



Komm, wir probieren den Wandel aus!

Reflexive Prozessgestaltung und adaptive Maßnahmenumsetzung als Potentiale für die Mobilitätswende im Quartier.

Martha Vobruba, Johannes Roderer | Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung | tF-Symposium 2022



Projektinformationen

PROJEKTTITEL: Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez

PROJEKTMITARBEITENDE:

Prof. Oliver Schwedes, Martha Vobruba, Johannes Roderer, Till Uppenkamp

PROJEKTLAUFZEIT:

2,5 Jahre, Start: November 2020

FÖRDERMITTELGEBER:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur
Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP)

KOOPERATIONSPARTNER:

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg / Straßen- und Grünflächenamt

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages





Problemkontext

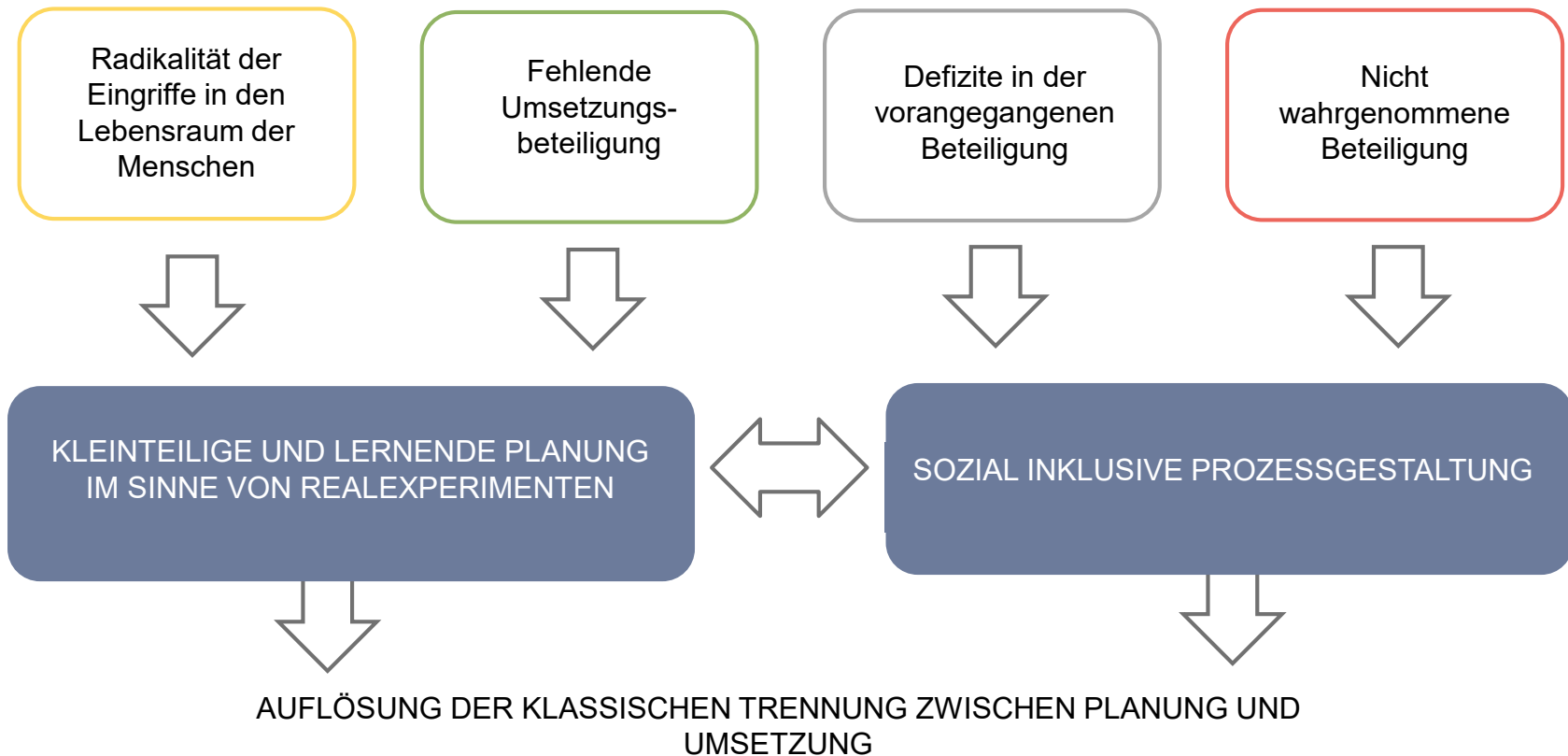
HÜRDEN BEI DER UMSETZUNG DER VERKEHRSWENDE IM QUARTIER

