

Bericht zum Trialog® im Rahmen des Projekts Neue Urbane Agenda Berlin (1/2018)

Prof. Dr. Gesine Schwan & Dr. Melanie Kryst

URBANE MOBILITÄT: Welche Verkehrswende braucht Berlin?

Berlin ist im Wandel und damit auch die Mobilitätsbedürfnisse einer modernen Stadtgesellschaft. Wie wir uns in Zukunft in der Stadt bewegen, mit welchen Verkehrsmitteln wir Güter transportieren oder wie wir mit minimaler Umweltbelastung mobil sein können – diese Fragen müssen vor Ort diskutiert und gelöst werden. Die Stadtgesellschaft steht dabei vor großen Herausforderungen: Die Verkehrsinfrastruktur muss mit den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung in Einklang gebracht werden. Gleichzeitig besteht ein sich verschärfender Konkurrenzdruck um die Nutzung des öffentlichen Raums in der Stadt. Das Anwachsen der Stadt bringt neue Herausforderungen für den Verkehr mit sich und verschiedene Mobilitätsangebote müssen miteinander abgestimmt werden. Eine kluge, integrierte Stadtentwicklung setzt die Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer*innen voraus. Grundvoraussetzung dafür ist ein gemeinsames Verständnis darüber, wie nachhaltige und tragfähige Lösungen gestaltet werden können.



Fotos: © Sara Hohmann

Stadtgesellschaft und Forschung: Gemeinsam Stadt gestalten

Wir glauben, dass gemeinsames Forschen von Wissenschaft und Stadtgesellschaft zukunftsweisende Wege in der Stadtentwicklung aufzeigen kann. Das Diskussionsformat der Trialoge ist auf Perspektivenvielfalt und Verständigung ausgelegt. So fördern wir die transdisziplinäre Vernetzung von Wissenschaftler*innen mit Akteuren aus Politik & Verwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft.

Dialoge für eine *Neue Urbane Agenda Berlin*

Über das Projekt *Neue Urbane Agenda Berlin* (März 2018 - März 2020)

Mit dem Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“ zielen die Technische Universität (TU) Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform auf eine transdisziplinäre Vernetzung von Wissenschaft und Gesellschaft zu Themen der Stadtentwicklung. Mit dem Diskussionsformat der Dialoge, das auf Perspektivenvielfalt, Partizipation und Verständigung ausgelegt ist, wird der Austausch von Wissenschaftler*innen der TU Berlin mit Vertreter*innen der Politik und Verwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft gefördert. Die TU Berlin möchte mit dem Projekt ihrem Leitgedanken des Transfers nachkommen. Das Projekt wird durch die LOTTO-Stiftung Berlin gefördert. In den stadtrelevanten Themenfeldern Mobilität, Zuwanderung, Wohnen und Tourismus sollen durch Dialoge Schnittstellen zwischen Wissenschaft und Praxis zu Herausforderungen der wachsenden Stadt herausgearbeitet werden. Leitziel des Vorhabens ist die Initiierung von transdisziplinären Forschungs- und Umsetzungsprojekten, die der Stadtgesellschaft Berlins zugutekommen.

Über die Dialoge® der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform

Die Diskussionen im Rahmen der Dialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform basieren auf dem Ansatz, Akteure aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft, organisierter Zivilgesellschaft und Wissenschaft zusammenzubringen, um im argumentativen Austausch gemeinschaftlich Lösungsansätze für aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen zu ergründen. Die Akteure decken aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen, Erfahrungen und Machtpotenziale ein breites Spektrum wesentlicher gesellschaftlicher Perspektiven ab. Die Teilnehmer*innen müssen dabei über die typische Darstellung ihrer Positionen und Argumente hinausgehen und diese begründen. Nur so können die unterschiedlichen Meinungen miteinander in Bezug gesetzt werden. Ebenso sollten möglichst alle der etwa 50 Teilnehmenden im Dialog zu Wort kommen. Die Veranstaltungen fallen unter die Chatham-House-Regel, um eine vertrauliche Gesprächsatmosphäre zu schaffen. Die Moderation übernimmt Prof. Dr. Gesine Schwan.

EIN GEMEINSAMES PROJEKT MIT DER



GEFÖRDERT VON DER



INHALTSVERZEICHNIS

HINTERGRUND NEUE URBANE AGENDA BERLIN: MOBILITÄT	1
1 Verkehr und Raum	6
1.1 Prioritäten der Verkehrsmittel	6
1.2 Nutzung von öffentlichem Raum	11
2 Stakeholdergruppen im Zusammenspiel	16
2.1 Rolle der Politik und anderer Stakeholdergruppen	16
2.2 Anreize für die Mobilitätswende auf individueller Ebene	24
3 Multimodalität und Digitalisierung	30
3.1 Multimodaler Verkehr	30
3.2 Digitalisierung und Nutzer*innenfreundlichkeit	31
4 Gute Lösungen und Übertragbarkeit	35
4.1 Baukasten guter Lösungen	35
4.2 Governance-Modelle für eine Verkehrswende im Vergleich	36
AUSBlick GEMEINSAMES FORSCHEN	39
Annex I: Teilnehmer*innen	40
Annex II: Programm	42

HINTERGRUND | NEUE URBA NE AGENDA BERLIN: MOBILITÄT

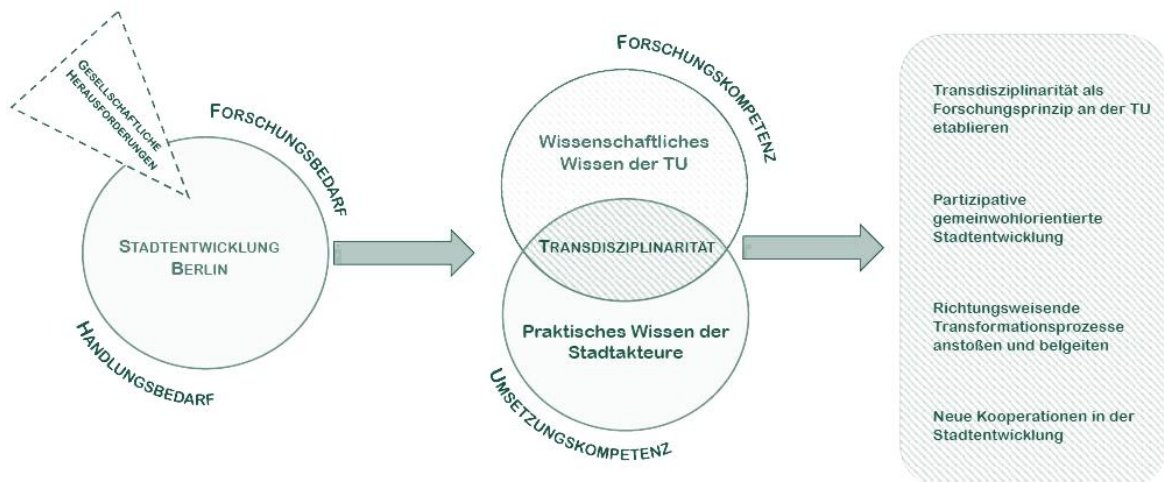
Projekt: Neue Urbane Agenda Berlin

Berlin ist Hauptstadt, Sehnsuchtsort und ständige Baustelle. Immer mehr Menschen zieht es in die Metropole an der Spree um zu studieren, zu arbeiten und das besondere Berliner Lebensgefühl zu genießen. Die wachsende Stadt ist Herausforderung und Chance zugleich: Was braucht Berlin, um langfristig eine lebenswerte Stadt zu bleiben? Wie kann die Stadt auch in Zukunft attraktiv und inklusiv sein. Diese und weitere Fragen möchte die TU Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform im Rahmen des Projektes Neue Urbane Agenda Berlin nachgehen.

Es gilt neue Strategien zu entwerfen, damit die Transformation der Stadt Berlin im Interesse ihrer Einwohner*innen gestaltet wird. Die TU Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform möchten durch die kooperative Entwicklung transdisziplinärer Lösungsansätze einen Beitrag zur Gestaltung der Stadt leisten.

Das Projekt gliedert sich in drei Phasen:

- Phase 1: Zur ersten Themensondierung kommen Wissenschaftler*innen der TU in interdisziplinären Arbeitskreisen zu vier Themenschwerpunkten Mobilität, Zuwanderung, Wohnen und Tourismus zusammen. Im Anschluss findet ein erster Dialog statt.
- Phase 2: Die Themen werden schrittweise durch die Erfahrungen und Expertise außerwissenschaftlicher Akteure ergänzt und durch einen zweiten Dialog präzisiert.
- Phase 3: Die Forschungsvorhaben werden in transdisziplinären Projektgruppen konkretisiert und finanzielle sowie organisatorische Voraussetzungen für die Verstetigung werden getroffen.



Thema und Projektziel

Die Ausgestaltung einer Verkehrs- und Mobilitätswende wird in der Wissenschaft wie in der Stadtgesellschaft Berlins gleichermaßen diskutiert. Im Rahmen des Projektes „Neue Urbane Agenda Berlin“ (2018-2020) waren Akteure der Berliner Stadtgesellschaft und Wissenschaftler*innen der TU Berlin am 25. Juni 2018 zum Dialog „Urbane Mobilität: Welche Verkehrswende braucht Berlin?“ eingeladen.

Transdisziplinarität, verstanden als gemeinsames Forschen von Wissenschaft und Gesellschaft, beginnt mit der gemeinsamen Identifizierung von Themen und Problemstellungen. So können Entscheidungen für Forschungsprojekte nicht einseitig, sondern unter Beachtung größtmöglicher Perspektivenvielfalt getroffen werden. Wenn von Beginn an Praxiswissen in wissenschaftliche Prozesse einfließt, können gesellschaftlich relevante und anschlussfähige Fragestellungen benannt werden.

Interdisziplinäre Arbeitskreise von Wissenschaftler*innen der TU Berlin gingen dem Dialog voraus und benannten erste Themenfelder, in denen eine Zusammenarbeit mit Praxisakteuren relevant erscheint. Folgende Fragen dienten als Ausgangspunkt für die transdisziplinäre Diskussion im Dialog, die später in gemeinsamen Forschungsprojekten von Wissenschaft und Stadtgesellschaft münden sollen. An dieser Struktur orientiert sich auch der Aufbau dieses Ergebnisberichtes:

- Welchen Verkehr möchten wir in Zukunft in Berlin und welcher Raum sollte den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen in der Stadt zur Verfügung stehen? (siehe Kapitel 1)
- Welche Rolle sollte die Politik bei der Verkehrswende spielen und wie können politische Entscheidungen von anderen Stakeholdergruppen unterstützt werden? (siehe Kapitel 2)
- Welche Möglichkeiten bestehen, um die verschiedenen Mobilitätsangebote besser miteinander zu vernetzen, damit schnelle sowie sichere Wege in der Stadt zurückgelegt werden können? (siehe Kapitel 3)
- Gibt es bereits bestehende nachhaltige Verkehrslösungen aus anderen Städten, die auf die Bedarfe Berlins angepasst und konkret umgesetzt werden könnten? (siehe Kapitel 4)

Transdisziplinäre Trialoge

Transdisziplinäre Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform sind erprobte Verfahren, um Diskussionen zwischen Wissenschaft und Gesellschaft perspektivenreich, vertrauensbildend und produktiv zu gestalten. Für den Beginn eines offenen Forschungsprozesses von Wissenschaft und Stadtgesellschaft bietet sich das Gesprächsformat der Trialoge für einen offenen und verständigungsorientierten Austausch an. Transdisziplinäre Trialoge organisieren eine Verständigung von Wissenschaft mit Stakeholdern aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft zu aktuellen gesellschaftspolitischen Themen. Die Trialoge bringen ein möglichst breites Spektrum an gesellschaftlichen Positionen und Ideen zusammen. Mit der Chatham House Rule¹ und einer fairen Moderation schaffen sie eine vertrauliche Atmosphäre zwischen den Teilnehmenden. Diese Perspektivenvielfalt und Verständigung bietet die Chance, Ansatzpunkte für gemeinsame Handlungsoptionen zu identifizieren.

In transdisziplinären Trialogen können im Austausch von Wissenschaft und Gesellschaft gemeinsame Fragestellungen entwickelt werden, um anschließend Forschung mit der Gesellschaft umzusetzen. Wissenschaftliche Ergebnisse können so in die Stadtgesellschaft hineinwirken, um zu tragfähigem Wissen und informierten Entscheidungen beizutragen. Wissenschaft kann durch den Austausch mit nicht-wissenschaftlichen Wissensträgern eine Reaktion auf eigene Arbeiten und neue Anregungen erhalten, um vice versa die gesellschaftliche Anschlussfähigkeit von Forschungsvorhaben zu verbessern.

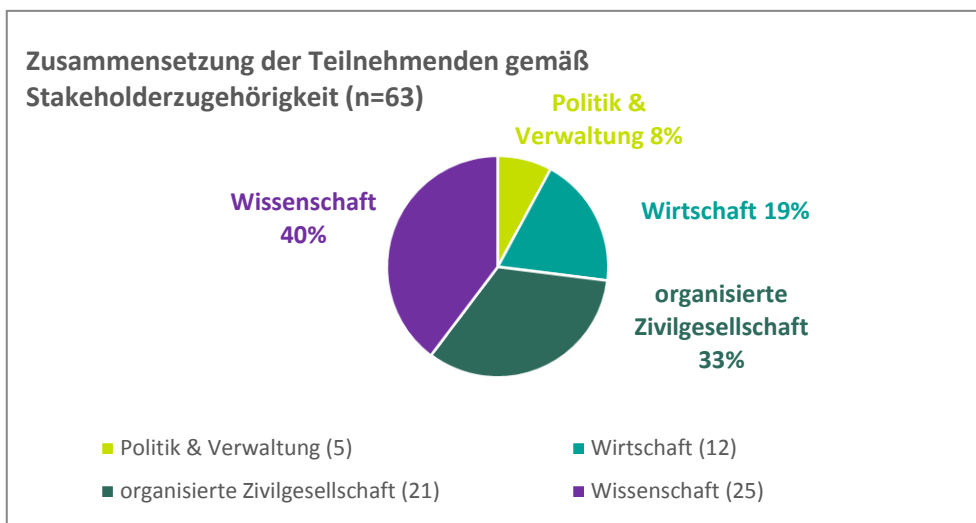
Transdisziplinäre Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform sind eintägige Veranstaltungen. Die Veranstaltung ist durch Plenumsdiskussion und kleiner Workshops gestaltet (siehe Programm im Anhang), sodass die Teilnehmer*innen in einen deliberativen Austausch miteinander treten können. Die Teilnehmer*innen bringen unterschiedliche Funktionen, Erfahrungen und Wissensarten in den Dialog ein. Ziel ist es, Positionen transparent zu benennen, einen gegenseitigen Verständigungsprozess zu initiieren und Win-Win-Situationen vorzubereiten.

Die Debatte wird aufgezeichnet, so dass im Anschluss an die Veranstaltung die Inhalte der Diskussionen mit einer qualitativen sozialwissenschaftlichen Methode ausgewertet werden.

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.

Teilnehmende

Am Dialog „Urbane Mobilität: Welche Verkehrswende braucht Berlin?“ nahmen insgesamt 63 Teilnehmer*innen teil, davon 25 aus der Wissenschaft, sowie fünf aus dem Bereich Politik und Verwaltung, zwölf Akteure der Wirtschaft und 21 gehörten der organisierten Zivilgesellschaft an. Die 30 weiblichen und 33 männlichen Teilnehmenden kamen aus 40 verschiedenen Organisationen (siehe Anhang I).



