

Konfliktfelder bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez



Martha Vobruba, Johannes Roderer

*Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin
Projekt „Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez“ (NahMob)*

Dass eine Mobilitätswende¹ benötigt wird, ist mittlerweile gesellschaftlicher Common Sense. Mit der Transformation hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem, der Förderung emissionsarmer und aktiver Fortbewegungsformen und dem Umbau unserer Stadträume wird eine Vielzahl an Zielsetzungen verfolgt, die wissenschaftlich fundiert und gesetzlich verankert sind.

Wenn es um die konkrete Umsetzung im eigenen Wohn- und Arbeitsumfeld geht, regt sich trotz einer überwiegenden gesellschaftlichen Akzeptanz Widerstand bei Betroffenen. Je heterogener die Nutzungs- und Bevölkerungsstruktur im Kiez ist, desto vielfältiger sind die Ansprüche, die an das Verkehrssystem gestellt werden und desto vielschichtiger sind auch die Konfliktfelder

bei Maßnahmen der Mobilitätswende. Der Wrangelkiez in Berliner Kreuzberg stellt ein idealtypisches Beispiel eines funktional und sozial durchmischten innerstädtischen Quartiers dar. Entsprechend der Heterogenität der Nutzungs- und Bevölkerungsstruktur im Kiez bestehen vielfältige Ansprüche an das Verkehrssystem. Die sich teilweise widersprechenden Anforderungen und Interessen der Menschen führen zu einem breiten Spektrum an Konfliktfeldern bei der Planung und Umsetzung. Das Team vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin konnte den kommunalen Planungs- und Partizipationsprozess zum Vorhaben „Verkehrswende Wrangelkiez“ über zwei Jahre verfolgen und dabei wichtige Erkenntnisse zu bestehenden Konfliktfeldern sammeln.

Eine Übersicht über die verfolgten Ziele und Argumente wird in dem Faltblatt „Verkehrswende im Wrangelkiez – Warum eigentlich?“ gegeben. Dabei handelt es sich um die:

- *Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen für alle*
- *Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen*
- *Reduzierung von Luftverschmutzung und damit verbundene negative ökologische und gesundheitliche Auswirkungen*
- *Förderung der Verkehrssicherheit*
- *Reduzierung der Lärmbelastung mit gesundheitlichen Schäden*
- *Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Verkehr*
- *gerechte Aufteilung der Flächen des öffentlichen Raums und das Schaffen menschengerechter Stadträume (vgl. Vobruba & Roderer 2022).*

¹ In vorliegendem Text wird der Terminus Mobilitätswende verwendet, da damit ein Prozess angesprochen ist, der den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellt. Der Begriff Verkehrswende wird nur als Teil des Projektanmens „Verkehrswende Wrangelkiez“ verwendet, der seitens des Bezirksamts vergeben wurde.

Fragestellung und Vorgehen

Gegenüber den Argumenten, die für eine Mobilitätswende sprechen, wurden im Prozessverlauf immer wieder Kritikpunkte artikuliert.

Als Grundlage für die weitere Auseinandersetzung mit den Mobilitätswende-Skeptiker:innen und deren Argumenten im Rahmen des Forschungsprojektes, wurde eine Konfliktfeldanalyse durchgeführt. Diese legt die dominierenden Konfliktgegenstände offen und liefert Ansätze zum planerischen Umgang mit ihnen. Bei der Analyse wurden verschiedene Erhebungsergebnisse systematisch ausgewertet, indem die bestehenden Kritikpunkte und Gegenargumente zu übergeordneten Konfliktfeldern geclustert wurden. Mit einem Blick, der explizit auf kritische Stimmen gerichtet wurde, sollten folgende Fragen beantwortet werden:

- Was sind die Argumente, die gegenüber Maßnahmen der Mobilitätswende genannt werden? Welche negativen Effekte verbinden die Menschen im Kiez damit?
- Welche übergeordneten Konfliktfelder lassen sich ableiten?

Entsprechend des Planungsverständnisses im Projekt *NahMob* wurde ein Fokus auf Konfliktfelder gelegt, die den Partizipations- und Aushandlungsprozess betreffen. Dem Projekt liegt die Annahme zugrunde,

dass die deliberative Aushandlung² zu den vorhandenen Konflikten der Schlüssel für den nachhaltigen Umsetzungserfolg ist (vgl. Schwedes 2021: 57; vgl. Vobruba et al. 2023: 12). Wenn diese Möglichkeiten der Aushandlung nicht ausreichend gegeben sind und sich die Menschen mit ihren Bedürfnissen nicht genügend in den Planungsprozess einbringen können, sind die Projektziele gefährdet. Eine erfolgreiche Bearbeitung sachbezogener Konflikte wird verhindert oder zumindest erschwert. Bei den vom Prozess ausgeschlossenen Menschen stellt sich ein Gefühl von Ohnmacht ein, das zu Wut anwachsen kann. Daher wird folgende Fragestellung näher betrachtet:

- Welche Probleme nehmen die Menschen bezüglich des Partizipations- und Aushandlungsprozesses wahr?

Analysegegenstand sind Daten, die im bisherigen Planungsprozess – in den Jahren 2020 bis 2022 – im Rahmen von Beteiligungsverfahren, Umfragen, Erhebungen und Gesprächen gesammelt wurden. Es wurden folgende Quellen genutzt:

Repräsentative Haushaltsbefragung

Wann: Oktober 2020

Wer: Konzeption, Durchführung und Auswertung der Befragung durch *asum* in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros *Gruppe Planwerk*

² Deliberation bezieht sich auf eine Entscheidungsfindungsmethode, bei der Gleichberechtigte ihre Argumente austauschen. Statt einer einfachen Mehrheitsabstimmung wird dabei das bessere Argument gesucht, um zu besseren Entscheidungen zu gelangen. Das Ziel besteht darin, alle Argumente sorgfältig abzuwägen und idealerweise zu einer Einigung über die "beste" Lösung zu gelangen. (Vgl. BPB 2021)

und *Hoffman Leichter*, im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrswende Wrangelkiez“

Format: standardisierter Fragebogen mit Postwurfsendung

Analysegegenstand: negative Antworten auf die offene Frage „Welche Vorteile oder Nachteile sehen Sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur weiteren Verkehrsreduzierung im Quartier?“

Quelle: Repräsentative Anwohner*innenbefragung zur Machbarkeitsuntersuchung "Verkehrswende Wrangelkiez": Bericht zur Auswertung der Befragungsergebnisse (Grallath et al. 2020)

Umfrage auf der Online-Beteiligungsplattform „mein.Berlin.de“

Wann: März 2021

Wer: Konzeption, Durchführung und Auswertung der Befragung durch die Planungsbüros *Gruppe Planwerk* und *Hoffman Leichter*, im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung

Format: moderierte Online-Konsultation zur Fragestellung „Phase zur Einreichung Ihrer Ideen: was verbirgt sich hinter der "Verkehrswende"?"

Analysegegenstand: alle kritischen und negativen Beiträge und Kommentare

Quelle: Machbarkeitsstudie "Verkehrswende Wrangelkiez" - mein.Berlin (Der Regierende Bürgermeister von Berlin – Senatskanzlei 2021)

Straßenumfrage, Realbeteiligung Görlitzer Ufer

Wann: September 2021

Wer: Konzeption, Durchführung und Auswertung der Befragung durch Projektteam *NahMob*, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin, in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Format: Straßenbefragung mit standardisierten Fragebögen zur Umgestaltung des Görlitzer Ufers

Analysegegenstand: alle negativen Beiträge und Kommentare bei den offenen Antwortmöglichkeiten

Quelle: Realbeteiligung Görlitzer Ufer. Auswertung der Beteiligungsangebote (Vobruba & Roderer 2021)

Gruppendiskussion und Zwei-Personen-Gespräch mit türkeistämmigen Frauen im Wrangelkiez

Wann: November 2021

Wer: Konzeption, Durchführung und Auswertung der Befragung durch Projektteam *NahMob*, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin

Format: Gruppendiskussion und Interview zu Mobilitätsbedarfen und -einstellungen bei türkeistämmigen Frauen

Analysegegenstand: Transkripte, alle negativen Aussagen

Quelle: Mobilität von türkeistämmigen Frauen (Vobruba 2021)

Konsultation von Gewerbetreibenden in der Wrangel- und Falckensteinstraße

Wann: April 2022

Wer: Konzeption, Durchführung und Auswertung der Befragung durch Projektteam *NahMob*, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin

Format: aufsuchende Befragung im Rahmen von Einzelgesprächen mit Gewerbetreibenden zur Einstellung zu alternativen Lieferkonzepten und der Umnutzung von Parkplätzen

Analysegegenstand: alle negativen Aussagen

Quelle: Konsultation der Gewerbetreibenden in Falckenstein- und Wrangelstraße. 26.-27. April 2022. Gedächtnisprotokoll (Vobruba 2022)

Bei den Daten handelt es sich um eine Mischung aus selbst durchgeführten bzw. durch die vom Bezirksamt beauftragten Planungsbüros durchgeführten Erhebungen und Öffentlichkeitsbeteiligungen. Da die Daten zu unterschiedlichen Zeitpunkten, mit unterschiedlichen Methoden und bei unterschiedlichen Personengruppen erhoben wurden, stellen sie einen aussagekräftigen Querschnitt aus den im Prozessverlauf erhobenen Aussagen dar. Das Material wurde auch gewählt, weil es in gut dokumentierter Form vorliegt.

Dem Prinzip einer ergänzenden Analyse (Richter & Mojescik 2021) folgend, wurden die genannten Quellen einer erneuten Auswertung unterzogen, wobei ausschließlich kritische Kommentare ausgewertet wurden. Die Auswertung erfolgte mithilfe einer zusammenfassenden und strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015). Ausgehend von einer deduktiven Kategorienanwendung wurden im Laufe der Auswertung weitere Kategorien induktiv aus dem Material entwickelt.

Da das zugrundeliegende Material sowohl aus quantitativen, als auch aus qualitativen Erhebungen stammte, wurde keine Häufigkeitsverteilung erhoben. Auch war es nicht möglich die Aussagen mit soziodemografischen Merkmalen zu verknüpfen, da diese nur teilweise erhoben wurden. Es können somit keine Aussagen darüber getroffen werden, welche Argumente besonders häufig vorkommen, noch können die Argumente mit spezifischen Personengruppen in Verbindung gebracht werden.

Aus dem Material wurde durch die Bildung von Unterkategorien eine erste Verallgemeinerung vorgenommen. Anschließend wurden die Unterkategorien zu Konfliktfeldern zusammengefasst. Die Kategorien

sind nicht als klar abgegrenzte Einheiten zu verstehen. Sie weisen oftmals inhaltliche Schnittmengen oder auch Abhängigkeiten auf. Eine semantische Differenzierung ist für die weitere Analyse trotzdem sinnvoll.

Ergebnisse

Bei der Auswertung des Materials wurden folgende Konfliktfelder identifiziert. Eine vollständige Auflistung der den Konfliktfeldern zugeordneten Konfliktgegenstände und Kritikpunkte befindet sich im Anhang.

Sachbezogene Konfliktfelder	Prozessbezogene Konfliktfelder
<p><i>Verkehrssystem</i> Die Mobilitätswende bzw. Maßnahmen als Beitrag dazu werden als problematisch wahrgenommen, da negative Auswirkungen auf das Verkehrssystem (räumliche und zeitliche Ausprägung von Ortsveränderungsmöglichkeiten (vgl. Schwedes et al. 2018: 5f.) befürchtet werden.</p>	<p><i>Planungsstrategie</i> Das konzeptionelle Vorgehen bei der Planung von Mobilitätswende-Maßnahmen wird kritisiert. Die Kritik richtet sich auf die spezifischen Maßnahmen zur Operationalisierung der gesetzten Ziele (vgl. Schwedes et al. 2018: 38ff.).</p>
<p><i>Mobilität</i> Die Mobilitätswende bzw. Maßnahmen als Beitrag dazu werden als problematisch wahrgenommen, da Mobilitätseinschränkungen (negative Auswirkungen auf die subjektive Ausprägung von Ortsveränderungsmöglichkeiten (vgl. ebd.) befürchtet werden.</p>	<p><i>Partizipation</i> Die allgemeinen Möglichkeiten der demokratischen Mitwirkung und der Teilhabe am Beteiligungsprozess zur Umsetzung von Mobilitätswende-Maßnahmen wird problematisiert. Die Kritik richtet sich auf den Prozess verstanden als „soziales Aushandlungsfeld“ (vgl. Gribat et al. 2017: 5).</p>
<p><i>Sozialräumliche Effekte</i> Die Mobilitätswende bzw. Maßnahmen als Beitrag dazu werden als problematisch wahrgenommen, da negative Auswirkungen auf den Sozialraum (symbolische, funktionale und gesellschaftliche Beschaffenheit) befürchtet werden.</p>	

Sachbezogene Konfliktfelder

Sachbezogene Konfliktfelder umfassen Konfliktgegenstände und Argumente, die sich auf die Auswirkungen von Planungsmaßnahmen beziehen. Dabei werden individuelle oder kollektive Auswirkungen auf

das Verkehrssystem, die Mobilität bzw. den Sozialraum erwartet.

In den ersten beiden Fällen handelt es sich um mangelnde „(...) Akzeptanz solcher Maßnahmen, die auf eine Änderung des Verkehrsnutzungsverhaltens abzielen“ (Be-

cker & Renn 2019: 111). Obwohl ein gewisses Maß an Konflikten und Kontroversen natürlicher und produktiver Bestandteil von Transformationsprozessen ist, kann das Ausbleiben von Akzeptanz gegenüber spezifischen Maßnahmen dazu führen, dass diese politisch nicht durchsetzbar sind (vgl. ebd.).

Verkehrssystem

Die größte thematische Vielfalt der ermittelten Konfliktgegenstände im Konfliktfeld Verkehrssystem betraf negative Effekte für den Kfz-Verkehr (Einschränkung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit, Mehrverkehr, geringere Verkehrssicherheit, Verknappung der Parkplatzkapazitäten etc.). Weniger divers fielen die benannten Argumente in Bezug auf andere Verkehrsmittel aus (stärkere Belastung des ÖPNV, erhöhte Geschwindigkeiten und Regelverstöße im Radverkehr). Allgemeinere Aspekte bezogen sich auf die Durchsetzbarkeit der Regeln sowie eine Beförderung der Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln.

Mobilität

Auch im Konfliktfeld Mobilität bezog sich die größte Vielfalt der genannten Aspekte auf Einschränkungen in Zusammenhang mit Kfz. Zum Gegenstand werden Aspekte wie Freiheit, Sicherheit, Gewohnheit und Komfort (Wahlmöglichkeit der Verkehrsmittel, Zugang zu gesellschaftlicher oder wirtschaftlicher Teilhabe, Parken im öffentlichen Raum, Erreichbarkeit für öffentliche oder private Versorgungsdienstleistungen,

Pkw als Schutzraum oder Mittel zur Emanzipation).

Sozialräumliche Effekte

Die im Konfliktfeld Sozialräumliche Effekte genannten Aspekte, betreffen das lokale Lebensumfeld und reichen über verkehrs- und mobilitätsbezogene Themen hinaus. Hierbei wird die bereits vorhandene Problemlast in dem gleichermaßen kriminalitätsbelasteten³ und von Gentrifizierungstendenzen (vgl. Roderer et al. 2022: 9 f) betroffenen Kiez deutlich. Mit verkehrsplanerischen Eingriffen wird eine Zunahme negativer sozialräumlicher Trends verbunden. Den Entscheidungstragenden wird vorgeworfen, dass die als existenziell wahrgenommenen sozialräumlichen Probleme bei der Mobilitätswende nicht hinreichend berücksichtigt werden. Anhand der repräsentativen Haushaltsumfrage lässt sich dies quantifizieren. Dabei gab knapp ein Viertel der Befragten die „Nicht-Beachtung oder Verstärkung von sozialen Problemen im Kiez“ (Grallath et al. 2020: 20) in Verbindung mit der Mobilitätswende als Sorge an. Knapp ein Fünftel der Befragten befürchtete die Gentrifizierung – also die Verdrängung weniger wohlhabender Bevölkerungsschichten aufgrund steigender Mietpreise – in Folge von verkehrlichen Eingriffen (vgl. ebd.).

Besonders im Zusammenhang mit sozialen Problemen im öffentlichen Raum wurden viele unterschiedliche Aspekte genannt. Eine Umverteilung der Flächen zugunsten von nicht motorisiertem Verkehr, Aufent-

³ Der Görlitzer Park und der gesamte Wrangelkiez werden u. a. aufgrund der hohen Anzahl an Drogendelikten durch die Berliner Polizei als kriminalitätsbelasteter Ort (kbO) eingestuft. (Polizei Berlin 2021)

halt oder Gastronomie würde bspw. zu Kriminalität, Drogen- und Alkoholkonsum, Aufenthalt obdachloser Menschen, Verwahrlosung, Lärmbelastung durch Menschen, Touristifizierung, Partyifizierung sowie einer Einschränkung der Sicherheit führen.

Ein weiteres großes Konfliktfeld betrifft die Gentrifizierung in Folge von Maßnahmen der Mobilitätswende. Die Steigerung der Attraktivität des Kiezes zöge demnach Mietpreissteigerungen und Verdrängung auf dem Wohnungs- sowie auf dem Gebäudemietmarkt mit sich, mit negativen Folgen auch auf das Nahversorgungsangebot oder die lokale soziale Infrastruktur.

Darüber hinaus werden negative Auswirkungen auf das soziale Miteinander befürchtet. Einerseits befeuert eine radikale Mobilitätswende ein Gegeneinander verschiedener (Mobilitäts-) Kulturen, andererseits – auch in Zusammenhang mit dem Thema Gentrifizierung – wird ein Verlust der gewachsenen lebendigen und heterogenen, als solidarisch und authentisch empfundenen Sozialstruktur befürchtet.

Prozessbezogene Konfliktfelder

Prozessbezogene Konfliktfelder umfassen Argumente, die sich auf das strategische Vorgehen bei der Planung sowie die politische Aushandlungspraxis beziehen. Dabei wird unterschieden zwischen Argumenten, die sich auf die Planungsstrategie beziehen und jenen, die sich auf Partizipation im Planungsprozess beziehen.

Planungsstrategie

Im Konfliktfeld Planungsstrategie werden einzelne Maßnahmen bzw. das Vorgehen bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen kritisiert. Insofern richtet sich die Kritik implizit oder direkt an die planenden

Akteur:innen. Die Grenzen zwischen den prozessbezogenen und den sachbezogenen Konfliktfeldern sind, wie oben bereits erwähnt, fließend.

Ein großer Teil der verschiedenen Kritikpunkte stellt die Wirksamkeit oder Sinnhaftigkeit einzelner Maßnahmen in Frage und wirft den Entscheidungsträgern eine falsche oder fehlende Abschätzung entstehender Zielkonflikte vor, z. B. Umweltbelastungen aufgrund von Umwegen, soziale Ausgrenzung durch einseitige Mobilitätsplanung, hohe Kosten von Planung und Umsetzung oder städtebauliche Zielkonflikte. Es bestehen Vorwürfe, dass die Planung nicht integriert betrieben würde und die Auswirkungen von Maßnahmen nur unzureichend abgeschätzt oder evaluiert werden. Viele der geäußerten Kritikpunkte lassen – auch in Form eigener Maßnahmenvorschläge – die Präferenz zu einer behutsamen, bestandsorientierten Verkehrsplanung erkennen oder fordern den Erhalt des Status quo. Durch eine effektive Durchsetzung der bereits geltenden Verkehrsregelungen (u. a. Verkehrsberuhigter Bereich) seien neue bauliche Maßnahmen vermeidbar. Ebenfalls wird kritisiert, dass Prioritäten falsch gesetzt werden. So bevorzugten die Entscheidungstragenden Push-Maßnahmen (z.B. Parkplatz-Reduzierung), ohne zuvor den Ausbau von Alternativen (Pull-Maßnahmen) wie den Ausbau des ÖPNV zu gewährleisten.

Partizipation

Das Konfliktfeld Partizipation bündelt Kritikpunkte, die gegenüber den Möglichkeiten der demokratischen Aushandlung im Planungsprozess geäußert werden. Wie weiter oben erläutert, ist die Erforschung des Partizipations- und Aushandlungsprozess ein zentrales Projektziel. Entsprechend

wird das Konfliktfeld Partizipation im Folgenden näher untersucht.

Unter Partizipation wird die grundsätzliche Möglichkeit verstanden, als Bürger:in in das demokratische System einzuwirken. Partizipation kann sowohl einer Top-Down- (bspw. Mobilitätswanderat des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg) als auch einer Bottom-Up-Logik (bspw. Bürger:innenantrag) folgen. Partizipation variiert im Grad ihrer Formalisierung (formale Beteiligung wäre die allgemeine Parlamentswahl, informelle Beteiligung eine Demonstration) und Institutionalisierung und damit dem Grad an Verbindlichkeit. Die ausgewerteten Kritikpunkte beziehen sich überwiegend auf eine Top-Down-Beteiligung und richten sich insofern an die politischen und administrativen Entscheidungstragenden.

Die geäußerte Kritik der Menschen bezieht sich auf die Legitimität von politischen Entscheidungen, die Grenzen durchgeführter Beteiligungsformate sowie die Repräsentation von Bevölkerungsgruppen. Ein Beitrag in der Online-Beteiligung bei „mein.Berlin“ bringt die Herausforderung auf den Punkt:

„In welchem Umfang kann und sollte ein bestehendes Quartier mit dem entsprechenden Querschnitt der Bevölkerung und [...] der Lebensentwürfe und Werthaltungen [...] dass sich über lange Zeit mit Kontinuität, Stabilität und einer stabilisierenden Mischung aus ganz verschiedenen Bevölkerungsgruppen entwickelt hat, in Richtung auf ein autofreies Quartier weiterentwickelt werden? Wie werden dabei die Interessen aller hier Lebenden und Arbeitenden und der Gewerbebetriebe richtig berücksichtigt? Denn Stadtentwicklung sollte immer im Sinne aller Menschen vor Ort stattfinden.“ (Beitrag „mein.Berlin“,

31.03.2021 - Der Regierende Bürgermeister von Berlin – Senatskanzlei 2021)

Welche Qualitätsstandards bei der Beteiligung von Bürger:innen zu berücksichtigen sind, wird in zahlreichen Publikationen, Ratgebern und Leitfäden erörtert. Auch wenn in der Theorie relativ große Einigkeit darüber herrscht, wie „gute“ Beteiligung auszusehen hat, in der Praxis werden diese bekannten Fehler noch allzu oft begangen. Die Auswertung des bestehenden Materials zeigt, dass dies auch im Projekt „Verkehrswende Wrangelkiez“ zutrifft. Die Auswertung der verschiedenen Erhebungsergebnisse offenbart Kritikpunkte, die sich im Einzelnen auf folgende Bereiche beziehen:

Instrumentalisierung und Legitimierungsdruck

Es werden Vorwürfe gemacht, dass Beteiligung instrumentalisiert werde und in erster Linie zur Legitimierung drängender Entscheidungen durchgeführt werde. So handle es sich bei den durchgeführten Formaten um eine Alibibeteiligung, bei der Entscheidungen über die Köpfe der Betroffenen hinweg getroffen werden bzw. der Versuch unternommen werde, nachträglich die Akzeptanz für bereits getroffene Entscheidungen zu gewinnen. Die Beteiligungsergebnisse würden entsprechend nicht oder nur sehr selektiv in der Planung berücksichtigt. Anders als vorgegeben, fehle der Rückhalt der Mehrheit der Bewohnerschaft. Entsprechend erfolgten Planung und Realisierung auf Grundlage der Interessen einiger weniger.

Intransparenz in Planung und Beteiligung

Hierbei beziehen sich die Kritikpunkte darauf, dass nicht genügend Informationen zu Zielen und Beteiligungsmöglichkeiten

bereitgestellt würden. Zudem würde nicht genügend informiert bzw. hätten die Entscheidungstragenden selbst nicht das erforderliche Wissen über (temporäre) Maßnahmen, deren Sinnhaftigkeit und Auswirkungen. Entsprechend wird einerseits die Evaluierung von Maßnahmen – v. a. jener Maßnahmen, die mit der Option zur Nachjustierung umgesetzt werden (z. B. Diagonalsperren) – gefordert. Andererseits werden kontinuierliche Information über wichtige Entscheidungen und Beteiligungsmöglichkeiten angeraten.

Exklusion, selektive Teilhabechancen und Debattenkultur

In Bezug auf Teilhabechancen werden unterschiedliche Aspekte von Hürden und Grenzen der Partizipation benannt, die zu einer mangelnden Vielfalt an Positionen in der Aushandlung und zum Vermeiden eines pluralistischen Meinungsbilds führen. Es werden verschiedene Barrieren für den Zugang zu Beteiligung benannt (Zeitmangel, digitale Mündigkeit, sprachliche, kulturelle oder soziale Barrieren). Die Menschen würden mit zu abstrakten Planungsinhalten und spezifischem Fachwissen konfrontiert, zudem fehle eine Dialogbereitschaft und Offenheit für konträre Meinungen. Bei durchgeführten Beteiligungsformaten (auch Experimente im öffentlichen Raum) würden nur „Eliten“ angesprochen und insbesondere Minderheiten ausgeschlossen. Im Resultat sei die Zusammensetzung der Teilnehmenden unausgewogen und es käme zu einem bewussten Ausschluss spezifischer Personengruppen. Der anschließende Abwägungsprozess verlaufe zudem zugunsten einseitiger Interessen und es fehle eine allgemein akzeptierte Vision für die Planung.

Eng verbunden mit den exklusiven Teilhabechancen und dem einseitig geführten Dialog wird eine unausgewogene Debattenkultur genannt. Die von den Mobilitätswende-Befürworter:innen bedienten Narrative schürten einen Kulturkampf, bauten das Feindbild Autofahrer:in auf und hetzten die Menschen gegeneinander auf. Dadurch werde die Bewohnerschaft letztendlich gespalten.

Angesichts der wahrgenommenen Zugangsschwierigkeiten und Grenzen von Top-Down-Beteiligung ergäbe sich die Notwendigkeit, sich in zivilgesellschaftlichen Initiativen zu organisieren, um Mitspracherecht zu erhalten. Außerdem wird bemängelt, dass ein permanenter niedrigschwelliger Anlaufpunkt zur Beteiligung (vergleichbar mit Quartiersmanagement) fehle. Es werden vielfältige Kommunikations- und Mitwirkungsoptionen gefordert.

Parteipolitik und Partikularinteressen

Unter Parteipolitik und Partikularinteressen wurden Kritikpunkte zusammengefasst, die sich auf die politischen und administrativen Entscheidungstragenden im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beziehen. Viele der genannten Aspekte richten sich explizit gegen die Politik der im Bezirk regierenden Partei *die GRÜNEN*. In Bezug auf die Mobilitätswende wird die Parteipolitik u. a. als aktionistisch, ideologisch, radikal und klientelistisch bezeichnet. Dadurch würden langfristige Effekte von Maßnahmen falsch oder gar nicht abgeschätzt. Zugunsten einer „Elitenpolitik“ würden bestehende soziale Probleme ausgeblendet und falsche Prioritäten gesetzt (z. B. Verkehrspolitik vor Sozialpolitik).

Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Die Auswertung der verschiedenen Erhebungen zeigt, dass kritische Argumente kontinuierlich und in unterschiedlichen Kontexten vorgebracht wurden: Die Mobilitätswende im Wrangelkiez stößt teilweise auf erheblichen Widerstand!

Die Systematisierung der verschiedenen Kritikpunkte ergab eine Einteilung in sach- und prozessbezogenen Konfliktfelder. Als Schlussfolgerungen (→) werden den Konfliktfeldern im Folgenden erste Handlungsempfehlungen zur Bewältigung der komplexen Herausforderungen zugeordnet.

1. Sachbezogene Konfliktfelder

In den Konfliktfeldern Verkehrssystem und Mobilität werden vielfältige negative Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr benannt, während andere Verkehrsmittel kaum benannt werden. Es werden v. a. Einschränkungen und negative Effekte für die Nutzung von Kfz als Verkehrsmittel und für die Mobilität der Kfz-Nutzenden gesehen. Dabei werden Aspekte wie Freiheit, Sicherheit, Gewohnheit und Komfort betont.

- Erhebung und Einbeziehung der verschiedenen Bedarfe
- alternative, zielgruppengerechte Angebote schaffen, um Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren
- Vorteile alternativer Verkehrsmittel deutlich kommunizieren
- gemeinsame Aushandlung mit den Betroffenen zu verbleibenden Möglichkeiten der Kfz-Nutzung (z. B. Zufahrts-, Park- oder Halterechten bestimmter Personen- oder Berufsgruppen, Lieferkonzepte)

Im Konfliktfeld Sozialräumliche Effekte wird befürchtet, dass die bereits vorhandenen sozialen Probleme im Kiez, wie Kriminalität und Gentrifizierung, durch verkehrsplanerische Eingriffe verstärkt werden. Die Menschen trauen der Politik nicht zu, dass sie die sozialen Probleme bei der Umgestaltung des Straßenraums hinreichend berücksichtigt.

- potenzielle Zielkonflikte und Auswirkungen analysieren
- sensible Abwägung in Bezug auf sozialräumliche Probleme
- ganzheitlicher und integrierter Planungsansatz (u. a. interdisziplinäre Projektbearbeitung)

2. Prozessbezogene Konfliktfelder

Im Konfliktfeld Planungsstrategie wird die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen infrage gestellt. Es werden Vorwürfe der Fehleinschätzung, der fehlenden Integration von Maßnahmen und der falschen Prioritätensetzung erhoben.

- Zusammendenken von Push- und Pull-Maßnahmen
- Gewöhnungseffekt berücksichtigen: schrittweises Vorgehen, testweise und experimentelle Umsetzung zur Steigerung von Akzeptanz
- kontinuierliche Evaluierung und Anpassung: umgesetzte Maßnahmen auf Wirkung und auftretende Nebeneffekte überprüfen, ggf. Anpassung und Verbesserung

Im Konfliktfeld Partizipation wird bemängelt, dass die politische Entscheidungsfindung nicht ausreichend demokratisch erfolgt. Die Kritik bezieht sich auf die Legitimität von Entscheidungen, die Grenzen

der Beteiligungsmöglichkeiten und die unzureichende Repräsentation verschiedener Bevölkerungsgruppen.

- Machtsensibel planen und beteiligen: Verkehrsplanung ist emotionsbehaftet, Veränderungen werden als Einschränkung wahrgenommen, gegenüber deren Umsetzung können Gefühle von Machtlosigkeit bis hin zu Wut und Hass entstehen
- frühzeitige Einbeziehung von Skeptiker:innen wie z. B. Kfz-Nutzenden durch zielgruppengerechte Partizipationsangebote: Konflikten Raum zur Aushandlung geben, gegenseitiger Respekt und Verständnis anstatt Polarisierung, Protest- und Blockadehaltung
- inklusive und niedrigschwellig Beteiligung: Berücksichtigung von Personengruppen, die verkehrsplanerische Maßnahmen als Einschränkungen wahrnehmen und die zusätzlich marginalisiert, d. h. von Beteiligungsangeboten ausgeschlossen sind oder sich durch diese nicht angesprochen fühlen (bspw. Menschen mit geringem Einkommen, Menschen mit Migrationsgeschichte bzw. Diskriminierungserfahrung, Menschen, die aufgrund wirtschaftlicher oder familiärer Verpflichtungen zeitlich unflexibel sind)
- zielgruppensensible Kommunikation, die verständlich ist und bei den unterschiedlichen Zielgruppen ankommt (Framing und Narrative): Vermittlung von Hintergründen, Zielen und Auswirkungen
- frühzeitige Bearbeitung prozessbezogener Konfliktfelder als Grundlage für die weiterführende Aushandlung sachbezogener Konflikte

- Heterogenität in der Gesellschaft verhindert, dass alle Interessen bei der Verkehrsplanung vollständig vereint werden: Politik und Planung müssen (gut begründete) Entscheidungen treffen und Richtung vorgeben
- Klarheit und Transparenz schaffen über die Zielsetzung, den Gestaltungsspielraum und den Umgang mit den Ergebnissen von Beteiligung (Mobilitätswende als gesetzte Rahmenbedingung, Art und Umfang der Umsetzung als Verhandlungsmasse)
- Glaubhaftigkeit als wichtiges Gut der Entscheider:innen: realistische Aussagen und Versprechungen machen, Fehlerkultur pflegen

Ausblick und offene Fragen

Ausgehend von den Erkenntnissen der Konfliktfeldanalyse werden in weiteren Arbeitsschritten Handlungsempfehlungen für die Gestaltung eines geeigneteren Planungs- und Partizipationsprozesses gelegt. Insbesondere in Bezug auf das Thema sozial-inklusive Partizipation werden in dem Projekt weitere Erkenntnisse, aufbauend auf der Durchführung von Fokusgruppen mit marginalisierten Personengruppen und Menschen mit einer ablehnenden Haltung gegenüber der Mobilitätswende, erarbeitet. Die Ergebnisse fließen in einen Handlungsleitfaden für die kommunale Planungspraxis sowie in den Abschlussbericht des Projekts ein.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Das Projekt „*Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez*“ wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

Weitere Informationen zum Projekt:

<https://wrangelkiez.hypothes.es.org/>

<https://www.tu.berlin/ivp/forschung/projekte/nahmob>

Literatur

- Becker, Sophia & Renn, Ortwin (2019) Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In: Fraune, C., Knodt, M., Götz, S. & Langer, K. (Hrsg.) *Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, pp. 109–130. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-658-24760-7.pdf>. [16.03.2023].
- BPB- Bundeszentrale für politische Bildung (2021) *Deliberation*. <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-europalexikon/176777/deliberation/>. [12.06.2023].
- Der Regierende Bürgermeister von Berlin – Senatskanzlei (2021) *Machbarkeitsstudie "Verkehrswende Wrangelkiez" - mein.Berlin*. <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrswende-wrangelkiez/?initialSlide=4>. [30.05.2023].
- Grallath, Anna, Gude, Sigmar & Rohde, Martin (2020) *Repräsentative Anwohner*innenbefragung zur Machbarkeitsuntersuchung "Verkehrswende Wrangelkiez": Bericht zur Auswertung der Befragungsergebnisse*, Berlin.
- Gribat, Nina, Kadi, Justin, Lange, Jan, Meubrink, Yuca & Müller, Jonas (2017) Planung als politische Praxis. Zur Einleitung in den Themenschwerpunkt. *suburban zeitschrift für kritische stadtfor-schung* 5.
- Mayring, Philipp (2015) *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*, 12., vollständig überarbeitete und aktualisierte Aufl. Beltz, Weinheim. <http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-epflicht-1136370>.
- Polizei Berlin (2021) *Kriminalitätsbelastete Orte in Berlin*. <https://www.berlin.de/polizei/polizeimeldungen/fakten-hintergruende/artikel.1078268.php>. [24.11.2021].
- Richter, Caroline & Mojescik, Katharina (2021) *Qualitative Sekundäranalysen: Daten der Sozialforschung aufbereiten und nachnutzen*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-32851-1>. [31.05.2023].
- Roderer, Johannes, Vobruba, Martha & Schwedes, Oliver (2022) *Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez: Ein integrierter Planungsansatz für die Verkehrswende im Wrangelkiez*, Berlin. https://wrangelkiez.hypothesos.org/files/2022/07/Nahmobilita%CC%88tskonzept_Wrangelkiez.pdf.
- Schwedes, Oliver (2021) *Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden.
- Schwedes, Oliver, Daubitz, Stephan, Rammert, Alexander, Sternkopf, Benjamin & Hoor, Maximilian (2018) *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*, 2nd edn., Berlin. https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf. [16.03.2023].
- Vobruba, Martha (2021) *Mobilität von türkeistämmigen Frauen: Verkehrswende Wrangelkiez*. Nahmobilität Wrangelkiez. https://wrangelkiez.hypothesos.org/files/2022/01/Bericht_Mobilitaet_tuerkeistaemmigeFrauen.pdf. [22.12.2022].
- Vobruba, Martha (2022) *Konsultation der Gewerbetreibenden in Falckenstein-*

und Wrangelstraße: 26.-27. April 2022.
Gedächtnisprotokoll.

Vobruba, Martha & Roderer, Johannes
(2021) *Realbeteiligung Görlitzer Ufer: Auswertung der Beteiligungsangebote*, Berlin. https://wrangelkiez.hypothesen.org/files/2021/10/20211027_Auswertung-Goerlitzer-Ufer.pdf. [18.03.2022].

Vobruba, Martha & Roderer, Johannes
(2022) *Verkehrswende im Wrangelkiez: Warum eigentlich?*, Berlin.

https://wrangelkiez.hypothesen.org/files/2022/03/220329_Flyer-A3-Website.pdf. [17.03.2023].

Vobruba, Martha, Roderer, Johannes & Schwedes, Oliver (2023) *Verkehrswende und Gentrifizierung – Potentielle Zielkonflikte der Berliner Kommunalpolitik*, Berlin. https://wrangelkiez.hypothesen.org/files/2023/05/20230310_Paper_Verkehrswende-und-Gentrifizierung-2.pdf. [31.05.2023].