- Langwieriger Planungsprozess
 - Hohe formale Anforderungen
- ⇒ **Hoher Kosten- und Zeitaufwand**
- Widerstand spez. Betroffenengruppen
 - (zu) spät einsetzender Widerstand – Beteiligungsdilemma
- ⇒ **Hohes gesellschaftliches Konfliktpotential**
- ⇒ **Hohe Anfälligkeit der Projekte**



Gesellschaftliche Konflikte

Mögliche Ursachen





Projektverlauf

PHASE I: INITIIERUNG

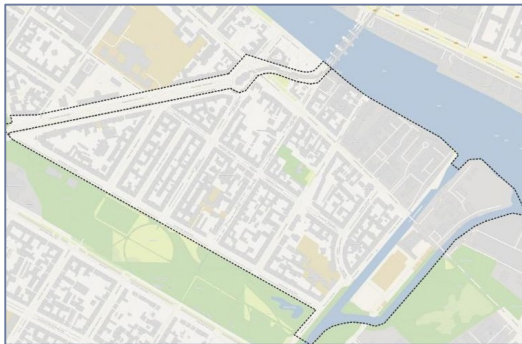
- Bottom-Up-Ansätze zur Verkehrsberuhigung
- Höhepunkt:
Konzeptveröffentlichung
„Autofreier Wrangelkiez“

PHASE II: MACHBARKEITS- UNTERSUCHUNG

- Machbarkeitsuntersuchung
„Verkehrswende Wrangelkiez“
- Verkehrsuntersuchungen +
Beteiligungsformate
⇒ Maßnahmenempfehlungen

PHASE III: UMSETZUNG STUFE 1

- Umsetzungsgestaltung in
Form von
Realexperimenten



PROJEKTSTART NAHMOB

BEGLEITEN &
ERSCHLIEßEN



ENTWICKELN &
ERPROBEN

EVALUIEREN &
VERARBEITEN



I. Begleiten und Erschließen - Projektbausteine

1. Felderschließung

- Qualitative Nacherhebungen
 - Akteursanalyse
 - Konfliktfeldanalyse
 - Teilnahme an lokalen Aktivitäten / informeller Austausch
 - Integrierte Quartiersanalyse
- ⇒ Nahmobilitätskonzept

2. Transdisz. Projektkooperation

- Rahmenpapier mit polit. Zielvereinbarungen auf Grundlage der bisher gesammelten Erkenntnisse

3. Prototyp „Realbeteiligung“

- experimentelle Sperrung eines Straßenabschnittes für Kfz-Verkehr



Qualitative Nacherhebungen mit Kindern

- Kombination von zwei partizipativen Methoden: Photovoice-Ansatz + Community Mapping
- Kooperation mit lokaler Grundschule





Qualitative Nacherhebungen mit Kindern

ERKENNTNISSE:

- Aktionsformate sinnvoll, um Kinder zu motivieren
- Fotoapparat unterstützt Kinder bei der kritischen Auseinandersetzung mit ihrem Umfeld
- Aufklärungsarbeit nötig: Rechte der Kinder
- Längerfristige Kooperation sinnvoll, um Informationsgewinn auf beiden Seiten zu befördern



Qualitative Nacherhebungen mit türkeistämmigen Frauen

- Leitfadengestützte Gruppendiskussion und Einzelinterview
- Anbindung an „Interkulturelles Frauenfrühstück“ des lokalen Kulturvereins

ERKENNTNISSE:

- Informelle Gesprächsatmosphäre und geschützter Gesprächsrahmen sinnvoll
- Methodische Überladung vermeiden
- Potentielle kulturelle und sprachliche Barrieren berücksichtigen
- Kulturell bedingtes Mobilitätsverhalten bei Planungen berücksichtigen
 - z.B. in Bezug auf Wegeketten, subjektive Sicherheit
- Längerfristige Kooperation sinnvoll, um Vertrauen auszubauen und wechselseitiges Lernen zu befördern



Integrierte Quartiersanalyse

- Untersuchung der Rahmenbedingungen für die Verkehrswende auf verschiedenen Strukturebenen (Raum, Siedlung, Soziales, Mobilität, Verkehr und Umwelt) → wechselseitige Wirkungen und mögliche Zielkonflikte
- Verzahnung mit Partizipation:
 1. vertiefte Untersuchung von Aussagen der Betroffenen im Rahmen von Beteiligung (z.B. Gentrifizierung als Nebeneffekt der Verkehrswende)
 2. Kontextualisieren von Untersuchungen mit Erkenntnissen aus Erhebungen (z.B. differenzierte Lärmbelastung nach Kiezbereichen)
- Grundlage für Nahmobilitätskonzept (integrierte Planung)

ERKENNTNISSE:

- Zusätzlich zur rein verkehrlichen Dimension z.B.: ökologische Bedeutung des öffentlichen Raums (Schwammstadt), Nahmobilitätsförderung als potentieller Beschleuniger von Verdrängung (Wohnen, Nahversorgung), kleinräumig differenzierte verkehrsbedingte Umwelt- und Gesundheitsbelastungen, Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Einkommen



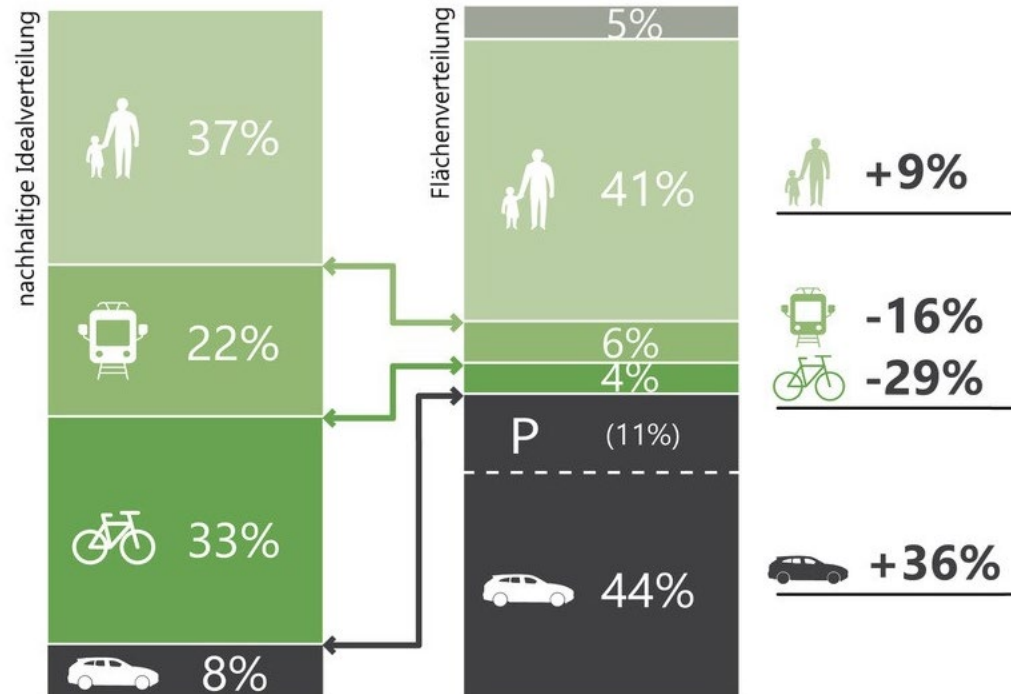
Integrierte Quartiersanalyse

Flächengerechtigkeit

- Neues Instrument für die transformative Forschung
- Integriert normative Prinzipien (Nachhaltigkeitskriterien) in die quantitative Flächenanalyse und ermöglicht somit eine Bewertung im Sinne der Verkehrswende