Der transdisziplinäre Dialog startete mit drei Inputs aus der Stadtgesellschaft, das heißt aus Politik und Verwaltung (*Stefan Gelbhaar, Mitglied des Bundestags, Bündnis 90/Die Grünen*), Wirtschaft (*Thuy Chinh Duong, Leiterin Produktentwicklung Ticketing, MotionTag GmbH*) und organisierter Zivilgesellschaft (*Marion Laube, Bundesvorstand, Verkehrsclub Deutschland e.V.*). Die Inputgebenden repräsentierten dabei nicht eine der Stakeholdergruppen, sondern stellten Teilperspektiven vor, die aber die Logik der einzelnen Gruppen reflektieren sollten. Die Inputs sollten die aus Sicht der jeweiligen Stakeholdergruppe größten Herausforderungen für eine Verkehrswende in Berlin benennen und die Rolle der einzelnen Stakeholdergruppen umreißen, sodass in der Debatte Ansatzpunkte für gemeinsame Handlungsoptionen ausgemacht werden können.

Auswertung des Trialogs

Die qualitative Auswertung der aufgezeichneten und transkribierten Diskussion im Plenum und der Protokolle der Workshops erfolgt angelehnt an die dokumentarische Methode nach Ralf Bohnsack². Diese Methode der qualitativen Sozialforschung wird insbesondere für die Auswertung von Gesprächen mit mehreren Personen angewandt. Mit diesem Verfahren kann eine Interpretation des Materials erreicht werden, die über den Sachstand der Diskussion hinausgeht. Eine reflektierende Interpretation lässt Rückschlüsse auf Orientierungen der Teilnehmenden zu, das heißt auf deren handlungsleitendes Erfahrungswissen, das sich im Gespräch dokumentiert. Dieses wird hier zusammenfassend dargestellt und mit prägnanten Aussagen veranschaulicht. Teil der Auswertung ist der gesamte Trialog, also Einführungen, Inputs, Gespräche im Plenum und Protokolle der Workshops.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Diskussionen im Trialog befassten sich vor allem mit den Themen der Verkehrsmittelwahl (siehe Kapitel 1) und der Rolle der verschiedenen Stakeholdergruppen für einen Fortschritt in der Verkehrswende (siehe Kapitel 2). Insgesamt zeigte sich hierbei, dass es weniger unterschiedliche Ansichten zwischen den Stakeholdergruppen über die Ziele und Mittel einer Verkehrswende gibt, sondern, dass Konfliktlinien zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen nach Verkehrsmittel wie Privatauto, Fahrrad und Fußverkehr um öffentlichen Raum existieren. Daneben wurde Multimodalität und Digitalisierung als miteinander verwobene Entwicklungen im Verkehrssektor diskutiert (siehe Kapitel 3). Gute Lösungen (siehe Kapitel 4) bezogen sich hauptsächlich auf die genannte Vorstellung einer Mobilitätswende, die die Vormachtstellung des Privatautos deutlich reduziert.

² Bohnsack, Ralf (2008): Rekonstruktive Sozialforschung, Einführung in qualitative Methoden, Opladen/Farmington Hills.

1 | Verkehr und Raum

Welchen Verkehr möchten wir in Zukunft in Berlin und welcher Raum sollte den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern in der Stadt zur Verfügung stehen?

1.1 Prioritäten der Verkehrsmittel

Die Dialogteilnehmer*innen diskutierten ausführlich über notwendige Veränderungen bei den Prioritäten der Verkehrsmittel, damit eine Verkehrswende gelingt. Debatten über die richtige Wahl der Verkehrsmittel dokumentieren zweierlei: Zum einen betonen sie die Notwendigkeit einer Mobilitätswende, die über eine Antriebswende hinausgeht. Zum anderen zeigen sich Konfliktlinien, die quer zu den Stakeholder-Gruppen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln verlaufen.

Antriebswende hin zur E-Mobilität

Auf technischer und technologischer Ebene wurde die Verkehrswende als Antriebswende hin zu E-Mobilität diskutiert. Diese gehe mit neuen Verkehrsmitteln und verändertem Mobilitätsverhalten einher. Diese Antriebswende meint eine Umstellung vom klassischen Verbrennungsmotor bzw. Dekarbonisierung des Verkehrs. Durch neue Technologien wird Verkehr in der Stadt verändert. E-Mobilität wird als Teil eines Smart City Konzepts begriffen. E-Mobilität wurde von den Teilnehmenden zunächst in Bezug auf Mikromobilität genannt, hier handelten große Automobilkonzerne im Sinne einer Verkehrswende und investierten in Fahrzeuge, die „zwischen den Kategorien unterwegs sind“ wie zum Beispiel elektrische Faltroller. Während hier von Seiten der Automobilindustrie die fehlende Reform der

„Wir wollen [...] die Leute von ihrem Privatauto wegbringen, aber nicht unbedingt einfach das ersetzen durch ein anderes Auto, weil das Thema Platz haben wir dann damit trotzdem nicht gelöst.“ | WIRTSCHAFT

Mobilitätshilfereform kritisiert wurde, wurde von Seiten der Politik die Notwendigkeit der Sicherheitschecks bei neuen Technologien betont. Daneben wurde E-Mobilität in Bezug auf den öffentlichen Busverkehr genannt, der mit oder ohne Oberleitung elektrifiziert werden könne und vermutlich weniger lokale Widerstände etwa im Vergleich zu einem

Straßenbahnprojekt hervorrufen würde. Verwiesen wurde für den privaten Gebrauch von E-Mobilität auf die Problematik der Ladeinfrastruktur, die Nutzer*innenfreundlich gestaltet sein müsse (z.B. ausreichende Ladestationen, Laden über Nacht). Die Gefahr des Rebound-Effekts, das heißt der Generierung zusätzlichen Verkehrs durch Effizienzeinsparung wurde nur margi-

nal diskutiert. Eine Antriebswende löse nicht die Verkehrsprobleme der Stadt, so die Mehrheit der Teilnehmer*innen.

Die Debatte um eine Mobilitätswende fordert zwar auch eine Antriebswende, geht aber darüber hinaus, und fragt nach Änderungen im Verkehrsverhalten, insbesondere nach der Abkehr vom Privatauto. Hier spielen kulturelle, politische und soziale Fragen eine Rolle. Es wurde viel über den so genannten Modal Split gesprochen, das heißt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel, wie sie in Berlin genutzt werden. Dabei dokumentierte sich in den Aussagen der Teilnehmenden eine Konfliktlinie, die quer zu den Stakeholder-Gruppen verläuft und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen nach Verkehrsmittel in Nutzungskonflikt um knappen Verkehrsraum sieht.

Alternativen zum Privatauto

Klar wurde, dass die Verkehrsmittel über weite Strecken der Diskussion dichotom in Auto und Nicht-Auto eingeteilt wurden. Darin bildet sich eine Abneigung gegenüber des Privatautos ab, das das derzeitige Stadtbild und die öffentliche Debatte nach Sicht vieler Teilnehmenden zu stark dominiere. Vor allem wurde mehrfach auf das Raumproblem durch Autos verwiesen, insbesondere durch parkende Autos, den so genannten ruhenden Verkehr und eine Debatte um die Begrenzung der Fläche für Autos explizit im öffentlichen Raum gefordert. Hier zeigte sich auch ein Widerspruch von öffentlichem Raum und privater Nutzung (siehe Kapitel 1.2). Außerdem würden viele Leute das Auto zwar mit Freiheit verbinden, doch in der Stadt sei diese „reine Freiheitsideologie [...] ein Irrglaube“ (Politik & Verwaltung). Der Gefahrenaspekt durch das Verkehrsmittel Auto wurde mehrfach betont.

„Wir sollten wirklich darüber reden wie viel Platz jeder für sich nehmen kann, um einfach sein privates Auto da im öffentlichen Raum abzustellen. Wir könnten den Raum so gut nutzen.“ | ZIVILGESELLSCHAFT

Vor diesem Hintergrund wurde auch viel über alternative Angebote zum privaten Auto gesprochen. Es wurde von verschiedenen Teilnehmenden betont, dass Autofahrer*innen in Berlin zu Unrecht den öffentlichen Diskurs dominierten. Denn der Autobesitz in Berlin, insbesondere im Innenstadtring, sei im Vergleich zu anderen Großstädten gering und rückläufig – mit Ausnahme eines Generationeneffekts, da Frauen heutzutage im Vergleich zu früher einen deutlich höheren Autobesitz aufweisen. Außerdem werde das Auto zwar besessen, aber immer weniger benutzt. So sei derzeit ein geeigneter Moment für eine Mobilitätswende. Doch derzeit seien Verkehrsteilnehmer*innen nicht gleichberechtigt. Autofahrer in Berlin wurden als eine „kleine radikale Minderheit“ benannt. Es wurde eine Schieflage for-

„Vorrang hat in der Stadt zunächst einmal das Nicht-Auto“ | WIRTSCHAFT

muliert, dass diese kleine Gruppe an Autobesitzer*innen die Debatte dominiere. Den Vorrang sollten jedoch in erster Linie andere Verkehrsmittel als der private PKW haben.

Jedoch wurde darauf verwiesen, dass Auto nicht pauschal zu verteufeln und es wurde Verständnis für das Bedürfnis nach Autobesitz angemahnt. In dieser Formulierung zeigt sich die harte Auseinandersetzung um das Verkehrsmittel Privatauto. Das Autofahren wird dabei mit

„Und für die ist das Auto eben auch eine Form von Freiheit, von auch Selbstbewusstsein, Selbstvergewisserung und auch Status“ | WISSENSCHAFT

individueller Mobilität verbunden und als emotionales Gut oder Statussymbol beschrieben. Vor allem bei jungen Männern sei das Auto mit Selbstbewusstsein und Selbstvergewisserung verbunden. Diese starke emotionale Verbindung verhindere eine einfache Abkehr vom Privatauto: „Das Auto den Leuten einfach zu verbieten, kann es auch nicht sein“ (Wissenschaft). Das heißt, es stellt sich die Frage, wie mit

dem als legitim wahrgenommenem Bedürfnis nach Autobesitz umgegangen werden sollte. Es könne nicht einfach ignoriert werden, selbst wenn man es selbst nicht gutheiße.

Das geteilte Auto findet wiederum eine neue Rolle im öffentlichen Raum: Sharing-Modelle wurden im Dialog von Mitgliedern aller Stakeholdergruppen als eine sinnvolle Möglichkeit der Mobilität anerkannt. Hier sind Ansätze für Multimodalität zu finden, die im Kapitel Multimodalität und Digitalisierung gesondert betrachtet werden (siehe Kapitel 3.1).

Priorität von Rad- und Fußverkehr

Der sogenannte aktive Verkehr, das heißt Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, wird von einer Vielzahl der Teilnehmenden priorisiert, wobei unterschiedliche Begründungen zum Teil hinter die soziale Funktion von Raum zurücktreten, wie unten weiter ausgeführt wird. Zunächst bleibt festzuhalten, dass dieser gewünschte Vorrang für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zum einen auf der Orientierung an den schwachen Verkehrsteilnehmer*innen beruht. Explizit wird von Einigen der Fußverkehr priorisiert, weil vom schwachen zum starken Verkehrsteilnehmer hin argumentiert wird. Als schwache Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden neben Kindern auch Senioren und Menschen mit Behinderung genannt. Individuelle Mobilität solle nicht per se mit dem Auto verknüpft sein, sondern selbst mobil zu sein bedeute – auch mit Blick auf Kinder – in erster Linie zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Bei diesem Argument geht es darum, allen Verkehrsteilnehmer*innen Mobilität zu ermöglichen, das heißt es geht um individuelle Mobilitätsbedürfnisse aller Teile der Gesellschaft.

Ein weiteres Argument für Fuß- und auch Radverkehr ist deren ökologische Verträglichkeit, da er Umwelt- und Klimaschutzziele befördern kann. Dieses Argument wird meist nicht explizit ausgeführt, es scheint selbstverständlich, sondern der aktive Verkehr wird beispielsweise als „klimafreundlicher Verkehr“ benannt. Explizit wurden außerdem positive Gesundheitsas-

pekte bei der Förderung von Fuß- und Radverkehr angebracht. Durch Bewegung könnten Gesundheitskosten verringert werden. Der wirtschaftliche Nutzen von Fußverkehr wurde ebenfalls hervorgehoben, er zeigte sich zum Beispiel bei Fußgängerzonen mit Einkaufsmöglichkeiten. Daneben wird eine Mobilitätsumstellung auf den aktiven Verkehr als Standortvorteil im Wettbewerb mit anderen Städten genannt.

„Radverkehr bringt Gesundheit, es bringt Bewegung [...] wir können damit auch Gesundheitskosten tatsächlich reduzieren.“ | ZIVILGESELLSCHAFT

Schließlich wird mehrfach die soziale Funktion von Raum betont, mit der der aktive, weil langsame Verkehr offenbar am besten zu vereinbaren ist und somit als Argument für die Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr dient. Mit dieser Argumentation treten direkte Mobilitätsbedürfnisse oder -kriterien wie Nutzerfreundlichkeit, Schnelligkeit etc. in den Hintergrund. Der Verkehrsraum wird stattdessen in erster Linie als sozialer Raum begriffen, in dem Verkehr eher störend empfunden wird und daher minimiert bzw. verlangsamt werden soll. Ausführlicher wird dieser Aspekt später behandelt (siehe Kapitel 1.2).

Spezifische Forderungen für den Fußverkehr in Folge dieser Priorisierung von aktivem Verkehr sind, dass dieser nicht nur Insellösung sei, sondern vernetzt gestaltet werden sollte und konkret Querungen für Fußgänger der neuen Radtrassen in Berlin geplant werden. Die eingeplante Gehgeschwindigkeit an den Ampeln solle verlangsamt werden. Weiter wird von kulturell unterschiedlichem Fußverkehrsverhalten (zum Beispiel variieren die Häufigkeit von Stehen und Gehen) berichtet. Es sollte kulturell sensible Verkehrsplanung betrieben werden, die diese Unterschiede berücksichtigt. Fußgängerzonen werden durch einen Teilnehmer als positives Beispiel verteidigt.

Als konkrete Forderungen für den Radverkehr wurden mehr Platz und Infrastruktur wie Abstellmöglichkeiten und Fahrradparkhäuser, Fahrradtrassen, farblich markierte Fahrradwege und Rechtsabbiegeampeln genannt. Die politische Förderung von Radverkehr in der Stadt wurde ausdrücklich als legitim betont – dies weist auf unterschiedliche Meinungen dazu in der öffentlichen Debatte hin. Insgesamt wird eine sichere Infrastruktur sowohl für Fuß- als auch für Radverkehr gefordert, etwa durch die konsequente Durchsetzung von Verkehrsregeln.

Vereinzelt wurden Rad- und Fußverkehr in Konflikt miteinander gesehen. Es wurde der Radverkehr, insbesondere das Lastenrad, als mögliche Gefahr für den Fußverkehr benannt und die Bevorzugung der Radfahrer*innen gegenüber den Fußgänger*innen von dem derzeitigen Mobilitätsgesetz postuliert. Dieser Darstellung wurde daraufhin aber

„Es sind ja alle Menschen Fußgänger, [es] sehen eben viele Menschen auch das Fahrrad als eine Gefahr [...], wenn jetzt auch noch Lastenfahrräder mit auf den Radwegen fahren, [...] da geht der Verteilungskampf weiter, auch zu Lasten der Verkehrssicherheit.“ | POLITIK & VERWALTUNG

widersprochen. Radverkehr und Fußverkehr sollten, so die eine Entgegnung, nicht gegeneinander ausgespielt werden. Beide Verkehrsarten sollten mehr und einen sicheren Raum erhalten, da beide als schwache Verkehrsteilnehmer*innen angesehen werden. Zudem habe das Rad nur sehr geringen Raum im derzeitigen Verkehrssystem und dominiere keinesfalls.

Es bildet sich ein Nutzungskonflikt im öffentlichen Raum ab, der an dieser Stelle nicht mehr der vorherigen Dichotomie folgt, sondern sich weiter ausdifferenziert. Das Lastenrad als neuer Verkehrsteilnehmer scheint sich hier – ähnlich wie die E-Mikromobilität als neues Verkehrsmittel – seinen Platz erst erkämpfen zu müssen.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Für eine Mobilitätswende wird in einem multimodalen Setting schließlich der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wiederholt betont. Mobilität wird als öffentliche Aufgabe angesehen. Der ÖPNV wird häufig in der Priorität nach dem aktiven Verkehr genannt und er wird insbesondere als Lösung für Pendlerverkehr angesehen. Insgesamt wurden der Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV gefordert (zum Beispiel Barrierefreiheit, Erhöhung Grundtakt, Lückenschlüsse) und vereinzelt der kostenfreie ÖPNV als Möglichkeit (z.B. für SeniorInnen bei Führerscheinabgabe) genannt, ohne dass dieses Thema weiter diskutiert wurde. Die mit diesen Forderungen verbundene Zunahme des öffentlichen Verkehrs wird nicht kritisiert. Im Gegenteil: Die Steigerung der Nutzung des ÖPNV soll gefördert werden. Stattdessen wird die Trägheit des Ausbaus des ÖPNV bemängelt. Die öffentliche Hand solle „Rückgrat urbaner Mobilität“ (Wirtschaft) bleiben.

Handlungsbedarf beim Wirtschaftsverkehr

Neben dem Privatverkehr wird beim Dialog der Wirtschaftsverkehr als relevante Größe für eine Verkehrswende betont. Eindeutige Handlungsoptionen kristallisierten sich in der Debatte nicht heraus. Der private Verkehr dominiert implizit die Debatte und wurde mitunter explizit als der relevante Verkehr benannt, dessen Umstellung für den Erfolg der Verkehrswende wichtig sei. Der Wirtschaftsverkehr wurde dennoch mehrfach in seiner quantitativen Bedeutung betont. Insbesondere der Lieferverkehr habe aufgrund des Trends zur individuellen Bestellung nach Hause zugenommen und stelle eine neue Herausforderung für die Stadt dar. Dieser Trend wurde nur in Ausnahmen hinterfragt und die Frage aufgeworfen, wie diesem entgegengewirkt werden könne. Eine breite Ablehnung des Lieferverkehrs zeigte sich nicht. Auf der anderen Seite wurden gleichermaßen keine konsensualen Handlungsoptionen in diesem Bereich genannt. Konzepte und Projekte zur Bündelung von Lieferungen wurden zwar vorgestellt, um die Verkehrsbelastung dadurch zu minimieren (zum Beispiel City-Logistik, Pilotprojekt Prenzlauer Berg, Mini-Hubs in Neubaugebieten, Verteilerbahnhöfe), problematisch sei hieran aber der Platzmangel für Umschlagplätze und dass Konzepte ohne die Wirtschaft geplant seien (siehe Kapitel 2). Eine gemeinsame Vorstellung über Handlungsbedarf ist somit vorhanden, die Handlungsoptionen sind jedoch nur in Ansätzen diskutiert.

Daneben wird betriebliche Mobilität (zum Beispiel geschäftliche Dienstreisen, Dienstfahrzeuge) vereinzelt als wichtiges Handlungsfeld identifiziert, das mehr „Schlagkraft“ (Wirtschaft) als die private Mobilität entwickeln könne. Handlungsoptionen wurden nicht weiter diskutiert.

1.2 Nutzung von öffentlichem Raum

Die Debatte um die richtigen Verkehrsmittel stellte sich vor dem Hintergrund des begrenzten Raumes zunächst als ein Nullsummenspiel dar. Im Dialog zeigte sich direkt und indirekt, dass sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen in Verhandlung um knappen Raum befinden, dabei verläuft die Konfliktlinie wie oben angemerkt quer zu den Stakeholdergruppen. Alle Vertreter*innen der Stakeholdergruppen stellten Anforderungen an die Nutzung des knapper werdenden öffentlichen Raums. Es bestand Einigkeit, dass es eine Debatte um die Nutzung des öffentlichen Raumes geben muss, wobei der Modus der Neu- bzw. Umverteilung unklar blieb. Das heißt, die derzeitige Raumnutzung stößt auf Unzufriedenheit. Es wurde sogar davon gesprochen, dass Raum zurückgewonnen werden müsse, womit die Vorstellung einhergeht, dass zu viel Raum an den Verkehr verloren gegangen sei. Die negativen Folgen der Urbanisierung wurden betont, Berlin leide an „Wachstumsschmerzen“ (Wissenschaft).

Lösungen für gerechte Raumverteilung: Mehrfachnutzung, Mischnutzung, Flächenbepreisung und Experimentieren

Insgesamt wurde die Verteilung der Flächen als Gerechtigkeitsproblematik verstanden. Es blieb dabei unklar, wie Gerechtigkeit hergestellt werden kann. Das Prinzip Gemeinwohl vor Eigennutz wurde bei der Nutzung des öffentlichen Raums anerkannt, aber in seine Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit mitunter in Frage gestellt. Auf individueller Ebene stellt sich die Frage nach dem Recht an einem Minimum oder Maximum an Raum, das einem Menschen zur Verfügung stehen sollte. Es fand sich in der Debatte keine einheitliche Lösung für eine gerechte Aufteilung von Raum auf Ebene individueller Verkehrsteilnehmer*innen in der Stadt. Dennoch wurden Lösungen in der Diskussion angeboten. Es wurden vor diesem Hintergrund Lösungen betont, die multi-perspektivisch akzeptiert sind. Dabei blieb abschließend offen, wie diese verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse im knappen Raum berücksichtigt werden sollen. Verschiedene Lösungsparadigmen bildeten sich dabei in den Wortbeiträgen der Teilnehmer*innen ab.

Der Ansatz der Mehrfachnutzung könnte dem Problem des Flächenkonflikts entgegenwirken, indem gleichermaßen für die verschiedenen Nutzer*innen, aber in unterschiedlichen Zeitfenstern Raum zur Verfügung gestellt wird. Es gebe damit keine Gruppe, die auf Raum verzichten müsse. Die Einschränkung bei der Mehrfachnutzung findet also nicht räumlich, sondern zeitlich statt. Ein genanntes Beispiel sind Büroparkhäuser für die Nutzung durch Lo-

gistik in der Nacht. Allerdings müssen für die Mehrfachnutzung akzeptable Rahmenbedingung diskutiert und festgelegt werden.

Daneben werden Ideen zur Lösung des Knappheitsproblems durch Mischnutzung genannt, bei der die gleichzeitige Nutzung der Fläche durch die Teilnehmer*innen beschrieben wurde, z.B. bei Radwegen an Haltestellen. Auf der einen Seite wurde das Potential für Mischnutzungen von Fläche als begrenzt eingestuft, insbesondere weil für alle Verkehrsteilnehmer*innen ein Sicherheitsraum auf der Straße eingehalten werden muss. Auf der anderen Seite kann Mischnutzung dazu beitragen, die sektorale Denkweise – das heißt eine Konfliktlinie zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen – zu überwinden. Für eine Mischnutzung von Verkehrsräume brauche es allerdings einige Bedingungen, um Sicherheit zu gewährleisten. So müssen beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden, um Räume der Mischnutzung an schwache bzw. langsame Teilnehmer*innen im Verkehr, z.B. Radfahrer*innen oder Kinder anzupassen. Genannte Beispiele hierfür sind (temporäre) Spielstraßen, Begegnungszonen und shared space.

Ein anderer Ansatz ist die Idee der Bepreisung von Fläche. Diese rückt den Fokus der Debatte zurück auf die individuelle Ebene und auf ein System von Angebot und Nachfrage. Raumkontingente könnten (digital) an jede/n Einzelne/n vergeben werden (ähnlich dem CO₂-Markt) und durch den Mechanismus von Angebot und Nachfrage würde die Gemeinschaft mit einer Diskussion um eine angemessene Flächennutzung konfrontiert werden und müsste über die Flächennutzung entscheiden. Dahinter steckt der Gedanke, dass die private Nutzung von öffentlicher Fläche nicht kostenfrei sein dürfe und man über die Bepreisung die Kostbarkeit des Raums erfasse. Dadurch werde Raum effizienter genutzt. Ein sozialer Ausgleich etwa nach Einkommen, Automodell, Notwendigkeit von Autobesitz sollte mit eingepreist werden. Es wurde aber auch kritisiert, dass ein Marktmodell kein geeigneter Mechanismus für die Verteilung für öffentlichen Raum sei, da die Einzelnutzung von Individuen in der Addition noch keine gemeinsame Vorstellung über eine Nutzung gebe. Vielmehr sei die Frage der gerechten Flächennutzung eine politische Frage und müssen in gemeinsamer Verständigung und Aushandlung entschieden werden. Konkret wurde daneben Parkraumbewirtschaftung und die Auslastung von Parkhäusern als Möglichkeiten angesprochen, um Raum im vom Auto „überbuchten“ (Wirtschaft) Straßenraum frei zu bekommen. Was auf individueller Ebene als Regulierung durch Angebot und Nachfrage wirkt (siehe Kapitel 2.2), muss zunächst auf kollektiver Ebene entschieden werden. Breite gesellschaftliche Zustimmung für Parkraumbewirtschaftung könne etwa gelingen, indem die Einnahmen zweckgebunden für die Gesellschaft genutzt würden.

Experimentierräume dienen schließlich als eine weitere Lösung, um Veränderungen in der Raumnutzung zu bewirken. In der temporären Umnutzung wird eine Möglichkeit gesehen, nicht über Regulierung, sondern durch flexibles Handeln Lösungen zu finden (siehe Kapitel 2.1).

Verminderung von Verkehr und der soziale Aspekt von Raum

Die bisherigen Lösungsvorschläge beruhen zumeist auf der Frage des richtigen Umgangs mit einem steigenden Verkehrsaufkommen, das durch die Urbanisierung entsteht. Einige der Vorschläge gehen mit dem knappen Raum aber auch in umgekehrter Weise um und fordern eine Verminderung von Verkehr durch weniger Mobilitätswänge: Die Stadtplanung solle darüber nachdenken, wo der Verkehr herkomme. Eine polyzentrische Stadt- und Regionalplanung beispielsweise könne weniger Verkehr generieren, indem Wohnen, Arbeiten und Freizeit näher aneinanderrücken. Damit wird Mobilität in seinem eigentlichen Sinne der Bedürfnisbefriedigung mit wenig Bewegung Rechnung getragen. Dies könne autozentrierte Pendlerströme reduzieren, welche als nicht wünschenswert und klimaschädlich angesehen werden und eher durch den ÖPNV in das Verkehrssystem eingebunden werden sollten. Mehrfach wurden der Pendlerverkehr und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Innenstadt im Vergleich mit dem Stadtrand und Umland angemerkt. Es wurde daneben der Versorgungsaspekt der Stadt angesprochen.

Daneben könnten autoarme Quartiere bei den derzeitigen neuen Stadtentwicklungsgebieten vorangebracht werden. „Das sind Chancen, dort etwas anders zu machen, die wir nutzen müssen“.

„Autoarme Quartiere entstehen nicht von selbst, wiewohl sie in Berlin fast schon vorgezeichnet sind“ | POLITIK & VERWALTUNG

Die Politik müsse hier eingreifen. Hierfür sei stadtplanerisches Umdenken nötig. Der Innenstadtring habe eine enge Bebauung und alternative Mobilitätsformen: „Das ist alles schon da, man muss das bloß noch anders zur Geltung bringen“ (Politik & Verwaltung).

Schließlich war eine Neuverteilung als Raumgewinnung für Gemeinschaftszwecke ein wichtiger Punkt in der Dialog-Diskussion. Der soziale Aspekt von Raum überwiegt dann den Mobilitätsaspekt. Durch eine veränderte Raumnutzung kann nicht nur die Verkehrs- sondern auch die Wohn- und Lebenssituation der Städter beeinflusst werden. Ein häufig genannter Aspekt im Rahmen der Neuverteilung war die attraktive Gestaltung des Lebensumfeldes. Vor allem Parkflächen oder Parkhäuser wurden hier genannt. So könnten freie Flächen am Wochenende als Nachbarschaftsorte genutzt werden, Parkflächen für Anwohner*innen, Sport oder Freizeit (zum Beispiel Parking Day). Parkflächen könnten durch Kunst oder anderweitig attraktiver gestaltet werden. Daneben werden bei einer neuen Nutzung des öffentlichen Raums die langsameren Verkehrsmittel bewusst in Kauf genommen, um das Miteinander im öffentlichen Raum zu stärken oder Spielmöglichkeiten für Kinder zu schaffen. Die Begrenzung von Raum für Kinder (Spielplatz, Fußweg, Fußgängerüberweg) wurde von einigen Teilnehmer*innen als negativ bewertet. Kindheit sollte ihrer Meinung nach idealerweise mit freiem Spielen im gefahrenfreien, wenig limitierten Raum einhergehen. Einige forderten eine bewusste Entschleunigung. Der Stadtraum solle zum Verweilen einladen (zum Beispiel öffentliche Parkbänke). Lebenswerte Städte wurden mehrfach als Ziel genannt. In dieser Vorstellung steht Begegnung im Mittelpunkt und der schnelle Verkehr wird mit Sorge betrachtet.

Von einigen Teilnehmer*innen wird insgesamt bei der Wahl der Verkehrsmittel dem Parameter Sicherheit Vorrang eingeräumt. Sicherheit stellt mit erhöhten Verkehrsaufkommen und insbesondere Nutzungskonkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen eine Herausforderung für die Stadt dar. Ebenso sei im Gegensatz zu Berufstätigen und Jungen, die für Beschleunigung eine Präferenz hätten, für ältere Verkehrsteilnehmer*innen ein „Schutzraum“ (Zivilgesellschaft) oder ein Raum der Entschleunigung gewünscht. Insbesondere für Kinder wird Sicherheit vermisst und es wurde gefragt, warum dies kein allgemeiner Maßstab sei. Insofern zeigt sich hier, dass es keinen Konsens über den Stellenwert von Sicherheit gibt bzw. dass diese Position Widerstand oder nicht ausreichende Wertschätzung aus der Perspektive einiger Teilnehmer*innen erfährt. Für einige Trialogteilnehmer*innen steht der Aufenthalt im Stadtraum in Konflikt zum vorhandenen Verkehr.

Es wird an anderer Stelle sogar explizit darauf hingewiesen, dass dem Verkehr Fläche entzogen werden kann, um diese für andere dauerhafte Zwecke wie Wohnen zur Verfügung zu stellen und dass die Notwendigkeit von Parkplätzen bei Neubau die Verdichtung in der Stadt erschwere. In der Umnutzung von Raum für Gemeinschaftszwecke wurde daneben von großem Widerstand berichtet, wenn diese mit Parkraumverminderung einhergehe. Verkehrsraum steht in dieser Argumentation in Konflikt zur anderweitigen Raumnutzung. Insgesamt wird dem Raum hier eine soziale Funktion zugewiesen. Mobilität spielt in dieser Argumentation eine nachgeordnete Rolle.

1 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Verkehr und Raum

- Auf technologischer Ebene wird die Antriebswende hin zu E-Mobilität diskutiert. Diese geht gleichzeitig mit neuen Verkehrsmitteln und einem veränderten Mobilitätsverhalten einher. Transdisziplinäre Schnittstellen finden sich hier beim möglichen Ausbau von E-Mobilität in den Bereichen Mikromobilität, Busverkehr und einer veränderten Ladeinfrastruktur für den privaten Gebrauch von Elektroautos. Wissenschaft und Stadtgesellschaft könnten hier für Berlin gemeinsam an Fragen nach Sinnhaftigkeit und Gestalt von neuen Verkehrsmitteln und des Infrastrukturausbaus für E-Mobilität arbeiten. In diesem Kontext stellt sich auch die Herausforderung der Verhinderung eines möglichen Rebound-Effekts durch gesteigerte E-Mobilitätsangebote für den Berliner Verkehr, der ausführlicher untersucht werden kann.
- Der Besitz des Privatautos wird für die Verkehrswende in Berlin, für ein sicheres Verkehrssystem sowie für die öffentliche Raumnutzung als hinderlich eingestuft. Trotz positiver Tendenzen, die auf eine geringere Nutzung des Privatautos in Berlin verweisen, zeigt sich im transdisziplinären Austausch, dass eine Herausforderung darin besteht ein Verkehrssys-

tem nicht am Bedürfnis der Autobesitzer*innen vorbei zu gestalten. Eine mögliche Handlungsoption zeigt sich in der Befürwortung von Car-Sharing, wobei Modelle für Berlin ausführlicher transdisziplinär evaluiert und konzeptualisiert werden könnten.

- Der Rad- und Fußverkehr wird für eine gelungene Mobilitätswende priorisiert, wobei neben dem offensichtlichen Argument der ökologischen Verträglichkeit folgende Dimensionen auf ihre Relevanz und Richtigkeit überprüft werden könnten: Steigerung der Mobilität von schwachen Verkehrsteilnehmer*innen, positiver Gesundheitsnutzen, wirtschaftlicher Nutzen für Einzelhandel, internationaler Standortvorteil, bessere soziale Nutzung von Raum. Speziell für den Fußverkehr zeigt sich im transdisziplinären Austausch die Notwendigkeit eines vernetzten und kulturell sensiblen Fußverkehrskonzeptes. Für den Radverkehr werden sichere Infrastruktur und ausreichend Raum angemahnt. Als neues Verkehrsmittel könnten die Potentiale des Lastenrades weiter ausgeleuchtet werden.
- Mobilität wird als öffentliche Aufgabe wahrgenommen, dessen Ausbau und Modernisierung vorangetrieben werden soll.
- Der Wirtschaftsverkehr wird als relevant, aber bisher zu wenig betrachtet angenommen. Insbesondere der Trend zur privaten Belieferung mit Waren kann auf dessen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und Verkehrssystem Berlins hinterfragt werden. Bisher fehlen konsensfähige Logistikkonzepte für Berlin. Beispiele für veränderte Logistikkonzepte wurden benannt und können weiter evaluiert werden. Daneben wurde betriebliche Mobilität als Handlungsfeld benannt, in welchem die verschiedenen Akteure neue Ideen für eine Mobilitätswende entwickeln könnten.
- Der begrenzte Raum macht die Nutzung durch Verkehrsmittel zu einem Nullsummenspiel und wirft eine Gerechtigkeitsproblematik auf, die nicht abschließend gelöst werden kann. Auf der einen Seite könnten hier mögliche Lösungswege vergleichend untersucht werden: Mehrfachnutzung, die Mischnutzung, die Bepreisung von (Parkraum-)Fläche, die Einführung von Experimentierräumen. Dabei könnte jeweils analysiert werden, welche Rahmenbedingungen und Voraussetzungen nötig sind, welche (sozialen) Implikationen und Folgen die Lösung mit sich bringt bzw. inwiefern der Gerechtigkeitsproblematik Rechnung getragen werden kann und welche Potentiale der Lösung der Neuverteilung zukommen bzw. wie effizient diese ist.
- Auf der anderen Seite kann eine Umverteilung von Raum durch die Verminderung von Verkehr geschehen: Hier können Konzepte für polyzentrische Stadt- und Regionalplanung, die Reduzierung von autozentriertem Pendlerverkehr und autoarme Quartiere für Berlin entwickelt werden. Der soziale Aspekt überwog dabei in den Dialog-Diskussionen bisweilen den Verkehrsaspekt: Raumgewinnung kann der Gemeinschaft dienen. Hier können besonders die Potentiale von Parkflächen weiter erforscht werden. Es kann weiter untersucht werden, wie Aspekte der Begegnung, der Kindheit, der Entschleunigung, des Wohnens und der Sicherheit mit Verkehr in Einklang gebracht werden können.

2 | Stakeholdergruppen im Zusammenspiel

Welche Rolle sollte die Politik bei der Verkehrswende spielen und wie können politische Entscheidungen von anderen Stakeholdergruppen unterstützt werden?

2.1 Rolle der Politik und anderer Stakeholdergruppen

Im Trialog wurde deutlich, dass es für eine erfolgreiche Verkehrswende aus Sicht der Teilnehmenden relevant ist, wie man zu breit akzeptierten politischen Entscheidungen kommt. Die Umsetzungsfrage sei generell eine Kernfrage von Good Governance. Hier wird zunächst die Rolle der Politik und anschließend der Verwaltung ausgeführt.

Top-Down-Handeln der Politik

Die Politik wird als unverzichtbarer Akteur in Entscheidungsprozessen wahrgenommen. Sie habe Input-Legitimation, das heißt sie solle Interessen langfristig zusammenführen, und sie habe zugleich die Aufgabe, sich über den Output zu legitimieren: Hier gebe es derzeit Defizite. Es fehlen klare Entscheidungen, seien nicht genügend durchdacht oder der Problemlösung nicht zuträglich. Orientierungen der Teilnehmer*innen in Bezug auf die Politik bilden sich zum einen in Top-Down-Vorstellungen ab, zum anderen in Bottom-Up-Vorschlägen, wie sie hier anschließend ausgeführt werden. Die Verwaltung gehe mit Vorstellungen von Gemeinwohlorientierung einher, habe aber ebenso wie die Politik Partikularinteressen. Sie wird von Teilnehmenden des Trialogs vor allem in der Umsetzungsfunktion gesehen.

Hinsichtlich der Top-Down-Regulierungen durch die Politik wurden verschiedene Vorschläge für Verbesserungen genannt. Insgesamt wurde das Primat der öffentlichen Hand bei Mobilität

„Verkehrspolitik ist Angebotspolitik. Baue ich Fahrradständer, fahren die Leute Fahrrad, baue ich Autobahnen, fahren sie Auto. Ganz simpel“ | POLITIK & VERWALTUNG

und Verkehr nicht in Frage gestellt. Privatisierungstendenzen werden bisweilen mit Skepsis betrachtet. Mehrfach wurde betont, dass Verkehrspolitik Angebotspolitik sei. Der Politik wird damit eine zentrale Rolle bei der Beeinflussung der Mobilitätswende zugeschrieben.

Es wurden verschiedene politische Ebenen adressiert. Auf der Bundesebene werden rechtliche Rahmenbedingungen gesetzt, die auf kommunaler Ebene wirkten wie zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung, das Gemeindefinanzierungsgesetz oder Personenbeförderungsgesetz. Diese werden als wichtig für die Verkehrswende angesehen. Daneben wurde von einem Teilnehmer die Finanzierung von Pilotprojekten in Berlin durch den Bund gefordert. Es sollte zudem diskutiert werden, ob der derzeitige Regulierungsrahmen zu der aktuellen Verkehrsla-

ge passe und welche Regulierungen die Kommunen brauchten. Auf der politischen Ebene in Berlin sei in den letzten Jahrzehnten keine geeigneten Rahmenbedingungen für eine Verkehrswende geschaffen worden, so ein anderer Teilnehmer.

Insgesamt wurden häufig regulatorische Maßnahmen durch die Politik als mögliche Lösung für eine Beschleunigung der Verkehrswende angesprochen. Es wird von positiven Ergebnissen berichtet, bei denen strenge Beschlüsse, „knallharte Vorgaben“ (Wirtschaft) setzten. Es wurden Leitplanken gefordert, an denen sich alle, auch Unternehmen orientieren sollten. Mitunter wird dies auch ohne große Debatte als nötig angesehen, wenn man flächendeckend Veränderungen einleiten wolle, z.B. bei der Verlängerung der Grünphase von Ampeln („Das merkt doch kein Mensch in Berlin“ (Zivilgesellschaft)). Es gebe darüber hinaus in Berlin – wenn auch nicht ausschließlich – weitreichende Ideen für eine Verkehrswende, die in den Senat eingebracht werden könnten, zum Beispiel bei der Parkraumbewirtschaftung. Letztere müsse nach Meinung der Teilnehmer*innen neben der Infrastruktur ausgeweitet werden, damit es im Laufe dieser Legislatur weitreichende Ergebnisse gebe.

Als Grundlage für ein solches Vorgehen der Politik wird konsistentes Handeln und eine Vision angemahnt, selbst wenn diese mitunter unbeliebte Konsequenzen habe und bei Bürger*innen nicht nur auf Wohlwollen stoße. Es werden mehrfach explizit oder implizit Bedenken geäußert, dass regulatorische Maßnahmen für eine Verkehrswende bei der Bevölkerung nicht gut ankommen. Der Politik wird hier der nötige politische Wille abverlangt: „Regulierung durch den Staat, aber der muss das halt auch wollen“ (Wirtschaft). Am Beispiel des derzeitigen Mobilitätsgesetzes zeigt sich, dass dieses die Hoffnung einiger Teilnehmer*innen trägt, es möge umfassende Veränderungen bewirken. Das Bremsen einer Partei – bzw. einiger Abgeordneten, so ein Einwand einer Teilnehmerin – kurz vor Verabschiedung des Gesetzes wird als unnötige Verzögerung kritisiert. Es wird insgesamt der Wunsch nach konsistentem und schlagkräftigem politischen Handeln deutlich.

„Da muss Berlin sich auch einfach mal ein bisschen am Riemen reißen und wirklich nach vorne gehen“ | ZIVILGESELLSCHAFT

Es wurde betont, dass die aktiven Verkehrsmittel zu Recht belohnt werden sollten. Es gibt eine Debatte darüber, ob ein einzelnes oder mehrere Verkehrsmittel gegenüber anderen bevorzugt durch die Politik behandelt werden dürfe(n). Die Belohnung wird an dieser Stelle als legitim verteidigt. Anreizmaßnahmen könnten Gutscheine, Ermäßigungen, Belohnungen oder Förderung der präferierten Verkehrs-

„Es gibt immer so einen Gleichklang zwischen den Verkehrsmitteln. Ich sehe den nicht. Ich sehe, dass wir die aktiven Verkehrsfortbewegungsmöglichkeiten stärker in den Vordergrund stellen müssen als die passiven. Das heißt, wer zu Fuß geht und wer das Rad nutzt, der darf von der Politik dafür belohnt werden, der darf bevorzugt werden gegenüber allen anderen, die anderes benutzen.“ | POLITIK & VERWALTUNG

mittel sein.

Während große Umwälzungen für die Verkehrswende politisch als schwierig eingestuft wurden, wurden kurzfristige Maßnahmen und so genannte Baby-Steps als einfache Möglichkeit der Politik zum direkten Handeln angeführt, z.B. Fahrradständer, Fußwege, barrierefreier ÖPNV oder Fahrradstraßen. Diese könnten in der Summe einen massiven Effekt haben.

Mit einer ähnlichen Begründung wird dafür plädiert, Experimentieren zu ermöglichen: einmalig oder regelmäßig, kurzfristig, langfristig oder wenn sich Gelegenheiten böten (z.B. nach Abschluss einer Baustelle).

„Man muss auch mal scheitern dürfen, wenn man Experimente macht“
| WIRTSCHAFT

Experimente erfuhren generell viel Zustimmung bei den Teilnehmenden, umgehen sie doch das Problem einer notwendigen politischen Mehrheits- oder Konsensfindung zur Verkehrswende und können dennoch zeigen, ob und wie zunächst kritisch diskutierte Lösungen nach Durchführungen der Experimente

breite Zustimmung und Akzeptanz fänden. Experimente ermöglichen ein schnelles Sichtbarmachen von Veränderungspotential und Hindernissen. Während von Seiten der Wirtschaft für ein schnelleres Ausprobieren bei neuen Verkehrsträgern plädiert wird (zum Beispiel Mikromobilität), entgegnet die Politik, dass bei technischen Neuerungen zunächst Unsicherheiten beseitigt werden müssten, bevor diese in den Realbetrieb auf die Straße könnten. Für Experimente wird aus Sicht der Politik und Verwaltung wiederum eine nötige Fehlertoleranz eingefordert: „Klar geht da am Anfang was schief“ (Wirtschaft).

Bottom-Up-Strukturen im politischen System

Neben diesem Veränderungsbedarf in Top-Down-Strukturen, wurde die Bedeutung von Bottom-Up-Strukturen betont. Bürgerbeteiligung von unten wurde als Ziel angegeben. Kiez- und Straßeninitiativen sollten für die Verkehrsplanung angesprochen werden und durch die Politik gefördert werden. Crowdsourcing durch die Verwaltung wurde als eine Möglichkeit genannt, um Konfliktschwerpunkte zu erkennen. Diese müssten dann auch bearbeitet werden, damit es nicht zu Unzufriedenheit komme.

In diesem Kontext war die demokratische Legitimation der Verkehrswende ein wichtiges

„Aber wenn wir da rausgehen und dann mal gucken, wie die Bevölkerung so tickt, da kann es durchaus Überraschungen geben.“ | WISSENSCHAFT

Thema des Dialogs. Die Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätswende wird bislang noch nicht als ausreichend legitimiert angesehen bzw. es gebe keinen Konsens über die Verkehrswende in der Bevölkerung, wengleich dies von einigen Teilnehmer*innen wiederholt als wünschenswert und zeitlich sowie örtlich möglich angegeben wird.

Allenfalls bei der Antriebswende gebe es einen Konsens, der aber durch den Diesel-Skandal verletzt sei. Für eine Verkehrswende sei ein Konsens nicht sobald absehbar, aber es gebe eine

politische Mehrheit dafür in Berlin, so ein Argument aus der Stakeholdergruppe Politik und Verwaltung. Das Berliner Mobilitätsgesetz wiederum wurde von einem Vertreter der Zivilgesellschaft als „mit aller Gewalt“ durchgesetzt empfunden. Die Teilnehmer*innen waren zum Teil der Ansicht, dass im Dialog Einigkeit unter „Überzeugungstätern“ herrsche und man aufpassen solle, sich nicht in einer „Blase“ zu bestätigen. Dem wurde entgegnet, dass dieser Hinweis allein schon zeige, dass andere Positionen zur Kenntnis und in Bezug gesetzt würden.

Hier zeigte sich ein grundsätzliches Dilemma von politischen Innovationen: sie benötigen einen intensiven Schub, da die Beharrungskräfte allgemein groß sind. Demokratien sind ergebnisoffen bzw. historisch sogar mit einem Wohlstandversprechen verbunden – das mache Einschränkungen, wie sie die Verkehrswende mit sich bringen kann, schwierig durchsetzbar. Damit sich Widerstände nicht verhärten, müsse man sich über gemeinsame Ziele verständigen. Dafür müssten auch Bedürfnisse mitbedacht werden, die dem gesamtgesellschaftlichen Ziel der Verkehrswende widersprechen. Positionen und Bedürfnisse aller müssten ernst genommen werden: „Wir müssen uns“, so die Zusammenfassung, „in der Tat darüber Gedanken machen, wie man solche Bedürfnisse, die vielleicht für eine weitsichtige Mobilität nicht besonders günstig sind, irgendwie so alternativ befriedigen können, dass sie dem nicht im Wege stehen“. Es müsse für eine demokratische Legitimation daher auch jener Teil der Gesellschaft mitgenommen werden, „die nicht solche Überzeugungstäter sind wie wir“ (Wissenschaft). Selbst bei Mehrheiten bräuchte man für langfristige Veränderungen den Respekt für Minderheitenmeinungen, damit es einen breiten Konsens über prioritäre Ziele gebe und die Verkehrswende Legitimität genieße.

