

STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BERLIN 2030

Anlage - Dokumentation der Beteiligung



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung IV – Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

TITELBILD

SenUVK/R. Rühmeier

STAND

Februar 2021



EUROPÄISCHE UNION

**Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung**

Das Vorhaben „Zweite Fortschreibung Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)“ (Projektlaufzeit: 04/2016 bis 07/2021) wird im Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und des Landes Berlin (Förderkennzeichen 1070-B5-O).

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-----------|
| Stakeholder*innen-Beteiligung über den Runden Tisch zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr und Einbeziehung weiterer Fachleute in den Workshops..... | 5 |
| Einbeziehung weiterer Fachleute in den Workshops zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr | 6 |
| Beteiligung der Stadtgesellschaft durch Fokusgruppen | 8 |
| 1 Einführung – Beteiligung bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr)..... | 8 |
| 1.1 Anlass der Fortschreibung und Beteiligung der Öffentlichkeit..... | 8 |
| 1.2 Ziel der Beteiligung durch Fokusgruppen | 9 |
| 1.3 Methode Fokusgruppen | 9 |
| 2 Vorbereitung der Fokusgruppen..... | 11 |
| 2.1 Zufallsauswahl und Merkmale der Teilnehmenden | 11 |
| 2.2 Teilnehmende | 11 |
| 3 Durchführung | 13 |
| 3.1 Dokumentation..... | 14 |
| 4 Inhaltliche Auswertung | 15 |
| 4.1 Fragerunde 1: Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute | 15 |
| 4.2 Fragerunde 2: Faktoren für Lebensqualität in der Stadt..... | 30 |
| 4.3 Fragerunde 3: Visionen für Berlin 2050 | 38 |
| 5 Fazit..... | 48 |

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Prinzip Methode Fokusgruppen..... | 10 |
| Abbildung 2: Teilnehmendenkreis - räumliche Verteilung | 12 |
| Abbildung 3: Altersverteilung der Teilnehmenden | 12 |
| Abbildung 4: Diskussionen in der Fokusgruppe | 14 |

STAKEHOLDER*INNEN-BETEILIGUNG ÜBER DEN RUNDEN TISCH ZUM STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR UND EINBEZIEHUNG WEITERER FACHLEUTE IN DEN WORKSHOPS

Runder Tisch Mobilität & Verkehr – beteiligte Organisationen

ACE Auto Club Europa e.V.
 ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
 ADFC Berlin e.V.
 Agora Verkehrswende
 BUND, zeitgleich Vertretung für 10 verkehrsökologische Verbände
 BVG, Bereich Angebot
 Bezirksstadtrat für Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt im Bezirk Treptow-Köpenick
 Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Facility Management im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
 Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Gesundheit im Bezirk Spandau
 Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf
 Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bürgerdienste im Bezirk Pankow
 Center Nahverkehr Berlin (CNB)
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Mobilitätsforschung, Berlin
 Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.
 Fuss e.V.
 Handwerkskammer Berlin
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 IHK Berlin-Brandenburg
 Landeselternausschuss
 Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der AfD im Abgeordnetenhaus
 Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus
 Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der CDU im Abgeordnetenhaus
 Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus
 Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der LINKEN im Abgeordnetenhaus
 Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus
 Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Grundsatzreferat
 SenStadtUm, Senator beziehungsweise SenUVK, Senatorin
 SenStadtUm, Staatssekretär für Verkehr und Umwelt beziehungsweise SenUVK, Staatssekretär für Verkehr
 SenStadtUm/SenUVK, Leitung der Abteilung Verkehr
 SenStadtUm/SenUVK, Abteilung Umweltpolitik
 Umwelt-Bundesamt Dessau
 VBB Berlin-Brandenburg

Projektgruppe der Senatsverwaltung/Senatsverwaltungen

Moderation und Protokoll: LK Argus

EINBEZIEHUNG WEITERER FACHLEUTE IN DEN WORKSHOPS ZUM STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR

Workshop Innere Stadt, 10. Juni 2016 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

SenStadtUm, IX C - „Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissions- und Klimaschutz“

Workshop Äußere Stadt, 17. Juni 2016 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

SenStadtWohn, IV D - „Wohnungsneubau - Projektmanagement und Bauleitplanung“

SenUVK, IV C - „Planung ÖPNV-Infrastruktur, Bewilligungsbehörde sowie Kreuzungsrecht“

Workshop Verdichtung und sich ändernde und intensivierende Nutzungsansprüche am Beispiel der Inneren Stadt, 31. März 2017 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

Bbeauftragte für Menschen mit Behinderung im Bezirk Mitte

Berlin Partner

SenStadtWohn, I B - „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

SenStadtWohn, II A - „Innere Stadt und Hauptstadttangelegenheiten“

SenStadtWohn, II D - „Architektur, Stadtgestaltung, Wettbewerbe“

SenStadtWohn, IV C - „Städtebauförderung/Stadterneuerung“

SenStadtWohn, IV D - „Wohnungsneubau - Projektmanagement und Bauleitplanung“

SenUVK, I C - „Immissionsschutz“

SenUVK, IV C - „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

SenUVK, IV C - „Planung ÖPNV-Infrastruktur, Bewilligungsbehörde sowie Kreuzungsrecht“

Workshop Wachstumsachse Süd-Ost: Impulsgeber BER für stadtstrukturelle Entwicklungen, 19. Mai 2017 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

BerlinPartner für Wirtschaft und Technologie

Gemeinsame Landesplanungsabteilung MIL/SenStadtWohn

Radverkehrsbeauftragte Bezirk Treptow-Köpenick

SenUVK, IV A - „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenUVK, IV C - „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

Workshop Stadtumlandverkehre in der Hauptstadtregion am Beispiel des Südwestraumes und Erschließungsdefizite in sich wandelnden Räumen am Beispiel des Bezirkes Spandau, 15. September 2017 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

Stellvertretender Bezirksbürgermeister und Bezirksstadtrat für Ordnung, Verkehr und Bürgerdienste im Bezirk Steglitz-Zehlendorf

SenStadtWohn, I A - „Stadtentwicklungsplanung“

SenStadtWohn, I B - „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

SenUVK, I C - „Immissionsschutz“

SenUVK, IV A - „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenUVK, IV B - „Sonderprogramme des kommunalen Straßenbaus, Belange des übergeordneten Straßenverkehrs im Teilraum Südwest“

SenUVK, IV C - „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

Workshop Bevölkerungswachstum und Alterung sowie daraus entstehende verkehrliche Handlungsfelder am Beispiel des Wachstumsraumes Nord-Ost, 13. Oktober 2017 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

Bezirk Pankow, Stadtentwicklungsamt

BBB Management GmbH

Landkreis Barnim

SenStadtWohn, I A - „Stadtentwicklungsplanung“

SenStadtWohn, I B - „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

SenStadtWohn, IV D - „Wohnungsneubau - Projektmanagement und Bauleitplanung“

SenUVK, IV A - „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenUVK, IV B - „Fußverkehr, Grundsatzfragen der Straßenplanung, Straßenentwässerung, Belange des übergeordneten Straßenverkehrs im Teilraum Nordost“

SenUVK, IV C - „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

Workshop Wirtschaftsverkehr, 8. Dezember 2017 - Teilnehmer*innen:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

BEHALA GmbH

Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)

BerlinPartner für Wirtschaft und Technologie

SenUVK, I C - „Immissionsschutz“

SenUVK, IV A - „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenStadtWohn, I B - „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

Information für alle Senatsverwaltungen, 24. Januar 2018

Teilnehmer*innen

SenIAS

SenInnDS

SenWEB

SenBildJugFam

SKzl

SenGesPfleGeGleichst.

SenKult.Europa

PolPräs, PPr Stab (Verkehr)

BETEILIGUNG DER STADTGESELLSCHAFT DURCH FOKUSGRUPPEN

1 EINFÜHRUNG – BETEILIGUNG BEI DER FORTSCHREIBUNG DES STADTENTWICKLUNGSPLANS VERKEHR (STEP VERKEHR)

1.1 Anlass der Fortschreibung und Beteiligung der Öffentlichkeit

Stadtentwicklungspläne sind Instrumente der städtebaulichen Planung. Sie werden für die räumliche Entwicklung Berlins erarbeitet und haben eine gesamtstädtische Perspektive. Stadtentwicklungspläne haben in Berlin insbesondere folgende städtebaulich relevanten Nutzungen im Blick: Wohnen, Wirtschaft, Einzelhandel, Klima sowie Verkehr. Der hier im Fokus stehende StEP MoVe ist ein strategisches Planwerk und umfasst die verkehrspolitischen Schwerpunkte, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren bearbeitet werden sollen. Im Jahr 2011 wurde der StEP Verkehr 2025 verabschiedet. Unter der Prämisse einer gleichbleibenden Bevölkerungszahl lag der Fokus auf der Optimierung bestehender Verkehrssysteme. Durch den konstanten Zuwachs der Bevölkerung in den darauffolgenden Jahren wurden Anpassungen und eine strategische Neuausrichtung des Planwerks notwendig, vor allem aufgrund des veränderten Flächenbedarfs, der Wohnungsmarktentwicklung, der Zielvorgaben im Umweltbereich und in Bezug auf die Wirtschafts- und Tourismusentwicklung sowie technische Innovationen. Durch Synergien und direkte Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Mobilität wird derzeit eine zweite Fortschreibung des StEP Verkehr durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für den Zeitraum bis 2030 vorgenommen. Die Detaillierung von Maßnahmen ist in weitere Fachpläne integriert.

Wie im bisherigen Prozess der Erstellung des StEP Verkehr nutzt die Senatsverwaltung bewährte Strukturen der Stakeholder*innen-Beteiligung. So wird auch die zweite Fortschreibung durch den „Runden Tisch Mobilität und Verkehr“ begleitet. Der Runde Tisch bringt regelmäßig Vertreter*innen der politischen Fraktionen im Abgeordnetenhaus, der Bezirke, der Wissenschaft, aus Verbänden sowie verschiedenen Interessengruppen mit ihren stadt- und verkehrspolitischen Positionen zusammen.

Zusätzlich zu dieser konstanten Beteiligung von Interessensvertretungen wurde bei der zweiten Fortschreibung entschieden, auch die Perspektiven der Berliner*innen und Bewohner*innen des Umlandes in die Entwicklung des Leitbildes für 2050 mit einzubeziehen. Ihre Vorstellungen von einer zukünftigen Mobilität sollten ebenfalls Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund wurde das nexus Institut als neutraler Durchführungsträger von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauftragt, zu Beginn des Jahres 2018 drei Beteiligungsveranstaltungen nach der Methode der Fokusgruppen durchzuführen. Das methodische Vorgehen zur Erarbeitung eines strategischen Planwerks sieht im Fall des StEP Mobilität und Verkehr zunächst die Erarbeitung eines Leitbildes für Berlin im Jahr 2050 (Maßnahmenumsetzung bis 2030) vor. Mit Hilfe dieser formulierten Vision werden mögliche Ziele in der Verkehrsentwicklung bestimmt und daraus resultierend Wege, wie diese zu erreichen sind. Die aktive Beteiligung von Bürger*innen bei der Erarbeitung eines Leitbildes bedeutet somit viel mehr Einfluss auf die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Berlin, als wenn nur tagesaktuelle Einzelmaßnahmen diskutiert werden, da von dem Leitbild alle Entscheidungen und somit die Erarbeitung von Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität abhängen. Durch die Einbeziehung von Bürger*innen bei der Leitbildentwicklung überprüft die Senatsverwaltung darüber hinaus, ob bisher alle Perspektiven der Stadt- und Umlandbewohner*innen beachtet und Wünsche an ein lebenswertes Berlin berücksichtigt wurden.

Durch den Einbezug von Bürger*innen bei der Leitbildentwicklung überprüft die Senatsverwaltung darüber hinaus, ob bisher alle Perspektiven der Stadt- und Umlandbewohner*innen einbezogen wurden und Wünsche an ein lebenswertes Berlin berücksichtigt wurden.

1.2 Ziel der Beteiligung durch Fokusgruppen

Ziel der Beteiligung war es, der zuständigen Senatsverwaltung die Vielfalt an bestehenden Perspektiven der Bewohner*innen des urbanen sowie metropolräumlichen Berlins zum Thema Mobilität und Lebensqualität in der Stadt aufzuzeigen. Dabei sollten Personen mit verschiedenen Ausgangslagen und Mobilitätsverhalten zu Wort kommen, so dass ein guter Überblick über die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Berliner*innen sowie Personen aus dem Umland entsteht. Des Weiteren war es Ziel, Konsense und Kontroversen im Meinungsbild der Teilnehmenden zum zukünftigen Stadtverkehr herauszufiltern. Insgesamt soll die Fortschreibung des StEP Verkehr auf großmaßstäblicher Ebene diskutiert und eine Zukunftsversion für den gesamtstädtischen Verkehr erörtert werden.

Die Ziele in Kürze:

- Prüfung der Zielsetzung für die Weiterentwicklung des StEP MoVe,
- Identifikation von Konsens und Kontroverse für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs,
- Antworten auf die Kernfragen: Wie wollen die Berliner*innen und sowie Bewohner*innen der Metropolregion zukünftig mobil sein und wie soll Mobilität ihrer Meinung nach auch für andere mit unterschiedlichen Voraussetzungen angeboten werden?

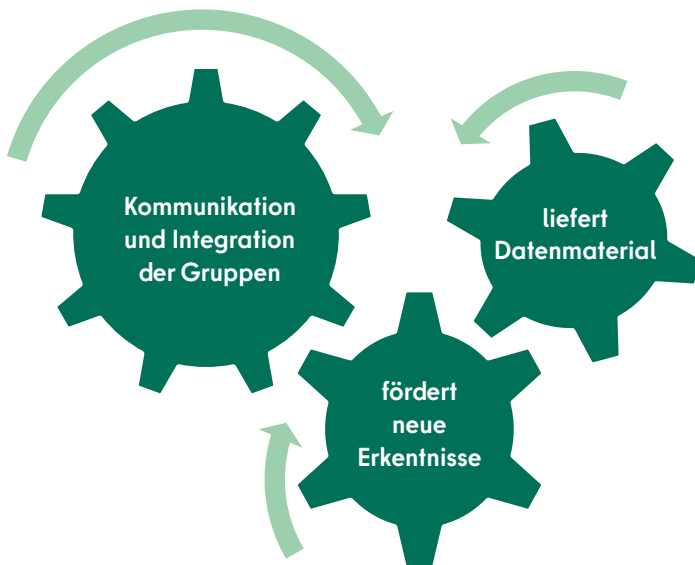
1.3 Methode Fokusgruppen

Fokusgruppensitzungen zeichnen sich grundsätzlich durch ihren explorativ ausgerichteten qualitativen Methodenansatz aus. Sie haben das Ziel, neue Erkenntnisse zu Tage zu fördern und liefern Datenmaterial, das aus der direkten Kommunikation und Interaktion einer Gruppe entsteht (siehe Abbildung 1). Die Diskussion unter den Teilnehmenden führt dadurch zu einer tieferen Betrachtung einer bestimmten Thematik aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

Die Fokusgruppen zur zweiten Fortschreibung des StEP Verkehr wurden im Frühjahr 2018 mit jeweils 10 bis 11 per Zufall ausgewählten Teilnehmenden durchgeführt und dauerten etwa drei Stunden. Für die Durchführung kam dabei ein vorab ausgearbeiteter, standardisierter Leitfaden zum Einsatz, so dass die Ergebnisse verschiedener Fokusgruppen vergleichbar gemacht und aufeinander bezogen werden konnten. Der Prozess der Fokusgruppensitzung wurde ergebnisoffen ausgerichtet, und der Moderationsrahmen bot trotz eines standardisierten Leitfragenkatalogs den Raum, eine mögliche thematische Schwerpunktlegung durch die Teilnehmenden in der Interviewsituation aufzugreifen.

Die Durchführung der Fokusgruppensitzung erfolgte mit drei Mitarbeiter*innen: Eine Moderation erläuterte das Verfahren, stellt Fragen und leitet die Diskussion, zwei weitere Mitarbeiter*innen beobachten und protokollieren die Diskussion und den Ablauf der Fokusgruppenveranstaltung.

Abbildung 1: Prinzip Methode Fokusgruppen



Die Auswahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen erfolgte durch eine Zufallsauswahl. Die Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister garantierte eine heterogene Zusammensetzung der teilnehmenden Bürger*innen (ab 18 Jahren), die durch verschiedene Altersstufen und soziale Schichten ging und beide Geschlechter gleichberechtigt berücksichtigte. Die Daten wurden ausschließlich zum Zweck der Einladung der Teilnehmenden verwandt. Mit Erhalt der Einladung konnten die entsprechenden Personen ihr Interesse an einer Mitwirkung an den Fokusgruppen bekunden. Hierzu gehörte auch die Angabe von weiteren Merkmalen, die sich unter anderem auf das Mobilitätsverhalten bezogen (zum Beispiel die Nutzung von Verkehrsmitteln im Alltag sowie die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Berlin), so dass die Aussagen in den Fokusgruppen ein möglichst vielfältiges Bild repräsentierten.

Das Verfahren der Fokusgruppen gab Bürger*innen im Rahmen der Fortschreibung des StEP Verkehr die Möglichkeit, ihre Kompetenzen, ihre Erfahrungen und ihr Alltagswissen zu zukunftsbezogenen Fragestellungen einzubringen und ihre Anliegen und Wünsche auszusprechen. Mit der Methode der Fokusgruppe treten Personen mit unterschiedlichen Merkmalen in den Dialog und bringen ihre verschiedenen lebensweltlichen Perspektiven ein. Durch die Zufallsauswahl wurde somit die Vielfalt an gesellschaftlichen Blickwinkeln auf das Thema Mobilität der Zukunft gewährleistet.

2 VORBEREITUNG DER FOKUSGRUPPEN

Um eine möglichst heterogene Gruppenzusammensetzung zu erreichen, wurde im Vorfeld der Veranstaltungen zur Beteiligung von Bewohner*innen Berlins und des Berliner Umlands eine Zufallsauswahl gezogen. Dazu wurden Adresssätze von den Meldeämtern in Berlin, Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee angefordert, die ausschließlich zur Versendung der Einladungen verwendet wurden. Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee wurden im Vorfeld als Städte mit einem hohen Pendleraufkommen nach Berlin identifiziert und aufgrund des starken Bezugs zu Berlin im Bereich der Mobilität als einzubeziehende Perspektive für den Bürger*innen-Beteiligungsprozess befunden.

2.1 Zufallsauswahl und Merkmale der Teilnehmenden

Insgesamt haben 1.750 per Zufall aus dem Melderegister gezogene Personen eine Einladung erhalten, an den Bürger*innen-Beteiligungsveranstaltungen teilzunehmen. Rund 1.000 Einladungen wurden an Personen im Berliner Stadtgebiet verschickt und jeweils 250 an Bewohner*innen aus Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee.

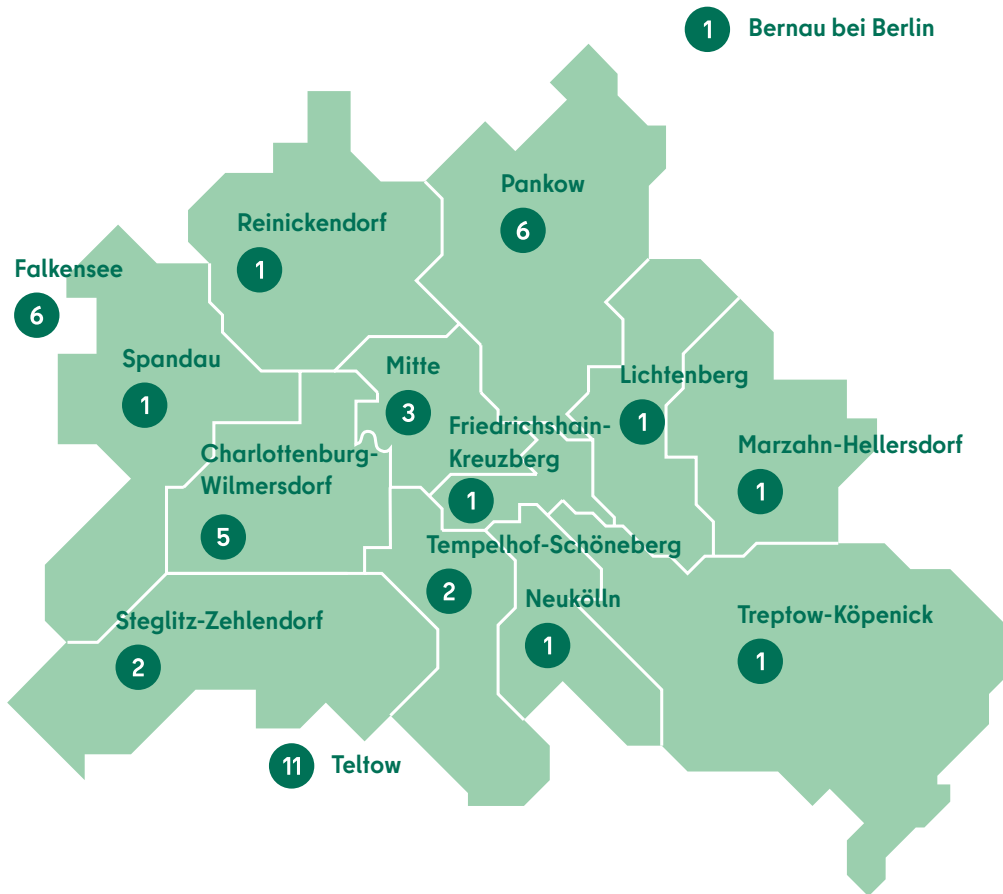
Um einen tieferen Detaillierungsgrad bei der Zusammensetzung der Fokusgruppen zu erreichen, wurde dem Einladungsschreiben ein Antwortbogen beigelegt, der es den potenziellen Teilnehmenden ermöglichte, einen Wunschtermin anzugeben, soziodemografische Merkmale mitzuteilen sowie sich zu häufig genutzten Fortbewegungsmitteln zu äußern. Mit diesem Zwischenschritt sollte sichergestellt werden, dass verschiedene Altersgruppen und eine möglichst gleiche Anzahl an Frauen und Männern in jeder Gruppe vertreten sind. Des Weiteren sollten auch Personen mit verschiedenen Mobilitätspräferenzen an einem Tisch zusammenkommen und sowohl aus der innerstädtischen als auch aus der Perspektive des Umlandes die Zukunft des Berliner Verkehrs diskutieren.

2.2 Teilnehmende

In untenstehender Abbildung (siehe Abbildung 2) wurden die Anzahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen und ihre räumliche Verteilung visualisiert. Insgesamt haben aus der Stadt Berlin 25 Personen teilgenommen sowie 17 Personen aus dem Berliner Umland (Falkensee, Bernau bei Berlin, Teltow). Pro Gruppe wurden 14 Personen offiziell eingeladen, die möglichst viele verschiedene Attribute mitbringen sollten, um eine lebhaftere Gruppendiskussion mit verschiedenen Perspektiven zu ermöglichen. Bei dieser geringen Personenanzahl konnte es jedoch bei Absagen oder Nichterscheinen schnell zu einem Ungleichgewicht der zuvor ausgewählten Attribute kommen. Wie die Auswertung der Altersverteilung (siehe Abbildung 3) zeigt, überwog sowohl bei der Rückmeldequote (15 Personen) als auch bei der Teilnahme (13 Personen) die Alterskohorte 50 bis 59. Mit nur einer Person war die Altersklasse zwischen 70 bis 79 Jahren unterrepräsentiert. Alle anderen Alterskohorten waren mit 4 bis 6 Teilnehmenden anwesend. Die komplette anonyme Auflistung der eingeladenen und tatsächlichen Teilnehmenden ist im Anhang zu finden.

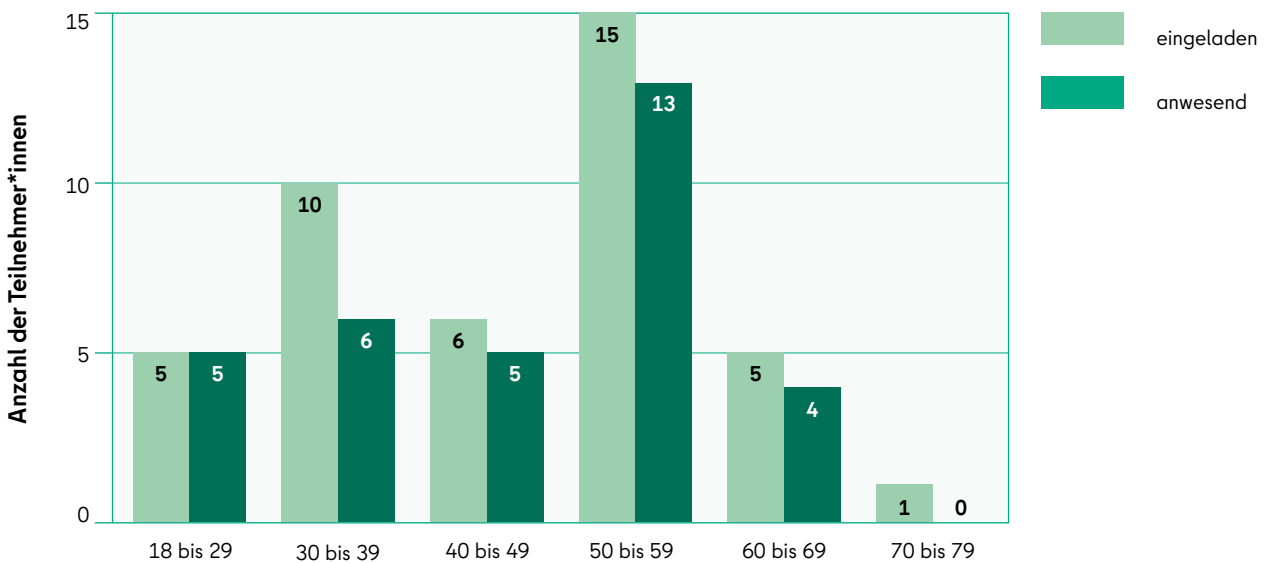
Des Weiteren muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass trotz der hohen Einladungszahl im Berliner Raum die Rückmeldequote deutlich geringer war als aus dem Umland. Somit ergab sich eine Tendenz zu mehr Teilnehmenden aus Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee in den Gruppen.

Abbildung 2: Teilnehmendenkreis - räumliche Verteilung



| Teilnehmende im Überblick | |
|---------------------------|----|
| Berlin | 25 |
| Brandenburg | 17 |

Abbildung 3: Altersverteilung der Teilnehmenden



Vorbereitend wurden von nexus in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung Leitfragen für die Fokusgruppendifkussion erarbeitet, die der Moderation und den Teilnehmenden als Orientierung für das Ziel der Diskussion dienen sollten. Gleichzeitig wurden die Fragen so offen formuliert, dass sie dem jeweiligen Kontext der Teilnehmenden im Gesprächsverlauf angepasst werden konnten. Die Fragen waren thematisch folgendermaßen untergliedert:

- „Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute“;
- „Faktoren für Lebensqualität in der Stadt“;
- „Visionen für Berlin 2050“.

3 DURCHFÜHRUNG

Die Fokusgruppen wurden an den nachfolgenden drei Terminen durchgeführt. Als Wochentag wurde Samstag ausgewählt, da so auch die Möglichkeit für Beschäftigte steigt, an der Beteiligungsveranstaltung teilzunehmen.

- Fokusgruppe 1: 20. Januar 2018, 9.30 bis 12.30 Uhr;
- Fokusgruppe 2: 20. Januar 2018, 14.00 bis 17.00 Uhr;
- Fokusgruppe 3: 27. Januar 2018, 9.30 bis 13.30 Uhr.

Abbildung 4: Diskussionen in der Fokusgruppe



Alle drei Veranstaltungen waren gleich strukturiert und nach folgendem Ablaufplan durchgeführt:

| Dauer (min) | Programmpunkt |
|-------------|---|
| 5 | Ankommen, Kaffee und Kekse |
| 10 | Begrüßung der Teilnehmenden und Ablauf (Moderation) |
| 15 | Vorstellungsrunde und Erfragung individueller Mobilitätsverhalten (Moderation) |
| 30 | Einführung in das Thema (SenUVK) |
| 5 | Vorstellung der ersten Diskussionsfrage und Rückfragen (Moderation/Teilnehmende) |
| 30 | Diskussion der ersten Frage (Teilnehmende) |
| 5 | Zusammenfassung der Diskussion (Moderation) |
| 5 | Vorstellung der zweiten Diskussionsfrage und Rückfragen (Moderation/Teilnehmende) |
| 30 | Diskussion der zweiten Frage (Teilnehmende) |
| 5 | Zusammenfassung der Diskussion (Moderation) |
| 5 | Vorstellung der dritten Diskussionsfrage und Rückfragen (Moderation/Teilnehmende) |
| 30 | Diskussion der dritten Frage (Teilnehmende) |
| 5 | Zusammenfassung der Diskussion und Veranstaltung, Verabschiedung (Moderation) |

Zu Beginn jeder Fokusgruppe begrüßte Frau Dr. Steinmeyer (Leiterin Referat „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“ bei SenUVK) die Teilnehmenden und gab einen kurzen Einblick in die Aufgabenbereiche, für die sie und ihr Referat verantwortlich sind. Des Weiteren erläuterte sie das Planungsinstrument Stadtentwicklungsplan, das strategische und langfristige Entwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene für die kommenden 10 bis 15 Jahre regelt und für die Verwaltung bindend ist. Neben der Darstellung von bisherigen Entwicklungen des StEP MoVe ging sie auch auf die Einbindung von Bürger*innen in den Fortschreibungsprozess sowie auf die Verwertung der Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung ein.

In der Kennenlernrunde wurden die Teilnehmenden zu Beginn gebeten, sich kurz mit ihrem Namen, Wohnort und den auf dem Weg zur Veranstaltung benutzten Verkehrsmitteln vorzustellen. Nach jeder Fragerunde erfolgte eine Zusammenfassung des Gehörten durch den Moderator, Herrn Prof. Urs Kohlbrenner.

In der ersten Diskussionsrunde sollten die Teilnehmenden berichten, wie sie in Berlin unterwegs sind und wie sie verschiedene Mobilitätsangebote wahrnehmen. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Wie sind Sie in Ihrem Alltag (zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit, mit Ihren Kindern, in der Freizeit, beim Einkaufen) unterwegs?
- Wann fühlen Sie sich im Verkehr(-smittel) wohl beziehungsweise unwohl und warum?

In der zweiten Diskussionsrunde wurden die Teilnehmenden gefragt, was für sie eine Stadt mit Lebensqualität ist und wie diese von Mobilität beeinflusst wird. Folgende Frage wurden gestellt:

- Was bedeutet für Sie eine lebenswerte Stadt und welche Bedeutung hat hier die Mobilität?

In der dritten und letzten Runde wurde gemeinsam mit den Teilnehmenden in die Zukunft geblickt. Bei der Vorstellung von Zukunftsvisionen ging es nicht nur um die Darstellung der technischen Möglichkeiten, sondern vor allem um die Wunschvorstellungen der einzelnen Personen. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Wie stellen Sie sich Berlin im Jahr 2050 vor?
- Was ist Ihre Vision für eine lebenswerte Stadt und wie wollen Sie sich dort fortbewegen?

3.1 Dokumentation

Zur möglichst genauen Dokumentation der Aussagen der Teilnehmenden bei den Beteiligungsveranstaltungen wurde zum einen von der Moderationsassistenz ein schriftliches Protokoll angefertigt. Gleichzeitig wurde eine digitale Audioaufnahme während des gesamten Zeitraums mit Einverständnis der Teilnehmenden gemacht. Diese wurde anschließend Wort für Wort transkribiert und anonymisiert. Die Transkripte der drei Veranstaltungen wurden anschließend in das Auswertungsprogramm atlas.ti eingefügt und anhand von im Auswertungsprozess erarbeiteten Kategorien kodiert und ausgewertet.

4 INHALTLICHE AUSWERTUNG

Da die Diskussionen in allen drei Beteiligungsveranstaltungen an den gleichen Leitfragen orientiert waren, wurden die Ergebnisse der drei Fokusgruppen thematisch geordnet und gemeinsam ausgewertet. Die Auswertung gliedert sich übergeordnet an den Kategorien „Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute“, „Faktoren für Lebensqualität in der Stadt“ und „Visionen für Berlin 2050“. Mit dem Auswertungsprogramm atlas.ti wurden alle Aussagen in den Kategorien thematisch zusammengefasst und in Unterkategorien gebündelt.

Nachfolgend ist die Vielfalt an Perspektiven und Zukunftsvorstellungen dargestellt, die sich aus den Diskussionen ergab. Gemeinsamkeiten wurden in der Beschreibung zusammengefasst, Kontroversen dargestellt und zur Veranschaulichung zu den Unterkategorien jeweils Zitate angeführt.

4.1 Fragerunde 1: Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute

In der ersten Fragerunde berichteten die Teilnehmenden, wie sie in Berlin unterwegs sind und wie sie verschiedene Mobilitätsangebote wahrnehmen. Dazu wurden folgende Fragen beantwortet:

- „Wie sind Sie in Ihrem Alltag (zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit, mit Ihren Kindern, in der Freizeit, beim Einkaufen) unterwegs?“
- „Wann fühlen Sie sich im Verkehr(-smittel) wohl beziehungsweise unwohl und warum?“

Die Auswertung der ersten Fragerunde zeigte auf, dass es bezüglich der alltäglichen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel eine gute Durchmischung der Teilnehmenden gab: es waren sowohl überzeugte Autofahrende als auch konsequente Radfahrende und ÖPNV-Nutzende in den Gruppen vertreten. Die meisten der Teilnehmenden bewegen sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln fort, also multimodal. Es stellte sich außerdem heraus, dass viele der Teilnehmenden wiederkehrend und zweckgebunden bestimmte Verkehrsmittel nutzten, meist zum Einkaufen, für den Arbeitsweg oder für die Kinderbetreuung. Abweichende Verkehrsmittelnutzung konnte jedoch in der Unterkategorie Freizeitverkehr festgestellt werden.

Bei der Frage nach der Fortbewegung konnte auch eine Unterkategorie „mit Begleitung“ definiert werden. Hier wurde von einigen Teilnehmenden berichtet, ihre Verkehrsmittelwahl zum Beispiel an den Alltag mit Kindern oder die Begleitung durch ältere Personen anzupassen. Wann und aus welchen Gründen sich die teilnehmenden Personen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln wohl oder unwohl fühlen, hat verschiedene Gründe. Besonders häufig spielen jedoch die Faktoren Sicherheit, Komfort und Zuverlässigkeit eine Rolle.

Im Folgenden wird eine Zuordnung der in den Fokusgruppen getroffenen Aussagen in verschiedene Untergruppen vorgenommen und mit entsprechenden Zitaten belegt:

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „VERKEHRSMITTELWAHL“

- vorwiegend monomodale Fortbewegung
- multimodale Fortbewegung

ERLÄUTERUNG

Vorwiegend monomodale Fortbewegung

Einige der Teilnehmenden gaben an, vorwiegend monomodal – also hauptsächlich mit einem bevorzugtem Verkehrsmittel – unterwegs zu sein. Diese Angabe bezieht sich dabei auf die überwiegende Nutzung von Verkehrsmitteln. So sind beispielsweise auch überzeugte Radfahrende bei schlechtem Wetter gezwungen, auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten umzusteigen:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Also ich bewege mich vorwiegend mit dem Fahrrad, auch zur Arbeit [...] Ab und zu benutze ich natürlich auch die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn es jetzt wirklich mal glatt ist im Winter oder so.“

Viele der Teilnehmenden sind vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Eine besondere Rolle spielt bei dieser Verkehrsmittelwahl die Anbindung an das eigene Zuhause:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „[...] das ist für mich der totale Luxus; zu jeder Tages- und Nachtzeit komme ich irgendwie nach Hause [...] ich wohne jetzt an einem Knotenpunkt Richtung Westend, ich habe die S-Bahn, ich habe den Bus, ich komme auch halbwegs zur U-Bahn, ich komme immer irgendwie mit einer Alternative zurecht und ich mache mir da gar keine Gedanken [...]“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre zur Uni und das ganze mache ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln [...]. In der Freizeit genau das gleiche. Ich komme eigentlich [...] mit dem Bus und der S-Bahn denke ich ganz gut überall hin, weil ich genau diese Hauptachse habe und mich von da dann überall hin ausweiten kann. Einkaufen, ich benutze ab und zu mal das Auto meiner Eltern, was ganz praktisch ist [...] Außerdem habe ich das Glück, dass direkt in der Straße ein Supermarkt ist, dann natürlich zu Fuß, was auch ganz angenehm ist.“

Das Auto wird vorwiegend von Personen genutzt, die sehr flexibel sein möchten oder lange Strecken zurücklegen müssen. Oft steht dies in direktem Zusammenhang mit dem beruflichen Alltag oder der Anzahl an Personen (zum Beispiel bei Familien) befördert werden müssen.

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich wohne ja in Teltow, arbeite aber in Spandau, ich habe also einen weiten Weg und nutze fast immer das Auto, weil ich die Flexibilität brauche [...]“

(Teilnehmer, 51 Jahre, Teltow): „Ja, also zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Eigentlich finde ich sie super [...] Ich muss immer früher da sein, weil ich dann meine Leute da beschäftigen muss und da ist eben das Auto besser.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre verschiedene Stätten an mit Kind und das kann ich, obwohl ich es wirklich gerne würde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in einer Zeit die akzeptabel wäre machen – von daher bin ich absolut auf das Auto angewiesen [...]“

Multimodale Fortbewegung

Der größte Teil der Teilnehmenden ist jedoch hauptsächlich multimodal unterwegs. Oft werden dabei verschiedene Verkehrsmittel zu unterschiedlichen Wegezwecken genutzt. Fahrradfahren oder zu Fuß gehen spielen häufig dann eine Rolle, wenn die Wetterbedingungen die Nutzung zulassen und die zurückzulegende Distanz nicht zu groß ist:

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Ich wohne ja im Wedding und ich mache eigentlich alles im Wedding zu Fuß. Ansonsten hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel, ich nutze Fahrrad, aber ich fahre auch eigentlich nur bei schönem Wetter [...]“

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „Also ich habe so ein bisschen den entgegengesetzten Arbeitsweg und fahre meistens mit Fahrrad [...] wenn das mit Fahrrad nicht geht, fahre ich mit Bus, der ist ganz gut angebunden.“

In der Freizeit wird oft das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt. Insbesondere beim Besuch von Abend- und Kulturveranstaltungen wird dabei häufig auf den ÖPNV zurückgegriffen aufgrund der Parkplatzsituation in der Innenstadt. Das Auto wird meist entweder im beruflichen Kontext genutzt, oder um in der Freizeit Gebiete zu erreichen, die in der weiteren Umgebung von Berlin liegen und weniger gut über die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden sind:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre jetzt relativ wenig die Woche über durch die Stadt durch, mit dem Auto. [...] Wenn ich mich freizeitmäßig in der Stadt bewege, versuche ich eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel (zu nutzen) [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich habe das wahnsinnige Glück in Steglitz zu wohnen und Wilmersdorf zu arbeiten, das sind 20 Minuten mit dem Fahrrad. Ich liebe es, aber nur bei schönem Wetter. [...] ich nutze mein Fahrrad oder BVG. Habe auch so ein Umweltticket, bin damit eben super flexibel. Freizeit machen wir leider so, dass wir das Auto nehmen, rausfahren und rausspazieren im Umland. Also das ist dann nicht so richtig ökologisch, aber in Berlin haben wir alles abgegrast und am Wochenende wird ins Umland gefahren [...] abends unterwegs bin zu irgendwelchen Freunden oder Theater, Kino sonst irgendwas und bin spät mit der U-Bahn irgendwie unterwegs [...] Und einkaufen ist bequemer mit Auto da sind wir noch nicht, dass wir das mit dem Fahrrad machen [...] ansonsten machen wir dann wirklich Kleinigkeiten dann schon auch gerne schon zu Fuß.“

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Ich habe mich auch für die Öffentlichen entschieden, obwohl wir ein Auto haben. Wir lassen das Auto stehen. Innerhalb Falkensees mache ich eigentlich nahezu alles mit dem Fahrrad [...] mit dem Auto [...] fahren wir, wenn wir mal einen Ausflug machen wollen [...] Auch, dass man ständig eigentlich eine Alternative parat hat [...] dann nimmt man halt was Anderes und im Notfall auch den Bus [...]“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ja, ich fahre viel mit dem Auto [...] Muss Kunden besuchen und so weiter, mache ich alles mit dem Auto in der Stadt [...] Am Wochenende lasse ich das Auto stehen und fahre mit den Öffentlichen und bin wie heute viel zu Fuß unterwegs um mich auch viel zu bewegen.“

Neben der Fortbewegung mit Auto, ÖPNV oder Fahrrad werden von einigen Teilnehmenden auch alternative Fortbewegungsmethoden wie Carsharing genutzt:

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „[...] fahre grundsätzlich mit Bus und U-Bahn auf Arbeit [...] neige ich auch immer öfter dazu auf das Car2go umzusteigen, aber ich fahre dann gerade Einkäufe [...] auch mal mit einem Car2go, also da ist Carsharing finde ich ganz praktisch [...]“

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „VERKEHRSMITTELNUTZUNG IN BEGLEITUNG“

- Begleitung durch Kinder
- Begleitung durch ältere Personen

ERLÄUTERUNG

Begleitung durch Kinder

Viele der Teilnehmenden waren in der Vergangenheit oder sind derzeit in Begleitung von Kindern unterwegs. Hierdurch entstehen meist zusätzliche Wege, die im Alltag bewältigt werden müssen. Zum Beispiel zu Infrastruktureinrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen oder medizinischen Versorgungseinrichtungen (Kinderärzte etc.). Darüber hinaus entstehen auch durch Hobbies und Freizeitaktivitäten der Kinder weitere Wege in Stadt und Umland:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Als meine Kinder kleiner waren – wir haben auch in Schöneberg gewohnt – und da habe ich auch festgestellt, ich vermeide öffentliche Verkehrsmittel [...] Es verursacht Stress [...] mit zwei kleinen Kindern [...] da war das eigentlich quasi für mich unmöglich die U-Bahn zu nutzen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre verschiedene Stätten an mit Kind und das kann ich, obwohl ich es wirklich gerne würde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in einer Zeit die akzeptabel wäre machen – von daher bin ich absolut auf das Auto angewiesen [...]“

Begleitung durch Eltern/ältere Personen

Einige Teilnehmende waren darüber hinaus mit älteren Personen, wie zum Beispiel Verwandten im Stadtverkehr unterwegs und machten auf Schwierigkeiten dabei aufmerksam:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Also wir sind öfters mit meinen Eltern unterwegs. Die sind Mitte-Ende 80. Für die ist der öffentliche Nahverkehr hier einfach nicht nutzbar. Weil man häufig – es gibt keine Rolltreppen, die Wege sind weit, die Treppen sind schmal. Mit Gepäck oder Einkaufstaschen ist das schwer zu bewältigen. Die werden dann umgerempelt von Leuten, die eigentlich vorbeiwollen und so weiter.“

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „WEGEZWECK

- Arbeitsweg/Weg zur Ausbildungsstätte
- Transport (Einkäufe, Arbeitsmaterialien)
- Betreuungswege (Kindertagesstätte, Schule)
- Kulturveranstaltungen/Freizeitevents/Sozialleben
- Naherholung

ERLÄUTERUNG

Arbeitsweg/Weg zur Ausbildungsstätte

Der am häufigsten genannte Wegezweck im Alltag der Teilnehmenden war das Erreichen von Arbeits- oder Ausbildungsstätte. Die Wege werden je nach Bedürfnissen der einzelnen Personen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewältigt. Bewohner*innen des Innenstadtbereichs waren häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sowie zu Fuß und mit dem Rad. Bewohner*innen des Umlands hatten oft längere Strecken zu bewältigen und nutzten häufiger das Auto als Verkehrsmittel:

Mit dem Fahrrad

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich fange mit meinem beruflichen Alltag an. Ich habe das wahnsinnige Glück in Steglitz zu wohnen und Wilmersdorf zu arbeiten das sind 20 min mit dem Fahrrad.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Wenn ich auf das Fahrrad steige um zur Arbeit zu fahren [...]“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Also ich bewege mich vorwiegend mit dem Fahrrad, auch zur Arbeit.“

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „[...] (ich) fahre auch grundsätzlich mit Bus und U-Bahn auf Arbeit nach Schöneberg...“

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „[...] zur Arbeit komme ich mit der U-Bahn, zur Uni komme ich mit der U-Bahn.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „Ich fahre nicht zur Arbeit, ich fahre zur Uni und das ganze mache ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Bernau): „Ich arbeite auch gerne im Zug, also ich reise auch sehr viel, mache Dienstreisen [...]“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Doch seit 3 Jahren habe ich meinen Arbeitsplatz in Mitte, in der Jannowitzstraße, und bin zum leidenschaftlichen öffentlichen Nahverkehrsfahrer geworden.“

Mit dem Auto

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich wohne ja in Teltow, arbeite aber in Spandau, ich habe also einen weiten Weg und nutze fast immer das Auto, weil ich die Flexibilität brauche [...]“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „Ich kann das genauso unterstreichen, ich bin auch aus Teltow. Letztendlich eine pragmatische Entscheidung mit dem Auto zu fahren, weil ich muss nach Charlottenburg von Teltow, auch mit dem Auto morgens in 25 Minuten... dann nachmittags dauert es eine Dreiviertelstunde... steh ich im Stau - ätzend!“ (Anmerkung Redaktion: meint den Weg zur Arbeit)

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „Ich [...] arbeite zeitversetzt und ich arbeite aus ganz bestimmten Gründen zeitversetzt, damit ich eben morgens nicht wahnsinnig in den Stau gerate.“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ja, ich fahre viel mit dem Auto, bin viel auch... Muss Kunden besuchen und so weiter, mache ich alles mit dem Auto in der Stadt.“

Transport (Einkäufe, Arbeitsmaterialien)

Darüber hinaus werden die verschiedenen Verkehrsmittel sehr häufig für die Beschaffung von Lebensmitteln und anderen Einkäufen genutzt sowie zum Transport von Arbeitsmaterialien (zum Beispiel in handwerklichen Berufen). Für den Zweck des Transports von Einkäufen, größeren Gegenständen und Arbeitsmaterialien greifen die Teilnehmenden meist auf das Auto zurück. Bei kürzeren Strecken, zum Beispiel zum Supermarkt im eigenen Stadtviertel, vereinzelt auch auf das Fahrrad:

Mit dem Fahrrad

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] einkaufen erledige ich auch mit dem Fahrrad.“

Mit dem Auto

(Teilnehmer, 54 Jahre, Teltow): „Ich [...] habe anfänglich in Friedenau gearbeitet und war da eigentlich mit dem Bus, mit den Öffentlichen selten unterwegs, zunächst mal. [...] irgendwann – ging es dann einfach so, dass ich öfters dann auch Kundenbesuche hatte und da ging es einfach nicht anders, wegen der Technik die ich mithilfe. Und deshalb bin ich umgestiegen auf das Auto [...]“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „Deswegen neige ich auch immer öfter dazu auf das Car2go umzusteigen, aber ich fahre dann gerade Einkäufe und größeren Einkäufen fahre ich dann auch mal mit einem Car2go...“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Auto fahre ich [...] Ich bringe die Lebensmittel mit die einzukaufen sind auf dem Weg zur Arbeit gleich eingeladen und wieder mit nach Hause...“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „Zum Einkaufen fahre ich entweder mit dem Auto, weil Falkensee ist eine großflächige Stadt [...] oder mit dem Fahrrad“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Und einkaufen ist bequemer mit Auto da sind wir noch nicht, dass wir das mit dem Fahrrad machen.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Berlin): „Einkaufen, ich benutze ab und zu mal das Auto meiner Eltern, was ganz praktisch ist [...]“

Betreuungswege (Kindertagesstätte, Schule)

Bei Teilnehmenden mit Familie wurde die Rolle der verschiedenen Verkehrsmittel im Zusammenhang mit den entstehenden Wegen für die Kinderbetreuung deutlich. Hier spielten insbesondere die Faktoren Flexibilität im Sinn direkter Verbindung von Ausgangs- und Zielort sowie pragmatische Gründe, wie die Minimierung von Stress, eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl:

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „[...] Letztendlich eine pragmatische Entscheidung mit dem Auto zu fahren [...] aber ist immer noch schneller als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren und dann noch Kita, Einkaufen, et cetera.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Als meine Kinder kleiner waren – wir haben auch in Schöneberg gewohnt – und da habe ich auch festgestellt, ich vermeide öffentliche Verkehrsmittel [...] Es verursacht Stress [...] mit zwei kleinen Kindern [...] da war das eigentlich quasi für mich unmöglich die U-Bahn zu nutzen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre verschiedene Stätten an mit Kind und das kann ich, obwohl ich es wirklich gerne würde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in einer Zeit die akzeptabel wäre machen – von daher bin ich absolut auf das Auto angewiesen [...]“

Kulturveranstaltungen/Freizeitevents/Sozialesleben

Im Gegensatz zu den alltäglichen Wegen zu Arbeit und Ausbildungsstätte wurde besonders bei dem Besuch von Kulturveranstaltungen von den Teilnehmenden berichtet, dass ganz bewusst auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen und das Auto vermieden wurde:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich würde aber niemals nach Berlin reinfahren mit dem Auto, wenn ich zum Beispiel ins Theater oder Konzert gehen würde, da fahre ich immer Öffentliche.“

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „Wenn ich in die Stadt fahre, um ins Museum zu gehen oder so, dann nehme ich öffentlichen Verkehrsmittel [...]“

Naherholung

Bei der Naherholung wurden wiederum verschiedene Verkehrsmittel genutzt. Hier fällt aber auf, dass bei kürzeren Strecken gern das Fahrrad zum Einsatz kommt. Bei Zielen im Umland von Berlin wird jedoch oft das Auto gewählt, da die Anbindung der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Fällen oft nicht als ausreichend und komfortabel empfunden wird:

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Ich würde nie auf die Idee kommen, mit dem Auto selber nach Berlin reinzufahren. Ins Umland fahren wir, wenn wir mal einen Ausflug machen wollen, aber innerhalb Berlins eigentlich nie.“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „Man kann rausfahren mit dem Fahrrad also in fünf Minuten Grunewald.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „(in der) Freizeit machen wir (es) leider so, dass wir das Auto nehmen, rausfahren und rausspazieren im Umland. Also das ist dann nicht so richtig ökologisch, aber in Berlin haben wir alles abgegrast und am Wochenende wird ins Umland gefahren.“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ist aber wirklich so ein Luxusthema, also das ist so etwas das habe ich mir irgendwann gegönnt, weil ich gerade wenn ich irgendwie nachts losfahre Freunde besuchen würde ich auch eher das Auto nehmen mittlerweile und wenn es um Ausflüge geht so ins Umland finde ich ist das richtig toller Luxus so ein Auto zu haben. Zu den Badeseen, Ausflüge und so weiter, da ist Auto einfach toll. Also das ist für mich dann wirklich einfach so ein Luxus, den ich mir gönne, aber das ist nichts, was ich jeden Tag nutzen würde.“

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „WOHLFÜHLEN (MIT NENNUNG DES GRUNDES)“

- Gute Anbindung
- Flexibilität
- Sicherheit (Verkehrssicherheit/ persönliches Sicherheitsgefühl)
- Stressfreie Fortbewegung

ERLÄUTERUNG

In der Kategorie „Wohlfühlen“ wurden die Aussagen der Teilnehmenden ausgewertet, die beschreiben, wann und warum sich bei der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln wohlfühlt wird. Dazu wurden mehrere Unterkategorien aus den Aussagen der drei Fokusgruppen herausgearbeitet, die folgend beschrieben und mit Zitaten unterlegt sind.

Gute Anbindung

Es wurde sich wohlfühlt, wenn zum Beispiel beim ÖPNV die Verbindungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gut aufeinander abgestimmt waren und nur kurze Wartezeiten beim Umsteigen entstanden:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Man müsste einfach in Zukunft [dort] wo die Knotenpunkte gleichzeitig ankommen [...] dableiben und dann erst losfahren. Ich glaube es sind wirklich nur so kleine Verschiebungen, die Sachen schon viel einfacher machen würden!“

(Teilnehmerin 34 Jahre, Berlin): „[...] ich muss sagen Prenzlauer Berg ist eben mittendrin und da haben wir halt überhaupt keine Probleme mit der Taktung.“

Zunächst wurde sich wohlfühlt, wenn das Streckennetz des ÖPNV als gut strukturiert und großflächig wahrgenommen wurde, sodass eine Nutzung für einen Großteil aller Wege möglich ist:

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „Es könnte Fahrradwegtechnisch ein bisschen schöner sein, aber eigentlich bin ich so ganz zufrieden und wenn das mit Fahrrad nicht geht, fahre ich mit Bus, der ist ganz gut angebunden.“

(Teilnehmerin, 59 Jahre, Berlin): „[...] ansonsten nutzen wir inzwischen auch am Wochenende den Nahverkehr, einfach mit dem neuen Job-Ticket. Bis zu fünf Personen pro Person, die dann auch überall hinfahren können. Das ist halt am Wochenende auch wirklich so, dass man sehr gut überall hinkommt [...]“

Flexibilität

Sowohl im ÖPNV als auch bei der Nutzung des Individualverkehrs ist Flexibilität für die Teilnehmenden ein ausschlaggebender Faktor für das eigene Wohlbefinden. Dazu gehört bei der Nutzung des ÖPNV vor allem eine enge Taktung der Verkehrsmittel, um viele Möglichkeiten zu haben, ans Ziel zu gelangen:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ich finde das ist für mich der totale Luxus; zu jeder Tages-Nachtzeit komme ich irgendwie nach Hause und ich [...] habe die S-Bahn, ich habe den Bus, ich komme auch halbwegs zur U-Bahn, ich komme immer irgendwie mit einer Alternative zurecht und ich mache mir da gar keine Gedanken, wenn ich nicht irgendwo sein muss. Dann gucke ich halt was gerade fährt und bin da so super flexibel, dass ich das wirklich genieße.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „Ich habe immer das Gefühl [...] dass irgendwie abends öffentliche Verkehrsmittel fahren das Beste ist, was es gibt irgendwie so. Also ich fand das irgendwie interessant. [...] die Taktung ist so fair noch [...] wir haben wirklich durchgängig die Möglichkeit irgendwo hinzukommen und das ist irgendwie ein Luxus. Und das fühlt sich richtig gut an, weil abends, da sind 20 Minuten nicht mehr so schlimm, aber es kommt dann tatsächlich auch irgendwas und der Zug ist nicht überfüllt man hat das Gefühl dadurch das nicht so viel Leute unterwegs sind, passen auch die ganzen Taktungen.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Ich bin großer Fan des Nachtverkehrs in Berlin, also das man am Wochenende überall hinkommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist super.“

Besonders bei der Nutzung von Individualverkehr wurde immer wieder auf den Vorteil Flexibilität hingewiesen und damit verbundenes Wohlbefinden im Sinn eines eigenen zur Verfügung stehenden Raumes:

(Teilnehmer, 50 Jahre Bernau): „[...] dann nehme ich jetzt einfach das Auto da fühle ich mich sicherer, wohler, kann Musik hören.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Nichtsdestotrotz nutzen wir am Wochenende meistens das Auto, weil wir eben einfach schneller sind, weil [...] eben doch die öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich seltener fahren, die fahren halt alle 20 Minuten oder so und dann verlängert sich die Zeit... Dann steig ich doch lieber ins Auto und komm da relativ zügig durch.“

Sicherheit (Verkehrssicherheit/persönliches Sicherheitsgefühl)

Sicherheit war ein oft angesprochener Aspekt, insbesondere bei der Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads. Viele der Teilnehmenden fühlten sich bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicher und wohl:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] ich finde auch, der öffentliche Nahverkehr hat sich ein bisschen verbessert. Ich habe gestern gerade gesehen [...] Es gibt diese Rampen, die Busfahrer sind zugewandter.“

(Teilnehmerin, 20 Jahre, Berlin): „[...] ich komme aus Brasilien und dort wo ich wohnte, gibt es nur Busse. Und es ist auch sehr gefährlich am Abend. [...] gestern war ich in Kreuzberg und ich bin nach Teltow um vier Uhr morgens gefahren. Das ist okay, in Ordnung. Ich fühle mich sehr frei hier.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] insgesamt fühle ich mich sehr sicher in Berlin. Also ich muss auch jetzt sagen so nachts U-Bahn fahren [...] da habe ich ein bisschen geschmunzelt, weil ich finde es halt eigentlich alles relativ safe.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre auch nach Lichterfelde Süd zum Fußball und ich [...] habe da auch kein Sicherheitsproblem, auch wenn ich abends spät zurückkomme, da über den Mauerstreifen laufen muss, habe ich eigentlich keine Sorgen, dass da was passiert.“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „[...] aber in der U-Bahn, ich fahre auch abends [...] kann ich auch nicht sagen, dass ich mich unwohl fühle [...]“

(Teilnehmerin, (Nicht näher beschrieben): „Ich bin auch Fahrradfahrerin [...] Wohl fühle ich mich dabei vor allem, also ich habe mir irgendwie einen Weg rausgesucht wo ich an den Hauptstraßen vorbei durch verschiedene Fahrradstraßen fahre. Das funktioniert super [...]“

(Teilnehmer, (Nicht näher bezeichnet): „[...] dann nehme ich jetzt einfach das Auto da fühle ich mich sicherer [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich, also auch zum Thema Freizeit, mal abends unterwegs bin zu irgendwelchen Freunden oder Theater, Kino sonst irgendwas und bin spät mit der U-Bahn irgendwie unterwegs finde ich es schon relativ gruselig, fühle ich mich auch nicht so richtig wohl.“

Stressfreie Fortbewegung

Eine stressfreie und bequeme Fortbewegung war für viele Teilnehmende ein wichtiger Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Verbunden mit den Aussagen in der Unterkategorie Flexibilität wurde der Individualverkehr häufig als wenig stresserzeugend benannt:

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Und einkaufen ist bequemer mit Auto da sind wir noch nicht, dass wir das mit dem Fahrrad machen [...]“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Zu den Badeseen, Ausflüge und so weiter, da ist Auto einfach toll. Also das ist für mich dann wirklich einfach so ein Luxus, den ich mir gönne [...]“

Neben dem Individualverkehr wurde sich insbesondere im ÖPNV wohlfühlt, wenn dieser bequem zu erreichen ist und man als Nutzende vergleichsweise schnell das geplante Ziel erreichen kann. Weiterhin kann während der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anderen Tätigkeiten, wie zum Beispiel dem Lesen eines Buchs, nachgegangen werden:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Gut, jetzt sind die Kinder größer. Wir können mit dem Fahrrad zur S-Bahn fahren. Die sind groß genug, um ihnen zu sagen „Hey, ihr bleibt jetzt hier stehen.“ Also plötzlich sind öffentliche Verkehrsmittel wieder viel angenehmer, weil ich gar keine Lust habe, mir den Stress in der Stadt mit dem Auto anzutun.“

(Teilnehmer, 52 Jahre, Teltow): „Und in der S-Bahn, da hole ich mir früh morgens meine Zeitung, steige ein und komme entspannt auf der Arbeit an. [...] Und das Einkaufen, da sehe ich überhaupt kein Problem. Nicht in Teltow oder in Berlin [...] weil man dann einfach mal aussteigt [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] ich finde das viel entspannter in der U-Bahn, S-Bahn ein Buch zu lesen und dann da anzukommen. Ich kann auch viel besser planen, ich kann viel besser planen, weil ich nicht weiß muss ich eine halbe Stunde (lang) einen Parkplatz suchen, zehn Minuten oder fünf Minuten.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „[...] eine Sache wo ich mich wohl fühle: Manchmal muss ich arbeitsbedingt nach Mitte, dann laufe ich nach Lichterfelde-Süd, setze mich da rein, fahre 20 Minuten und bin am Potsdamer Platz... und dann denke ich: Wow, ja ich krieg einen Platz, es ist meistens genug Zeit. Das ist genau das, wenn ich es so ähnlich auch zu meinem Arbeitsplatz hätte, dann würde ich sofort umsteigen (Anmerkung Redaktion: auf den ÖPNV), weil dann bin ich viel entspannter.“

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „UNWOHLFÜHLEN (MIT NENNUNG DES GRUNDES)“

- Gesundheitliche Beeinträchtigung/Lärmbelästigung
- Mangelnde Sicherheit (Unfallgefahr, Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit, Diebstahlgefahr)
- Unzuverlässigkeit/mangelnde Flexibilität/mangelnder Komfort/Umständlichkeit/Stress

ERLÄUTERUNG

In der Kategorie „Unwohlfühlen“ wurden die Aussagen der Teilnehmenden ausgewertet, die beschreiben, wann und warum sich bei der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln unwohl gefühlt wird. Dazu wurden mehrere Unterkategorien aus den Aussagen der drei Fokusgruppen herausgearbeitet, die folgend beschrieben und mit Zitaten unterlegt sind.

Gesundheitliche Beeinträchtigung/Lärmbelästigung

Unwohl wurde sich gefühlt, wenn eine Lärmbelastung und/oder gesundheitliche Beeinträchtigung vorhanden war. Beispielsweise werden „Schleichwege“ oft als Umgehungsstrecke durch Pkw-Fahrende genutzt, wenn die Hauptverkehrsadern überlastet sind. Menschen, die an diesen Straßen leben, sind den dadurch entstehenden Emissionen ausgesetzt:

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „[...] mittlerweile finde ich das gelegentlich schade, dass wir nicht weiter draußen wohnen, dass es etwas ruhiger ist, dass man noch mehr Grün drum herum hat. Woran liegt das? Das liegt auch daran, dass das ganze Umland, wenn es in die Stadt will an uns vorbeifährt und dass viele Schleichwege nutzen, die bei uns vor dem Haus vorbeifahren [...]“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Katastrophal ist das, das zu fahren. Ich habe mich schon gar nicht getraut, das zu sagen, weil ich mir schon denke, dass der eine oder andere von Ihnen da vorbeifährt, und ich würde es genauso machen, wenn ich da wohne, weil Sie haben ja keine andere Möglichkeit [...]“

Weiterhin wurde die gesundheitliche Beeinträchtigung durch das Einatmen von Feinstaub und Abgasen bei Nutzung des Fahrrads in Berlin als Faktor genannt, der zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wohlbefindens führt.

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich bin ja früher in meiner Jugend und meiner Arbeitszeit nur Fahrrad gefahren, und habe es auch kombiniert, auch Fahrrad und S-Bahn... und habe dann aber Asthma bekommen dadurch [...] wir haben hier nicht so gute Luft in Berlin, das wissen Sie ja, das wird thematisiert [...] Ich kann Fahrradfahren in der Stadt [...] kann ich mir ein- bis zweimal die Woche erlauben, sonst krieg ich gesundheitliche Einschränkungen.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre alt, Berlin): „Dass wenn man als Fußgänger oder als Radfahrer unterwegs ist und an der Ampel warten muss, nicht abgestraft wird, weil man die Abgase derjenigen einatmet, die eigentlich die Umwelt belasten, indem sie da langfahren. Da fühlt man sich irgendwie bestraft dafür, dass man der Umwelt zuliebe zu Fuß unterwegs ist. Und auch wenn man an der Hauptstraße wohnt, wie wir, ist es echt ätzend, dass es so eine Durchfahrtsstraße ist und jeden Tag aufs Neue muss ich das einatmen.“

Mangelnde Sicherheit (Unfallgefahr, fehlende Radwege, Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit, Diebstahlgefahr)

Die Frage nach der Sicherheit spielte für die Teilnehmenden eine besonders große Rolle. Beispielsweise wurde oft mangelnde Sicherheit oder ein mangelndes Sicherheitsgefühl bei der Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln beklagt. Insbesondere gilt das für die Abend- und Nachstunden. Auch Autofahrende fühlen sich in den Abendstunden teilweise unsicher. Dies steht im Kontrast zu dem zuvor vor allem von jüngeren Teilnehmenden geäußerten ausreichenden Sicherheitsgefühl im ÖPNV, auch in den Abendstunden:

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich [...] mal abends unterwegs bin zu irgendwelchen Freunden oder Theater, Kino sonst irgendwas und bin spät mit der U-Bahn irgendwie unterwegs finde ich es schon relativ gruselig, fühle ich mich auch nicht so richtig wohl.“

(Teilnehmerin, 50 Jahre, Berlin): „Wir würden die öffentlichen mehr benutzen muss ich ehrlich sagen, aber da kommen wir zu dem zweiten Punkt Sicherheit. Also ich fühle mich zum Beispiel oft nicht sicher in den Verkehrsmitteln. Gerade wenn es um Abendstunden geht.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): „Zum anderen, mein Mann, der fährt grundsätzlich mit dem Auto zur U-Bahn und fährt dann die U9 zur Arbeitsstelle und da ist die Sicherheit ein Aspekt, abends, weil sich das Klientel komplett ändert. Er geht in Schlips und Kragen zur Arbeit und abends fühlt er sich nicht mehr wohl, obwohl er ein Mann ist, auch nicht gerade klein, aber da wechselt das Klientel und der Sicherheitsbedarf wäre da, glaube ich, eher erhöht.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „[...] abends habe ich auch ein Unsicherheitsgefühl, wenn die U7 Neukölln ab dem Hermannplatz unterwegs bin.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Ich habe mich auch mit dem Auto... fühle ich mich auch abends nach 23 Uhr in Kreuzberg unsicher, wenn ich an einer Kreuzung anhalten muss bei Rot, und weiß nicht was mich erwartet, da ist also die Verriegelung ständig aktiv [...]“

(Teilnehmer, 65 Jahre, Berlin): „[...] ich fahre auch gerne U-Bahn, aber gewisse Bahnhöfe in Mitte, die sind durch Obdachlose belegt... Die werden teilweise auch aggressiv und saufen da, spritzen sich da teilweise sogar in der Öffentlichkeit, find ich alles unschön... Das kriegen ja doch die Kinder mit und ich finde da müsste man was ändern [...]“

Weiterhin war die Verkehrssicherheit beim Fahrradfahren ein Thema, das von vielen Teilnehmenden aufgegriffen wurde. Oft wurde in diesem Zusammenhang die hohe Unfallgefahr betont, die in Berlin durch schmale oder fehlende Radwege und ein hohes Verkehrsaufkommen entsteht:

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Der direkteste Weg wäre für mich Prenzlauer Allee runter und dann über den Alexanderplatz. Das habe ich ganz am Anfang gemacht das ist gruselig, ich glaube für alle Beteiligten, für die Busfahrer, für Autofahrer, für die Fußgänger, für Fahrradfahrer ist es einfach nur man kann froh sein, wenn man es irgendwie geschafft hat und noch lebt.“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ich wohne auch Prenzlauer Berg und kenne genau diese Strecke ich fahre die nämlich auch jeden Tag zur Arbeit. An der Jannowitzbrücke arbeite ich, das heißt ich muss auch immer am Alex lang und das ist wirklich lebensgefährlich. Also ich sehe in der Woche schon so ein, zwei Unfälle allein auf meinem Weg zur Arbeit und sehe da irgendjemanden fliegen, weil da keine Ahnung ein Rechtsabbieger irgendwie nicht aufgepasst oder so. Das heißt die Strecke ist echt gefährlich und ich fahr super gern mit dem Fahrrad und würde es auch gern noch öfter machen, aber das hindert mich so ein bisschen daran [...]“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Wo ich mich unsicher fühle ist tatsächlich beim Fahrradfahren. Also im Wedding sind ganz gerne mal die Fahrradwege zugeparkt und dann hat man häufig oder auch in Mitte, hat man dann die Entscheidung wie nahe fahre ich jetzt an der S-Bahn, also an der Straßenbahn dran und wie weit fahre ich an den Autos dran. Das ist eine fiese Geschichte, da hat sich gerade eine Freundin von mir das Jochbein mal gebrochen, weil sie irgendwie in die Gleise mal gekommen ist. Und mein Mitbewohner war lange Deliveroo Fahrer und der war dreimal in der Notaufnahme. Also so was die Sicherheit für Fahrradfahrer angeht da ist so bei mir das Ding, da fühle ich mich eigentlich am unsichersten im Berliner Straßenverkehr.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „[...] wenn man mit dem Fahrrad losfährt, muss man gucken, sonst wird man überrollt.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Wenn ich auf dem Fahrrad sitze fahre ich durch einen Teil Friedenau [...] das ist richtig gefährlich, da muss ich da die Laubacher hoch Richtung Dettenhäuser, da fahren Busse, das ist sozusagen eine Spur hin, eine Spur zurück, Busse kein Fahrradweg. Und ich habe einfach wahnsinnig Schwein, dass da noch nie was passiert ist. Aber so zum Thema wie fühle ich mich da. Ich liebe es Fahrrad zu fahren, aber jedes Mal atme ich auf, wenn ich durch die Laubacher durch bin und noch ganz bin.“

Auch für Pkw-Fahrende ist das Thema Sicherheit, insbesondere die Sicherheit der Fahrradfahrenden, ein großes Thema. Es wird sich oft unwohl gefühlt, wenn im Straßenverkehr ständig die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Wo ich mich unwohl fühle, ist viel das Thema Lieferverkehr. Da muss ich grade sagen, wenn ich aus Charlottenburg raus komme in die Wilmersdorfer Allee, und da steht noch der Bus, wo die Hotelgäste alle einsteigen... Ich fahre also morgens Schlangenlinie bis ich auf der Bismarckstraße bin - das ist der blanke Wahnsinn. Zum Thema Fahrradfahrer, da fühl ich mich auch unwohl, wenn das so wackelig ist [...]“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): „Was mich [...] als Pkw-Fahrer stört und was ich von meinen Kindern auch selber als Feedback bekomme ist, dass grundsätzlich Fahrradwege Mangelware sind [...] dass ich nicht darauf vertrauen kann, dass ein Fahrradfahrer [...] auf seinem Fahrradweg bleibt - häufig fahren die auch gerne zu zweit oder zu dritt [...] oder gibt auch sogenannte Kamikaze-Fahrer, find ich, die einfach zu 99 Prozent bei Rot über die Ampel fahren.“

Neben der Sicherheit beim Fahrradfahren selbst spielte auch die Gefahr eines Diebstahls des eigenen Fahrrads für einige Teilnehmende eine große Rolle. Dies wird auch als Grund für eine Unterlassung der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln genannt:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „[...] mein Fahrrad möchte ich da auch nicht abstellen. Das ist auch das Thema, Fahrräder irgendwo abstellen, finde ich ist auch ein Sicherheitsthema.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Das würde ich sofort unterschreiben. Die S-Bahn zu Lichterfelde Süd, da gehen reihenweise Fahrräder verloren.“

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Das angesprochene Beispiel mit dem Fahrrad unterstellen, das sieht man dort genauso.“ (Anmerkung Redaktion: Es ist Diebstahlgefahr gemeint)

Unzuverlässigkeit/mangelnde Flexibilität/mangelnder Komfort/Umständlichkeit/Stress

Einer der am häufigsten genannten Faktoren, die zum Unwohlsein auf den täglichen Wegen beitragen, ist Stress. Vor allem im Individualverkehr mit dem Pkw fühlten sich viele der Teilnehmenden regelmäßig Stress ausgesetzt. Als häufigste Ursache dafür wurde die Überlastung von Verkehrswegen genannt:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „[...] plötzlich sind öffentliche Verkehrsmittel wieder viel angenehmer, weil ich gar keine Lust habe, mir den Stress in der Stadt mit dem Auto anzutun.“

(Teilnehmer, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre jetzt relativ wenig die Woche über durch die Stadt durch, mit dem Auto. Aber wenn ich fahren muss, muss ich sagen, der Blutdruck steigt regelmäßig, weil es einfach – egal zu welcher Zeit man versucht mit dem Auto durch die Stadt durchzukommen, man steht. Auch Teile des Verkehrsverhaltens (sind) ein bisschen chaotisch und es macht nicht wirklich Spaß. Und man braucht, so wie ich es zu Beginn in der Vorstellungsrunde sagte, im Regelfall gleich das doppelte von der Navi-Zeit, um von A nach B zu kommen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich morgens aus meinem Wohngebiet auf die [unverständlich] komme, der S-Bahnhof Wuhlheide... U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz verbinde, kann ich mich für links oder rechts entscheiden, entweder über die Frankfurter Allee zu kommen oder Karlshorst Richtung Osten zu fahren, und garantiert hinter der nächsten Kurve fange ich an auf die nächste Ampel-Phase zu warten, dass die Autos sich abbauen, oder ich suche einen Schleichweg... Es ist einfach unberechenbar voll [...]“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ich fahre aber seit vielen Jahren Auto, auch im Außendienst viel unterwegs, das ist wesentlich stressiger geworden... Also ich fahre auch gerne Auto, ich finde es einfach wesentlich stressiger und bin manchmal wirklich froh, dass ich am Wochenende kein Auto fahren muss, weil mich das einfach abnervt, wenn ich irgendwohin muss und ich bin nur gestresst [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich finde Auto fahren in Berlin Stress, nervt und das ist alles andere als Lebensqualität.“

Vereinzelte spielte Stress auch bei der Fortbewegung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln eine Rolle. Hier fiel jedoch auf, dass Stress am häufigsten auftritt, wenn die Teilnehmenden mit Begleitung unterwegs sind:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „[...] wir sind öfters mit meinen Eltern unterwegs. Die sind Mitte-Ende 80. Für die ist der öffentliche Nahverkehr hier einfach nicht nutzbar. Weil man häufig – es gibt keine Rolltreppen, die Wege sind weit, die Treppen sind schmal. Mit Gepäck oder Einkaufstaschen ist das schwer zu bewältigen. Die werden dann umgerempelt von Leuten, die eigentlich vorbeiwollen und so weiter. Also von daher ist das für die keine Option. Also fahren wir dann mit dem Auto.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Als meine Kinder kleiner waren – wir haben auch in Schöneberg gewohnt – und da habe ich auch festgestellt, ich vermeide öffentliche Verkehrsmittel [...] Es verursacht Stress. Zwar fahren da viele, aber zum Beispiel bei uns an der Eisenacher Straße, da hat man keine Aufzüge. Das heißt mit zwei kleinen Kindern, die sind zwei Jahre auseinander, da war das eigentlich quasi für mich unmöglich die U-Bahn zu benutzen.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Also die Straßenbahn, die ich am häufigsten verwende, die schließt die Türen zu früh. Da muss man auch aufpassen, wenn man mit einem Kinderwagen unterwegs ist, dass man auch reinkommt. Da achten die gar nicht drauf, die achten auf den Zeitplan. Und es ist immer sehr voll morgens. Es ist eigentlich immer alles zu gequetscht.“

Um den beschriebenen Stress bei der Nutzung von Pkw zu vermeiden, nutzen viele Teilnehmende den ÖPNV. Häufig wird hier jedoch die Zuverlässigkeit, Taktung oder Geschwindigkeit des Verkehrsmittels bemängelt:

(Teilnehmerin, 40 Jahre, Berlin): „Ich würde sagen, ich wohne zentral verkehrstechnisch gut angebunden, nutze selber auch gerne die öffentlichen Verkehrsmittel, hab da aber regelmäßig das Problem der Zuverlässigkeit.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...] zum Thema Zuverlässigkeit: da gab es häufig Bauarbeiten; deswegen gab es Probleme. Und dann gibt es zwischendurch immer wieder Störungen, Leute auf dem Gleis, technische Probleme, irgendwie sowas. Und dann hat man sich vorher extra eine barrierefreie Verbindung rausgesucht und wenn man dann mit dem Kinderwagen unterwegs ist, ist es einfach nicht so leicht eine Alternative zu finden. Oder für Rollstuhlfahrer genauso.“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „[...] ich würde normalerweise mein Auto dann abstellen an der Bahn oder mit dem Fahrrad zu Bahn, ist nicht weit von mir und wenn das Netz auch mehr ausgebaut wäre müsste ich gar kein Auto benutzen [...] Ich fühle mich im Verkehr deswegen unwohl, weil es zu viel wird und ich denke ich könnte einen Beitrag dazu leisten, dass es weniger wird, indem ich mich jetzt hier einbringe und sage die Taktung muss höher sein von den Bahnen. Öffentliche Verkehrsmittel bekommen die Leute nur von der Straße weg, wenn sie wirklich gut angeknüpft sind.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Das war immer so alle halben Stunde und dann sind die Züge ausgefallen. Hast auf dem unüberdachten Bahnsteig gestanden, hast dich dann mächtig erkältet, weil der Zug komplett ausgefallen ist, ist also unmöglich. Und da muss mit der Taktung und mit dem Verkehr [...] unbedingt was passieren, definitiv.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] die Ringbahn wird nicht ersetzt und damit fällt im Wedding meine Hauptverkehrsmethode einfach raus und dann muss ich teilweise anderthalb Stunden mit dem Bus durch Mitte gurken und das ist immer so, da fühle ich mich dann auch eher unwohl. Nicht weil es unsicher ist, sondern weil es einfach fürchterlich unpraktisch ist.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Die Busse stehen mit im Stau, das ist auch ein Grund warum ich mein Kind morgens nicht mit dem Bus zur Schule schicke [...] sondern sie fahre, auf meinem Arbeitsweg mitnehme..., weil es geht nicht für sie, die würde da auch ganz lange warten. Das ist also dieser Zeitfaktor der eben nicht funktioniert. Dann die Nadelöhre die wir haben von Teltow nach Berlin rein, das nervt mich ziemlich...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Nichtsdestotrotz nutzen wir am Wochenende meistens das Auto, weil wir eben einfach schneller sind, weil [...] die öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich seltener fahren, die fahren halt alle 20 Minuten oder so und dann verlängert sich die Zeit... Dann steig ich doch lieber ins Auto und komm da relativ zügig durch.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „Für mich das wichtigste Kriterium: Wie schnell oder langsam ich irgendwohin komme... Also mit dem Bus zum Beispiel nach Lichterfelde West zu fahren ist einfach nur nervig und dauert viel zu lang, das ist für mich einfach keine Option [...]“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] dieses Umsteigen, was eben sein muss, man kann ja nicht überall direkt hinfahren... Zum Teil ist die Taktung so, dass der eine wegfährt, der andere kommt, das Kind dann da 20 Minuten stehen muss [...]“

Ein weiterer Grund, weshalb sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln teilweise unwohl gefühlt wird, ist mangelnder Komfort. Es wurde dabei zum Beispiel oft angegeben, dass die eingesetzten Verkehrsmittel überfüllt sind. Außerdem wurde teilweise die Ausstattung des ÖPNV bemängelt:

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „[...] ich muss auch immer wieder feststellen, dass [...] die [...] im zehn Minuten Takt fahren [...] immer proppen voll sind auch morgens zu den Stoßzeiten vor allen Dingen, dass man kaum einen Sitzplatz bekommt. Und gerade in den Wintermonaten ist es noch extremer, weil dann eben Leute dann auch nicht mehr Fahrrad fahren, sondern sich dann eben auch wirklich in den Bus setzen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich möchte eigentlich mein Auto stehen lassen und mit der U-Bahn fahren können, aber die U-Bahn ist zu der Rush-Hour [...] total überfüllt, wenn ich dann in der Berliner Straße umsteige und U9 fahre, dann toppt das das nochmal.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich viel kaufen will, dann ist das schon mit den öffentlichen, man will nicht mit sieben tüten in der vollen S-Bahn oder im Bus sein, wenn man das Gefühl hat und belästigt andere, was ich auch nicht will, also es ist nervig, es ist einfach unpassend [...] unwohl fühlt man sich natürlich irgendwie, wenn diese geplanten Routen nicht funktionieren. Wenn irgendwas ausfällt, weil die Züge nicht aufeinander warten [...] und wenn es einfach überfüllt ist, all diese Sachen. Das ist wo man ein bisschen unglücklich ist.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Bernau): „Also sie haben ja gesagt, warum wir jetzt überlegen, ob wir nicht das öffentliche Verkehrsmittel nehmen und bei mir ist es wirklich so Lebensqualität. Eigentlich würde ich mir das wünschen, weil reisen mit dem Zug ist für mich Lebensqualität. Ich genieße das sehr, aber wie gesagt aufgrund Komfort in den Berufsverkehrszeiten ist es wirklich zu voll.“

(Teilnehmerin, 50 Jahre, Berlin): „Komfort ist ein Thema, also ich finde nach wie vor die Verkehrsmittel könnten komfortabler sein. Also [...] zum Beispiel Klimaanlage in Berlin ist immer noch so ein offener Seltenheitsfall in der S-Bahn. Die Mitnahme von Fahrrädern ist ein Problem nach wie vor, kann man nicht unproblematisch in Berlin machen. Also jetzt gerade zu den Stoßzeiten, wenn man jetzt früh im Berufsverkehr fährt mit dem Fahrrad, dann werden sie ja dumm angemacht sage ich mal. Da können sie wahrscheinlich mehr von reden, wenn sie immer mit dem Fahrrad unterwegs sind und sage ich mal der Verkehrsmix eigentlich in Berlin ist aus meiner Sicht überhaupt nicht optimal organisiert.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Bernau): „Ich arbeite auch gerne im Zug, also ich reise auch sehr viel, mache Dienstreisen und genieße das eigentlich mit öffentlichen Verkehrsmittel zu fahren, aber da muss es eben einfach auch passen und das passt aus meiner [...] persönlichen Sicht oft nicht. Also es ist nicht komfortabel, es ist zu voll, es ist dreckig oft und da sage ich mir okay dann nehme ich jetzt einfach das Auto da fühle ich mich sicherer, wohler [...]“

4.2 Fragerunde 2: Faktoren für Lebensqualität in der Stadt

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „FAKTOREN, DIE DIE LEBENSQUALITÄT IN BERLIN BEEINFLUSSEN“

- Rahmenbedingungen: Grün, frische Luft, Ruhe und Freiflächen
- Verbindung urbaner und ländlicher Raum
- Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- Nutzbarer öffentlicher Raum für soziale Begegnung
- Gesellschaftliche Diversität in den Quartieren (Kiezkultur)
- Platz für alle Lebensentwürfe/Soziale Gerechtigkeit (bezahlbarer Wohnraum)
- Sicherheit
- Soziale Teilhabe
- Individualverkehr

ERLÄUTERUNG

Auf die zweite Frage hin „Was macht die Lebensqualität in einer Stadt für Sie aus?“ konnten verschiedene Rahmenbedingungen und Faktoren identifiziert werden, die gruppenübergreifend für eine lebenswerte Stadt genannt wurden. Diese werden in verschiedenen Unterkategorien zusammenfassend dargestellt.

Rahmenbedingungen: Grün, frische Luft, Ruhe und Freiflächen

In einer ersten Kategorie wurden Rahmenbedingungen für die Lebensqualität, wie bestehende und nutzbare Freiflächen, Ruhe, Grün und saubere Luft genannt, die im folgenden Abschnitt näher beschrieben werden, beginnend mit städtebaulichen Aspekten, wie zum Beispiel das ausgewogene Verhältnis von freier und bebauter Fläche:

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „[...] Berlin hat für mich immer den besonderen Reiz gemacht, dass es so eine Mischung aus Urbanität und Fläche ist... Das Nebeneinander, auch mitten in der Stadt, dieser Luxus des Tempelhofer Feldes ist etwas, was ich sehr zu schätzen weiß.“

Den Teilnehmenden war zum einen wichtig, diese unbebauten Flächen für Freizeit Zwecke nutzen zu können und zum anderen diese zu erhalten, um Frischluftschneisen für eine gute Luftqualität in der Stadt zu haben:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] diese Brachflächen, die es vielleicht noch gibt, dass man die irgendwie mit was Gutem zum Leben auch verbindet, weil ich möchte mich gerne überall bewegen können, in einer Stadt [...] irgendwie ist das für mich wichtig.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich wollte nur unterstützend sagen, dass das auch meinen Begriff von Freifläche und Stadt, für mich ein Begriff der Freiheit immer war.“

(Teilnehmerin, 30, Berlin): „Das hat natürlich auch, wenn Sie von Luft und Klima reden, hat es natürlich auch eine Bedeutung, wie gebaut wird. Das heißt, dass es genügend Frischluftschneisen gibt [...] dass die Häuser energiesparend gemacht werden, dass umweltfreundliche Heizungen eingebaut werden.“

In engem Zusammenhang mit den Freiflächen stehen auch die Aussagen der Teilnehmenden zum Stadtgrün. Berlin wird von vielen bereits als sehr grüne Stadt empfunden und soll diese Qualität in zukünftigen Entwicklungsprozessen bewahren. Die Qualität (Größe, Nutzbarkeit für Freizeitaktivitäten, Zustand) von Grünflächen wurde besonders von Teilnehmenden aus dem Umland sowie Personen, die mehr am Stadtrand leben, als ein Faktor für hohe Lebensqualität hervorgehoben:

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Und das ist die Lebensqualität wo wir gesagt haben ich gucke nach vorne und hinten raus: alles grün, was ich eben bisher nicht hatte, sondern vorher hatte ich eine Hauptstraße vor der Nase [...] (das) muss ich sagen, die Lebensqualität im Grünen hat auch etwas.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Ich habe es jetzt grüner, sicherlich also Berlin insgesamt ist schon eine sehr grüne Stadt im Vergleich zu anderen Großstädten, aber jetzt habe ich es bei mir wo ich wohne (Anm. Redaktion: Lichtenberg) (..) grüner.“

(Teilnehmerin, 63 Jahre Falkensee): „[...] hat eine große Qualität für mich im Grünen zu sein, einen großen, großen Garten zu haben und sozusagen selber Karotten anbauen zu können und Salat.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] Hauptpunkt für mich, dass ich nach Teltow gezogen bin, ich habe vorher in Berlin gewohnt einige Jahre, das ist die Ruhe und das Grüne [...]“

Neben einer offenen Stadtbauweise, die auch Freiräume für Freizeitgestaltung zulässt, wurde von den Teilnehmenden auch die Luftqualität im Besonderen als Faktor für die Lebensqualität benannt. Saubere Luft wurde auch oft im Zusammenhang mit Lärm genannt beziehungsweise mit dem Wunsch nach ruhigeren Wohngebieten:

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Das ist mir sehr wichtig für die Lebensqualität [...] die Luft, die ist schlecht. Und der Lärm. Ich suche auch eine Stadt, wo ich leben und bleiben kann, wo es nicht nur den Kiezcharakter gibt, sondern wo es auch ruhig ist mit den Stadtteilen.“

Verbindung urbaner und ländlicher Raum

Daran anschließend ist in den Gruppendiskussionen auch die gute Verbindung von der Stadt ins Umland als ein Faktor der Lebensqualität genannt worden. Die Verbindung von urbanen Vorzügen und ländlicher Ruhe und Natur wurde von vielen als lebenswert empfunden:

(Teilnehmer, 52 Jahre, Berlin): „Einerseits wollten sie Ruhe haben, andererseits wollten sie Trubel haben, sage ich mal. Den Trubel der Stadt, also das pulsierende Leben [...]“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Was ich in Berlin auch sehr schön finde, dass man viele Möglichkeiten hat in der Stadt ins Grüne zu kommen.“

(Teilnehmerin, 60 Jahre, Falkensee): „Das was die Stadt lebenswert macht ist, dass man hier Vielfalt hat im Prinzip, und bin auch deswegen an den Stadtrand gezogen, und gleichzeitig auch die Möglichkeit zu sagen, in die andere Richtung raus, relativ kurz irgendwo im Grünen zu sein.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „Wie heißt es? Hinten die Friedrichstraße, vorne die Ostsee, das wäre einfach lebenswert.“

(Teilnehmer, 65 Jahre, Berlin): „Lebenswert ist wie schon gesagt, dass man schnell und sicher auch ins Umland kommt und auch wieder zurück.“

Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs

Als eine weitere Kategorie für Faktoren der Lebensqualität konnten Aussagen zur Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs zusammengefasst werden. Hier wurde als besonders lebenswert beschrieben, dass ohne Nutzung von Verkehrsmitteln beziehungsweise das Zurücklegen weiter Strecken Allgemeinärzte aufgesucht, Einkäufe erledigt, öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder Bibliotheken erreicht werden können sowie Freizeitaktivitäten zugänglich sind:

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Ja also für mich ist die Lebensqualität kurze Wege, also alles an einem Platz haben [...]“

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „[...] Also die Dinge des täglichen Bedarfs sollten einfach fußläufig oder zumindest sehr schnell erreichbar sein.“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „aber da ist der kleine Bäcker und die kennen einen persönlich und dann so die kleinen Geschäftchen und Lädchen, also ich finde das auch Lebensqualität, dass man da eben aus der Haustür geht [...]. Da ist alles da was man braucht, das finde ich auch Lebensqualität.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Also für mich ist der öffentliche Raum sehr wichtig. Es muss auf jeden Fall eine Uni, eine Bibliothek geben, Freizeitmöglichkeiten, nicht nur die großen Läden, sondern auch kleine Läden als Alternative [...]“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „[...] aber ich wohne da gerne muss ich ganz ehrlich sagen, ich bin mittendrin, ich habe alles. ich habe meine Ärzte da, ich habe auch Kneipen da, die gibt es da auch noch.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „(...) eine lebenswerte Stadt würde für mich bedeuten, dass es in meiner Umgebung wo ich wohne, dass ich relativ günstig wohne kann und es daraus irgendwie quasi ein eigenes Zentrum wird. (...) darum wäre es irgendwie diese Qualität, (...) dass du bei dir in deiner Umgebung eine Bar hast, auch du wenn du in einem Wohnviertel bist, dass du trotzdem einen Supermarkt in der Nähe hast, ein Kino.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...] also diese Möglichkeit zu haben in der Stadt zu wohnen in eine Bar, eine Kneipe, ein Restaurant zu gehen, aber genauso in einem großen Park zu gehen und da einfach das Gefühl zu haben ich bin draußen, das ist für mich ganz ganz viel Lebensqualität eigentlich.“

Um dieses Prinzip der kurzen Wege in einer Stadt umsetzen zu können, braucht es nach Aussagen der Teilnehmenden eine Nutzungsmischung (Mischung von Wohnen, Gewerbe und Freiräumen zum Beispiel). Daraus resultiert auch eine Reduzierung von Verkehrswegen in Form von kurzen Wegen, die weniger Verkehrsaufkommen und somit auch weniger negative Folgen des Verkehrs (Emissionen, Platzmangel, Sicherheitsaspekte) bedeuten können. Dies ist auch in Bezug auf die oben aufgeführte Kategorie der Rahmenbedingung als Teil der Lebensqualität zu sehen:

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „[...] diese weiten Wege, die man unternehmen muss in Berlin, die führen eher dazu, dass halt viele auch auf der Straße nur auf dem Weg sind und das wäre wahrscheinlich, wenn man jetzt eher sich in seiner Nachbarschaft aufhalten würde, auch zu weniger Verkehr führen und mehr Ruhe auf der Straße.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „[...] in einer für mich lebenswerten Stadt... würde für mich das Thema Mobilität gar keine so große Rolle spielen, weil alles was ich brauche wäre fußläufig zu erreichen.“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ich finde, für mich ist lebenswert, wir sind bewusst hier nach Charlottenburg gezogen, weil ich einerseits mittendrin und nicht nur dabei leben wollte, das ist für mich wichtig, wir haben die Infrastruktur hier vor der Tür, ich kann alles fußläufig erreichen.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Also was für uns wichtig war, auch als wir uns für diese Wohnlage entschieden haben in der wir jetzt wohnen, ist mittendrin zu sein und auch teilnehmen zu können am städtischen Leben [...]“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „[...] wo ich mich immer heimelig gefühlt habe ist Schöneberg, weil da habe ich fast 30 oder 38 Jahre gelebt und fand es toll die Anbindung mit Ausgehen Kneipen und so weiter. Ich habe da nie ein Auto gebraucht, [...] das fand ich herrlich. Das hat die Stadt für mich sehr liebenswert gemacht und meine Mobilität auch nicht eingeschränkt, weil ich mit Fahrrad oder Öffentlichen unterwegs war oder zu Fuß das fand ich immer ganz schick.“

Nutzbarer öffentlicher Raum für soziale Begegnung

Zusammen mit dem Wunsch nach Nutzungsmischung und kurzen Wegen für mehr Lebensqualität wird die Verfügbarkeit von öffentlichen Räumen von den Teilnehmenden genannt. Diese öffentlichen Räume sollen Platz für Begegnung und soziales Miteinander bieten, um somit das häufig schnelle Stadtleben zu „entschleunigen“:

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „[...] das perfekte Stadtgebiet für mich wäre schon mit einem urbanen Charakter auf jeden Fall. Also vierstöckige, fünfstöckige Gebäude, kleine Cafés, Bars, aber dann eben auch diese öffentlichen Räume ziemlich nah in der Umgebung.“

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „[...] auf der Straße auf die Menschen trifft, dass man sich so ein bisschen auch mit der Nachbarschaft verbunden fühlt, indem man sich einfach über den Weg läuft und nicht einfach nur irgendwo hingehet, weil wenn man an der Straße lang läuft ist man eigentlich immer nur auf dem Weg irgendwo hin und es wäre schön wenn die Straße auch einfach ein Ort wäre, wo man auch Kontakt hat.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Das wären für mich freie Räume, ich würde gerne mehr freie Räume in Berlin haben, wo auch draußen in Parks und Gärten, wo man sich dann begegnen könnte ohne gehetzt zu sein.“

Gesellschaftliche Diversität in den Quartieren (Kiezkultur)

In einer weiteren Unterkategorie konnten die Aussagen der Teilnehmenden aller drei Gruppen zusammengefasst werden, die sich auf die Heterogenität – also die gute Mischung – der Stadtgesellschaft beziehen. Hier wurde unabhängig von einander in allen Gruppen ein Schwerpunkt in Beziehung auf Lebensqualität gelegt. Als wünschenswert wurde eine diverse Mischung von Einwohner*innen in Wohngebieten in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität, Kulturen und Einkommen geäußert. Darüber hinaus wurden auch gewachsene Strukturen als positiv hervorgehoben, die sich unter den Schlagwörtern „Kiezkulturen“ und der „gesellschaftlichen Mehrschichtigkeit“ in den Aussagen der Teilnehmenden wiederfinden lassen:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „ich fand es toll, dass meine Kinder in der Kita auch ein Abbild dieser Stadt erlebt haben. Nationen, andere Nationen [...] ich finde die Mischung ist gut und die Möglichkeit, dass man mitkriegt, man kann was mitgestalten, als Bürger.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] ein wichtiger Punkt für mich [...] ist die Altersmischung.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre Berlin): „Ich finde in Berlin was es sehr lebenswert macht ist eigentlich diese Internationalität, dass es einfach so divers ist und so unterschiedlich ist. Für mich war (das) so das Hauptkriterium warum ich da gelandet bin, wo ich jetzt wohne [...].“

(Teilnehmerin, 42 Jahre Teltow): „Ich finde eine lebenswerte Stadt ist eigentlich, dass man diese Heterogenität auch erlebt. Aber wenn ich mir vorstelle, dass meine Kinder in dieser Blase (Anmerkung Redaktion: meint Teltow) großwerden, dann finde ich das grauenvoll.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): Die Durchmischung der Bevölkerung, was für mich auch zu Lebensqualität gehört, ist eine ganz andere und also die ist noch viel breiter da wo ich jetzt hingezogen bin (Anmerkung Redaktion: ist von Prenzlauer Berg nach Lichtenberg gezogen).

(Teilnehmerin, 42 Jahre Teltow): [...] und dann fehlt mir genau [...] dieses Gewachsene. Weil genau das war auch das, was mir in Schöneberg gut gefallen hat. Wir wohnen ja jetzt in Teltow und ich habe das Gefühl, alle sind ich. [...] alles, was ich an Heterogenität in Berlin hatte und geliebt habe und genutzt habe, ist da nicht mehr.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Hinsichtlich der Attraktivität ist auch dahingehend eine Durchmischung, ist Nachbarschaftshilfe so eine Sache, mit Kindern, wo ältere Leute helfen können. Auch eine Sozialdurchmischung ist, denke ich mal, positiv [...]“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Es ist ein Nebeneinander zwischen Alt und Jung, das finde ich sehr attraktiv, muss ich sagen.“

Gegenteilig zu dem zuvor geäußerten Wunsch nach kompakten Stadtteilen, die wenig bis keine Mobilität für alltägliche Wege erfordern, wurde in dieser Kategorie auch der Wunsch geäußert, die Diversität der einzelnen Stadtteile aufrecht zu erhalten und diese und ihre Vorzüge durch Mobilität erreichbar zu machen:

(Teilnehmer, 54 Jahre Berlin): „Das Schöne an Berlin finde ich jetzt, es gibt nicht ein Zentrum, sondern es gibt viele Punkte, es gibt viele interessante Dinge, die verteilt sind in der ganzen Stadt. Also quasi diese Kieze, diese Mehrschichtigkeit, dieses breit gefächert sein.“

(Teilnehmer, 50 Jahre Bernau): „(...) aber deswegen macht das eben so eine Stadt auch lebenswert: Toleranz, Vielfalt und das spielt eben auch Mobilität eine sehr große Rolle, das heißt ich kann sie ja nur dann wahrnehmen diese Vielfalt, wenn ich auch mobil bin in den verschiedensten Varianten, also sei es nun öffentlicher Verkehrsmittel, sei es mit dem Auto, sei es mit dem Fahrrad und deshalb ist es eine ganz entscheidende Rolle und wir überlegen zum Beispiel wenn wir Rentner sind zurück in die Stadt zu gehen, genau aus diesem Grund, weil man eben dann nicht mehr vielleicht persönlich so mobil ist und dann eben kürzere Wege haben will und das eben mehr in der praktisch in der Nähe haben will, was man fürs tägliche Leben vielleicht braucht.

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] (es) sollte möglichst unterschiedlich bleiben und die Charaktere der Stadtviertel nicht alle aufweichen und zu demselben Brei werden lassen.“

Platz für alle Lebensentwürfe/Soziale Gerechtigkeit (Bezahlbarer Wohnraum)

Neben der Förderung der gesellschaftlichen Durchmischung in den Quartieren, wurde sich auch für mehr Verteilungsgerechtigkeit von Seiten der Teilnehmenden ausgesprochen. Dies bezog sich zum einen auf die gerechtere Verteilung von Verkehrsflächen, sodass jede*r am Verkehr Teilnehmende*r angemessenen Platz zur sicheren Fortbewegung hat und zum anderen auf die Verteilung von bezahlbarem Wohnraum, um keine Spaltung von Personengruppen durch Einkommensunterschiede in den Wohngebieten zu haben.

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): “ [...] dass für mich lebenswert auch bedeutet, dass jeder so seinen Platz hat.“ (Anmerkung Redaktion: Bezogen auf den Flächenverbrauch von Verkehrsteilnehmern)

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Also das finde ich ist schon für mich auch lebenswert, dass eben dieses Miteinander gut funktioniert und (das) dann auch auf diese unterschiedlichen Verkehrsformen oder Mobilitätsformen abgestimmt wird.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Diesen Aspekt finde ich gar nicht so unglaublich oder visionär, dass öffentliche Verkehrsmittel auch für diese Personen (Anmerkung Redaktion: Geringverdienende) zugänglich sind, denn mit 800 € kann ich mir kein Auto leisten, damit kann ich mir kein Taxi leisten, damit kann ich maximal Fahrrad fahren, aber als älterer Mensch, vielleicht noch mit Gebrechen, kann ich das auch nicht mehr [...]“

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „Aber als lebenswerte Stadt finde ich, dass es für alle lebenswert sein sollte, auch für die alten Leute, die nicht mehr Fahrrad fahren können, dass auch für diese Leute etwas gemacht wird...“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „(...) aber für mich ist Lebensqualität, dass ich mit relativ wenig Geld in Berlin ganz gut leben kann.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] und nicht haben möchte, dass Ghettos in dieser Stadt entstehen, eben aufgrund von steigenden Mieten im Kernzentrum der Stadt, auch im Speckgürtel, und dass dorthin die Menschen verdrängt werden, die sich, ich sage mal, ein qualitativ anspruchsvolleres Leben nicht einfach so leisten können [...]“

Sicherheit

Als ein weiterer Faktor, der zur Lebensqualität der Teilnehmenden beiträgt, wurde die Sicherheit genannt. Darunter fällt zum einen das persönliche Sicherheitsempfinden, wie zum Beispiel bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu verschiedenen Tageszeiten oder bei der Bewegung im öffentlichen Raum:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „was aber eben letztendlich hinsichtlich der Mobilität mir wichtig ist, ist dass ich, wenn ich mich im öffentlichen Raum bewege, eine gewisse Sicherheit habe. Sei es nun, wenn ich mal auf Bahnhöfen bin, dass ich mich nicht belästigt fühle, [...], dass letztendlich Obdachlose ihre Unterkunft da bilden, dass man da in der Stadtplanung gucken muss: Sind die Obdachlosen nicht anders zu versorgen? Was ja häufig auch mit Aggressivität oder Unwohlsein zu tun hat, und kann man das nicht verlagern? [...]“

Zum anderen haben die Teilnehmenden auch die Verkehrssicherheit thematisiert. Dies bezog sich auf die gegenseitige Rücksichtnahme von am Verkehr Teilnehmenden und die infrastrukturellen Aspekte, wie zum Beispiel Sicherheit von Straßenübergängen und Beleuchtung sowie sichere Fahrradwege:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „ich hatte nicht das Bedürfnis wegzuziehen. Also zumindest nicht aus Gründen der Mobilität, sondern bei mir war es dann auch mehr Platz, also mehr Platz für die größere Familie dann. Auch in gewisser Hinsicht Sicherheit, aber weniger meine als die meiner Kinder.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Und zum Thema Sicherheit. Da wohne ich direkt an der Hauptstraße, also direkt an der Ecke, wo eine Hauptstraße ist und immer, wenn wir (Anmerkung Redaktion: unterwegs mit Kind) die Hauptstraße überqueren auf der Insel, dann haben wir echt Angst, weil die so schmal ist.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „So der Punkt Ruhe, Sicherheit, zum Beispiel würde ich im Tempelhof nicht so gerne wohnen wollen, das wäre mir zu voll, aber ich komme auch vom Land, daher ist das schon eine ziemliche Kompromisslösung, Teltow [...]“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Diese Fahrradverbindungen, dass man hier im Prinzip zwischen, ich sage mal, Punkten durchaus Verbindungen schafft... Zum Beispiel kann ich mir vorstellen, an der Spree lang, ein bisschen Ausbau Fahrradweg, Fußgängerweg, [...] weg, völlig abseits vom normalen Straßenverkehr in die Richtung... wo ich eine gute Verbindung untereinander habe, könnte ich mir durchaus vorstellen, dass ich mich entspannter, auf das Fahrrad setze und hier an der Spree lang bis Berlin Mitte auf vernünftigen Fahrradwegen fahre, im Prinzip einfach, weil es schön ist, da lang zu fahren und trotzdem relativ zügig in der Stadt bin... Das wäre für mich zum Thema lebenswerte Stadt durchaus ein Aspekt, solche Sachen zu berücksichtigen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „[...] In der Sicherheit, mag auch an meinem mittlerweile zunehmenden Alter liegen, ich finde die Beleuchtung nachts, wenn es auch noch regnet, sind zum Teil die Straßenbegrenzungen, [...] da sieht man fast die Begrenzung nicht mehr.“

Mobilität beeinflusst Lebensqualität positiv

Mobilität trägt nach Aussagen der Teilnehmenden zur Lebensqualität bei, wenn sie für alle (jeden Alters, Einkommens, Herkunft etc.) zugänglich ist. Des Weiteren ist es wichtig, dass viele Orte der Stadt durch ein Mobilitätsangebot erreichbar sind und dies in einer angemessenen Zeit:

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Also ich persönlich habe mich entschieden in der Peripherie zu wohnen, weil es dort eher ruhiger ist und für Kinder gut geeignet, bin aber heilfroh darum, dass bei uns die Verkehrsanbindung relativ gut ist.“

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Und natürlich ist die Qualität der Stadt – bemisst sich auch daran: wie gut erreiche ich das? Für mich persönlich: Arbeitsweg – ich muss nach Steglitz – öffentlich brauche ich mindestens doppelt so lange als mit dem Auto. Mit dem Auto komme ich auf ein Drittel der Zeit.“

Mobilität fördert soziale Teilhabe

Mobilität wurde von den Teilnehmenden auch als Schlüssel für soziale Teilhabe identifiziert und somit als Faktor für Lebensqualität in den Diskussionen erwähnt. Mit sozialer Teilhabe ist gemeint, dass sowohl soziales Miteinander (zum Beispiel in der Freizeitgestaltung) durch Mobilität auf privater Seite ermöglicht wird als auch kulturelle, bildungsbezogene und öffentliche Veranstaltungen erreichbar sind. Dies wiederum ist auch auf den Umstand zurückzuführen, dass wir nicht nur kurze Wege und fußläufig erreichbare Einrichtungen des täglichen Bedarfs haben, sondern auch für alltägliche Bedürfnisse Mobilität notwendig ist. Darüber hinaus ist die Freizeit, je nach Geschmack und individuellen Bedürfnissen, auch über die ganze Stadt zu gestalten und für sozialen Kontakt wird Mobilität notwendig:

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „Also wenn man es vergleicht in Schmargendorf werden um 8 Uhr abends und samstags noch die Bürgersteige hochgeklappt und in Kreuzberg und Friedrichshain da steppt der Bär, da sind die Kneipen offen und so weiter. Und wenn ich das haben will, dann ziehe ich das dahin [...], aber ich habe mir gesagt zum Beispiel ich für mich persönlich brauche das gar nicht. Ich fahre gerne hin und mache dann auch und dann fahre ich wieder zurück in meine kleine wohlige Insel, wo ja alles schön ruhig ist und morgens gehe ich dann zum Bäcker der mich dann begrüßt ‚na hallo wie geht’s dir denn, was hast du denn‘ und das ist für mich auch Lebensqualität und wenn dann noch ein bisschen grün hat und das hat man ja auch, [...] dann hat man eigentlich alles was man braucht das ist für mich Lebensqualität.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Und für mich ist Lebensqualität, dass ich mir mit sehr sehr wenig Geld, also als Studentin leisten kann, dass ich ständig mobil bin – also mit Studententicket – kann ich günstig überall hinfahren.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] relativ schnell war für mich war es nicht mehr Lebensqualität jetzt unbedingt im Grünen zu leben, sondern auch dieses: ja man wohnt halt da, es ist halt diese Insel, wo man schläft und sonst geht man halt nach Berlin. Deswegen ist für mich Berlin ebenso eine lebenswerte Stadt, so diese Möglichkeiten zu haben, dass man dann wirklich machen kann was man möchte und dass alles irgendwie erreichbar für einen ist.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Zum Thema lebenswerte Stadt, also was für mich, bin ja in der Stadt groß geworden, alter Spandauer... Was für mich ein wesentlicher Punkt ist quasi nicht zu weit weg gezogen zu sein von der Stadt ist, dass man quasi Dinge, Kultur, relativ zugänglich hat. Ob das Museen sind, ob das Konzerte sind, ob das sonst irgendwas ist.“

Individualverkehr/Bequemlichkeit

Als ein Teilaspekt der Mobilität wurden auch von einigen Teilnehmenden die Vorzüge des Individualverkehrs (zum Beispiel eigenes Auto) im Gegensatz zum kollektiven Verkehr (öffentliche Verkehrsmittel) erwähnt. Hier wurde besonders die Flexibilität der Nutzung als persönliche Freiheit beschrieben sowie die Bequemlichkeit, die von den betroffenen Personen als lebenswert empfunden wurde. Darüber hinaus wurden schnelle und ununterbrochene Wege als bequem und vorteilhaft erwähnt. Die Bevorzugung des Individualverkehrs und die Freiheit, diesen auch zukünftig weiter nutzen zu können, standen im Konflikt mit weiteren Zukunftsvisionen, die in Kapitel 4.3 erläutert werden.

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ich habe einen Vorschlag (Anmerkung Redaktion: Vordruckerin schlug autofreien Sonntag vor) gerade ... so ja die Freiheit ich möchte jetzt am Sonntag wegfahren und ich möchte mir das jetzt nicht verbieten lassen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Also für mich bedeutet in einer lebenswerten Stadt... Also Mobilität bedeutet für mich ganz viel. Ich möchte flexibel sein, ich möchte schnell dorthin kommen wo ich hinkommen möchte. Ich fahre auch an sich ganz gerne Auto, es macht mir nichts, für mich ist nur nochmal wichtig, lebenswerte Stadt glaube ich, ist dieser Zeitfaktor, schnelle Erreichbarkeit, finde ich nochmal ganz wichtig, überall hin zu kommen... Aber auch in einer lebenswerten Stadt möchte ich einen Ausbau von Verbindungsstraßen.“

Mobilität beeinflusst Lebensqualität negativ

Mobilität und damit entstehende Verkehrsströme können allerdings auch negative Folgen haben, die die Lebensqualität der Stadt- und Umlandbewohnenden einschränkt. Hierzu gehören zum einen Platzmangel durch ruhenden Verkehr (parkende Autos) oder Stau, Umweltbeeinträchtigung durch zum Beispiel Durchgangsverkehr und damit verbundene Gesundheitsrisiken sowie auftretende Sicherheitsmängel. Auch lange Fahrtstrecken wurden zum Teil als negativer Einschnitt in die Lebensqualität empfunden. Die Behebung dieser Mängel würde im Umkehrschluss mehr Lebensqualität bedeuten:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Also ich bräuchte am Spandauer Damm da eine zweispurige Straße. Ich brauche da nicht bei mir vor der Nase drei Spuren, oder sechs dann halt, in dem Fall sogar für beide Richtungen, aber irgendwo muss man ja irgendwie auf alle eingehen und ich finde halt auch, dass Autos auch unter Umweltaspekten irgendwo schon in gewisser Weise auch - nicht, weil ich jetzt kein Auto habe, aber, weil es auch irgendwo für die Gesundheit langfristig nicht vertretbar ist - auch ein bisschen wieder zurückgedrängt werden müssten.“

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „Was jetzt auch noch ein schöner Punkt wäre, wenn in diesen Wohngebieten der motorisierte Individualverkehr einfach stark eingeschränkt werden würde.“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „die Lebensqualität hat für mich insofern nachgelassen, weil der Verkehr zugenommen hat, die Lautstärke hat zugenommen, die Umweltverschmutzung hat zugenommen und ich wollte tatsächlich an den Stadtrand, weil wir Bäume auf dem Grundstück haben und die umarmen können, das hört sich recht komisch an, aber ich bin da aus dieser Ökogeneration und es hat für mich die Qualität erhöht.“

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „Mir wäre noch wichtig Ruhe, ich bin ja in Weißensee das ist ja eigentlich schon eine ruhigere Ecke, aber was ich schön finde wäre, wenn einfach die Straßen ruhiger wären, wenn also weniger Autos fahren würden und wenn also die Straßen nicht nur den Autos gehören würden, wenn man einfach auf die Straße gehen könnte.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] was mir noch wichtig ist, ist saubere Luft und ich würde mir wünschen diesen ganzen Lkw-Verkehr bitte nicht mehr durch die Stadt, sondern, dass man vielleicht irgendwie so Umgehungsstraßen baut.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Es gehört auch zur Lebensqualität, dass man die Straße mal so nutzen könnte. Also wenn zum Beispiel jetzt Sternfahrt ist oder so etwas und da gar keine Autos fahren da merkt man erstmal wie leise das ist und dass man doch Straßen viel besser für andere Sachen nutzen kann und außerdem ist die Luftqualität natürlich viel besser. Also man könnte zum Beispiel auch mal wieder autofreie Sonntage einführen in Berlin, gab es schon mal.“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Das ist das eine, das andere ist aber ich möchte ja auch das Fenster öffnen können und auch durchatmen können und nicht wieder da kommt hier ein alter LKW vorbei und der verdirbt mit die Luft.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich habe mir das Teltow deswegen rausgelegt, da es relativ nah zu meiner Arbeitsstelle ist, und ich morgens nicht eine Stunde durch die Stadt fahren muss, das würde ich nicht machen... das ist verschwendete Lebenszeit für mich.“

4.3 Fragerunde 3: Visionen für Berlin 2050

UNTERKATEGORIEN ZUM THEMA „WÜNSCHE FÜR DAS LEBEN IN BERLIN 2050“

- Mobilität entkoppelt von privatem Besitz
- Kostenloser, flächendeckender ÖPNV
- Rücksichtsvolles Nebeneinander von allen am Verkehr Teilnehmenden
- Digitalisierung für bedarfsgerechte Mobilitätslösungen/bessere Organisation von Verkehrsströmen
- Mehr öffentlicher Raum durch weniger Autos in der Stadt/autofreie Innenstadt
- Saubere Luft und erhaltene Freiflächen
- Diverse Stadtquartiere mit guter Nutzungsmischung
- Großraum Berlin (keine Ausgrenzung von Randgebieten durch Verwaltungsgrenzen)
- Individualverkehr weiterhin möglich
- Zugang zu Mobilität für alle (Barrierefreiheit, Erschwinglichkeit, Qualität der Infrastruktur, Zuverlässigkeit)
- Gerechte Flächenverteilung für alle am Verkehr Teilnehmenden
- Keine Verdrängung aus den Quartieren (Hohe Mieten)

ERLÄUTERUNG

In einer dritten Fragerunde wurden die Teilnehmenden gefragt, wie sie sich das Leben in Berlin im Jahr 2050 vorstellen. Dabei ging es vor allen Dingen um Aspekte, die direkt mit dem Thema Mobilität zu tun haben, wie die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs oder bedarfsgerechte Mobilitätslösungen, aber auch um Themen, wie effiziente Flächennutzung in der Stadt. Insgesamt kann gesagt werden, dass sehr viele verschiedene Aspekte angesprochen wurden, die hier so umfassend wie möglich abgebildet werden sollen. Vorschläge zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen, zum Beispiel bei der Infrastruktur, wurden teilweise in der Berichterstattung vernachlässigt, vielmehr wurden hauptsächlich Diskussionsschwerpunkte nachvollzogen. Gleichzeitig bildeten sich Themen heraus, die besonders oft und aus besonders vielen verschiedenen Blickwinkeln diskutiert wurden, wie die Sicherheit bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Individualverkehr und geteilte Mobilität, Anbindung und Taktung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Luftverschmutzung und Grün in der Stadt.

Mobilität entkoppelt von privatem Besitz (autonomes Fahren/Minibusse/geteilte Mobilität)

Eines der Themen, zu denen besonders angeregt diskutiert wurde, war die Entwicklung von Zukunftslösungen, wie fahrerlose Transportmittel (autonomes Fahren) oder Technologien, die zur Entkopplung von Mobilität und privatem Besitz führen, wie zum Beispiel durch die bessere Steuerung von Verkehrsströmen über digitale Oberflächen, wie zum Beispiel Apps. Darüber hinaus wurde über die bessere Auslastung von Verkehrsmitteln gesprochen, wie beispielsweise durch das Einsetzen von kleineren Fahrzeugen, wie zum Beispiel Minibusse, die mehrere Personen transportieren können und regelmäßig zum Beispiel auch autonom in den einzelnen Stadtteilen verkehren. Weiterhin wurde auch der Wunsch nach mehr Beteiligung an Entscheidungen der Politik in der Stadtentwicklung mit Hilfe von digitalen Medien geäußert:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „[...] ich kann mir schon vorstellen, dass es den Individualverkehr noch gibt, aber es gibt nicht mehr diese Besitzverknüpfung [...] ich stelle mir vor, ich gehe hier raus auf die Straße [...] und sage halt ‚Ich will jetzt irgendwie von da nach da fahren‘, und dann hält irgendwie ein selbstfahrendes Fahrzeug an und nimmt mich mit.“

(Teilnehmerin, 40 Jahre, Berlin): „Also ich bin voll auch mit dieser Automatisierung des Fahrens, dass wir nicht mehr selber fahren müssen – sehe ich in dreißig Jahren.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Also ich glaube Mobilität ist immer der Dreh- und Angelpunkt auch so eine Gesellschaft miteinander zu verknüpfen. Im wahrsten Sinne des Wortes. Und diese Ideen von – das muss ja gar kein selbstfahrendes Auto sein, aber so Kleinbusse quasi. Also viel individuellere öffentliche Verkehrsmittel.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Also das wären halt verschiedene Entwürfe. Also das eine, wenn man jetzt halt wirklich davon ausgeht, dass man Autos automatisieren kann, dass sie selbst fahren und das ist dann quasi so was wie automatisierte Taxis gibt also das so wie ein Kleinbus quasi, das wäre eine Überlegung. Das wird natürlich das Verkehrsproblem nur begrenzt lösen. Also da hätte man immer noch die Lärmbelastung. Ich stell mir das schon eher wie mit größeren Bussen und größere U-Bahnen und S-Bahnen vor.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] hier muss ich mal recht geben, SUV eine Person aber für sieben Personen Platz, nein gibt es nicht mehr. Gibt es ein Verbot, wirklich nur für eine Person gibt es dann Carsharing[...] Carsharing ein oder zwei Personen, wirklich dem Bedarf gerecht, die man fahren kann in der Stadt und dann noch kostenlos parken, so wie es eigentlich heute mit Carsharing ist. Carsharing ist mittlerweile recht begrenzt es gibt da Bezirke, wenn du die erreicht hast ist eine Grenze wehe dem du fährst darüber hinaus, dann hast du schon ein Problem und wirst davon ausgeschlossen und deswegen, da muss man jetzt auch mal ein bisschen globaler denken.“

(Einwurf Teilnehmerin): „Wichtig ist vielleicht auch noch zu sagen, dass er nicht Privatisiert werden darf der öffentliche Nahverkehr.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „Meine Vision ist, dass sich der Individualverkehr verändert. Ich denke, dass im Jahr 2050 wir autonome Fahrzeuge haben werden, vielleicht nicht als Omnibus, aber ich denk da an sowas wie Mini-Busse, die uns dann per App kurzfristig einsammeln, und das Ganze noch optimiert wird, dass nicht jeder alleine da fährt, sondern da gibt es ein Rhythmus, dass das für alle Leute zeit- und wegetechnisch und umwelttechnisch optimiert wird und uns von A nach B bringt.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Dass man anruft und dann kommt der Bus vorbei, oder es gibt Sammelpunkte, da kann man hingehen... gerade auch wenn man älter wird und vielleicht selbst nicht mehr fahren kann. Bis dahin finde ich noch ganz wichtig: Ich bin ein großer Fan von e-Mobilität und das wäre mein Traum, ich habe früher mal einen Smart gefahren, fand ich super, auch mit Parkplätzen... So kleine Autos, nicht mehr diese riesigen... Kleine Autos, e-Mobil, und dass man damit... das auch überall aufladen kann, ist für die Stadt optimal...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „[...] dass wirklich der öffentliche Nahverkehr weiter unter der Erde ausgebaut wird und zum Teil auch Busse ersetzen kann, die im Stau stehen...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Da kann ich nur unterstützen, dieses autonome Fahren, obwohl ich selbst sehr gerne fahre und selbst die Kontrolle habe... Ich denke aber [...] wenn man von 2050 ausgeht, dann muss es so kommen und die Leute müssen sich umgewöhnen... Öffentlicher Verkehr, wie gesagt, günstig oder umsonst... Kleine Mini-Busse, die einen irgendwo abholen... Am besten überall Solartechnik, die e-Autos auflädt... Da muss so viel reingearbeitet werden [...] Das ist die Entwicklung, die wir machen müssen, die wir nehmen müssen.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Man könnte ja, diesen öffentlichen Raum der zugeparkt ist, mal ent-parken und ent-individualisieren, und dann muss auch der Lieferverkehr nicht mehr in zweiter Reihe stehen. Ich kann verstehen, dass die ihre Probleme haben. 2050 fällt mir das nicht mehr auf, da kann ich bei Amazon bestellen ohne ein schlechtes Gewissen zu haben... Und das kommt, das schädigt nicht die Umwelt und es stört niemanden.“

Kostenloser flächendeckender ÖPNV

Die Möglichkeit zur kostenlosen Nutzung von öffentlichem Nahverkehr wurde von einigen Teilnehmenden angesprochen. Es entstand hier der Eindruck, dass viele Teilnehmende sich einig waren, dass diese Option einmal ausprobiert werden sollte. Bei dieser Diskussion standen die Idealvorstellung und der Wunsch der Teilnehmenden im Vordergrund, nicht die technische oder finanzielle Umsetzbarkeit:

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „[...] ich bin kein Utopist, der jetzt an selbstfahrende Autos in Masse glaubt, sondern tendiere eher zu dieser Optimierung von öffentlichen Verkehrsmitteln [...] dass das viel effizienter wird, dass man auch auf diesem Wege die Menschen, die hier sind, hin und her bewegt [...]“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „jeder kriegt automatisch im Prinzip sein BVG-Ticket, das zahlt er ja sowieso mit Steuern. Umland müsste man anders betrachten, da vergesse ich jetzt Brandenburg, aber zumindest in Berlin, jeder bekommt automatisch mit Wohnsitz, indem man hier Steuern zahlt, sein Umwelt-Ticket. Das wäre im Prinzip auch meine Vision, dass ich auch, ich sag mal, dass ich eine öffentliche Nahverkehrsstruktur habe, die auch zeitnah mich innerhalb des Berliner Gebiets [...] in vertretbarer Zeit von überall hinbringt, und ich mir keinen Kopf drum machen muss, dass ich da nicht hinkomme oder sowas und gezwungen bin, das Auto zu nehmen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Ich wünsche mir auch, dass Nahverkehr [...] unentgeltlich stattfinden kann, für jeden der hier Steuern zahlt...“

Rücksichtsvolles Nebeneinander von allen am Verkehr Teilnehmenden

Ein rücksichtsvolles Verhalten aller am Verkehr Teilnehmenden untereinander war unter allen anwesenden Teilnehmenden Konsens:

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „[...] ich finde, habe ich vorhin auch schon gesagt, ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel [...] gut [...]“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Ich würde mir Richtung 2050 wünschen, dass es irgendwie geschafft wird, dass das Einhalten von Regeln attraktiv ist, dass das belohnt wird... oder dass es geahndet wird, das ist die einfachere Methode... aber nichts zu tun und zuzugucken, das ist ein ganz ungünstiger Faktor.“

Digitalisierung für bedarfsgerechte Mobilitätslösungen/bessere Organisation Verkehrsströme

Eine bessere Organisation von Verkehrsströmen, unter anderem mit Hilfe moderner Technologien, wurde sich von vielen Teilnehmenden gewünscht. Beispielsweise könnten S- und U-Bahn bedarfsgerecht eingesetzt oder Apps genutzt werden, die mit Hilfe von Echtzeitinformationen dem/der Nutzenden individuelle Lösungsvorschläge unterbreiten können. Außerdem wurde auch der Aspekt genannt, Verkehr gänzlich durch zum Beispiel Internetnutzung zu vermeiden:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Also wir müssen mal gucken, wie sich das mit den ganzen Datenerhebungen entwickelt, aber wir waren letztes Jahr in Singapur und da wird ja auch sehr viel von den Daten der Menschen erfasst. Wer bewegt sich wie wohin? Dieses öffentliche Verkehrssystem ist schon sehr überwachend. Also diese Zugtaktung, wenn da irgendwie oben in der Station mehr Leute reinkommen, wird da ein zusätzlicher Zug reingeschoben und dann fahren die jede Minute. Und irgendwie glaube ich, dass so eine Optimierung da auch noch stattfinden werden wird, weil es einfach günstiger ist, wenn irgendwie drei Leute in die eine Richtung fahren, anstatt jeder mit seinem eigenen Fahrzeug.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] dann denke ich mir halt so, dass es gerade für die Zukunft eine Vision wäre [...] dass man es wirklich schafft Menschenströme ein bisschen besser zu organisieren, zu planen.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] dass vielleicht wirklich so etwas eingeführt wird wie ein RushHour Zeitplan [...] alle zwei Minuten von mir aus kommt und er dann halt irgendwie ich weiß nicht welche Zeit jetzt dafür am besten ist um 19:50 Uhr oder so eher dann ein bisschen weniger fährt, dass man das irgendwie so ein bisschen verteilt, dass die Menschen besser an den verschiedenen Orten ankommen, das sind so die Ideen.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...] was mir so ein bisschen fehlt ist noch ein bisschen Klarheit, wo kann ich jetzt lang fahren oder langgehen. Also ich habe ich habe eine Zeit lang in Shanghai gewohnt, da ist die U-Bahn sehr modern und da ist es wirklich so man steigt aus der U-Bahn aus und man muss nicht gucken wo gehe ich hin, sondern es gibt überall an den Wänden auf dem Boden sind verschiedene Farben zu sehen so Linien da kann man seine nächsten S-Bahn-Linie zu der man muss praktisch hinterherlaufen.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Ich denke der Kern ist [...] die Verkehrsträger optimal zu vernetzen dabei... Wenn ich außerhalb bin, da kommt zum Beispiel eine Fahrkabine, fährt mich zu meinem Regionalzug, der fährt mich innerhalb von 20 Minuten in Berlin, hier nehme ich die U-Bahn um weiter zu kommen [...] Darauf muss es ganz stark abgestellt werden, dieses Zusammenspiel, müsste optimal abgestimmt werden, dass es zuverlässig ist, mit einer vernünftigen Taktung. Das ist eigentlich das Thema: Verlässlichkeit und Taktung.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Ich habe noch einen Aspekt [...] Und zwar, Vermeidung von Mobilität, wenn ich nicht vernünftige Datenanbindung habe. Denn dann habe ich damit auch andere Möglichkeiten der kooperativen Zusammenarbeit und muss nicht immer persönlich mit Leuten zusammentreffen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] ich wünschte mir auch, dass das Internet... die Medien, dazu genutzt werden, die Bürger mehr zu beteiligen an diesen Planungen, so wie man heutzutage alle 4 Jahre die Option hat, irgendwen zu wählen und danach mundtot ist, wünsche ich mir, dass sich auch in dieser Richtung etwas tut... Dass die Bürger mehr eingebunden werden in Entscheidungen, wie auch die Gelder der Stadt verwendet werden und dass quasi die Politik, die Macher, sich nicht in einem Selbstbedienungsladen bewegen. Das wäre was ich mir wünschen würde.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Berlin): „Ich denke [...] wir liegen zeitlich hoffentlich weiterhin als kulturelles Zentrum und politisches Zentrum Europas und in 2050 hoffe ich mal das Berlin diesen Weg aus meiner Sicht gerade begeht nämlich also Innovation voranzutreiben in der Digitalisierung zum Beispiel aus meiner Sicht eine ganz große Rolle zu spielen.“

Mehr öffentlicher Raum durch weniger Autos in der Stadt/Autfreie Innenstadt

Sehr viele Teilnehmende wünschten sich, dass bis zum Jahr 2050 deutlich weniger Pkw in der Stadt unterwegs sind. Insbesondere wurde oft angesprochen, dass beispielsweise die Innenstadt komplett autofrei sein könnte. Hier herrschte größtenteils Konsens. Es wurden von den Teilnehmenden viele Vorteile identifiziert, die eine autofreie Stadt haben könnte. Insbesondere wurde bei dieser Diskussion der Wunsch nach sauberer Luft ausgedrückt, aber auch mehr Platz für Fahrradfahrer, Fußgänger oder für Wohnraum und öffentlich nutzbare Räume:

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich würde mir wünschen als Vision, dass das Auto nicht mehr so ein Stellenwert hat.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Also ich glaube die Idee der autofreien Innenstadt, die würde ich tatsächlich für 2050 super finden...“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Wenn wir doch Straßen haben, wieso sollen wir die Straßen auch nicht mehr benutzen? Aber eben auf eine umweltfreundlichere und sozialere Art.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...]“ dass man mehr Raum nutzen könnte, wenn die Straßen nicht mehr so breit wären, würde ich mir wünschen, dass ganz breite Bürgersteige und mehr Grünflächen an den Seiten gibt, von den Straßen. Und Marktflächen auch, alternative Märkte, dass man selbst vor der Haustüre mal einen Stand öffnen kann, ohne gleich eine hohe Gebühr zahlen zu müssen, dass man mit seinen Nachbarn Dinge tauscht. Das wäre so ideal.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] Leute müssen sich besser organisieren, dass sie gemeinsam fahren in einem Auto, weil wenn fünf Leute im Auto sind dann sind die fünf Autos dahinter quasi nicht existent.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] am coolsten fände ich wenn Berlin irgendwie die Innenstadt autofrei wäre einfach als Vision Innenstadt autofrei – bums – und dann gucken kriegt man das irgendwie Drumherum irgendwie anders organisiert, das wäre für mich so eine Vision.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] ich wünsche mir auch einfach, dass Großstädte vom privaten Autoverkehr frei sind. Also, dass quasi privater Autoverkehr in Großstädten irrelevant geworden ist, dass halt alles über öffentliche Verkehrsmittel [...] wird.“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „So stelle ich mir das vor genau, dass die Mobilität individueller wird, dass [...] sich nicht jeder ins Auto setzt und das Ding irgendwo nur abstellt und einfach Platz wegnimmt, weil den Platz kann man auch anders nutzen. Ich kann ja noch mehr Grünflächen entstehen lassen, da wo Parkplätze sind unnötigerweise. Ich kann den Bordstein verbreitern, so dass das so eine Art Promenade wird, wo ich herlaufen kann. Da können Straßenfeste entstehen da wo jetzt Autos stehen. Also wie gesagt diese Autos müssen, diese Vielzahl von Autos, die in den Städten rumstehen, rumstehen einfach nur über den Tag hinweg, die könnte man wirklich minimieren, dann sähe die Stadt auch noch schöner aus.“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „Ich stelle mir vor, dass wirklich der Autoverkehr weitestgehend runter reduziert wird. Ich wünsche mir vor allen Dingen von Herzen die Schadstoffemission, also ich finde Verbrennungsmotoren sind neandertalermäßig in meinen Augen, die haben eigentlich nichts mehr auf dieser Welt zu tun. Ich finde öffentlicher Verkehr, Nahverkehr und reinfahren in die Stadt müsste generell umsonst sein. Das kostet einfach mal gar nichts, die Leute fahren zur Arbeit und damit basta [...] Und auch keine Alternativen, da bin ich absolut alternativlos und sehr radikal. Ich finde die Zulieferer und so weiter, die müssten alle auf alternative Energie umsteigen. Man kann Autos entwickeln und LKWs entwickeln, man kann das auf die Schiene bringen. Es [...] gibt genügend Möglichkeiten die Ölindustrie ist einfach zu groß das nervt mich total, deswegen hängen wir immer

an diesen blöden Verbrennungsgeschichten fest und Schädigen uns. Meine Vision von der Stadt ist, dass es noch mehr Grün gibt, die Straßen auf keinen Fall verbreitert werden, weil sonst wirklich noch mehr Autos reinfahren. Leute nur reinkommen, wenn die umweltfreundlichen Techniken sozusagen befahren. Überall wenn man in die Stadt rein kommt sich umsonst E-Bikes oder Bikes oder E-Roller mieten kann einfach so, dass die so großflächig über die Stadt verteilt sind, dass keiner mehr Probleme hat individuell irgendwo hinzukommen. Nachts die Busse müssen keine großen Gelenkbusse sein die fahren, sondern die können auch auf Alternativenergie umsteigen und man kann auch Busse anfordern zum Beispiel. Es gibt auch Städte, wo Busse angefordert werden. Es könnten Apps die entwickelt werden. Also es gibt vielfältige Möglichkeiten. Ich finde es sollte mehr Bäume gepflanzt werden, es sind immerhin, ich glaube 20000 Bäume umgekippt beim letzten Sturm, nicht bei Frederike, sondern davor. Wesentlich mehr Bäume, wesentlich mehr Grünlandschaften[...] zum Beispiel könnten wir Wassertaxis einführen. Wir haben eine Menge Wasser in Berlin, wo man sich drauf bewegen kann. [...] Dann natürlich selbstverständlich also Fahrräder, wenn man individuell in öffentlichen ohne Geld mitzunehmen, weil da gibt es gar keine Frage, und da müssen Möglichkeiten für geschaffen werden und wie gesagt nachts Busse auf Abruf. Ich weiß das gibt irgendwo im Umland [...] finde ich sehr sehr toll, dass man anruft und sagt ich bin hier ich möchte jetzt da und dahin. Kleine Busse, kleine Trams abends, wenn nicht mehr so viel Verkehr ist selbstverständlich. Das könnte man letztendlich alles wesentlich besser organisieren. Und nur die Autos dürfen rein, die alternativ betrieben werden. Keine Schadstoffe mehr, ich bin da absolut dagegen. Ich bin da ganz radikal wir werden nämlich in 30 Jahren nicht mehr atmen können und deswegen nervt mich das so.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „2050 würde ich mir vorstellen, vielleicht für mich, aber sicher für meine Kinder, dass es insgesamt weniger Verkehr gibt, das haben wir, glaube ich, alle festgestellt, dass gerade der Innenstadtverkehr braucht an diesen Tangenten [...] Weniger Verkehr...“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Berlin): „Ich würde mir vorstellen, dass man in der Zukunft [...] weniger Autos auf der Straße hat [...] Ich denke schon, der öffentliche Nahverkehr [...] Da wird kein Busfahrer mehr drinsitzen, es wird auch keinen S-Bahn-Fahrer mehr geben... Braucht man eigentlich nicht...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Aber warum kann man da nicht verhindern in Zukunft, dass es diese Autos nicht mehr gibt, oder dass diese Autos nicht mehr in Berlin fahren dürfen? (Anm. Red. Sie meint sehr leistungsstarke PKW) Das wäre eine Vision.“

Individualverkehr muss weiterhin möglich sein

Gegenteilig zu den Wünschen für einen stark gemeinschaftlich ausgerichteten öffentlichen Nahverkehr wurde von einigen Teilnehmenden Wert daraufgelegt, die Möglichkeit zur Nutzung von Individualverkehr auch in Zukunft zu erhalten. Den Teilnehmenden war in diesem Zusammenhang wichtig, dass dann umweltfreundliche Technologien zum Einsatz kommen, sodass die Umwelt und andere Bewohner*innen der Stadt nicht belastet werden:

(Teilnehmer, 54 Jahre, Teltow): „[...] deshalb denke ich auch, wir müssen eine Situation haben, wo wir durchaus noch einen Individualverkehr an allen Stellen in Berlin haben, weil die Leute, die sind dann trotzdem nicht mehr so fit, dass sie jetzt ihren schweren Einkauf irgendwo hinschleppen können.“

(Teilnehmer 50 Jahre, Berlin): „Und eine lebenswerte Stadt ist für mich eigentlich, die es nach wie vor ermöglicht auch den Individualverkehr zu ermöglichen. Sauberen Individualverkehr, aber Individualverkehr [...] dieser Freiheitsaspekt, der mir sehr wichtig ist [...] ich möchte einfach selber entscheiden dürfen, fahre ich jetzt öffentlich oder fahre ich individuell, aber wichtig ist mir wirklich die Sauberkeit.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Wie auch immer die Stadtplaner das dann hinkriegen und dass ich auch..., dass meine Kinder weiterhin die Möglichkeiten haben, dass ich alle Verkehrs-Modalitäten zu nutzen und die freie Wahl haben, wie sie es machen...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich gebe ganz ehrlich zu, solange ich noch fahren kann hätte ich gerne so ein kleines [...] e-Mobil bei mir im Garten stehen das mich total unabhängig macht, das würde ich schon gerne wollen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Es gibt eben auch Menschen wie mein Mann, der unglaublich gerne Auto fährt, der will überhaupt nicht verzichten – gibt es eben auch! Bin überhaupt nicht ich, aber die gibt es und ich möchte nur nochmal mit meinem Hinweis sagen... Wenn die Straßen dann freier sind, aber ein bisschen berücksichtigen muss man sie eben auch... ich weiß nicht wie man das lösen kann, aber dass Mobilität wieder Spaß macht!“

Saubere Luft und erhaltene Freiflächen (Nachverdichtung in die Höhe)

Die Aufteilung vorhandener Flächen war schon Diskussionsthema bei der Frage, ob Individualverkehr in Berlin auch in Zukunft einen Platz haben sollte. Es war Konsens unter den meisten Teilnehmenden, dass Freiflächen so gut wie möglich erhalten bleiben sollten, damit diese zum Beispiel als Parks genutzt werden können. Das verbessert deutlich die Lebensqualität in der Stadt. Um das zu erreichen, wurde oft davon gesprochen, mehr in die Höhe zu bauen und so Platz für Wohnraum und Gewerbe zu schaffen. Außerdem brachten die Teilnehmenden bei mehreren Gelegenheiten ihren Wunsch nach sauberer Luft in der Stadt zum Ausdruck:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Ich finde wichtig, dass die Leute aus dem Haus kommen, wann sie wollen. Wenn sie zuhause arbeiten und die dann die automatischen Verkehrsmittel nutzen, ohne zum Beispiel mit einem Busfahrer zu sprechen, wären die Leute zu viel zuhause. Und ich denke, dass sie auf jeden Fall mehr das Grüne haben wollen, mehr Kulturoptionen haben und auch mehr frische Luft [...] dieser Lebenswert, das Grüne, grüne Energie.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Ich glaube also [...] weniger Lärm und weniger Autos und weniger Abgase ist wahrscheinlich allen irgendwie wichtig.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Zwei Punkte waren schon genannt, [...] genauso die Elektromobilität und dass ich denke das ist unglaublich vereinbar mit dem Gedanken der grünen Stadt... Grüne Stadt bedeutet ja immer, ich brauche Fläche, das heißt meine Vision sähe so aus, dass wir in die Höhe wachsen, denn sonst verbauen wir Grünfläche...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „[...] wer verursacht Umwelt-Problematik und wer verursacht sie nicht und wie können wir diese Umweltproblematik runterfahren?“

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „[...] gegen Hochhäuser habe ich nichts... Umso mehr Grünfläche bleibt, weil die haben ja nicht so viel Bauland in Berlin, dass sie unendlich bauen können, und viele Leute wollen sich ihr Häuschen bauen...“

Diverse Stadtquartiere mit guter Nutzungsmischung

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): „Wenn ich sage: Ich fahre in die Stadt – dann fahre ich in die Schlossstraße. Es gibt ja mittlerweile auch schon Subzentren, sage ich mal, oder Sub-Städtchen, und da wäre auch eine Vision [...] innerhalb dieser Subzentren die Verbindungen erstmal zu verbessern, dass man da eben mit dem Fahrrad hinfahren kann, oder die Busfrequenz, gerade am Samstag, erhöht wird...“

Großraum Berlin (keine Ausgrenzung von Randgebieten durch Verwaltungsgrenzen)

Häufig wurde angesprochen, dass Personen in den Außenbezirken auch ohne Auto die Möglichkeit haben müssen, schnell und unkompliziert in die Stadt zu kommen, genau so einfach wie sich Personen in Berlin selbst fortbewegen können. Mobilität am Übergang von Stadt zu Randbezirken war hier das Thema. Außerdem sollten die Stadt Berlin und die Randbezirke in Brandenburg auch auf Verwaltungsebene gut zusammenarbeiten. Die Diskussion ging so weit, dass darüber nachgedacht wurde, ob Berlin und Brandenburg im Jahr 2050 nicht vielleicht sogar eine Einheit bilden sollten:

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] ich glaube gerade dieses aus den Außenbezirken in die Innenstadt rein das müsste halt verbessert werden also, wenn wir jetzt theoretisch gerade Autos nur noch im Land benutzt würden dann ist es diese Verbindung zu diesen Orten, wo man das private Auto noch hat, muss dann halt stehen.“

(Teilnehmer 57 Jahre, Falkensee): „Kann man Expresslinien zum Beispiel im öffentlichen Nahverkehr einrichten, dass Züge [...] nicht an jedem dicken Baum halten, sondern größere Strecken einfach durchgehend fahren und dass das auch in attraktiven Taktraten möglich ist.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Wenn wir heute Schönfeld angucken, ich kann morgens nicht den Flieger mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen und ich kann abends, wenn ich nach Hause komme, komme ich auch nicht mehr nach Hause! Ich bin gezwungen abends von Falkensee mit dem Auto nach Schönefeld [...] zu fahren, weil ich keine Möglichkeit habe [...] wenn ich um 6 den Flieger nehme, muss ich mindestens um 20 nach 5 da sein, da fährt aber noch kein Zug dahin!“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „[...] vielleicht nochmal als Ergänzung zum Thema öffentlicher Nahverkehr, dann im Prinzip auch gerade dieses Thema Carsharing nicht nur im Innenstadt-Bereich, sondern auch [...] bis in den Speckgürtel auszubauen, damit man nicht gezwungen ist, ein Auto zu haben um irgendwohin zu kommen, weil es die öffentlichen Verkehrsmittel nicht hergeben.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Ich habe die Vision, bei den gegenwärtigen Zuwachsreden, dass es Berlin in dieser Form nicht mehr geben wird, sondern mindestens ein Drittel Fläche mehr hat. Ich wünsche mir, dass kein Innenstadt-Sterben wirtschaftlicher Art stattfindet, und ich wünsche mir auch, dass nicht weitere Einkaufstempel entstehen die keiner braucht, à la East Side-Galerie.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Nochmal zu Berlin-Brandenburg, da finde ich dann wichtig [...] dass die im Sinne des Bürgers zusammenarbeiten und nicht gegeneinander [...] oder so unabhängig voneinander wie es jetzt manchmal erscheint...“

Zugang zu Mobilität für alle (Barrierefreiheit, Erschwinglichkeit, Qualität der Infrastruktur, Zuverlässigkeit)

Ganz grundlegende Aspekte der Verkehrsentwicklung waren ebenfalls Thema. So zum Beispiel die Sicherstellung der Zugänglichkeit der Verkehrsmittel für alle am Verkehr Teilnehmenden, unabhängig beispielsweise von Alter oder Einkommen:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Was aber für mich zur grünen Stadt auch dazugehört, dass wenn der Flughafen existiert, auch die Wege dorthin für jeden nutzbar sind, dass dann auch die Flugzeuge nicht direkt über die Innenstadt dort rüber fliegen, denn genau das haben wir...“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Das autonome Fahren [...] ist eine gute Kombination [...] des öffentlichen Verkehrsmittels, freier Zugang, dass man auch in der Lage ist... Ich bin dann 87, habe ich ausgerechnet, in 2050... Wenn ich dann mit dem Rollator über die Straße... dass ich die Möglichkeit habe [...] mich nach wie vor in der Stadt zu bewegen, Kultur zu genießen, ins Grüne zu fahren... und das auf eine einfache Art und ohne den großen Individualverkehr. Dass [...] das ganze Netz einfach stadtweit funktioniert [...] dass ich sage: Ich möchte jetzt auch mal dorthin fahren... und dass es einfacher wird, dass man nicht immer diese ausgetrampelten Pfade gehen muss, sondern dass man auch da flexibler werden kann.“

Gleichzeitig soll bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auch auf ausreichende Qualität geachtet werden. Dazu gehören neben einer guten Taktung des ÖPNV und Ausbau von Park&Ride beispielsweise auch die Verwendung und Erforschung langlebiger Materialien zum Bau von Infrastruktur:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Sicherlich müsste man auch Park-and-Ride weiter ausbauen, vielleicht diese Flexibilität weiter ausbauen, dass da einfach mehr Park-and-Ride-Möglichkeiten sind...“

(Teilnehmerin; 46 Jahre, Berlin): „Und was meine Vision wäre, das ist jetzt aber etwas sehr persönliches, dass die Kfz-Steuern tatsächlich auch wirklich in die Straßen gelangen, dass die Qualität der Straßen, [...] tatsächlich verbessert wird, wenn ich schon Kfz-Steuern zahle...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): „Zum Beispiel für Straßenbau... dass man für Straßenbau Dinge benutzt oder Materialien entwickelt, die nicht so schnell kaputt gehen. Ich meine, es ist klar, dass Busse und Lastwagen Straßen mehr belasten...“

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Wo man glaube ich unbedingt dran arbeiten muss, für den öffentlichen Nahverkehr, ist die Zuverlässigkeit. Da muss auch entsprechend investiert werden und da muss man einfach dran arbeiten. Ich habe eine Weile in Zürich gearbeitet zum Beispiel. Das ist jetzt ja nicht so weit weg und da ist die Zuverlässigkeit einfach eine ganz andere. Und da sind wir wie in einem Entwicklungsland.“

Einige Teilnehmende hatten recht konkrete Vorstellung, was die Entwicklung der Infrastruktur angeht. So wurde zum Beispiel vorgeschlagen, bis 2050 einen zweiten Berliner Ring zu errichten:

(Teilnehmer, 52 Jahre, Teltow): „[...] ich denke auch, dass wir vielleicht 2050 schaffen könnten, noch einen zweiten Berliner Ring zu bauen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Wir haben den Ring der in der Mitte schon mal ist mit dem S-Bahn-Ring der weiter gepflegt werden muss, der ausgebaut werden muss und der wirklich kurz gefaktet ist, Qualität darstellt und noch ein Außenring um Berlin herum, damit man eben mal schnell um die Stadt herumfahren kann und alles ansonsten auch mit schiebengebundenen Fahrzeugen irgendwie auszubauen...“

Gerechte Flächenverteilung für alle Verkehr am Teilnehmenden

Auch über die Flächenverteilung für die einzelnen am Verkehr Teilnehmenden wurde sich in den drei Gruppen Gedanken gemacht. So brachten einige der Teilnehmenden an, dass besonders für Fahrradfahrer mehr Platz geschaffen werden sollte:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Es ist auch die Frage: Kann man nicht Verkehrswege zum Beispiel flexibel gestalten [...] kann man nicht abhängig von Witterungsverhältnissen oder Jahreszeiten zum Beispiel sagen, da gibt es irgendeine Spur oder zwei auf der Heerstraße, da fahren nur Radfahrer? Und im Sommer gibt es eben nur eine Spur für Autos. Dann macht man über solche Maßnahmen das Autofahren unattraktiv. Entsprechende Ampelsteuerungen, sodass Ampeln einfach getaktet sind, sodass beispielsweise Radfahrer oder Fußgänger bevorzugt sind und Autofahrer benachteiligt sind.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Berlin): „[...] ich würde wahnsinnig gerne mit dem e-Bike in die Stadt fahren... Kann ich im Moment nicht, weil es gefährlich ist, das kann ich vielleicht 2050, mit 70, wenn es Fahrradwege gibt [...] Fahrradautobahnen, das wurde ja besprochen, das finde ich wirklich interessant...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich könnte mir auch vorstellen, mit diesen Schneisen von den Fahrradfahrern, die vielleicht in die Höhe zu bauen [...] so dass man wirklich die anderen Ebenen benutzt [...]“.

Keine Verdrängung aus den Quartieren (Hohe Mieten, etc.)

Nicht nur beim Thema ÖPNV spielten finanzielle Aspekte eine Rolle. Auch die Wohnsituation in Berlin wurde von einigen Teilnehmenden angesprochen. Diese muss für die Durchschnittsperson bezahlbar bleiben, sodass keine Verdrängung der Bewohner in die Randbezirke stattfindet, was wiederum weitere Verkehrswege und mehr Ausgaben für die betroffenen Personen bedeuten würde:

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „[...] ich würde mir auch vorstellen, dass man immer noch mitten in der Stadt wohnen kann und auch sein Umfeld hat, dass es da überhaupt noch etwas gibt, dass man bezahlen kann, wo man auch noch Einkaufen kann und das bezahlen kann [...] dass man nicht verdrängt wird, immer weiter, wie in Paris zum Beispiel, und ein Punkt, der passt vielleicht gar nicht mehr aber den haben wir nicht besprochen, bisher: dass man auch den Flughafen erreichen kann.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich bin aber kein Freund davon, von Riesen-Hochhausburgen, so wie in London zum Beispiel, weil das bringt Spekulanten mit sich [...] Weil Berlin ist günstig und wenn Hochhaus-Türme hier Einzug halten, dann wird es sich hier vom Klientel noch stärker ändern und es wird dann noch viel viel teurer werden.“

5 FAZIT

Das hier folgende Fazit reflektiert zum einen auf Prozess und Methode der Fokusgruppen und zieht zum anderen ein inhaltliches Resümee aus den Diskussionsergebnissen.

PROZESS UND METHODE DER FOKUSGRUPPEN

Generell lässt sich feststellen: Die Beteiligung der Stadtgesellschaft mittels Fokusgruppen als Beitrag zur zweiten Fortschreibung des StEP Verkehr ist erfolgreich verlaufen und hat anwendbare Ergebnisse hervorgebracht. Insbesondere zeigte sich, dass die Zufallsstichprobe als Methode zur Auswahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen für eine vielfältige Zusammensetzung der Gruppen sehr förderlich war und dass die Diskussionen während der drei Veranstaltungen im Frühjahr 2018 sehr vielfältig, offen und konstruktiv verliefen.

In der Durchführung erwies sich eine Gruppengröße von etwa 10 Teilnehmende als vorteilhaft für eine lebhaft Diskussion, bei der alle anwesenden Personen zu Wort kommen konnten sowie durch die Moderation auf den jeweiligen Kontext eingegangen werden konnte. Der Zwischenschritt einer Interessensbekundung für die Teilnahme an den Fokusgruppen stellte sich ebenfalls als zielführend heraus, da auf diese Weise darauf geachtet werden konnte, möglichst viele verschiedene Lebenssituationen, Mobilitätsgewohnheiten und auch Perspektiven auf Fragen zu Lebensqualität und Zukunftsvorstellungen an einem Tisch zusammen zu bringen. Die Mischung von Personen aus dem urbanen Umfeld mit Personen aus dem Umland Berlins stellte für die Thematik eine Bereicherung dar: Durch die Anwesenheit von Teilnehmenden aus dem Umland konnten die verschiedenen Mobilitätsgewohnheiten auch über die administrativen Grenzen Berlins heraus diskutiert werden, es entwickelte sich ein gegenseitiges Verständnis für unterschiedliche Mobilitätsbedarfe und somit konnten Zukunftsversionen mit verschiedenen Ansatzpunkten eingebracht werden.

Die Frühzeitigkeit der Beteiligung, die Betroffenheit und nicht zuletzt die Methode sind zentrale Stellschrauben für eine gute Bürgerbeteiligung. Mit der Beteiligung an einem strategischen Planwerk mit Leitbildcharakter kann die Einbeziehung der Perspektiven von Bürger*innen die daraus abgeleiteten Fachplanungen sowie indirekt viele daraus resultierende Maßnahmen beeinflussen. Oftmals ist jedoch zu einem so frühen Zeitpunkt der Gegenstand der Beteiligung noch recht abstrakt und für Bürger*innen keine direkte Betroffenheit spürbar. Es hat sich dennoch herausgestellt, dass es wichtig und mit der Methode der Fokusgruppe zielführend umsetzbar ist, eine Bürgerbeteiligung auch ohne eine direkte Betroffenheit (wie etwa eine Baumaßnahme) durchzuführen. Die Mitwirkungsmöglichkeit bei der Formulierung einer Zukunftsvision wurde von den Teilnehmenden der Fokusgruppen geschätzt und durchaus verstanden, dass es nicht um eine Bewertung von Einzelmaßnahmen ging, sondern um strategische Überlegungen zur Zukunft von Mobilität und Verkehr.

Die Ergebnisse der Fokusgruppensitzungen zur Erarbeitung des StEP Mobilität und Verkehr bieten somit für die Berliner Senatsverwaltung einen guten Rahmen für die Prüfung der bisher erarbeiteten Ziele und geben eine Orientierung für die Fortschreibung im Hinblick auf Faktoren für städtische Lebensqualität und Zukunftsvorstellungen aus Sicht von Bürger*innen Berlins und des Berliner Umlands.

INHALTLICHES FAZIT

Inhaltlich kann zunächst als Fazit gezogen werden, dass viele der angesprochenen Themen kontrovers diskutiert wurden und dennoch in den meisten Diskussionen ein Konsens herausgearbeitet wurde. Dazu gehörte unter anderem:

- Der Wunsch nach einer lebenswerten Stadt für alle. In dieser Stadt ist es grün, sicher und sauber und es ist ein gesundes Leben ohne negative Einwirkungen durch Verkehr (zum Beispiel Emissionen) möglich.
- Aufmerksam die Entwicklung von Diversität in den Stadtquartieren verfolgen und eine möglichst große Chancengleichheit schaffen sowie eine gesellschaftliche Durchmischung als Qualität erhalten.
- Multimodalität fördern und damit einhergehend auch den öffentlichen Verkehr weiter stärken und ausbauen.
- Der Schwerpunkt sollte auf dem kollektiven Verkehr liegen, jedoch der Individualverkehr als Möglichkeit erhalten bleiben.
- Stadt-Umland Beziehungen festigen und über administrative Grenzen hinausdenken und handeln.
- Nutzungsmischung fördern und durch eine Stadt der kurzen Wege das Verkehrsaufkommen in den Quartieren reduzieren.
- Für eine Mobilitätsgerechtigkeit sorgen und unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen oder Herkunft Mobilität für alle möglich machen.
- Mobilität als Schlüssel für soziale Teilhabe erkennen und fördern.

Es kann festgehalten werden, dass die Teilnehmenden nicht nur ihre jeweils eigenen Ansichten vertreten haben. Die Diskussionen gingen auch sehr stark auf nicht anwesende Positionen ein und forderten die Berücksichtigung der gesamten Vielfalt der Stadtgesellschaft für den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr. Die Fortschreibung sollte demnach alle in der Stadt vorkommenden Lebensentwürfe anerkennen und so gut wie möglich in Zukunft berücksichtigen.

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/uvk



twitter.com/senuvkberlin



[instagram.com/senuvkberlin](https://www.instagram.com/senuvkberlin)

Berlin, 03/2021



EUROPÄISCHE UNION

**Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung**

Das Vorhaben „Zweite Fortschreibung Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)“ (Projektlaufzeit: 04/2016 bis 07/2021) wird im Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und des Landes Berlin (Förderkennzeichen 1070-B5-O).