Anhang: Übersicht über die ermittelten Konfliktkategorien

Konfliktfeld	Definition	Unterkategorien	Codes
Verkehr	Die Mobilitätswende bzw. Maßnahmen als Beitrag dazu werden als problematisch wahrgenommen, da Mobilitätseinschränkungen (negative Auswirkungen auf die subjektive Ausprägung von Ortsveränderungsmöglichkeiten (vgl. Schwedes et al. 2018: 5f.) befürchtet werden.	<ul style="list-style-type: none"> - Negative Effekte für die private Kfz-Nutzung - Negative Effekte auf das Verkehrssystem im Quartier - Negative Effekte auf das Verkehrssystem im Umfeld - Negative Effekte für gewerbliche Kfz-Nutzung - Negative Effekte durch gewerblichen Kfz-Verkehr - Negative Effekte durch neu entstehenden Verkehr und Verkehrsnachfrage 	<ul style="list-style-type: none"> - verkehrliche Erreichbarkeit für bestimmte Verkehrsmittel wird eingeschränkt - Mehrverkehr im Wrangelkiez oder umliegenden Gebieten - Unübersichtliche Verkehrsverhältnisse - Einschränkung der Verkehrssicherheit: Gefährdung (allgemein oder von bestimmten Personengruppen/Verkehrsteilnehmenden) - Knappe Parkplatzkapazitäten - Verlagerungseffekte in umliegende Quartiere - Schlechter Verkehrsfluss – Stauanfälligkeit - Intensivierung des Zweite-Reihe-Parkens - Ballung von Lieferverkehr durch Lieferzonen - Überlastung der Nebenstraßen - Stärkere Belastung des ÖPNV - Belastung durch Radverkehr (Geschwindigkeit, Regelverstöße) - Mangelnde Durchsetzbarkeit / Animierung zum Regelverstoß - Flächenkonkurrenz zwischen Verkehrsmitteln
Mobilität	Die Mobilitätswende bzw. Maßnahmen als Beitrag dazu werden als problematisch	<ul style="list-style-type: none"> - Negative Effekte auf die Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschränkung der Wahlmöglichkeiten der Verkehrsmittel

		<ul style="list-style-type: none"> - Soziales Miteinander 	<p>Nahversorgungsangebot, Verdrängung sozialer Infrastruktur)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer Kultur des Gegeneinanders /Spaltung der Bewohnerschaft - Anonymität und fehlende Beziehung zum Quartier - Mangelnde nachbarschaftliche Beziehungen - Verlust von Authentizität - Fehlende Lebendigkeit
<p>Planungsstrategie</p>	<p>Das konzeptionelle Vorgehen bei der Planung von Mobilitätswende-Maßnahmen wird kritisiert. Die Kritik richtet sich auf die spezifischen Maßnahmen zur Operationalisierung der gesetzten Ziele (vgl. Schwedes et al. 2018: 38ff.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende / unzureichende Wirkung bzw. Zielkonflikte bei Strategie / Einzelmaßnahme - Falsche Prioritätensetzung - Erhalt Status quo 	<ul style="list-style-type: none"> - Negativeffekte auf die Umwelt durch Mehrverkehr aufgrund von Umwegen - Soziale Ausgrenzung durch einseitige Mobilitätsplanung - Diskriminierung von Bevölkerungs- und Erwerbsgruppen - Hohe Kosten / Planungsaufwand - Ästhetische / städtebauliche Bedenken - Mangelnde Integrierte Planung - Mangelhafte Durchsetzung erzeugt Negativeffekte - Differenzen bei der richtigen Wahl der Maßnahme zur Lösung des Problems - Pull-Maßnahmen (z.B. Ausbau von Alternativen) sollten vor Push-Maßnahmen (z.B. Parkplatz-Reduzierung) umgesetzt werden - Zu große Radikalität der Kfz-Einschränkung - Fehlende Attraktivität des ÖPNV als Alternative

			<p>(schlechter Zustand, Verwahrlosung, hohe Preise etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorschlag alternativer Strategien und Maßnahmen (Durchsetzung bestehender Regelungen, anstatt neuer (investiver) Maßnahmen)
Partizipation	<p>Die allgemeinen Möglichkeiten der demokratischen Mitwirkung und der Teilhabe am Beteiligungsprozess zur Umsetzung von Mobilitätswende-Maßnahmen wird problematisiert. Die Kritik richtet sich auf den Prozess verstanden als „soziales Aus-handlungsfeld“ (vgl. Gribat et al. 2017: 5).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Instrumentalisierung und Legitimierungsdruck - Intransparenz in Planung und Beteiligung - Exklusion und selektive Teilhabechancen - unausgewogene Debattenkultur - Parteipolitik und Partikularinteressen 	<ul style="list-style-type: none"> - Scheinbeteiligung (Beschlüsse stehen vor Beteiligung bereits fest) - Zu spät ermöglichte Mitsprache - Fehlende Transparenz im Planungs- und Entscheidungsfindungsprozess - Fehlendes Wissen über Maßnahmen - Fehlendes Wissen über Sinn von Einzelmaßnahmen - Kein Einfluss Gewerbetreibender auf Maßnahmen - Soziale Ausgrenzung - Fehlende oder exkludierende Möglichkeiten zur Mitbestimmung (fehlendes Angebot oder fehlende Repräsentation der geleisteten Beteiligungsbeiträge in der Planung) - Einseitige Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse - Politische Prioritätensetzung entgegen der mehrheitlichen Lebensrealitäten (Verortung sozialpolitischer vor verkehrspolitischen Problemen)

			<ul style="list-style-type: none"> - Politisches Anheizen einer (Verkehrs)kultur des Gegeneinanders, „Kulturkampf“ - Dominanz von Bürgerinitiativen in der Entscheidungsfindung (Nähe von Initiativen und Politik) - Fehlende politische Legitimität der Entscheidungen - Mangelndes Vertrauen in politische Vertreter:innen / Inkompetenz
--	--	--	--