Rolle der Verwaltung

Die Rolle der Verwaltung wurde vielfach besprochen. Von einer Seite wurde ein besseres Zusammenspiel von Politik und Verwaltung gefordert. Positiv wurde hervorgehoben, dass die Verwaltung als Dialogpartner in der Umsetzung begriffen werden solle. Es wurde betont, dass die Frage danach gestellt werden muss, wie die Verwaltung ihre Rolle in der Umsetzung besser wahrnehmen kann als bisher. Probleme sind hier zum einen das System von Senat und Bezirken in Berlin, das zu Blockaden und Verzögerungen führen könne. Es zeigt sich, dass heterogene Strukturen flexible Regulierungen bräuchten. Kommunen und Kieze vor Ort bräuchten flexible Freiräume. Zum anderen müssen Strukturen und Prozesse reformiert werden, um leistungsfähiger zu werden. Die Planungsprozesse wurden als zu träge kritisiert. Es gebe lange Planungs- und Vergabezyklen im öffentlichen Verkehr und einen trägen Beschaffungsmechanismus. Hier wurde mehr Agilität gefordert. Als Beispiel wurden Verfahren aus der US-Amerikanischen Wirtschaft angeführt, die statt einer langen Planung mit anschließender Umsetzung meiden und stattdessen die Idee minimaler Produkte oder prototypischer Lösungen verfolgen, welche erst getestet und dann verbessert werden.

Daneben sei die Moderation von Prozessen mit externen Akteuren nicht immer qualitativ hochwertig. Diese sollten professionell von außen begleitet werden für einen ergebnisorientierten Prozess – es bedürfe Zeit, um gute Ergebnisse zu generieren. Des Weiteren gebe es Silo-Denken der Ressorts und Verwaltungsabteilungen, was innovative Projekte behindere und ideologische Kämpfe (z.B. U-Bahn- gegen Straßenbahnbefürworter*innen) anfache. Diese seien demotivierend für jetzige und potentielle Mitarbeiter*innen. Abhilfe könnte ein stärkerer Austausch von Lösungsansätze, Ideen, Erfahrungen und Verkehrsdaten zwischen den Kommunen schaffen. Schließlich solle Stadtentwicklung und Verkehr integriert gedacht werden, worauf die derzeit getrennten Ressorts in Berlin stärker achten sollten.

Schließlich wird mehr Geld und Personal in der Verwaltung für eine erfolgreiche Verkehrswende benötigt, z.B. in den Bezirken in Form eines Mobilitätsmanagers je Bezirk. Eine Einzelmeinung im Dialog war, dass es Personal in der Verwaltung brauche, welche die unterschiedlichen Verkehrsmittel vertrete, um z.B. auch den Radverkehr voranzutreiben. Daneben werden Fachkräfte für Digitalisierung und autonomes Fahren in den Verwaltungen ange-mahnt. Die Verwaltung wird damit zu einem möglichen Treiber oder Verzögerer der Verkehrswende.

Rolle der Wirtschaft

Bei der Rolle der Wirtschaft wurden unterschiedliche normative Ansichten zur Verantwortung der Wirtschaft genannt: Während auf der einen Seite als Hauptanliegen die Erwirtschaftung von Gewinn angesehen wurde, auch im Sinne der Aktionäre, und damit ein unverändertes Verhalten entgegen der Verkehrswende erklärt und gerechtfertigt werden kann, wurde auf der anderen Seite die Verantwortung von privaten und öffentlichen Unternehmen für die Verkehrswende eingefordert. Dabei wurde auf verschiedenen Ebene für eine Verhaltensänderung im Sinne einer Verkehrswende argumentiert. Zunächst wurde in Bezug auf die eigenen Mitarbeiter*innen in den Unternehmen auf ein Mobilitätsmanagement oder auf Bewusstseinsbildungsprozesse hingewiesen.

Daneben wurde argumentiert, dass Wirtschaft über neue Geschäftsmodelle die Verkehrswende mitgestaltet. Vor allem aber in Bezug auf die großen Automobilhersteller wurde festgestellt, dass der kurzfristig noch immer stabile Erfolg ein Umdenken im Unternehmen nicht nötig mache. Aus Sicht der Wirtschaft verhindere zudem die Größe der Unternehmen ein schnelles Umsteuern. Zudem wurde auf die Führungskräfte verwiesen, die sich in „Blasen“ befänden, angestammtes Diesel- und Benziner-Know-How schützen wollten, statt dieses in Frage zu stellen und zudem kaum Widerspruch erhielten. Diese machtvollen Strukturen verhinderten Lernen und Veränderungen. Daneben gebe es keine Routine, sich mit anderen Argumenten auseinanderzusetzen und auf diese einzugehen. Dies erzeuge somit eine uneinsichtige, bisweilen hochmütige oder ängstliche Wirtschaft. Einzelne Führungspersönlichkeiten in Unternehmen könnten hier aber eine andere Rolle einnehmen und neue Ingenieure mit

anderen Wissensbeständen einstellen, „das ist eine Methode, so ein Problem zu umgehen, aber damit ändert man natürlich auch nicht die ganze Firma“ (Wirtschaft).

In ihrer Rolle gegenüber der Politik (Lobbying) wurde darauf hingewiesen, dass derzeit der Dieselskandal die Arbeitsplatzargumente der Automobilindustrie schwäche. Die Automobilindustrie sei damit in einer Legitimationskrise und die „Nicht-Autoindustrie“ (Wirtschaft) könne wesentlich offensiver auftreten. Öffentliche Verkehrsunternehmen sollten zum Beispiel gegenüber der Politik eine Steigerung des ÖPNV nicht als Belastung formulieren. Zugleich wurde auf die notwendige Zusammenarbeit von Wirtschaft und Politik hingewiesen. Die Bedarfe der Wirtschaft müssen berücksichtigt werden, wenn neue Konzepte beispielsweise in der Logistik eingeführt werden sollen, sonst finde diese in der Praxis keine Anwendung. Der Bedarf der Wirtschaft nach Planungssicherheit, um Investitionen wieder zu erwirtschaften, wurde genannt. Politik könne die Verkehrswende in ihrer Komplexität nicht alleine regeln.

„Das geht auch nur mit der Wirtschaft, das geht nicht einfach nur per Regulierung.“ | WIRTSCHAFT

Rolle der organisierten Zivilgesellschaft

Die Rolle der Zivilgesellschaft wurde von dieser selbst wie folgt angesprochen: Sie geht auf die Straße, bricht politische Forderungen herunter für den Einzelnen und versucht Individuen für die Verkehrswende zu mobilisieren. Sie steht für bestimmte Forderungen ein, wenngleich diese dann danach in Einklang mit anderen Forderungen gebracht werden müssen: „Also, das ist mir dann auch egal, wo erst mal die Autos bleiben. Da muss man sich dann drum kümmern, das kann ich aber jetzt erstmal so fordern“ (Zivilgesellschaft). Zugleich wurde von Seiten der Politik die Herausforderungen der Partizipation beschrieben: „Weil jeder hat ein Mobilitätserlebnis, jeder weiß oder glaubt zu wissen, wie es richtig funktioniert und deswegen müssen wir mit allen reden“ (Politik & Verwaltung). Das brauche viel Zeit und Kommunikation mit Verbänden, Initiativen und der unorganisierten Zivilgesellschaft.

Die organisierte Zivilgesellschaft, so ein/e andere/r Teilnehmer*in genieße großes Vertrauen in der Bevölkerung, wenn sie gemeinwohlorientiert handle. Sie sei nicht auf Machterwerb und Machterhalt ausgerichtet und könne stringent demokratisch wirken. Um für alle mitzutragende Entscheidungsprozesse herzustellen, müsse insgesamt die Zivilgesellschaft beteiligt werden, denn sie Sorge unter anderem durch Konflikte für Transparenz. Die Zahlen von Verkehrstoten in Berlin müssten zu einer zivilgesellschaftlichen Empörung führen, so beispielsweise eine Teilnehmerin. Ohne Konflikte gebe es Undurchsichtigkeit und Misstrauen. Für die ständige Kommunikation über die Weiterentwicklung von Rahmenbedingungen und Leitplanken durch die Politik sei diese antagonistische Kooperation nötig.

Rolle der Medien und Kommunikation

Die Rolle der Medien in der Berliner Verkehrspolitik wurde kontrovers diskutiert. Auf der einen Seite wurde berichtet, dass der Umgang mit der Presse nicht immer positiv sei und die Medien zu kritisch mit neuen Versuchen in der Verkehrspolitik umgegangen seien. Es wurde sowohl die Berliner Presse als auch die Öffentlichkeit kritisiert, die in Berlin sehr viel Häme und Kritik äußere. Dadurch seien Neuerungen schwierig einzuführen, denn eine Fehlertoleranz sei nötig. Die Kultur für Experimente muss etabliert werden, wozu eben auch der Umgang mit Fehlern zähle. Es wurde formuliert, dass sich die Stakeholder gemeinsam gegen die Medien in solchen Fällen verbünden sollen: „Es ist verdammt schwer, sich hier in Berlin gegen so was zu wehren. Da müssen wir alle miteinander einstehen“ (Wirtschaft). Auf der anderen Seite wurde die kritische Sicht durch die Berliner Presse gutgeheißen: Fakten und Kritik seien enthalten und das sei das einzig Notwendige. In Reaktion darauf wird die Verantwortung der Medien für die Demokratie betont, die Presse sollte sich dieser Verantwortung bewusst sein.

„Wenn etwas schief geht, dann wird das zerredet.“ | WIRTSCHAFT

Gute Kommunikation wurde als wichtiger Bestandteil erfolgreicher Politik hervorgehoben. Dazu gehöre neben der Rolle der Medien auch eine gute Kommunikation von Seiten der Politik. Es wurde beschrieben, dass gute Konzepte vorhanden seien, aber die Bevölkerung „abgeholt“ (Wissenschaft) werden müsse, die sich oft nicht mit den einzelnen Themen beschäftigten. Die Politik sollte die Ziele verkehrspolitischer Strategien mit Bürger*innen vorab diskutieren, „mit allen Leuten und die mitnehmen, in diesem ganzen Prozess“ (Zivilgesellschaft). Der Mehrwert einer breiten öffentlichen Diskussion ist mit der Vorstellung verbunden, dass durch eine generelle Debatte erneute kleinteilige Grundsatzdiskussionen bei jedem Projekt vermieden werden können.

Darüber hinaus wurde genannt, dass Kommunikation nicht nur einseitig von der Politik und der Verwaltung ausgehe, sondern, dass es sich um Schnittstellenkommunikation handeln müsse, um über unterschiedliche Erfahrungen und Einsichten miteinander ins Gespräch zu kommen. Nicht die Experten aus Politik und Verwaltung sollten ihre Prioritäten und Weichenstellungen, die intransparent erfolgten, unhinterfragt durchsetzen. Die Gesellschaft werde dann unzufrieden, man wolle aber Vertrauen in die Demokratie schaffen. Wenn Bürger*innen selbst am Kommunikationsprozess beteiligt werden, könnten sie sich selbst ein Urteil bilden. Dies sei interessanter, da perspektivenreicher, aber auch unbequemer und anstrengender. Kommunikation sei also ein ständiger Rückkoppelungsprozess, den man auch wissenschaftlich untersuchen könne. Es sei wichtig, institutionalisierte Prozesse, Verfahren, Akteure und die politische Kultur dabei zu betrachten.

Weiter gebe es einen kognitiven und einen emotionalen Aspekt von Verständigung: Man brauche auch eine emotionale Vorstellung von einem friedlichen Zusammenleben. Trotz

derzeitiger autoritärer Tendenzen in Europa haben wir eine liberale Tradition und einen Grad von Selbstbestimmung erreicht, den wir nicht mehr zurückdrehen könnten. Der Liberalismus gehe hierbei vom Individuum aus: „Wie man daraus integrierte, gemeinsame Interessen machen kann, ist relativ schwierig“ (Zivilgesellschaft). Bei heutigen Gesellschaften lasse sich dies nur durch Verständigungswillen und mit viel Geduld regeln, nicht im Alleingang. Der Trialog wird hier als Versuch eingeordnet, zu dieser Verständigung einen Beitrag zu leisten.

Dies sei ein Gegenmodell zu dem derzeitigen Schlagabtausch in der öffentlichen Debatte. In der Art und Weise der öffentlichen Debatte um die Verkehrswende wird mehrfach eine zu konfliktreiche Atmosphäre beschrieben. Die Debatte sei ein Schlagabtausch und ein „Mensch-Ärger-Dich-Nicht-Spielen“ (Zivilgesellschaft). Flächenkonflikte würden etwa auf Leihfahrräder projiziert „die angeblich den ganzen Raum wegnehmen“ (Zivilgesellschaft). Dieses Argument finde sich selbst bei jungen Menschen, so eine Teilnehmerin – hier wird die enttäuschte Hoffnung auf ein verändertes Verkehrs- oder Diskussionsverhalten der nächsten Generation ausgedrückt. Es gebe keine gemeinsame Begründungsebene. Auf diese kritische Sicht auf die Debatte wird wiederum entgegnet, dass man dieses wahrgenommene Problem der Leihfahrräder ernst nehmen müsse, und mit dieser Konfliktlinie umgehen müsse, da sonst eine noch größer Spaltung zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen entstehe.

Rolle der Wissenschaft

Die Verkehrswende wird als komplexes Handlungsfeld betrachtet, das einer gemeinsamen Wissensbasis bedarf. Im Trialog wurde mehrfach hervorgehoben, dass es sich bei Debatten über die Verkehrswende um eine große Bandbreite an Themen handele, bei der eine gebündelte Diskussion und ganzheitliche Betrachtung nötig sei und Schwerpunkte und Vertiefungen möglich seien. Zugleich wurde jedoch von einem/r Teilnehmer*in festgestellt, es gebe kein Wissensdefizit in Berlin zur Verkehrswende und an anderer Stelle wird von eine/r Teilnehmer*in ein Unterschied zwischen wissenschaftlicher Analyse und Problem-Lösung formuliert. Es bleibt hier insgesamt die Vermutung, dass noch kein klares Verständnis über eine gemeinsame Wissens- und Handlungsbasis für die Verkehrswende besteht. Zu stark scheinen implizit die Rollenzuschreibungen von wissenschaftlicher Analyse und praktischer Umsetzung.

Im Zusammenspiel von Verwaltung und Wissenschaft wird großes Potential gesehen. Die Verwaltung solle mit Schnittstellenkompetenz ausgestattet werden, so die Mehrheit der Teilnehmenden. Verwaltungen werden als relevante Akteure in der Umsetzung einer Verkehrswende anerkannt. In dieser Funktion werden sie als Beschleuniger von Prozessen wahrgenommen, insbesondere dann, wenn sie unmittelbar in den Forschungsprozess von Beginn an einbezogen werden. Verwaltungen sollten nicht vor vollendete Tatsachen in Genehmigungsprozessen gestellt werden, sondern stattdessen Zeit bekommen, um über neue Themen nachzudenken. Mobilitätsforscher könnten in den Bezirken Impulse aus der Forschung aufnehmen und Ideen im Bereich der Verwaltung umsetzen, etwa in der Gesetz- und

Verordnungsgebung. Forschende Kommunen, forschenden öffentlichen Unternehmen und forschende Verwaltung sollten gefördert und anerkannt werden. Des Weiteren könnten Kommunen mit der Wissenschaft in so genannten Multistakeholder-Beiräten zusammenarbeiten, in denen alle Stakeholder gemeinsam über die Entwicklung der Gemeinde beraten.

Wirtschaft und Wissenschaft werden in einem ambivalenten Verhältnis gesehen. Auf der einen

„Für eine Win-Win-Situation sorgen, das ist ganz, ganz wichtig und das kann die Forschung, die Verwaltung und die Industrie zusammen und damit auch Akzeptanz bei den Bürgern erreichen. Ich bin da durchaus optimistisch“ | WISSENSCHAFT

Seite wird beschrieben, wie die Wirtschaft aus ihrer Eigenlogik heraus transdisziplinär handeln müsse, da sie ihren technischen Sachverstand (Beispiel Automobilindustrie) an neue Geschäftsmodelle für die Zukunft koppeln müsse. Dem Vorwurf des fehlenden systemischen Wandels der Wirtschaft wurden innovative Angebote von Unternehmen und der Wille zur Veränderung entgegengebracht. Wichtig sei hier, dass Situationen

entstünden, von denen sowohl Wirtschaft als auch Wissenschaft profitieren könnten. Auf der anderen Seite wurde eine notwendige Distanz von Wissenschaft und Wirtschaft angemahnt, um wissenschaftliche Gutachten der Einflussnahme von Wirtschaftsinteressen zu entziehen (Beispiel Dieselskandal).

Das (mögliche) Zusammenwirken von Wissenschaft und Politik oder von Wissenschaft und Zivilgesellschaft wird von den Teilnehmer*innen des Dialogs nicht diskutiert. Während die Zivilgesellschaft nicht gesondert als transdisziplinärer Akteur genannt wird, kann lediglich abschließend festgehalten werden, dass die Umsetzung von Transdisziplinarität als Aufgabe aller Stakeholder gleichermaßen angesehen und darauf hingewiesen wird, dass auch die Akteure der Stadtgesellschaft diese Schnittstelle „wirklich [...] leben“ (Wissenschaft) sollten.

Mehrfach wurde benannt, dass Politik und Verwaltung, Wirtschaft, organisierte Zivilgesellschaft und Wissenschaft die Verkehrswende als gemeinsames Thema erkennen und aktiv an ihr mitwirken sollten. Relevante Akteure sollten eingebunden und unterschiedliche Interessen, Bedarfe und Konflikte zusammengeführt werden.

2.2 Anreize für die Mobilitätswende auf individueller Ebene

Auf individueller Handlungsebene betonten die Teilnehmer*innen des Dialogs das Zusammenwirken von positiven und negativen Sanktionen, um Anreize für ein verändertes Verkehrsverhalten im Sinne einer Mobilitätswende zu schaffen. Hier werden zuerst die positiven Sanktionen, oder auch Pull-Faktoren genannt. Positive Anreize werden von vielen Teilnehmer*innen gegenüber negativen Sanktionen oder Verboten bevorzugt. Dazu werden verschiedene Beispiele und Begründungen genannt.

Positive Anreize

Die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel wurde als eine zentrale Stellschraube für ein verändertes Mobilitätsverhalten genannt. Es sollte attraktive Angebote für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr geben. Vor allem der ÖPNV soll attraktiver gestaltet werden, damit die Nutzung in der Stadt und für Pendler erhöht wird (barrierefrei, erhöhter Grundtakt) und eine bessere und sichere Infrastruktur für umweltfreundliche Verkehrsmittel soll ausgebaut werden. Mitunter werden hohe Maßstäbe für Attraktivität gesetzt: so solle ein Ausflug mit der Familie ins Umland mit ÖPNV, zu Fuß und Rad ebenso bequem sein wie mit dem Auto. In Bezug auf abgelegene Orte und die Taktung stellt das eine Herausforderung dar.

Auch für Sharing-Angebote müsse es einen besseren Rahmen geben, wie ausreichend Parkraum und komfortabler Zugang zu E-Ladestationen, damit die Nutzung attraktiv gestaltet wird. Für den Komfort multimodaler Angebote sei eine gute Verbindung zwischen den Verkehrsmitteln wichtig und eine Transparenz über die Schnelligkeit im Vergleich zum Auto. Oftmals ist sei es ein Trugschluss, dass das man mit dem Auto schneller sei. Neben Schnelligkeit, Qualität, Sicherheit und Preis wurde auch der oftmals unterschätzte Parameter der Bequemlichkeit explizit betont. Ebenfalls gehört Zuverlässigkeit zu den wichtigen Kriterien, an denen sich neue Mobilitätsangebote messen lassen müssen. Bei Störungen im öffentlichen Verkehr müsse es aus Sicht der Teilnehmer*innen Alternativen geben.

„Wo ich [...] mir auch keine Gedanken machen muss, wie ich jetzt alternativ zur Arbeit komme.“ | WIRTSCHAFT

Daneben wird der Preis als Anreiz genannt, um auf individueller Ebene Handlungen zu bewirken. Als positive Sanktionen werden Gutscheine und Ermäßigungen genannt. Konkret wird das so genannte Off-peak-Pricing im öffentlichen Verkehr beworben, welches günstiges oder kostenloses Fahren außerhalb der Spitzenzeiten erlaubt. Mit Blick auf die individuellen Kosten könnten digitale Angebote einen Preisvergleich zum Auto erleichtern und Buchung, Reservierung, Bezahlung und Nachtarifizierung regeln (siehe Kapitel 3.2).

Des Weiteren findet sich das Argument der Personalisierung des öffentlichen Verkehrs als positiver Anreiz. Digitale Angebote können die Nutzer*innenzufriedenheit steigern und so zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beitragen (siehe unten). Die Digitalisierung erlaubt Personalisierung von öffentlichem Verkehr, etwa Information, Planung, Buchung, Reisebegleitung, Inklusion und Barrierefreiheit.

„Die Leute müssen erleben, was sich ändern kann an Qualität im öffentlichen Raum, damit sie auch den Nutzen der Verkehrswende für ihre persönliche Lebensumwelt wahrnehmen.“ | WIRTSCHAFT

Daneben wird lebenswerter Raum als Anreiz genannt. Für die Verkehrswende können Akzeptanz geschaffen werden, indem der Zusammenhang zwischen neuen Mobilitätsangeboten

und lebenswerten Kiezen aufgezeigt wird. Hier stellte sich wieder der Zusammenhang zwischen Mobilitätsformen und lebenswertem Raum dar (siehe Kapitel 1.2): „Vor allen Dingen müssen wir diesen Zusammenhang zwischen neuen Mobilitätsangeboten und mehr Lebensqualität sichtbar [...] machen“ (Wirtschaft).

Weiter könnten indirekt oder unterbewusst Verhaltensänderungen angeregt werden. Durch das Anwenden der so genannten Fun-Theorie können über spielerische Elemente Verhaltensänderung angeregt werden. Nudging wurde ebenfalls als eine Möglichkeit genannt, um Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, indem durch so genannte Nudges gewünschtes Mobilitätsverhalten bei den Teilnehmer*innen unbewusst angeregt wird.

Ebenso kann Ausprobieren und ein neues Erlebnis als positiver Anreiz fungieren. Einige der Teilnehmer*innen brachten vor, dass neu erlebte Mobilitätserfahrungen zu einer Verhaltens-

„Also einfach, dass man halt mal ausprobieren kann.“ | ZIVILGESELLSCHAFT

änderung führen können. Dieser Ansatz geht davon aus, dass das Mobilitätsverhalten in erster Linie durch Routinen gesteuert ist. Folglich geht es darum, Routinen zu durchbrechen. Um beispielsweise die Nutzung des ÖPNV zu steigern, könnten Umbruchs-

situationen genutzt werden, um neue Routinen zu etablieren, etwa durch ein Monatsticket des ÖPNV für Neubürger*innen oder eine Neu-Eltern-Jahreskarte. Alternative Verkehrsmittel müsste somit erlebbar gemacht werden. Dies sei über Experimente möglich: „mehr Experimente machen und eben da auch auf die Leute zugehen, die noch nicht in dieser Blase sitzen wie manche andere“ (Wirtschaft).

Schließlich wurde auf die Frage eingegangen, wie Bewusstsein verändert werden kann, so dass die Verkehrswende aktiv unterstützt werden kann. Im Bewusstsein der Gesellschaft habe sich schon viel verändert. Es wurde die Frage aufgeworfen, wie der Bewusstseinsprozess beispielsweise beim Lieferverkehr zu steuern sei, ähnlich wie dies beim Auto stattgefunden habe. Die Anlieferung von Waren wird hier im Widerspruch zur Befürwortung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gesehen. Hier wurde auf Trends hingewiesen, die das Mobilitätsverhalten prägen und als Anreiz fungieren können. Es wurde dies vor allem bei der Abkehr vom Auto bei jungen Generationen und dem Fahrrad-Boom in Berlin gesehen. Zugleich könne in anderen Kontexten Autofahren als emanzipatorischer Prozess für Frauen gesehen werden. Auf der anderen Seite halte sich der Trend Auto als Statussymbol bei jungen Männern, so eine Teilnehmerin. Das dürfe man nicht ignorieren, sondern müsse eine Alternative für diesen Trend bieten. Der Markt erzeuge Verkehr aus Lifestylegründen. Die Frage, welcher Status und welche Gefühle mit Verkehrsmitteln verknüpft seien, sei von der Politik nicht zu steuern. Es wurde nur indirekt darauf verwiesen, dass, aber nicht wie man diese Prozesse stimulieren könne. Zuletzt wurde Lernen als Anreiz auf individueller Ebene genannt. Mobilitätsberatung wurde hier als Möglichkeit gesehen, Verhaltensänderungen anzuregen.

Diese positiven Sanktionen wurden neben ihrer erhöhten Wirksamkeit für die Verkehrswende auch aufgrund ihrer anthropologischen Prämissen als richtig angesehen. Am tragfähigsten erwiesen sich Lösungen, wenn Menschen freiwillig nach Einsicht zustimmten und nicht gezwungen würden. Da die Bestrafung mit einem autoritären Menschenbild verbunden sei, sei die Belohnung zu präferieren. Dennoch spielen auch negative Sanktionen eine Rolle, um die Verkehrswende voranzubringen.

Negative Sanktionen

Der Preis wurde nicht nur als positive Sanktion, sondern auch als negative Sanktion benannt, wie zuvor schon bei der Debatte um städtischen Raum angeführt wurde. Über Parkraumbewirtschaftung und City-Maut könne man Verkehrsverhalten steuern. Wie bei der Treibstoffverteuerung wurde die Internalisierung externen Kosten als vorbildlich angesehen. Es wurde zudem gewünscht, den Transportkostenanteil von Konsumgütern zu erhöhen.

Im Trialog wurde auf die Durchsetzung bestehender Regeln als restriktive Maßnahme hingewiesen. Mehrfach wurde im Laufe der Debatte von Teilnehmer*innen darauf verwiesen, dass bestehende Regeln im Verkehr nicht ausreichend durchgesetzt würden und besser überwacht werden sollten (zum Beispiel Falschparken), um so zu einem sicheren Straßenverkehr zu gelangen. Nach Meinung einiger Teilnehmer*innen ist bereits anwendungsreife Technik vorhanden, um Verkehrsverhalten besser zu steuern. Es wird insgesamt ein regelkonformer Straßenverkehr gewünscht, der durch den Staat überwacht werden soll. Dies widerspricht dem vorherigen Anreizsystem, bzw. ergänzt es durch restriktive Maßnahmen bei Fehlverhalten. Dementgegen gab es auch an einer Stelle die Frage, ob weniger Regelungen im Straßenverkehr nicht das Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme mehr förderten als Regeln dies tun.

„Es mangelt teilweise nicht an Regeln, aber wenn wir Regeln haben, die nicht durch- und umgesetzt werden, helfen uns auch die schönsten neuen Ideen nichts [...], aber wir müssen uns auf welche einigen, das sind unsere wichtigen, die wollen wir durchsetzen und dann sollten wir das auch tun.“ | WISSENSCHAFT

Schließlich wurden Verbote als restriktive Maßnahme genannt. Verbote wurden teils abgelehnt, teils als notwendig erachtet. Ein Verbot des Privatautos sei wenig erfolgsversprechend und werde nicht gewünscht. Insgesamt wurde häufig eine Skepsis gegenüber Verboten oder der Zensur von Verkehrsverhalten betont. Dem wurde entgegnet, dass ein positiver Effekt oftmals nur dann eintrete, wenn auch Push-Faktoren das heißt abstoßende Kräfte angewendet würden. Das bedeutet zum Beispiel, dass die Konditionen, ein eigenes Auto in der Stadt zu halten, durch Parkraumbewirtschaftung

„Verkehrspolitik braucht auch diese Push-Ebene, die Maßnahmen, die auch in den Bereich der Regulierung eingreifen und da würde ich mir auch mehr wünschen, dass man sich da mehr traut.“ | WIRTSCHAFT

oder Parkraumverknappung unattraktiver gestaltet werden. Insgesamt wurden diese negativen Sanktionen jedoch nicht von den Teilnehmer*innen des Dialogs priorisiert.

2 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Stakeholdergruppen im Zusammenspiel

- Politik und Verwaltung wurden als zentrale Akteure für Entscheidung und Umsetzung der Verkehrswende wahrgenommen. Zum einen können Top-Down-Regulierungen durch die Politik Treiber der Verkehrswende sein. Hier können rechtliche Rahmenseetzungen durch den Bund und Bedarfe der Kommunen aufeinander bezogen werden. Verkehrspolitik mit dem Credo der Angebotspolitik zieht Forderungen nach Vorgaben, Leitplanken und konsistentem und schlagkräftigem politischen Handeln nach sich. Hier kann erforscht werden, wie sich dies zu einer Tendenz der Ablehnung von regulatorischen Maßnahmen verhält. Daneben wird Experimenten ein schnelles Sichtbarmachen von Veränderungspotentialen zugeschrieben, was zu evaluieren ist und zum Beispiel mit der Frage nach Sicherheit im Realbetrieb abgeglichen werden kann.
- Zum anderen können Bottom-Up-Strukturen die Mobilitätswende gestalten. Weitere Forschungsprojekte könnten sich mit Möglichkeiten von Bürger*innenbeteiligung und der Förderung lokaler Initiativen beschäftigen, zum Beispiel durch die Möglichkeit von Crowd-Sourcing durch die Verwaltungen. Eine große Frage ist des Weiteren wie mit der fehlenden demokratischen Legitimität der Verkehrswende, die insbesondere in der Frage der Mobilitätswende vermutet wird, umgegangen bzw. dieser entgegen gewirkt werden kann.
- Innerhalb der Verwaltung wurden zu verändernde Strukturen und Prozesse angemannt. Blockaden und Verzögerungen wurden unter anderem auf die Doppelstruktur des Senats und die heterogenen Bezirke zurückgeführt. Außerdem könnten träge Planungsprozesse durch eine Übertragung agiler Konzepte verändert werden. Weiter kann daran gearbeitet werden, wie passgenaue Moderation, Austausch und integrierte Planung vollzogen werden kann und welche Fachkräfte für das Berliner Verwaltungspersonal gewinnbringend sind (zum Beispiel Mobilitätsmanager, Digitalisierung).
- Die Verantwortung der Wirtschaft für die Verkehrswende wurde ambivalent diskutiert. Es scheint eine normative Debatte über die Verantwortung der Wirtschaft über ihr Kerngeschäft hinaus nötig. In Bezug auf die Verkehrswende könnten auf Ebene des Mitarbeiter*innenmanagements neue Ideen entwickelt werden. In Bezug auf neue

Geschäftsmodelle blieb die Frage offen, wie innerbetriebliches Lernen und Anpassung von Unternehmen an die Verkehrswende gelingen kann. Mit Blick auf Lobbying könnte das Zusammenspiel von Wirtschaft und Politik im Vergleich erforscht werden.

- Die organisierte Zivilgesellschaft wurde unter anderem wegen ihrer antagonistischen Wirkung als notwendiger Akteur in gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen erachtet, um breit akzeptierbare Lösungen zu erwirken. Das Zusammenspiel der Zivilgesellschaften mit anderen Berliner Stakeholdern und deren Potential in Bezug auf die Verkehrswende wurde weiter nicht thematisiert, könnte aber Gegenstand von Untersuchungen sein.
- Das Verhalten der Medien in der Berliner Verkehrspolitik wurde kontrovers diskutiert. Hier kann die Frage aufgeworfen werden, inwiefern Kritik hemmend auf Neuerungen wirkt. Insgesamt wurde die Notwendigkeit einer breiten öffentlichen Debatte betont. Wie in dieser Schnittstellenkommunikation institutionalisierte Prozesse, Verfahren, Akteure und politische Kultur aufeinander einwirken, kann am Beispiel der Debatte um die Verkehrswende erforscht werden.
- Die Rolle der Wissenschaft wird in der Zusammenarbeit mit anderen Stakeholdern beschrieben. Während Politik und Wissenschaft nicht in ein direktes forschendes Verhältnis zueinander gesetzt werden, wird der Verwaltung großes Potential in der Forschung bzw. der Umsetzung von Ergebnissen zugeschrieben. Gegenüber der Wirtschaft wird ein ambivalentes Verhältnis von notwendiger Distanz und gemeinsamem Gewinn beschrieben. Die Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft und Wissenschaft wird nicht ausgeführt, hier kann das Verhältnis von den Akteuren gestaltet werden.
- Auf individueller Handlungsebene wurden verschiedene positive und negative Sanktionen als mögliche Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten zusammengetragen. Als förderlich wurde die Steigerung der Attraktivität, des Komforts und die Zuverlässigkeit umweltfreundlicher Verkehrsmittel genannt. Des Weiteren würden sich die Steuerung über den Preis, die Personalisierung und die Gestaltung lebenswerter Stadträume positiv auswirken. Darüber hinaus wurden als positive Anreize die indirekte oder unbewusste Verhaltensbeeinflussung, die Durchbrechung von Routinen durch Erlebnisse oder die Bewusstseinsänderung durch neue Trends und Lernen angeführt. Als negative Sanktionen wurden Preissteigerungen, die Durchsetzung bestehender Regelungen oder Verbote genannt. In vergleichender Forschung könnten jeweils deren Potentiale und Implikationen für eine Verkehrswende in Berlin erforscht werden, um bestmögliche Ansatzpunkte für Verhaltensänderungen auf individueller Ebene auszumachen.

3 | Multimodalität und Digitalisierung

Welche Möglichkeiten bestehen, um die verschiedenen Mobilitätsangebote besser miteinander zu vernetzen, damit schnelle sowie sichere Wege in der Stadt zurückgelegt werden können?

3.1 Multimodaler Verkehr

Angesichts der verschiedenen Verkehrsmittel, die im Zuge einer Verkehrswende das Privatauto in der Stadt ersetzen können, wurde in der Debatte multimodaler Verkehr als zukunftsweisendes Instrument angeführt.

Vernetzung von Verkehr

Die Vernetzung von Verkehrsmitteln und -teilnehmer*innen wurden als Elemente eines Smart City-Konzeptes genannt. Die Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsanbietern könn-

„Wir haben den Anspruch, ein Ökosystem zu bauen, was wirklich so komfortabel und einfach ist und attraktiv, dass es eine echte Alternative zum eigenen Pkw ist.“ | WIRTSCHAFT

te zu einem neuen „Ökosystem“ (Wirtschaft) im Verkehrsbereich werden. Dabei wurden Projekte oder Zukunftsszenarien beschrieben, die Komfort im Mobilitätsverhalten (siehe Kapitel 2.2) bei gleichzeitigem Raumgewinn ermöglichen.

Um multimodalen Verkehr besser zu gestalten, sei die Zusammenarbeit aller Verkehrsanbieter sinnvoll. Kooperation ist möglich, „weil wir auch nicht den Anspruch haben, alles selber zu machen“ (Wirtschaft). Und Kooperation sei nötig, so ein anderer Teilnehmer, denn Verbraucher*innen sind durch eine Vielzahl von mobilen Applikationen durch Verkehrsanbieter überfordert. Die Vernetzung kann durch verschiedene Szenarien erfolgen: durch eine Mobilitätskarte für den gesamten öffentlichen Verkehr, durch den Zusammenschluss von privaten und öffentlichen Unternehmen mit Bike- und Car-Sharing-Anbietern etwa in Form von Mobilitätsstationen oder über ganz neue Geschäftsmodelle.

Digitalisierung kann dabei helfen, die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten zu verbessern und somit multimodalen Verkehr nutzer*innenfreundlich zu gestalten. Dieser angesprochene Zusammenhang wird im nächsten Kapitel ausgeführt.

3.2 Digitalisierung und Nutzer*innenfreundlichkeit

Digitalisierung und Automatisierung werden als Trends im Verkehrsbereich identifiziert, auf die es zu reagieren gilt. Als grundlegende Entwicklung wurde der Zusammenhang zwischen Digitalisierung und neuen Geschäftsmodellen betont, welche die Nutzer*innenfreundlichkeit ermöglichen.

Digitalisierung steuern

Die Digitalisierung sei durch die Kommunen zu steuern, damit sie stadtverträglich im Verkehrssystem implementiert werden könne. An anderer Stelle: „Es gibt eine Tendenz dazu, dass das sowieso passiert und wenn es sowieso passiert, dann ist es besser, das in irgendwelchen öffentlichen Hand-Modellen zu organisieren, das ist ein zentraler Punkt“ (Wissenschaft). Ebenso wie Digitalisierung wird Automatisierung als ein Trend gesehen, der das Verkehrssystem verändere aufgrund weiterer Flächenverluste durch automatisierten Verkehr und neuer Geschäftsmodelle wie Parking Apps. Die Steuerung durch die Politik gegenüber privaten Anbietern wird hier als Reaktion auf eine dynamische, scheinbar ungesteuerte Entwicklung genannt.

„Keiner weiß genau, wann was wie kommen wird, welches Geschäftsmodell wie auf den Markt kommt, aber ich glaube, das passiert vielleicht schneller als uns allen lieb ist.“ | ZIVILGESELLSCHAFT

Neue digitale Geschäftsmodelle für die Mobilitätswende

Die Digitalisierung führe zu neuem Nutzer*innenverhalten im Verkehrsbereich mit neuen Angeboten. Die Nutzung von mobilen Zugangsmedien und Apps sei zur Gewohnheit geworden, Produkte und Dienstleistungen werden rund um die Uhr angeboten. Es gebe im Ergebnis eine veränderte Nutzer*innenerwartung mit einer gestiegenen Servicementalität und On-demand Verkehrsangeboten. Private Angebote adressierten die Kundenschnittstelle, zum Beispiel in Form einer digitalen App, und diese Angebote weisen eine hohe Nutzer*innenzufriedenheit auf. Digitalisierung wird hier durch die Wirtschaft als Chance begriffen, neue Angebote mit einer großen Schnelligkeit einzuführen. Diesen Wettbewerb, das Ausprobieren und die Agilität im Verkehrssystem auf Seiten der privaten Anbieter solle man für eine Verkehrswende nutzen. Hier könne ein Wettbewerb um Nutzer*innenzufriedenheit gestartet werden.

„Das Ganze kann integriert gestaltet werden, um den Zugang zu einem multimodalen Verkehrssystem in den Städten sehr viel einfacher zu machen, sehr viel attraktiver zu machen und [...] auch individualisierter zu machen, als es bisher ist.“ WIRTSCHAFT

Der Zusammenhang zwischen Digitalisierung und Verkehrswende verläuft damit nicht über eine ökologische Begründungsebene. Umwelteffekte könnten zwar über Transparenz oder

Nudging digital gefördert werden, über die Möglichkeiten der digitalen Beeinflussung umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens besteht aber Unklarheit. Gleichzeitig könne es durch Digitalisierung sogar zu einer angebotsinduzierten Nachfrage kommen, das heißt mehr Verkehr würden durch die digitale Vernetzung generiert, und digitale Lösungen müssten auf ihre eigene Klimafreundlichkeit hin hinterfragt werden.

Es wurde die These aufgestellt, dass mit Daten das Verkehrssystem verbessert werden kann. Digitalisierung führe zu einer aufwandsarmen Erhebung von Verkehrsdaten, z.B. bei der Problemanalyse, der Kunden- und Bedarfsidentifizierung oder der Erfassung von freien Parkplätzen. Diese Daten könnten für eine effiziente Verkehrsplanung sinnvoll genutzt werden, so etwa zur Verkehrsoptimierung, zur Etablierung eines dynamischen, nachhaltigen und gerechten Bepreisungssystems von Parkplätzen oder für neue Geschäftsmodelle, die an der Schnittstelle von Unternehmensdienstleistung zum Kunden entstehen, wie Mehrwertdienste oder Werbung. Datensicherheit war vielen Teilnehmer*innen dabei ein besonders Anliegen und wurde mehrfach diskutiert. Für wirtschaftliche Anbieter gehe es um die Frage, wie man unter der Wahrung der Datenschutzgrundverordnung Daten „intelligent sammeln, teilen, kombinieren“ (Wirtschaft) könne. Von Seiten der Wissenschaft wurde die Notwendigkeit von Innovationen bei digitalen Diensten gerade in Europa, wo die Privatsphäre hoch angesehen sei, betont: „Hier könnte sich Europa stärker profilieren, dass tatsächlich auch gute Digitalisierungsangebote geschaffen werden [...] in einer Innovationsrichtung, die nutzer- und individualitätsfreundlich ist, in der im klassischen Sinne liberalen Position“. Es gebe die Möglichkeit der Anonymisierung, Dezentralisierung von Funktionen oder Blockchain-Technologien, die die Privatsphäre schützen. Während einige die Position vertraten, dass sich Investitionen in diese Richtung lohnen würden, äußerten andere Teilnehmer*innen, insbesondere aus der Zivilgesellschaft, dennoch ein diffuses Unsicherheitsgefühl und das Argument, dass Datenmonopole Gefahren bergen, etwa wenn man an autoritäre Systeme denke.

Verkehrsmittelübergreifende Mobilitäts-App

Intensiv wurde schließlich über die Möglichkeit einer neuen verkehrsmittelübergreifenden Mobilitäts-App oder eine integrierte Mobilitätsplattform für Berlin (oder darüber hinaus) gesprochen. In anderen Großstädten weisen solche integrierten Plattformen einen hohen Nutzer*innenkomfort und Akzeptanz auf. Mit großer Einigkeit wurde eine solche Applikation wie folgt beschrieben: Sie solle nutzer*innenorientiert, einfach zu bedienen, zuverlässig, transparent, flexibel, aktuell, individualisierbar und in ihren Grundfunktionen offline zu verwenden sein. Sie solle vertikal alle Verkehrsträger integrieren und Alternativen mit Blick auf Preis, Dauer, ökologischem Fußabdruck bzw. Flächenverbrauch/Emissionen und Strecke abbilden. Vertikal sollten Informationen in Echtzeit integriert werden mit den Funktionen Buchung bzw. Reservierung, Bezahlung, Nachtarifizierung und einer einmaligen Anmeldung für alle Nutzungen. Diese integrierte Tarifierung wurde insbesondere als Mehrwert gegenüber

bisherigen Angeboten betont. Durch neue Technologien könne man generell den Start und das Ende einer Fahrt in Echtzeit erheben und fahrscheinloses Ticketing im Nachhinein aus dem gesamten Sortiment und Tarifsystem berechnen. Nutzer*innen müssten nichts über das Tarifsystem und Sortiment wissen, das wird als Vorteil angesehen. Durch die Digitalisierung werde Kostentransparenz ermöglicht.

Die App sollte dem Allgemeinwohl dienen, das heißt man braucht Rahmenbedingungen, die es ermöglichen, dass Geschäftsmodelle zusammenarbeiten und diese dem Allgemeinwohl zuträglich sind. Dies bedeutet erstens, dass sie sowohl allen Nutzer*innen als auch allen Serviceanbietern von Mobilitätsangeboten zugänglich sein sollte. Zweitens, solle die Datenhoheit nicht privatwirtschaftlich organisiert werden. Eine Möglichkeit wäre die dezentrale Kontrolle und Verfügbarmachung der Mobilitätsdaten durch die Nutzer*innen, die diese freiwillig für die Stadtplanung oder die Planung von Mobilitätsangeboten „spenden“ könnten. Mit zuverlässigen Daten zum Mobilitätsverhalten könne eine bessere Angebotsplanung stattfinden. Drittens könnte die Gestaltung einer Mobilitäts-App, die umweltfreundliches Verhalten fördert, einer Verkehrswende zuträglich sein, das heißt es sollten Emissions- und Umweltziele festgelegt werden.

In der Frage der Umsetzung wurde über das Organisations- und Finanzierungsmodell für eine Mobilitäts-App gesprochen. Möglichkeiten wären eine zusätzliche Regulierungsbehörde ähnlich etwa der Bundesnetzagentur, oder eine Stiftung, die eine Plattform organisiert, als Schnittstelle fungiert und sicherstellt, dass Datensicherheitsstandards eingehalten werden. Betrieb, Entwicklung und Lenkung wurden diskutiert. Bei der Finanzierung wurde über Emissionshandel, öffentliche Datenspenden, private Abgaberegeln und öffentliche Gelder als Sockelbetrag nachgedacht. Hier blieben eine Reihe offener Fragen und es wurde angemerkt, dass noch weitere Akteure für die Umsetzung nötig seien.

Weitere Probleme wurden auf regulatorischer und technischer Ebene gesehen. Wenn Schnittstellen nicht auf freier Software aufbauen, sondern es sich um proprietäre Schnittstellen handelt, bei der die Nutzung durch Dritte stark eingeschränkt ist, stößt die Idee hier auf nicht kompatible Geschäftsmodelle. Die Beschränkung auf Berlin hinterließe zudem eine globale Konkurrenz zu anderen privaten Anbietern. Daneben hinterlässt die App Probleme bei fehlender Mobilfunkabdeckung und exkludiere Nutzer*innen ohne Smartphone. Hier könnte ein entsprechendes Design den Zugang erleichtern.

3 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Multimodalität und Digitalisierung

- Ein gut durchdachtes und geplantes multimodales Verkehrssystem kann eine Verkehrswende bei gleichzeitig hohem Komfort für Nutzer*innen ermöglichen. Dafür ist die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Verkehrsanbietern zur Schaffung vernetzten Verkehrs nötig und möglich. Es bestehen unterschiedliche Optionen, die auf ihre Leistungsfähigkeit und Übertragbarkeit auf Berlin hin überprüft werden sollten: Mobilitätskarte, Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Unternehmen im Bereich des Sharings, Mobilitätsstationen oder neue Geschäftsmodelle.
- Digitalisierung und Automatisierung werden als Trends im Verkehrssystem identifiziert, deren Entwicklung bisweilen als ungesteuert erscheint. Neue Geschäftsmodelle von Mobilitätsanbietern weisen eine hohe Nutzer*innenzufriedenheit auf. In der transdisziplinären Debatte erweist sich als offene Frage, inwiefern diese Nutzer*innenzufriedenheit von privaten Geschäftsmodellen für die Gestaltung des Verkehrssystems durch die öffentliche Hand genutzt werden kann.
- Die Digitalisierung kann helfen, Daten zu erheben und zu analysieren, und diese für die effiziente Gestaltung des Verkehrssystems zu nutzen. Dabei wurde die Bedeutung von Datensicherheit mehrfach betont. Forschung an der Schnittstelle von Wissenschaft und Stadtgesellschaft kann Methoden der Datennutzung für die Verkehrsplanung entwickeln und sich über Modelle, die Datensicherheit garantieren, profilieren.
- Digitale Angebote können die Schnittstelle von verschiedenen Verkehrsanbietern gestalten und so zu einem multimodalen Verkehrssystem beitragen. Eine verkehrsmittelübergreifende App sollte vertikal und horizontal integriert gestaltet werden, und dem Gemeinwohl dienen. Offene Forschungsfragen bleiben in Bezug auf das Finanzierungs- und Organisationsmodell sowie auf regulatorischer Ebene.

4 | Gute Lösungen und Übertragbarkeit

Gibt es bereits bestehende nachhaltige Verkehrslösungen aus anderen Städten, die auf die Bedarfe Berlins angepasst und konkret umgesetzt werden könnten?

4.1 Baukasten guter Lösungen

Im Rahmen des Dialogs wurden an verschiedenen Stellen gute Lösungen für eine Verkehrswende genannt, die hier gesammelt aufgeführt werden. Im Vergleich mit anderen Städten entsteht ein Baukasten guter Lösungen für die Verkehrswende in Berlin. In erster Linie werden Instrumente herangezogen, die das Auto durch andere Verkehrsmittel ersetzen können.

Alternativen zum Privatauto

Beispiele für das erfolgreiche Verdrängen des Privatautos aus Innenstädten finden sich weltweit. Die derzeitige Verkehrsgestaltung in Paris wird dabei als gesamtheitliche Lösung betont, die vor allem auf Sharing-Modelle setzt. In Kopenhagen seien ebenso E-Sharing-Angebote von Fahrrädern eingeführt worden und im gleichen Zuge Parkplätze für Autos reduziert worden. In Bonn seien zeitweise Parkplätze anderweitig nutzbar, z.B. als Terrassenerweiterung für Restaurants in Sommermonaten. Auf die Nutzung des Privatautos sei in England über den Preismechanismus durch die Erhöhung der Benzinpreise steuernd eingegriffen worden, in Los Angeles durch die Einführung einer Maut. In Madrid würden Parkgebühren gestaffelt nach Emissionen erhoben. Die Realisierung autoreduzierter Wohngebiete, und damit die Verminderung von Verkehr, sei beispielsweise in Freiburg erfolgreich geschehen. Verkehrsfreie Zonen für den Individualverkehr seien daneben in Wien, London und Oslo ausgewiesen worden.

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs wird in einigen europäischen Städten als vorbildlich angesehen. In Kopenhagen sei der Radverkehr z.B. durch geschützte Radfahrbahnen gefördert worden, wenngleich dies nicht flächendeckend der Fall sei und noch mehr Parkplätze für Autos als nötig vorhanden seien. Kopenhagen sei zudem keine fußgängerfreundliche Stadt. Als radverkehrsfreundlich wurden des Weiteren Münster und Nimwegen mit seinen Rad-schnellwegen genannt. Italien wird als gute Lösung in Hinblick auf Abstellflächen für Fahrräder eingebracht. In Wien werden die realisierten Fußgängerzonen als vorbildlich genannt. Die „Vision 0“ in Schweden für eine Vermeidung von Verkehrstoten wird als gute Lösung für einen besseren Umgang in puncto Verkehrssicherheit diskutiert.

Gute Lösungen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs betreffen sowohl den Nahverkehr, als auch dessen Abstimmung mit dem Fernverkehr. Kostenloser öffentlicher Verkehr in der

Innenstadt wird als vorbildliche Lösung aus Tallin und Calgary genannt. In Wien zeige die Erfahrung hingegen, dass Preise weniger relevant seien, als ein besserer Takt und eine höhere Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, so ein/e Teilnehmer/in. Gute Takte gebe es ebenfalls in Zürich und London. In London werden außerdem die E-Busflotten als gute Lösung benannt, des Weiteren Hybrid-Oberleitungsbusse in der Schweiz und in Italien. In der Schweiz gebe es außerdem eine gute Netzabstimmung zwischen Nah- und Fernverkehr. Die gute Anbindung des Umlandes für den Pendlerverkehr sei außerdem in Stockholm gelungen. Lateinamerika, Mexiko, Frankreich und die Niederlande könnten schließlich bei Bustrassen als Vorbild dienen.

Gute Lösungen für Logistik und digitale Geschäftsmodelle

In Bezug auf die Logistik wurden integrierte Konzepte als gute Lösungen angegeben. Hier wird Paris als Vorbild genannt, wo bei neuen Wohnungsprojekten Logistikflächen in den Häusern oder im unmittelbaren Umfeld mit eingeplant würden. Paketlieferungen könnten zudem statt individuell nach Hause zur Post oder zum Supermarkt gebracht werden, wie es in Schweden üblich sei.

Abschließend wurden digitalisierte Plattformen für multimodalen Verkehr als Vorbild genannt wie sie in Helsinki, Tallin oder in Großstädten in China existieren. Sie seien breit akzeptiert und wiesen einen hohen Nutzer*innenkomfort auf.

„Aber man muss in die Städte gucken, man muss das mitnehmen, was einem nützt. Rezepte übertragen hilft sowieso meistens nicht“ | WIRTSCHAFT

Insgesamt wurde zur Übertragbarkeit von Instrumenten für die Verkehrswende angemerkt, dass es nicht *die* eine Gesamtlösung für alle Städte gebe. Vielmehr brauche es Anpassung, Kombination und Integration zu einer Strategie oder einem Konzept, das umgesetzt werde.

4.2 Governance-Modelle für eine Verkehrswende im Vergleich

Der Austausch über Governance-Modelle anderer Städte wurde als wichtig erachtet, um gute Lösungen für die Prozesse der Verkehrswende zu finden. Neben den Instrumenten der Ver-

„Wie wurden Dinge umgesetzt, wie wurden Konsense gefunden?“ | WISSENSCHAFT

kehrswende nannten die Teilnehmer*innen des Dialogs gute Lösungen aus anderen Städten oder Nationalstaaten, von deren Prozessen man für eine gelungene Durchführung der Verkehrswende lernen könne.

Modelle von Konsens und Vision im Vergleich

Auf der einen Seite wurden Konsenslösungen beschrieben. Hierunter fallen Städte, die eine breite gesellschaftliche Zustimmung auf Grundlage von Betroffenheit erreicht haben, wie etwa in Los Angeles. In vielen Städten in Skandinavien werden Lösungen auf Grundlage einer politischen Kultur getroffen, die auf Verständigung und Gerechtigkeit ausgelegt ist. In Kopenhagen sei zudem konsistentes Verhalten der Politik zu sehen. Die Schweiz wurde als positives Beispiel benannt, wo Automobilkonzerne nicht in der Lage sind Partikularinteressen in die Politik einzuspeisen.

Vergleichsweise konträr zu den genannten Konsensmodellen wurden radikale Entscheidungen der Politik als erfolgreich bezeichnet. Hierunter zählt beispielsweise Paris mit einem ganzheitlichen Ansatz zur Umgestaltung des Verkehrssystems, der viel bewirke. Als mutig wurden zudem London, Oslo und Wien benannt. In letzterem werde eine integrierte Verkehrsplanung betrieben. In Schweden wurde auf das Vorhandensein einer Vision der Verkehrspolitik rekurriert. Am Beispiel von Münster wurde schließlich explizit darauf hingewiesen, wie sich erst nach politischen Entscheidungen Akzeptanz in der Bevölkerung für eine neue Verkehrssituation eingestellt habe. Dies verweist darauf, dass mutiges Vorweggehen der Politik, selbst ohne breite Unterstützung der Bevölkerung für eine Verkehrswende von einigen Teilnehmer*innen als erfolgreiches Vorgehen angesehen wird.

Für die Forschung ist ein Vergleich der verschiedenen Governance-Modelle sinnvoll. Dies solle jedoch nicht mit der Zielsetzung geschehen, dass man ein optimales Modell finden könne. Vielmehr könnten die Prozesse und Voraussetzungen für eine gelungene oder misslungene Verkehrswende in verschiedenen Städten identifiziert und daraus konkrete Schlussfolgerungen für Berlin gezogen werden. Als weiteres Vorgehen könne man Städtepartnerschaften nutzen, um nach übertragbaren Regelungen für Berlin zu suchen.

4 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Gute Lösungen und Übertragbarkeit

- In Übereinstimmung mit den Debatten um die richtigen Verkehrsmittel werden Lösungen genannt, die das Privatauto ablehnen, den Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr sowie Multimodalität fördern. In der Zusammenschau guter Lösungen aus anderen Städten entsteht ein Baukasten an Instrumenten für eine Verkehrswende, die mit Anpassungen auf Berlin übertragen werden können. Forschung könnte sich hier intensiv mit der Frage nach der Vergleichbarkeit von Verkehrssystemen beschäftigen und geeignete Parameter für eine Übertragbarkeit von vorhandenen Lösungen entwickeln.

- Neben den Instrumenten können Governancemodelle der Verkehrswende verglichen werden, um auf Grundlage des internationalen Vergleichs geeignete Prozesse für eine gelungene Verkehrswende in Berlin zu identifizieren. Bei dem Blick in vorhandene Prozesse wurden zum einen Konsenslösungen als vorbildlich genannt, und zum anderen mutiges und radikales Vorweggehen der Politik als erfolgreiche Lösung angegeben. Voraussetzungen und Implikationen dieser beiden Prozesstypen könnten in transdisziplinärer Forschung genauer beschrieben werden.

AUSBLICK | GEMEINSAMES FORSCHEN

Transdisziplinäre Projekte

Welchen Beitrag kann die Wissenschaft in Zusammenarbeit mit der Stadtgesellschaft zur Lösung von Verkehrsproblemen leisten? Der Dialog „Urbane Mobilität: Welche Verkehrswende braucht Berlin?“ zielte auf die Initiierung transdisziplinärer Forschungsprojekte ab, die der Wissenschaft wie der Stadtgesellschaft gleichermaßen zu Gute kommen.

Aus wissenschaftlicher Sicht findet das Prinzip der Transdisziplinarität Unterstützung, um durch die Zusammenarbeit mit außeruniversitären Akteuren die eigene Forschung zu bereichern, dem Selbstverständnis einer Wissenschaft zum Wohle der Gesellschaft Rechnung zu tragen und zur Umsetzung von tragfähigen Lösungen beizutragen. Komplexe Themen unserer Zeit wie Klimawandel, Urbanisierung, demographischer Wandel, Digitalisierung oder Zuwanderung brauchen unterschiedliche Problemlösungskompetenzen.

Transdisziplinarität beginnt mit der gemeinsamen Beschreibung von Herausforderungen und Fragestellungen, um wissenschaftliche Problemlagen nicht durch einen einseitigen Blick zu beschreiben. Der Rückkoppelungsprozess der Wissenschaft mit der Gesellschaft soll dabei dauerhaft geschehen, indem transdisziplinäre Arbeitsgruppen in Anschluss an den Dialog Forschungsprojekte initiieren und durchführen. Diese Arbeitsgruppen werden durch das Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“ an der TU Berlin begleitet.

Weitere Dialoge werden im Rahmen der Projektlaufzeit (2018-2020) in den stadtrelevanten Themen Mobilität, Wohnen, Zuwanderung und Tourismus durchgeführt und stärken den transdisziplinären Ansatz der TU Berlin in Zusammenarbeit mit der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform.

Kontakt: Projektteam

Dr. Audrey Podann | TU Berlin, Projektleitung
audrey.podann@tu-berlin.de

Sara Hohmann | TU Berlin, Koordinatorin: Zuwanderung und Tourismus
s.hohmann@tu-berlin.de | +49 (0)30 314-26097

Martha Vobruba | TU Berlin, Koordinatorin: Mobilität und Wohnen
martha.vobruba@tu-berlin.de | +49 (0)30 314-26096

Dr. Melanie Kryst | HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH,
Leitung Dialoge Stadtentwicklung
mkryst@governance-platform.org | +49 (0)30 2064-9506

Annex I: Teilnehmer*innen

Die folgende Übersicht listet die vertretenden Organisationen auf, denen die Teilnehmenden angehören. Sie verdeutlicht eine breite Zusammensetzung der Teilnehmenden:

Übersicht der vertretenen Organisationen

Agora Verkehrswende

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

BMW Group

Deutsche Bahn

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

Deutscher Bundestag, Bündnis 90/Die Grünen

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

EUREF Consulting

Europäische Gesellschaft für Entschleunigung (EUGENT)

Fachausschuss Mobilität der SPD, Berlin

Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.)

Greenpeace

HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform

Initiative Grünzüge für Berlin

Inno2grid GmbH

Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität – Recht, Ökonomie und Politik e.V. (IKEM)

Institute for Advanced Sustainability Studies Potsdam

iproplan Planungsgesellschaft mbH

Kcw GmbH

Landesseniorenbeirat Berlin

Landesseniorenvertretung Berlin

Landesverband Berlin der Gartenfreunde e.V.

Mobilität & Verkehr – Strategie & Planung

Mobility2Grid e.V.

Mofair e.V.

MotionTag GmbH

Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln

Netzwerk Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg

Oberstufenzentrum Kraftfahrzeugtechnik (OSZ), Berlin

Porsche AG

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin

Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg

Technische Universität Berlin

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Verkehrsclub Deutschland Nordost

Volkswagen

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Annex II: Programm

Die folgende Übersicht gibt den Tagesablauf des Dialogs „Urbane Mobilität: Welche Verkehrswende braucht Berlin“ am 25. Juni 2018 wieder:

09:30 Uhr Begrüßung und Einführung:

Prof. Dr. Gesine Schwan, Präsidentin HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend, 1. Vizepräsidentin der Technischen Universität Berlin

10:00 Uhr Input-Vorträge aus Wirtschaft, organisierter Zivilgesellschaft und Politik

Thuy Chinh Duong, Leiterin Produktentwicklung Ticketing, MotionTag GmbH

Marion Laube, Bundesvorstand, Verkehrsclub Deutschland e.V.

Stefan Gelbhaar, Mitglied des Bundestages, Bündnis 90/Die Grünen

11:40 Uhr Kaffeepause

11:00 Uhr Diskussion zwischen allen Teilnehmenden

Moderation Prof. Dr. Gesine Schwan

12:30 Mittagspause

13:30 Uhr Parallele Workshops mit Mitgliedern des Arbeitskreises „Neue Urbane Agenda Berlin“

Workshop I: Mobility App Berlin

Impuls: Prof. Dr. Felix Creutzig, Technische Universität Berlin

Workshop II: Intelligente und gerechte Flächennutzung

Impuls: Prof. Dr. Caroline V. Rudzinski, Technische Universität Berlin

Workshop III: Gute Lösungen nach Berlin holen

Impuls: Franziska Kaiser, Mobility2Grid e.V.

15:30 Kaffeepause

15:45 Uhr Vorstellung der Workshop-Ergebnisse

Leiter*innen der Workshops

16:00 Uhr Diskussion zwischen allen Teilnehmenden und Zusammenfassung

Prof. Dr. Gesine Schwan, Präsidentin HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH



HUMBOLDT-VIADRINA
Governance Platform

Kontakt

Dr. Melanie Kryst
HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH
Pariser Platz 6 (Allianz Forum)
10117 Berlin
Telefon: +49 30 20620 140
Email: stadtentwicklung.trialoge@governance-platform.org
Website: www.governance-platform.org

Bericht vom 27.11.2018

EIN GEMEINSAMES PROJEKT MIT DER



GEFÖRDERT VON DER

