

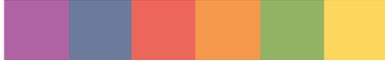


**Komm, wir probieren den Wandel aus!**

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

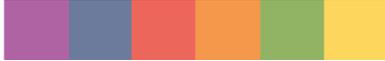
Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages





## Problemkontext

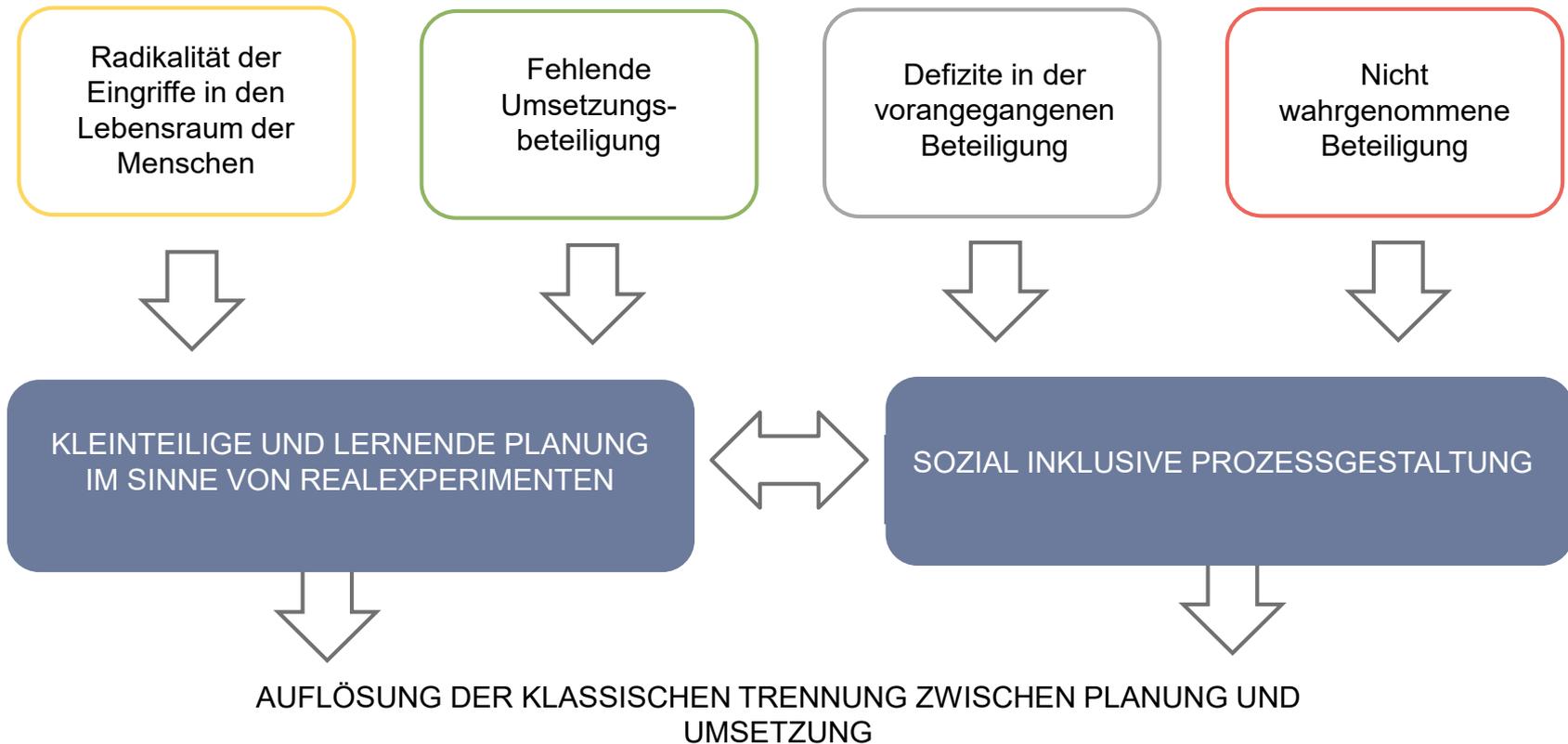
### HÜRDEN BEI DER UMSETZUNG DER VERKEHRSWENDE IM QUARTIER

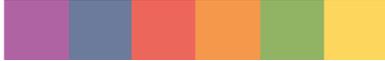
- Langwieriger Planungsprozess
  - Hohe formale Anforderungen
- ⇒ **Hoher Kosten- und Zeitaufwand**
- Widerstand spez. Betroffenengruppen
  - (zu) spät einsetzender Widerstand – Beteiligungsdilemma
- ⇒ **Hohes gesellschaftliches Konfliktpotential**
- ⇒ **Hohe Anfälligkeit der Projekte**



# Gesellschaftliche Konflikte

## Mögliche Ursachen





# Projektverlauf

## PHASE I: INITIIERUNG

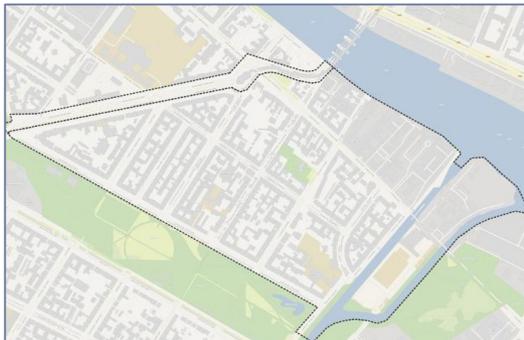
- Bottom-Up-Ansätze zur Verkehrsberuhigung
- Höhepunkt:  
Konzeptveröffentlichung  
„Autofreier Wrangelkiez“