ERKENNTNISSE:

- Belastungen v.a. durch große Unterdimensionierung der Radverkehrsfläche und große Überdimensionierung bei der MIV-Fläche





Nahmobilitätskonzept

- Zusammenführung der Erkenntnisse der Integrierten Quartiersanalyse
- Ableiten von Handlungsbedarfen und hinterlegen mit konkreten Maßnahmen für die erste Umsetzungsstufe (aus der Machbarkeitsuntersuchung, im Sinne einer reflexiven und experimentellen Umsetzungslogik weiterentwickelt)

ERKENNTNISSE:

- Lernender Prozess bei der Umsetzung: inkrementell, Durchführung von Testphasen, um partizipative Maßnahmenumsetzung zu ermöglichen
- Kooperation der Verwaltung mit weiteren Ressorts, Fachbereichen oder externen Expert:innen, um integrierte Planung umzusetzen und Nebeneffekte zu antizipieren



3. Prototyp „Realbeteiligung“

Sperrung eines Straßenabschnitts für Kfz-Verkehr für vier Tage

Rahmenprogramm zur Erhöhung der Attraktivität für nicht-verkehrliche Nutzungen

Formate:

- ⇒ Straßenbefragung
- ⇒ „Leine der Möglichkeiten“
- ⇒ Ideenworkshop
- ⇒ Einzelgespräche

Fragen:

- Wie nutzen Menschen die Straße für gewöhnlich?
- Welche Defizite stellen sie fest?
- Wie soll die Straße in Zukunft aussehen?

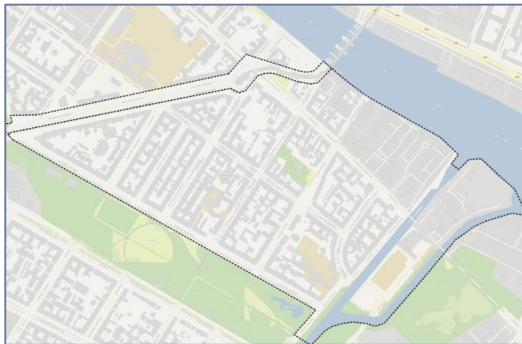




Projektverlauf

PHASE I: INITIIERUNG

- Bottom-Up-Ansätze zur Verkehrsberuhigung
- Höhepunkt:
Konzeptveröffentlichung
„Autofreier Wrangelkiez“



PHASE II: MACHBARKEITS- UNTERSUCHUNG

- Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung
- Verkehrsuntersuchungen + Beteiligungsformate
⇒ Maßnahmenempfehlungen

PROJEKTSTART NAHMOB

BEGLEITEN &
ERSCHLIEßEN

ENTWICKELN &
ERPROBEN

EVALUIEREN &
VERARBEITEN

PHASE III: UMSETZUNG STUFE 1

- Umsetzungsgestaltung in Form von Realexperimenten



II. Entwickeln & Erproben

REALEXPERIMENTE IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- Aufbauen auf den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung und des Nahmobilitätskonzeptes
- Kleinteiliges, partizipatives und lernendes Vorgehen
- Fokus auf die Handlungsschwerpunkte
 - Gerechte Verteilung des öffentlichen Raums
 - Lokales Gewerbe und Einwohner:innen stärken
 - Durchgangsverkehr unterbinden
 - Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen
 - Neue Raumqualitäten schaffen



III. Evaluieren & Verarbeiten

- Prozessevaluation und Maßnahmenevaluation stellen die Grundlage zur **Ableitung von Handlungsempfehlungen** für den Wissenstransfer dar
- Angewandte Methoden und Analyseinstrumente werden weiterentwickelt, um sie für die **kommunale Anwendung** zu qualifizieren
- Erkenntnisse fließen laufend in die **Neustrukturierung der internen Verwaltungsarbeit** ein
- Endergebnis: **Leitfaden** für die kommunale Handhabung von Projekten der Verkehrswende

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



Projektblog: <https://wrangelkiez.hypotheses.org/>

Newsletter-Anmeldung:

