Wissenschaftliches Symposium: Forschung zur integrativen Mobilitätswende

© Uli Herrmann | CC BY–SA 3.0

25. Juni 2024 | Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Die Veranstaltung ist eine Zusammenarbeit des WZB und des Leibniz Forschungsnetzwerks Mobilität:

Das wissenschaftliche Symposium Forschung zur integrativen Mobilitätswende wird von der Leibniz Gemeinschaft und der Stiftung Mercator gefördert.

Verantwortlich für die Tagungsausrichtung und Organisation sind Theresa Pfaff, Viktoria Scheidler und Lara Meyer, unterstützt durch Isabel Buchmann, Michael Hoffmann und Marek Zimmer.

Leitung: Andreas Knie, Weert Canzler

GEFÖRDERT VON:

Inhaltsverzeichnis

Wo bin ich? **3**

Über das Symposium **4**

Programm **5**

13:30-15:00 Uhr | Parallel Sessions I 6

15:30-17:00 Uhr | Parallel Sessions II 7

Kurzbeschreibung und Abstracts Parallel Sessions **8**

Parallel Session A. Akzeptabilität von Transformationen 8

Parallel Session B. Gesundheit und Wohlbefinden 11

Parallel Session C. Methodische und wissenschaftstheoretische Reflexion 13

Parallel Session D. Transformation und soziale Kohäsion 17

Parallel Session E. Partizipation 20

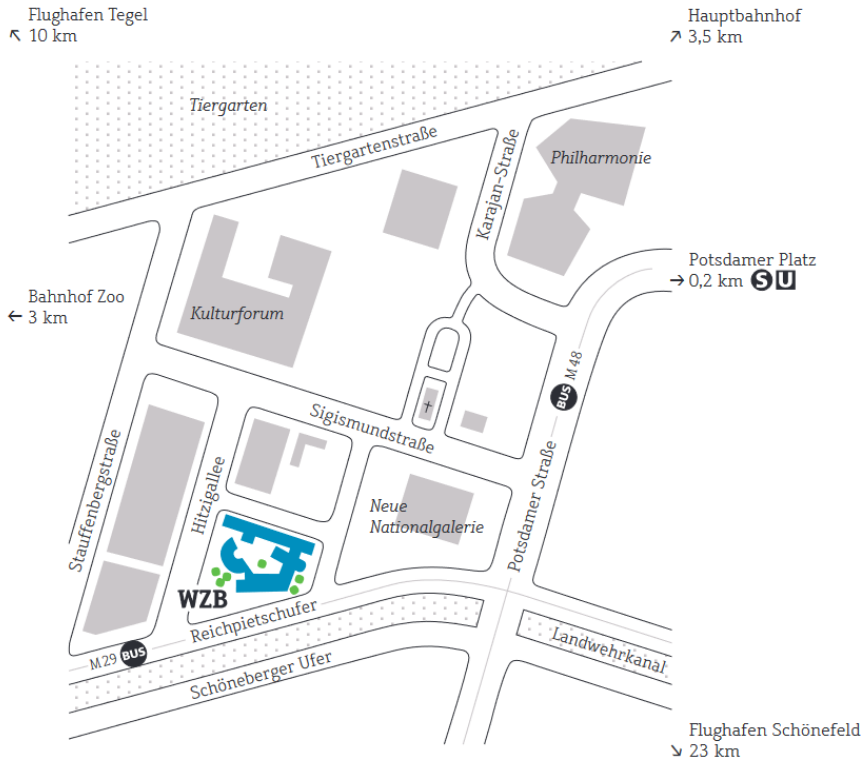
Parallel Session F. Soziale Inklusion und Modal Shift in der Alltagsmobilität 23

Poster **26**

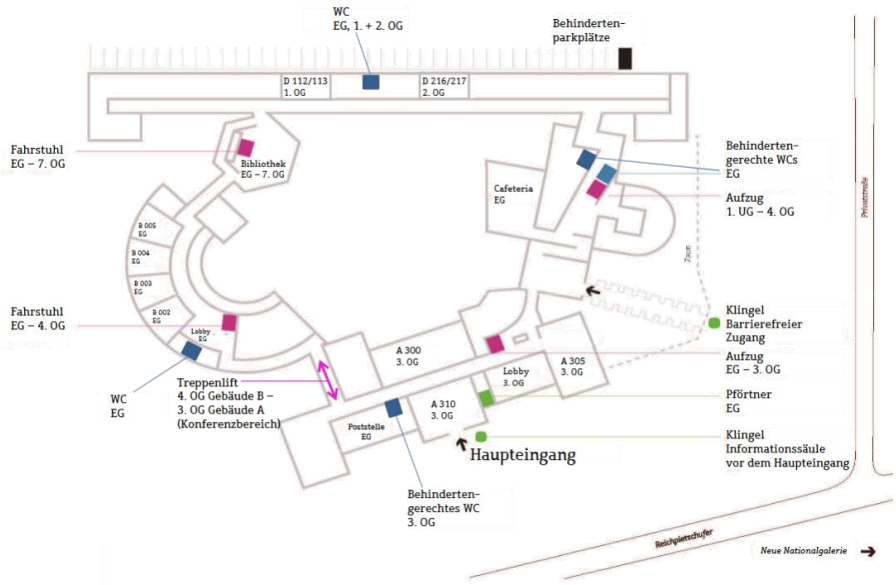
Wo bin ich?

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
Reichpietschufer 50
10785 Berlin, Deutschland

Lageplan



Gebäudeplan



Über das Symposium

Der Mobilitätssektor ist einer der Sektoren in Deutschland, in dem die Minderungsziele für Treibhausgasemissionen seit Jahrzehnten verfehlt werden. Fast 49 Millionen Pkw sind zugelassen, Alternativen zum Auto sind nicht flächendeckend verfügbar und die Autoabhängigkeit bleibt beständig. Unterschiedliche Personengruppen sind auf unterschiedliche Weisen von den Kosten und Nutzen des Verkehrssystems betroffen. Anders gesagt: Das deutsche Verkehrssystem ist sowohl unter ökologischen als auch unter sozialen Gesichtspunkten dringend reformbedürftig. Die notwendige Mobilitätswende bringt allerdings Konflikte zwischen verschiedenen Akteuren und Lebensbereichen hervor. Um die Bedingungen und insbesondere die entstehenden Hemmnisse und die Konflikte durch eine sozial- und ökologisch nachhaltige Mobilitätswende zu verstehen, ist eine integrative und intersektionale Sichtweise notwendig: Es gilt daher, die Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Gesellschaft, Technik, Wirtschaft, Umwelt, Raum und Politik zu erforschen und zu analysieren. Transdisziplinäre Forschungsansätze wie Reallabore oder Experimentierräume, in denen mit Akteuren dieser unterschiedlichen Felder gemeinsam nach Lösungen gesucht wird, werden daher als besonders geeignet gesehen, Hindernisse in der Umsetzung der Mobilitätswende effektiv angehen zu können. Das wurde auch im Rahmen des Forschungsprojekts „Projekt Graefekiez" deutlich. Hier wurden in einem temporären Versuchsaufbau in einem Berliner Stadtviertel durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Push- und Pull-Maßnahmen zur Mobilitätswende und damit einhergehende Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Förderung von Lebensqualität umgesetzt. Durch eine breit aufgestellte wissenschaftliche Begleitung konnte dieses Projekt verschiedene Forschungsdimensionen der Mobilitätswende untersuchen. Diese Forschungsdimensionen dienen als Anknüpfungspunkte für andere Forschende aus dem Feld.

Der momentane Schwerpunkt der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung bezieht sich vor allem auf die Städte und ihre Verknüpfung mit dem suburbanen Raum. Dabei stehen neben dem routinehaften Mobilitätsverhalten und dem unter anderem nach sozialem Status differierenden Zugang zu den verschiedenen Mobilitätsoptionen auch die Ausgestaltung und Neuverteilung vom öffentlichen Raum und die Betrachtung der Auswirkungen auf das Nachbarschaftsgefüge im Fokus. Nicht nur im Berliner Graefekiez, sondern bei vielen transformativen Maßnahmen kommt es zu Verschränkungen der Themenfelder Mobilität, Stadtplanung, Gesundheit, Klimaschutz und Lebensqualität. Darüber hinaus stellen sich bei Vorhaben zur Mobilitätswende und bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums Fragen der Beteiligung: Welche partizipativen Instrumente für eine gerechte Mobilitätswende werden gebraucht und welche Konflikte und Herausforderungen gehen damit einher?

Mit dem wissenschaftlichen Symposium „Forschung zur integrativen Mobilitätswende" wird eine Plattform zur Förderung der Interaktion und Kommunikation zwischen Wissenschaftler*innen geschaffen, die im Bereich der Mobilitätswende und zu transformativen Maßnahmen forschen. Es bietet eine Gelegenheit zur intensiven Diskussion von Forschungsarbeiten zur Mobilität aus verschiedenen Disziplinen und Perspektiven. Das Symposium wird organisiert vom Leibniz Forschungsnetzwerk Mobilität und der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung (DiMo) des WZB. Gefördert ist das Vorhaben durch die Leibniz Gemeinschaft und die Mercator Stiftung.

Stichwörter: Integrative Mobilitätswende, Konfliktfelder, Urbaner Raum

Programm

Moderation: Dr. Juliane Haus (WZB)

9:30–10:15 Uhr
A 300

Ankommen und erster Austausch bei Kaffee und Tee

1. Einleitung und Begrüßung

10.15–10:30 Uhr
A 300

Prof. Dr. Andreas Knie
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

2. Keynote/Impulsvortrag und Kommentar

10:30–12:00 Uhr
A 300

Prof. Dr. Katharina Manderscheid
Universität Hamburg (UH)

Dr. Wladimir Sgibnev
Leibnitz–Institut für Länderkunde Leipzig (IfL)

12:00–13:30 Uhr
Foyer

Mittagessen und Poster-Rundgang

3. Parallel Sessions I

13:30–15:00 Uhr
A 300, A 305
& A 310

Schwerpunkte:
A. Akzeptabilität von Transformationen
B. Gesundheit und Wohlbefinden
C. Methodische und wissenschaftstheoretische Reflexion (i.d. transdisziplinären Forschung)

15:00–15:30 Uhr
Foyer

Kaffeepause und Poster-Rundgang

4. Parallel Sessions II

15:30–17:00 Uhr
A300, A 305
& A310

Schwerpunkte:
D. Transformation und soziale Kohäsion
E. Partizipation
F. Soziale Inklusion und Modal Shift in der Alltagsmobilität

17:00–17:15 Uhr
Foyer

Kaffeepause

17:15–18:00 Uhr
A 300

5. Abschlussdialog & Blitzlicht

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (TU Berlin)

Dr. Juliane Haus
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Ab 18:00 Uhr
Foyer

Get-together

(Getränke und Fingerfood)

Details Parallel Sessions I & II

13:30-15:00 Uhr | Parallel Sessions I

A. Akzeptabilität von Transformationen

Raum: A 300
Moderation: Weert Canzler

- **Drews, Fabian & Ahrend, Christine (TU Berlin, IVP)**
  Akzeptabilität unterschiedlicher Ausgestaltungsformen von Push-Maßnahmen: Eine quantitative Untersuchung der Bevölkerung deutscher Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen.
- **Götting, Katharina (RIFS Potsdam)**
  From parking place to public space: Perceived Fairness and acceptability of public space reallocation – Insights from a factorial survey experiment
- **Meinherz, Franziska & Ruf, Stefanie (TU München)**
  Who is the nag, who is the drag? Comparing the visions for the mobility transition of Munich's population and policymakers
- **Nikscha, Fabian (HfWU)**
  Erfahrungen und Bewertungen von Maßnahmen zur räumlichen Umgestaltung im Graefekiez: Können diese die Akzeptanz von Shared Mobility Diensten erhöhen?

B. Gesundheit und Wohlbefinden

Raum: A 305
Moderation: Theresa Pfaff

- **Eichinger, Michael; Sarafoglou, Andrea & Janssen, Immo (Universität Heidelberg/ Universität Mainz, RIFS Potsdam)**
  Kiezblocks als Beitrag zu einem guten und gesunden Leben in urbanen Räumen: Konzeptuelle Grundlagen und erste empirische Ergebnisse
- **Siegel, Lars; Müller, Tobias & Henning, Arne (DLR)**
  Lärmexposition im Graefekiez: Ergebnisse akustischer Messungen und zeitlich aufgelöster Lärmkartierung

C. Methodische und wissenschaftstheoretische Reflexion

Raum: A 310
Moderation: Viktoria Scheidler

- **Schreiner, Sabrina & Radaca, Elvira (Universität Wuppertal, Fraunhofer UMSICHT)**
  Mobilitätswende voranbringen: Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätsoptionen in Unternehmen und ihre Wirkung auf individueller, organisationaler und politisch-gesellschaftlicher Ebene
- **Jung, Manuel; Mögele, Michael; Knopf, Sophia & Wentland, Alexander (TU München)**
  Verantwortungsvolle Mobilitätsexperimente – eine empirisch-basierte Konzeptualisierung für Realexperimente
- **Hawxwell, Tom (HCU Hamburg)**
  Mapping destabilisation journeys in urban mobility systems to inform experimentation: the case of Hamburg
- **Epp, Julia; Rodriquez, Hector & Baberino, Sandra (PIK Potsdam)**
  Ko-kreation und Stakeholder Einbindung bei der Entwicklung von Klima- und Energieplänen in Pilotstädten des EU City Calculator

15:30-17:00 Uhr | Parallel Sessions II

D. Transformation und soziale Kohäsion

Raum: A 310
Moderation: Theresa Pfaff

- **Pfaff, Theresa (WZB)**
  Can reducing car traffic enhance neighbourhood cohesion? Evidence from a German field experiment.
- **Kirby, Nicolina (RIFS Potsdam)**
  Community resilience through bottom-up participation: When civil society drives urban transformation processes.
- **Deffner, Jutta & Nitschke, Luca (ISOE Frankfurt)**
  „Doing" mobility transformations.
- **Schuster, Harald (FernUniversität Hagen)**
  „Orientierung am Gemeinwohl: Die Rolle des individuellen Mobilitätsverhaltens"

E. Partizipation

Raum: A 305
Moderation: Viktoria Scheidler & Anke Klaever

- **Marquart, Heike; Jarass, Julia & Schuppan, Julia (DLR)**
  Fahrradwege, Streichelzoos und Fußballplätze statt Autos: Beteiligung von Kindern bei der Umwidmung von Straßenraum am Beispiel des Graefekiez, Berlin.
- **Klaever, Anke; Scheidler, Viktoria & Rösner, Vanessa (WZB)**
  Gelebte Expertise von strukturell benachteiligten Stimmen: Hin zu gerechteren partizipativen Planungsprozessen der Verkehrswende.
- **Wagner, Tomma & Graf, Antonia (Universität Münster)**
  Repräsentation vulnerabler Gruppen – demokratische Inklusion durch angemessene Beteiligung?

F. Soziale Inklusion und Modal Shift in der Alltagsmobilität

Raum: A 300
Moderation: Martin Gegner

- **Soomauroo, Zakia (RLI)**
  Unterwegs in FAIRberlin: Feminismus als zentrale Sichtweise der Berliner Mobilitätswende.
- **Rybczak, Gregor (TU Berlin, VSP)**
  Agentenbasierte Untersuchung von Verkehrsmaßnahmen - eine Fallstudie in Gladbeck.
- **Ella Eisemann; Nieland, Simon & Schuppan, Julia (DLR)**
  Policy Modelling für die Planung von Flächenumgestaltungen in Berlin

Kurzbeschreibung und Abstracts Parallel Sessions

Parallel Session A. Akzeptabilität von Transformationen

Die Akzeptanz von transformativen Maßnahmen in der eigenen unmittelbaren Nachbarschaft erzeugt oft Kontroversen zwischen unterschiedlichen Zielgruppen. Während es in allgemeinen Befragungen eher Zuspruch für Maßnahmen für die Mobilitätswende oder Maßnahmen für mehr Klimaschutz gibt, polarisiert die Akzeptanz, wenn Bürger*innen direkt davon betroffen sind. Forschungsdesigns erfassen bisher unterschiedliche Akzeptanzwerte: Große Befragungen zeigen hier positive Zustimmung während Formate wie Fokusgruppen oder direkte Interviews teilweise kritischere Stimmen einfangen. Push-Maßnahmen, die eine Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs beinhalten, stoßen auf stärkeren Widerspruch als Pull-Maßnahmen, die mit Incentives arbeiten oder alternative Mobilitätsoptionen zur Verfügung stellen. Der stärkste Prädiktor auf Individual- bzw. Haushaltsebene für die Akzeptanz von transformativen Mobilitätswendemaßnahmen ist die Häufigkeit der Autonutzung. In dieser Session geht es darum, welche Faktoren die Akzeptanz von Maßnahmen beeinflussen und welche Rolle unter anderem temporäre Erprobungen dabei spielen können. Daran schließen folgende Fragen an:

- *Wie aussagekräftig sind verschiedene Forschungsdesigns, wenn es um die Erfassung der Akzeptanz von transformativen Maßnahmen geht?*
- *Wie skalierbar und übertragbar sind Akzeptanzwerte bei lokalen Erprobungen bzw. Umsetzungen von Push– und Pull–Maßnahmen?*
- *Wie verändert sich die Akzeptanz von Mobilitätswendemaßnahmen durch Erfahrbarkeit und Routine?*

Abstracts

Drews, Fabian & Ahrend, Christine: „Akzeptabilität unterschiedlicher Ausgestaltungsformen von Push-Maßnahmen: Eine quantitative Untersuchung der Bevölkerung deutscher Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen."

Verschiedene Studien zeigen, dass die Einführung von Push-Maßnahmen notwendig für die Erreichung verkehrspolitischer Ziele ist. Denn mit Push-Maßnahmen kann eine höhere Wirkung in Bezug auf den anvisierten Modal Shift erreicht werden. Gleichzeitig zeigen Studien, dass Push-Maßnahmen in der Bevölkerung eine geringere Akzeptabilität erfahren als die weniger wirksamen Pull-Maßnahmen, da sie oft mit der Veränderung von Mobilitätsroutinen einhergehen.
Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Akzeptabilität von verkehrspolitischen Push-Maßnahmen findet auf vielfältige Weise statt. Während zunächst im Mittelpunkt der Forschung stand, grundsätzlich die Zustimmung zu verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen oder die Einflüsse unterschiedlicher soziodemographischer Faktoren auf die Zustimmung zu untersuchen, wird in den letzten Jahren auch verstärkt ein Fokus auf die Frage gelegt, wie Push-Maßnahmen eine höhere Zustimmung erfahren können. Ein wichtiger Prädiktor für die Zustimmung zu verkehrspolitischen Push-Maßnahmen ist die empfundene Fairness einer Maßnahme, die sich u. a. maßgeblich aus der Autonutzung der Befragten speist. Es geht bei der Zustimmung zu Push-Maßnahmen also weniger um soziodemografische Faktoren der Befragten, sondern um Aspekte, die Politik und Planung aktiv bei der Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen beeinflussen können: Eine Ausgestaltung der Maßnahmen, die durch die Bevölkerung als fair empfunden wird. Wie die Forschung mit Blick auf

diese Fragestellung zeigt, kann ein Weg zur Steigerung der Akzeptabilität die Kombination von Push-Maßnahmen mit Pull-Maßnahmen sein. Weniger stark beforscht wurde aber bislang, wie Push-Maßnahmen durch ihre konkrete Ausgestaltung als Einzelmaßnahme akzeptabler gestaltet werden können. Im Rahmen einer quantitativen Befragung wird deshalb untersucht, inwiefern unterschiedliche Ausgestaltungs-möglichkeiten verschiedener Push-Maßnahmen unterschiedliche Zustimmung erhalten. Dazu werden repräsentativ für Alter, Geschlecht und Bundesland 1.000 Menschen aus deutschen Städten mit mehr als 20.000 Einwohner*innen zu ihrer Einstellung gegenüber verschiedenen Ausgestaltungen verkehrspolitischer Push-Maßnahmen befragt. Im Rahmen des Vortrags sollen erste ausgewählte Ergebnisse der Befragung gezeigt und somit ein Einblick gegeben werden, wie Planung und Politik durch die konkrete Ausgestaltung von Push-Maßnahmen deren Akzeptabilität erhöhen können.

Götting, Katharina: "From parking place to public space: Perceived Fairness and acceptability of public space reallocation – Insights from a factorial survey experiment."

In the context of urban socio-ecological transition, there's an urgent need to reallocate public parking spaces. Rather than solely serving as parking lots, these spaces should be repurposed to facilitate cycling and walking (street as link), provide areas for non-commercial social interactions, exchanges, and repairs (street as place), and foster urban biodiversity through unsealed and planned areas (street as ecosystem). This reallocation can be guided by various communication and participation strategies, as well as aligned mobility policy measures. However, which attributes primarily affect the acceptability of parking space redesign? To address this question, we conducted a representative survey in Germany (N = 3,200) utilizing a factorial survey experiment (FSE; Augsburg & Hinz, 2015). FSEs offer a controlled experimental setting to systematically vary redesign attributes. Moreover, they are illustrative and comprehensible for diverse target groups. Respondents were presented with three hypothetical scenarios (vignettes) depicting the transformation of parking areas into protected bike lanes (street as link), public squares (street as place), or unsealed and planted areas (street as ecosystem). Additionally, we varied the degree of parking space reallocation (10% vs. 30% vs. 50%), distribution justice for remaining parking spaces (equality vs. need-based vs. polluter pays), aligned pull measures (control condition vs. improvement of shared and public transport vs. affordable shared and public transport), co-benefits (health vs. safety vs. valorization), and the opportunity for participation in the planning process (procedural justice; provision of information vs. active involvement vs. citizen assembly) within the vignettes. Respondents evaluated the fairness and acceptability of each vignette. For analysis, we employed random effects regression models. The findings show which vignette dimensions are most crucial for perceived fairness and acceptability of parking space redesign. Furthermore, they demonstrate the significant associations between acceptability and socio-demographic variables such as gender, age, education, mobility behavior, and political orientation.

Meinherz, Franziska & Ruf, Stefanie: "Who is the nag, who is the drag? Comparing the visions for the mobility transition of Munich's population and policymakers."

Das Verfehlen der Dekarbonisierungsziele im Mobilitätssektor wird in der transport-governance-Literatur unter anderem auf die Abwehrhaltung von Politiker*innen gegenüber transformativer und restriktiver Push-Maßnahmen zurückgeführt, da solche Maßnahmen als unbeliebt gelten und Widerstand befürchtet wird. Jedoch zeigt die Forschung zu Mobilitätspraktiken, dass diese nicht so starr sind wie oft angenommen wird. Im Laufe des Lebens und in Reaktion auf veränderte Rahmenbedingungen passen Menschen ihr Mobilitätsverhalten stetig an. Zudem empfinden insbesondere Menschen mit komplexen und autozentrierten Alltagsmobilitäten diese oft als stressig und wünschen sich Veränderung. In unserem Artikel untersuchen wir am Beispiel Münchens, wie städtische Institutionen die Mobilitätstransition und die Rolle der Bevölkerung darin konzeptualisieren, und vergleichen diese Diskurse mit den Visionen für die Zukunft der Mobilität

der Bevölkerung. Unsere Untersuchung beruht auf der Analyse der Ratsbeschlüsse, internen Konsultationen und Strategiedokumenten, auf denen die gegenwärtige Münchner Mobilitätsstrategie beruht, sowie auf einer Umfrage in drei sozioökonomisch und räumlich unterschiedlichen Gegenden Münchens.

Unsere Ergebnisse zeigen, dass sich die Zukunftsvorstellungen der Münchner Politik und Bevölkerung weitestgehend entsprechen. Die drastische Verringerung der Anzahl von Autos und der Automobilität werden von beiden Seiten groß mehrheitlich als Voraussetzung einer wünschenswerten Zukunft gesehen. Nichtsdestotrotz vermeiden städtische Institutionen eine restriktive Rhetorik. Autobesitz und -fahren soll weiterhin möglich, aber nicht länger notwendig sein. Jedoch bestehen sowohl städtische Institutionen wie auch die Bevölkerung auf der Notwendigkeit einer radikalen Umgestaltung städtischer Räume, was eine Restriktion der Automobilität impliziert.

Wir schlussfolgern, dass Bevölkerung und Politik die Vision einer autofreieren und menschenzentrierteren städtischen Mobilität teilen, aber diese Vision zu vage ist, um Handlungsansätze zu liefern und in der Bevölkerung ein Gefühl für die notwendigen und unausweichlichen Veränderungen entstehen zu lassen. Widerstand entspringt demnach nicht einer Transformationsaversion oder aus Zielkonflikten, sondern aus konkreten Umsetzungskonflikten. Wir erachten ein explizites Bekennen zum transformativen Gehalt der geteilten Zukunftsvision als ersten notwendigen Schritt zur politischen Aushandlung der Ausgestaltung der hierfür notwendigen lokalen Transformationen.

Nikscha, Fabian: „Erfahrungen und Bewertungen von Maßnahmen zur räumlichen Umgestaltung im Graefekiez: Können diese die Akzeptanz von Shared Mobility Diensten erhöhen?“

Die Straßen und Plätze urbaner Räume in deutschen Großstädten werden oftmals vom ruhenden Verkehr dominiert. Deswegen ist das Parken zum Schlüsselfaktor geworden, wenn über die Aufwertung des öffentlichen Raums diskutiert wird. Shared Mobility Dienste gelten häufig als einer der Lösungsansätze für eine sozial- und ökologisch nachhaltige Verkehrswende. Diese setzen auf das Teilen von Fahrzeugen und nicht den Besitz, wodurch sie eine höhere Auslastung als private Fahrzeuge aufweisen und weniger öffentlichen Raum benötigen. Entscheidend ist hierbei, welche Mobilitätsformen durch die geteilten Fahrzeuge ersetzt werden. Zudem sind Shared Mobility Dienste nicht für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zugänglich und es bestehen verschiedene Zugangs- und Nutzungshürden. Als Teil der Begleitforschung des Forschungsprojektes „Projekt Graefekiez“ setzt sich diese qualitative Studie mit den persönlichen Erfahrungen und Bewertungen der lokalen Bevölkerung auseinander. Dabei werden voraussichtlich zehn Interviews mit Personen durchgeführt, die im Graefekiez ansässig sind und größtenteils Erfahrungswerte mit Shared Mobility Diensten gesammelt haben. Es soll herausgefunden werden, ob die befragten Personen die umgesetzten Maßnahmen im Graefekiez differenziert betrachten, welchen Einfluss die Maßnahmen auf ihren Alltag im Kiez und ihr Mobilitätsverhalten haben und was geschehen müsste, damit Shared Mobility Dienste für sie (noch) attraktiver werden.