## 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

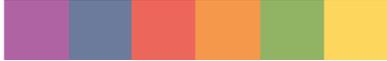
- Qualitative Nacherhebungen
  - Akteursanalyse
  - Konfliktfeldanalyse
  - Teilnahme an lokalen Aktivitäten / informeller Austausch
  - Integrierte Quartiersanalyse
- ⇒ Nahmobilitätskonzept

## 2. Transdisz. Projektkooperation

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

## 3. Prototyp „Realbeteiligung“

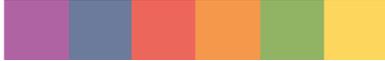
- experimentelle Sperrung eines Straßenabschnittes für Kfz-Verkehr



## Qualitative Nacherhebungen mit Kindern

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

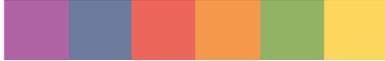




# Qualitative Nacherhebungen mit Kindern

## 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

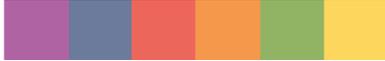


# Qualitative Nacherhebungen mit türkeistämmigen Frauen

- 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

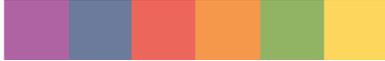


## Integrierte Quartiersanalyse

- 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



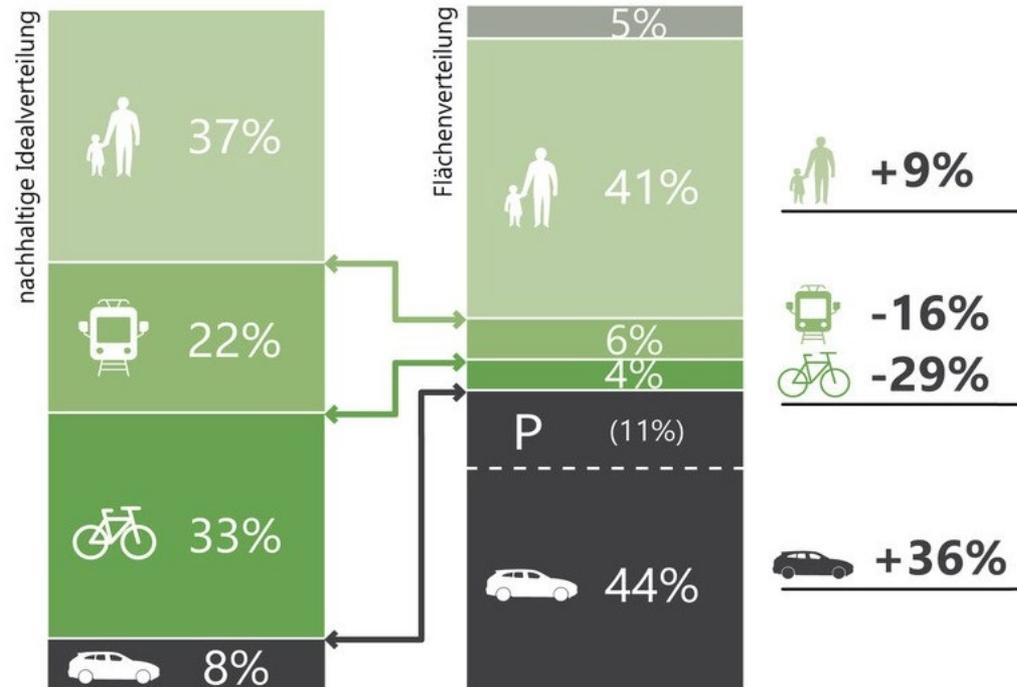
# Integrierte Quartiersanalyse

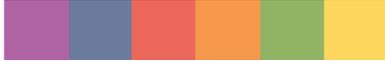
## Flächengerechtigkeit

- 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?

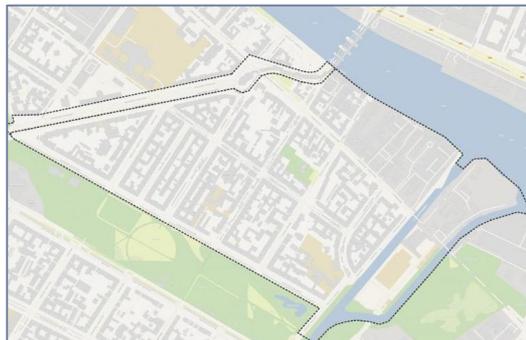




# Projektverlauf

## PHASE I: INITIIERUNG

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



## PHASE II: MACHBARKEITS- UNTERSUCHUNG

- Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung
- Verkehrsuntersuchungen + Beteiligungsformate  
⇒ Maßnahmenempfehlungen

PROJEKTSTART NAHMOB

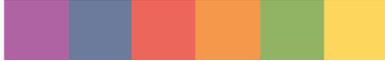
BEGLEITEN &  
ERSCHLIEßEN

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:

