verkehrsmitteln noch nicht betrachtet wurden.

Die Relevanz der Auseinandersetzung über das autonome Fahren wurde im Dialog sehr unterschiedlich bewertet. Einige Teilnehmer waren der Meinung, dass die Debatte verfrüht sei, solange diese auch für den Schienenverkehr noch keine Bedeutung habe. Es wurde auch die Befürchtung geäußert, dass die Themen autonomes Fahren und Automatisierung die Dynamik der Verkehrswende und die Herausbildung einer neuen Mobilitätskultur verzögern und die Vorherrschaft des Autoverkehrs erhalten könnten. Für die politische Diskussion auf Landesebene sei sie in den nächsten Jahren nicht relevant und sollte höchstens auf Bundesebene diskutiert werden. Andere Teilnehmerinnen und Teilnehmer halten dagegen, dass eine Debatte frühzeitig und gemeinwohlorientiert geführt werden müsse, um das Risiko von unerwünschten Entwicklungen zu minimieren. Es sei zu beobachten, dass das Thema in der Industrie bereits eine hohe Dynamik habe, wenngleich unklar bleibe, ob die Autoindustrie oder die Digitalwirtschaft der stärkere Treiber sei.

Dass dem Thema in der öffentlichen Diskussion in Deutschland eine große Bedeutung beigemessen wird, könnte damit zusammenhängen, dass die Autoindustrie für die deutsche Wirtschaft in besonderer Weise identitätsstiftend und politisch gut organisiert sei. Nur in Japan, den USA und im Zusammenhang mit China als großem Absatzmarkt werde die Diskussion mit vergleichbarer Bedeutung geführt.

Die Aufgabe der Forschung um das autonome Auto sollte nach Stand der Dialog-Diskussion sein, die zugrundeliegenden Annahmen und Entwicklungen offenzulegen und kritisch zu hinterfragen und zwischen den Erwartungshaltungen verschiedener Stakeholder-Gruppen zu differenzieren. Außerdem wurde gefordert, dass mehr Reallabore ermöglicht werden, um die Technologie für Nutzer erfahrbar zu machen und

auch im Sinne von Mensch-Technik-Interaktion die vielen noch offenen Fragen zu erforschen.

2.7 Erwartungen an Wissenschaft und Politik

Das Austauschangebot des transdisziplinären Dialogs stößt auf großen Zuspruch. Die Stakeholder-Gruppen Wissenschaft und Politik nahmen in der Diskussion eine zentrale Rolle ein. Es wurden an diese beiden Stakeholder-Gruppen folgende konkrete Erwartungen formuliert.

Wissenschaft

Die Stakeholder-Gruppen sind insgesamt für Kooperationen mit der Wissenschaft sehr aufgeschlossen und interessiert an der gemeinsamen Weiterentwicklung des Wissenstandes. Es wurde der Wunsch geäußert, dass der Dialog der verschiedenen Akteursgruppen zur gesellschaftlichen Praxis werden sollte. Universitäten werden in der Öffentlichkeit so sichtbarer. Die Bevölkerung kann auf diese Weise mit Wissenschaft in Kontakt kommen und in Forschungsprozesse einbezogen werden. Politik ist darauf angewiesen, Input von außen zu bekommen, sowohl aus der Wissenschaft sowie von Initiativen, die bereits gute Ideen verwirklichen. Es wurde angemerkt, dass Berlin aufgrund einer ausgeprägten Kreativ- und Gründerszene innerhalb Europas eine besonders gute Ausgangssituation für Innovationsprozesse habe. Dennoch scheiterte es bisher, die unterschiedlichen Wissensträger zusammen zu bringen und Erkenntnisse miteinander zu vergleichen.

Von Seiten der Politik wird außerdem der Wunsch geäußert, dass die Wissenschaft eine stärkere Rolle in der öffentlichen Debatte spielen und ihren Wissensvorsprung einbringen sollte. Wenn öffentliche Diskussionen informierter geführt werden, könnte Skepsis in der Gesellschaft gegebenenfalls aufgefangen werden. Dies diene auch Politikerinnen und Politikern als Unterstützung, um neue Wege zu gehen.

Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler betonten ihrerseits, dass transdisziplinäre Kooperationen keine Selbstläufer seien. Es wird ein kommunikatives Format mit der TU Berlin angestrebt, um den Austausch zwischen gesellschaftlichem Wissen und der Forschung zu fördern.

Politik

Im Dialog wurde als Aufgabe von Politik die Herstellung eines Interessenausgleichs in der Gesellschaft genannt. Für einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind drei Ursachen entscheidend, warum diese Aufgabe in Berlin häufig scheitert: Es wurde erstens argumentiert, dass in Berlin häufig die entsprechende Finanzierung fehle. Zweitens, sei

die Umsetzung von erarbeiteten Vorhaben aufgrund der zweistufigen Berliner Verwaltung auf Bezirks- und Landesebene besonders komplex, die eigenen Abläufen folgen müsse oder personell und finanziell nicht entsprechend ausgestattet sei. Zudem müsse das Thema Verkehr als ein ressortübergreifendes Thema verstanden werden und eng mit anderen Themenfeldern der Stadtentwicklung abgestimmt sein. Die dritte Problemursache gründet laut Diskutanten in fehlendem politischen Willen. Es wurde angemerkt, dass die Politik bisher nicht bereit sei, für notwendige Veränderungen einzutreten, obwohl die Stadtgesellschaft für die Veränderung des Mobilitätssystems bereit ist. Dies zeige sich beim Thema Radverkehr auch an den vielen innerhalb kurzer Zeit gesammelten Unterschriften für den Volksentscheid Fahrrad.

Dennoch wurde der Eindruck geschildert, dass auch in der Politik langsam ein Umdenken einsetze, welches zu beschleunigen sei. Ein Vertreter der Verwaltung wies darauf hin, dass für die Weiterentwicklung des Stadtentwicklungsplans Verkehr ein Stakeholder-Verfahren initiiert wurde, zu dem alle verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen eingeladen waren. Der Einladung folgten aber nur sehr wenige Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Politik. Die Verwaltung sei aber darauf angewiesen, dass die politische Führung und die Verwaltung für eine vorausschauende Planung und in der Umsetzung eng zusammenarbeiten. Dafür müsse es im Themenfeld Verkehr zu informierten Debatten kommen. Die Wohnungspolitik sei ein Beispiel dafür, wie die Politisierung eines Themas dieses in kurzer Zeit auf die politische Agenda bringen könne. Hierfür bräuchte es Persönlichkeiten und Politikerinnen und Politiker, die sich das Thema Verkehr zu Eigen machten und Initiativen vorantreiben würden.

Eine besonders dringliche Erwartung vieler Akteure an die Politik ist, dass diese sich für Formen der Akteursbeteiligung stärker öffnet. In einigen europäischen Ländern wird der lokalen Partizipation bereits mehr Bedeutung beigemessen als in Deutschland. Der Beitrag der Wissenschaft könnte sein, neue Formen der Mitbestimmung und Partizipation auch für Berlin zu entwickeln. Diese sollten bis zu den Planungen in den Bezirken zum Beispiel bei der Gestaltung von Rad- und Fußverkehr und öffentlichen Plätzen reichen. Die gemeinsame Aushandlung der verschiedenen Interessen wird auch deshalb als wichtig angesehen, damit unterschiedliche Bedarfe und Lebenskonzepte Eingang in die Diskussion fänden und Menschen Entscheidungen beteiligt würden. Mehr Beteiligungsrechte für die Einwohner, sich mit Ideen und Vorstellung in Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubringen stiften eine breitere Identifikation mit Entscheidungen.

3 Empfehlungen für Projekte

Aus den Gewichtungen der Beiträge beim Trialog und den Schwerpunkten der Arbeitsgruppen am Nachmittag lassen sich folgende Empfehlungen für weiterführende Projekte entwickeln:

⇒ **Flächenaufteilung und Flächenkonflikte:** Beim Trialog war die Frage der gerechten Aufteilung der Stadt- und Verkehrsflächen zwischen den Einwohnern und in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten sehr präsent. Es müsste geklärt werden, welches Gerechtigkeitsverständnis für die zahlreichen Nutzungskonflikte zu einer verbesserten Aushandlung führen kann. Dazu sollten Kriterien entwickelt werden, die die komplexe Situation abbilden (siehe auch nächster Vorschlag). Um eine gerechtere Flächenaufteilung zu ermitteln, braucht es zudem mehr Zahlen und Daten zum Beispiel zum Thema Verkehrsverhalten und dessen gesundheitlichen Auswirkungen.

Es wurde vorgeschlagen, dass die Wissenschaft in Austausch mit der Gesellschaft und Politik nach dem Vorbild des Kopenhagener Modells finanzierbare Standardkonzepte für die bessere visuelle Aufteilung des Berliner Stadtraums entwickeln könnte.

Die temporäre Umnutzung von Straßen in Berlin ist bisher schwierig bis unmöglich. Dies wurde im Trialog anhand an Beispielen von Initiativen für temporäre Spielstraßen und autofreie Aktionstage aufgezeigt. Warum selbst solche kleineren kulturellen Veränderungsprojekte durch die Verwaltung und auch gesellschaftlich schwierig umzusetzen sind, könnte von der Wissenschaft untersucht werden. Zudem könnten die Rechtswissenschaften Wege aufzeigen, wie temporäre Umnutzungen juristisch durchsetzbar wären.

Weitere Fragen in diesem Kontext waren:

- Wie können Alternativen zum derzeitigen Parkraum auf den Straßen geschaffen werden, die allen Nutzern Vorteile bieten?
- Wie können prioritäre Netze ausgebildet werden, die eine Verkehrsvermeidung fördern? Wie können zum Beispiel Designlösungen und/oder kommunikative Lösungen für Konflikte in Wegenetzen aussehen? Diese Fragen stellen sich nicht nur zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern, sondern beispielsweise auch zwischen Radfahrern und Fußgängern an den gewünschten zukünftigen Radschnellwegen, die auch durch Siedlungsgebiete führen werden.

⇒ **Gerechtigkeit:** Gerechtigkeit ist ein Schlüsselbegriff für das Thema Mobilität in der wachsenden Stadt. Es wurden drei Dimensionen festgehalten, die weiterer Schärfung bedürfen.

Soziale Gerechtigkeit: Unterschiedliche Gruppen wie z.B. alte Menschen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind im Mobilitätssystem bislang deutlich unterrepräsentiert und haben nicht alle Mobilitätsoptionen. Es wurde die Forschungsfrage angeregt, wie Methoden entwickelt werden können, um diese Gruppen besser in den Blick zu nehmen, zum Beispiel analog zum Gender-Mainstreaming durch ein Mainstreaming von Mobilitätseingeschränkten.

Flächengerechtigkeit: Es braucht zunächst eine grundsätzliche Klärung, was unter Gerechtigkeit im Rahmen der Flächenverteilung verstanden wird. Soll sich Gerechtigkeit auf ein Flächenbudget für jeden Einwohner oder auf die Leistungsfähigkeit einzelner Mobilitätsarten beziehen? Hier erscheinen auch Dialogformate sinnvoll, die erfragen und systematisieren, welche unterschiedlichen Vorstellungen von Gerechtigkeit bei den Bürgerinnen und Bürgern Berlins vorherrschen.

Gerechtigkeit der äußeren Belastung: Die äußeren Verkehrsbelastungen zum Beispiel durch Unfälle, Gefahrenpotential, Lärm und Luftverschmutzung sollen reduziert und umverteilt werden. Dafür fehlen aber Konzepte. Wohlhabende Einwohner wohnen häufig in besseren Wohnlagen. Menschen die im Speckgürtel wohnen, erzeugen durch das Einpendeln in die Stadtzentren entsprechend mehr Verkehr im Innenstadtbereich. An Hauptverkehrsstraßen wohnen weniger wohlhabende Einwohner, was zu einer ungleichen Belastung vor allem im Bereich der Emissionen führt. Wie kann insgesamt Gerechtigkeit geschaffen werden in Bezug auf Nutzen und Schaden von Verkehr? Soll zum Beispiel mit dem Auto nur in die Innenstadt gefahren werden können, wenn dafür durch eine City Maut gezahlt wird? Wie kann ein solches Konzept sozial gerecht gestaltet werden?

Insgesamt ist beim Thema Gerechtigkeit wichtig, Verfahren zu entwickeln, die die Menschen bei der Entwicklung von neuen Maßnahmen beteiligen. Dazu gehört auch die Frage, ob bei Umverteilungen Substitutionen angeboten werden sollten. Um zu einem tragfähigen Verständnis von Gerechtigkeit zu kommen, müssen neben philosophischen auch soziologische und empirische Kenntnisse zusammengebracht werden.

⇒ **Sozialwissenschaftliche Forschung:** Es besteht Bedarf an sozialwissenschaftlicher Forschung, um Fragen von Transformationen des öffentlichen Raums vorzubereiten und zu verstehen, welche Hemmnisse und Treiber es in Bezug auf Mobilitätsverhalten gibt. Einerseits existiert bereits sehr viel detailliertes Wissen über die Auswirkung eines veränderten Mobilitätsverhalten, bis in Details über Energieeinsparungspotentiale in der Fahraktivität durch Bremsen und Gas geben. Andererseits gibt es eine ungeklärte Lücke, wie sich Verhaltensroutinen ändern und warum viel Wissen in der Umsetzung verloren geht.

Mobilitätskultur: Im Kontext sozialwissenschaftlicher Forschung wurde die Frage diskutiert, wie eine neue Mobilitätskultur und ein neues Mobilitätsverständnis in der Breite der Gesellschaft etabliert werden kann. Es sollte dabei um neue Paradigmen gehen und eine Abkehr vom „*Höher, weiter, schneller, die olympischen Ziele, die wir auch in der Verkehrsplanung verfolgen.*“ (Wissenschaft) Es könnte stattdessen um weniger Verkehr, um kürzere Distanzen und um Entschleunigung gehen.

Es müsste dazu untersucht werden, welche verschiedenen Lebenskonzepte und -vorstellungen hinter welchem Verkehrskonzept stehen. Es wäre für die Etablierung einer neuen Mobilitätskultur notwendig, diese Lebenswelten und Vorstellungen besser zu verstehen. Hilfreich wären auch Erkenntnisse über die Begründungen unterschiedlicher Präferenzen. Dazu würde auch gehören, die nächste Generation einzubeziehen: Welche Vorstellung von einem guten Leben im Zusammenhang mit Mobilität haben Kinder und Jugendliche, was sind ihre Wertvorstellungen und wie kann man diese in der Forschung, aber auch in der Politik berücksichtigen?

- ⇒ **Verkehrswende:** Berlin hat nach Ansicht der meisten Trialog-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer gute Voraussetzungen, um eine Verkehrswende zu vollziehen. Es hat einen geringen Motorisierungsgrad und in den Aktionsräumen der Einwohner befinden sich viele Strecken mit einer Länge von unter fünf Kilometern. Es wurde die These formuliert, dass durch eine unterstützende Infrastruktur der Modal Split deutlich Richtung Umweltverbund verlegt werden könnte.

Für eine erfolgreiche Verkehrswende und die dafür notwendige Veränderung des öffentlichen Raums könnten zunächst zeitlich befristete Veränderungen stattfinden, die anschließend gemeinsam mit den Anwohnerinnen und Anwohnern evaluiert werden. Es sollten Veränderungen ausprobiert werden um zu sehen, was funktional ist. Neben zeitlich befristeten Pilotprojekten ist die Partizipation der unmittelbar Betroffenen das, was am zuverlässigsten zur Identifikation der Bürgerinnen und Bürger vor Ort beiträgt. Überall dort, wo neue Quartiere entstehen, müssten demnach Mitsprachemöglichkeiten im Kontext unterschiedlicher Lebensentwürfe entstehen und Mobilitätsinfrastrukturen integriert mitgedacht werden.

- ⇒ **Verkehrsvermeidung und integrierte Stadtentwicklung:** Es braucht eine Verständigung darüber, was die Implikationen einer Stadt der kurzen Wege sind. Die Vorstellung kurzer Wege sind z.B. zwischen Altersgruppen und zwischen verschiedenen Milieus sehr unterschiedlich. Daraus entstehen viele verschiedene Rechtfertigungen für Verkehrssysteme oder Angebote im Verkehr. Als Beispiel wurde das Konzept der 10-Minuten-Stadt in Wien genannt, wo als Ziel gewährleistet werden soll, dass in zehn Minuten von der eigenen Wohnung die

wichtigsten Einrichtungen des Alltags fußläufig oder per Rad zu erreichen sind. Es gibt auch das Züricher Fahrtenmodell, bei dem in einem Gebiet nur eine bestimmte Anzahl von Fahrten im PKW stattfinden dürfen. Wenn die Anzahl überschritten wird, müssen Investoren und Entwickler des Gebietes Maßnahmen treffen, um den Modal Split wieder zu ändern.⁹

Es braucht aber auch Strukturen, welche flexiblere Nutzungen von Orten und Flächen zulassen. Welche Anreize gibt es für Investoren, alternative Nutzungen in Planungsvorhaben vorzusehen?

Eine Strategie für eine integrierte Verkehrsplanung wird darin gesehen, Beteiligungsverfahren frühzeitig in Planungsprozesse zu integrieren, um Nutzungskonflikte abzubauen und innovative Lösungen für gemischte Nutzungen zu finden. Dazu könnten Reallabore initiiert werden. Wissenschaft könnte partizipative Prozesse entwickeln, in denen es darum geht, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Anreizen und Restriktion zu schaffen, z.B. wenn es um Bauprojekte und Verkehr geht. Dabei sollte auch das angemessene Verhältnis zwischen bottom-up und top-down Prozessen mitgedacht werden.

Auf der Umsetzungsebene gibt es seit Jahren ein Kapazitätsproblem, insbesondere im Planungsbereich auf bezirklicher Ebene: Es fehlen Planerinnen und Planer, die fundierte Kenntnisse in nachhaltiger Stadtentwicklung haben z.B. also bezüglich der Anlage von Fuß- und Radwegen sowie zur Gestaltung von Plätzen. Hier könnten Kooperationen angestrebt werden.

Verkehrsfinanzierung: Die Finanzierung für eine Veränderung der städtischen Mobilität ist eine wichtige, noch ungeklärte Frage. Viele Mittel sind an konkrete Aufgaben gebunden. Es stellt sich die Frage, wie eine intelligente, gerechte Verkehrsfinanzierung und damit auch Verkehrsverteilung erreicht werden kann. Als Beispiel wurde der Nutzen und die Kosten öffentlich geförderter Fahrradverleihsysteme diskutiert, aber auch die Tariftabelle des ÖPNV und die darin zulässigen Preisspannen.

„Finanzierung von Bike- und Car-Sharing ist nicht kostendeckend zu betreiben. Und da spreche ich, glaube ich, für viele weitere Mobilitätsformen und auch für den allgemeinen ÖPNV. Denn wir alle reden ja darüber, dass wir gerne auch in den Außenbereichen ganz viel ÖPNV hätten, damit auch die Leute viele Möglichkeiten haben und nicht mehr mit dem Auto in die Stadt fahren müssen, damit das attraktiver wird. [...] Was macht eigentlich Sinn aus Sicht der Wirtschaftlichkeit, vom Finanziellen her oder von den gesamtgesellschaftlichen Auswirkungen?“

9 Weitere Informationen zum Züricher Fahrtenmodell unter [https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen u broschueren/fahrtenmodell planungshilfe.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrtenmodell_planungshilfe.html)

Wissenschaftliche Studien sind hier für die Politik eine wichtige Argumentationsgrundlage.“(Wirtschaft)

Es stellt sich bei der Bereitstellung unterschiedlicher Mobilitätsoptionen für die Bewohner einer Stadt die Frage, welche Kosten die Öffentlichkeit übernehmen sollte. Wissenschaft könnte zur Klärung beitragen, mit welchen Rechtsmitteln oder Rechtsgrundlagen auf Bundesebene gearbeitet werden müsste, um den Kommunen eigenständiges Gestalten beim Thema Verkehr zu ermöglichen.

4 Ausblick auf Folgeaktivitäten

Der Dialog "Zukünftige Infrastrukturen für Mobilität" war der zweite Dialog der Reihe "Aufbruch Stadt: Für zukünftige Infrastrukturen". Weitere Dialoge zu den Themen Wachstum (01. September 2016) und intelligente Stadt (21. November 2016) folgen.

Die weitere Entwicklung einzelner Projektideen im Themenfeld Mobilität wird in gemeinsamer Anstrengung durch die TU und die interessierten Akteure im Rahmen von Arbeitsgruppen stattfinden.

Annex

Annex I: Agenda

Die Veranstaltung fand am 30. Juni 2016 im Allianz Forum Pariser Platz 6 in 10117 Berlin statt.

Ab 09:00 Uhr Anmeldung und Kaffee
09:30 Uhr Begrüßung und Einführung Prof. Dr. Gesine Schwan , Präsidentin der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend , 1. Vizepräsidentin der TU Berlin
10:00 Uhr Input-Vorträge aus Politik, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft Antje Kapek , Fraktionsvorsitzende Bündnis 90/ Die Grünen, Abgeordnetenhaus Berlin Heiko Balsmeyer , Berater, FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland Klaus Emmerich , Leiter der Abteilung Angebot, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
10:45 Uhr Kaffeepause
11:00 Uhr Diskussion Moderation Prof. Dr. Gesine Schwan
12:30 Uhr Mittagessen
13:30 Uhr Input-Vortrag aus der Wissenschaft Prof. Dr.-Ing. habil. Dirk Heinrichs , Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
13:45 Uhr Diskussion Moderation Prof. Dr. Gesine Schwan
14:15 Uhr Kaffeepause
14:30 Uhr Workshop Session Workshop I: Wege zu einer neuen Mobilitätskultur? Workshop II: Wirtschaftlichkeit von Mobilitätskonzepten Workshop III: Verkehrsvermeidung und Stadtentwicklung

Workshop IV: Gerechtigkeit, soziale Fragen, Zugang zu Mobilität Workshop V: Experimentierräume
16:00 Uhr Zusammentragung der Ergebnisse aus den Workshops und Ausblick Prof. Dr. Gesine Schwan
16:30 Uhr Weinempfang und Ausklang der Veranstaltung

Annex II: Stakeholder-Auswertung

Einladungsmanagement

Der Versendung von Einladungen ging ein umfassendes Stakeholder Mapping voraus, bei welchem relevante Akteure des Themenfeldes Mobilität aus Unternehmen, Politik und Zivilgesellschaft identifiziert wurden. Primär wurden Akteure der Berliner Stadtgesellschaft eingeladen. Aufgrund der Relevanz des Themas für das Berliner Umfeld wurden vereinzelt auch Akteure aus Brandenburg eingeladen.

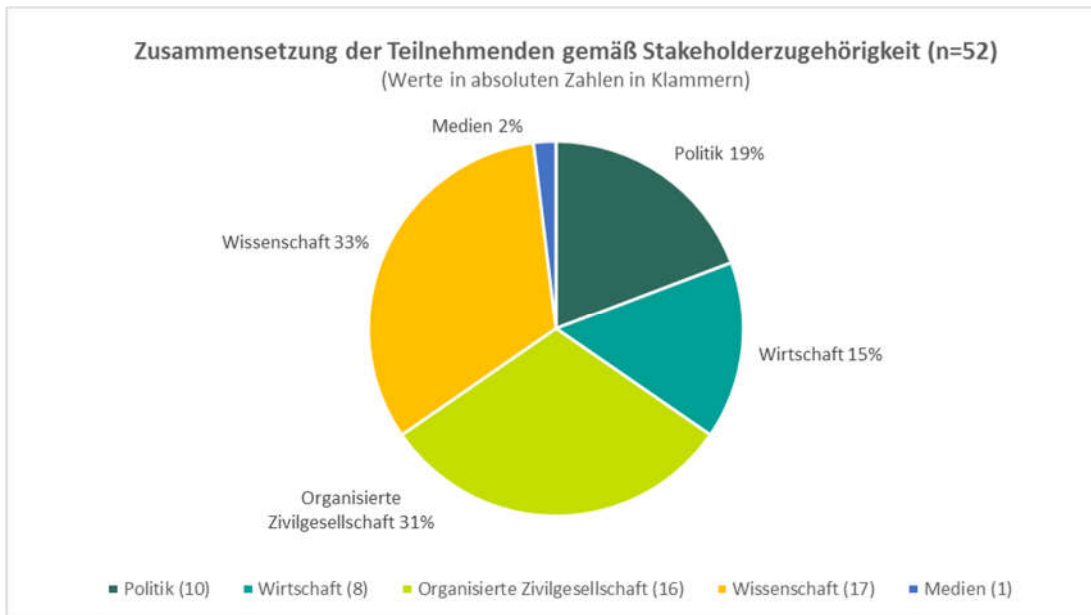
Aus der TU Berlin wurden primär Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler eingeladen, die sich bereits im vergangenen Jahr im Rahmen einer universitätsweiten Initiative der Vizepräsidentin für Forschung interdisziplinär und inneruniversitär in die Vorbereitung der Trialoge eingebracht hatten. Des Weiteren wurden von diesem Personenkreis weitere TU-Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler zur Einladung vorgeschlagen, die über einen besonderen thematischen Bezug verfügen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des 1. Trialogs der Reihe „Aufbruch Stadt“ zum Thema Zuwanderung wurden erneut eingeladen. Auf Grundlage der neu erstellten Datenbank, der von der TU zur Verfügung gestellten Kontakte sowie der Teilnehmenden des 1. Trialogs wurden insgesamt 347 Personen eingeladen. Entsprechend der optimalen Teilnehmeranzahl für das Veranstaltungskonzept und die Räumlichkeiten, wurden insgesamt etwa 50 Teilnehmende erwartet und eine etwa gleichmäßige Verteilung in Bezug auf die drei Stakeholdergruppen Politik, Unternehmenssektor und organisierte Zivilgesellschaft angestrebt.

Zu der am 30. Juni 2016 durchgeführten Trialog-Veranstaltung im Allianz Forum in Berlin hatten sich insgesamt 69 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Unternehmenssektor, der organisierten Zivilgesellschaft sowie Wissenschaft angemeldet. Es wurden mehr als die vorgesehene Teilnahmezahl zugelassen, da erfahrungsgemäß nicht alle angemeldeten Personen an der Veranstaltung tatsächlich teilnehmen. Ab einem Anmeldestand von 65 Anmeldungen wurde eine Warteliste angelegt.

Tatsächlich nahmen 52 Personen am Dialog teil. Die Teilnehmenden (27 männlich, 25 weiblich) vertraten 43 Organisationen und Unternehmen. Unter den Teilnehmenden waren drei Vertreterinnen der HUMBOLDT-VIADRINA.

Zusammensetzung der Teilnehmenden gemäß Stakeholder-Gruppen

Die Teilnehmenden der Veranstaltung verteilten sich entsprechend der Kernidee des transdisziplinären Dialog-Konzepts auf die Bereiche Wissenschaft, Politik, Wirtschaft, organisierte Zivilgesellschaft und Medien.



Bei diesem Dialog stellte die Wissenschaft mit 17 Personen die stärkste Gruppe der Teilnehmenden dar. Hauptsächlich handelte es sich um Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der TU Berlin, die als einladende Institution ein besonderes Interesse am transdisziplinären Austausch mit den anderen Stakeholdern hat. Es entspricht außerdem dem Format des transdisziplinären Dialogs, dass die Wissenschaft eine herausragende Rolle einnimmt. Aus dem Wissenschaftssektor kamen außerdem Teilnehmende der TU Braunschweig, der Hochschule Biberach, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt sowie der Bildungseinrichtung Oberstufenzentrum Kraftfahrzeugtechnik und der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften acatech.

Aus der Stakeholder-Gruppe Politik nahmen 10 Personen teil, einschließlich Teilnehmenden aller im Berliner Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien und der zuständigen Senatsverwaltung. Aus dem Unternehmenssektor nahmen acht Personen teil. Aus der organisierten Zivilgesellschaft waren 16 Personen anwesend.

Übersicht der vertretenen Institutionen

Die folgende Übersicht listet die Institutionen auf, aus denen die Teilnehmenden entsandt wurden. Sie verdeutlicht eine breite Zusammensetzung der Teilnehmerschaft:

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
Auto Club Europa e.V. (ACE)
autofrei leben e.V.
Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Friedrich-Ebert-Stiftung e.V.
Brandenburg 21 - Verein zur nachhaltigen Lokal- und Regionalentwicklung im Land Brandenburg e.V.
Bundesverband eMobilität (BEM e.V.)
CDU Berlin
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Electric Mobility Concepts GmbH (eMio)
Europäische Gesellschaft für Entschleunigung gUG (EUGENT)
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Berlin
Fraktion Die Linke Berlin
Fraktion Piraten Berlin
FUSS e.V.
Hochschule Biberach
HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform
Initiative “temporäre Spielstraßen”
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ)



Landesseniorenbeirat Berlin (LSBB)
Landesseniorenvertretung Berlin
Mobilitätswen.de / Bündnis Bahn für Alle
Nextbike GmbH
Oberstufenzentrum Kraftfahrzeugtechnik (OSZ)
Polizei Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
SPD Berlin
Technische Universität Berlin - Büro der Vizepräsidenten
Technische Universität Berlin - Dialogplattform
Technische Universität Berlin - Hybrid Plattform
Technische Universität Berlin - Institut für Erziehungswissenschaft
Technische Universität Berlin - Institut für Land- und Seeverkehr (ILS)
Technische Universität Berlin - kubus - Kooperations- und Beratungsstelle für Umweltfragen
Technische Universität Berlin - Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG)
Technische Universität Berlin - Zentrum für Interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung (ZIFG)
Technischen Universität Braunschweig - Gender, Technik und Mobilität
Urban.to
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL)
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Vivantes Netzwerk für Gesundheit GmbH
Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU)



Kontakt

HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH
Pariser Platz 6 (Allianz Forum)
10117 Berlin

Telefon: +49 30 20620 130

Email: trialoge@governance-platform.org

Website: <http://www.governance-platform.org>

Bericht vom 27.10.2016