Parallel Session B. Gesundheit und Wohlbefinden

Eine gemeinsame Forschungsperspektive auf Gesundheit und subjektives Wohlbefinden im Zusammenhang mit der Mobilitätswende stellt einen ganzheitlichen Ansatz dar, der die Mobilitätsforschung in ihrem Fokus ergänzt. Eine Mobilitätswende, beispielsweise durch verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern und Fußwegen, kann nicht nur die Umweltbelastung reduzieren, sondern auch direkte Auswirkungen auf die individuelle Gesundheit und das Wohlbefinden haben. Die stärkere Nutzung von aktiver Mobilität hat positive Effekte auf die physische Fitness und das Herz-Kreislauf-System. Auch kann die Verkehrssicherheit durch die Nutzung aktiver Mobilität erhöht werden. Gleichzeitig reduziert eine Verringerung des motorisierten Verkehrs Luftverschmutzung und Lärmbelästigung, was wiederum ebenso zu positiven gesundheitlichen Folgen führt, als auch das subjektive Wohlbefinden verbessern kann. Maßnahmen zur Mobilitätswende tragen somit nicht nur zur Lösung umweltbezogener Herausforderungen bei, sondern bieten auch die Chance, die Gesundheit und Lebensqualität zu fördern. Transformative Maßnahmen mit einem Mobilitätswendebezug werden durch Erhebungen zu Lärm- und Schadstoffemissionen begleitet, um Veränderungen festzustellen. Gleichzeitig können Dimensionen des subjektiven Wohlbefindens auch in Bezug auf das Sicherheitsgefühl durch Surveys und Interviewstudien abgedeckt werden, um hier Zusammenhänge zwischen Mobilitätswendemaßnahmen und der empfundenen Lebensqualität nachzuzeichnen. Dazu lassen sich folgende Fragen stellen, die die Session begleiten:

- *Wie verändern sich das subjektive Wohlbefinden und ausgewählte gesundheitliche Aspekte (z.B. Schlafqualität) durch transformative Mobilitätswendemaßnahmen?*
- *Welche Effekte haben Mobilitätswendemaßnahmen auf Lärm– und Schadstoffemissionen? Wie konkret können diese Effekte in Zusammenhang mit (erprobten/dauerhaften) Maßnahmen gebracht werden?*
- *Welche Faktoren lassen sich in der Forschung erfassen, die einen Umstieg auf eine aktivere Mobilität begünstigen?*
- *Welchen Einfluss haben Mobilitätswendemaßnahmen auf die Verteilung von Umweltbelastungen?*

Abstracts

Eichinger, Michael; Sarafoglou, Andrea & Janssen, Immo: „Kiezblocks als Beitrag zu einem guten und gesunden Leben in urbanen Räumen: Konzeptuelle Grundlagen und erste empirische Ergebnisse."

Einleitung: Die Klimakrise stellt die größte Herausforderung des 21. Jahrhunderts dar und wirkt sich bereits heute negativ auf die Gesundheit aus. Kiezblocks könnten einen wichtigen Beitrag zu Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Gesundheitsförderung in urbanen Räumen leisten. Durch die Begrenzung des Durchgangsverkehrs in Stadtvierteln könnten Luftverschmutzung und Lärmbelästigung verringert und durch kurze Wege und ein erhöhtes Sicherheitsgefühl die körperliche Aktivität gesteigert werden. Bisher gibt es jedoch nur wenige empirische Erkenntnisse, über welche Mechanismen Kiezblocks zu einem guten und gesunden Leben beitragen und welche Kontextfaktoren ihre Wirkung unterstützen.

Ziele: Wir stellen (1) ein logisches Modell für Kiezblocks und (2) erste Ergebnisse einer Pilotstudie vor, die potenzielle Wirkmechanismen, Implementierungsaspekte und Kontextfaktoren auf individueller und kommunaler Ebene aufzeigen sowie konzeptuell einordnen.

Methodik: (1) Das logische Modell wird auf Basis einer systematischen Literaturrecherche und semistrukturierter Interviews entwickelt. Zunächst werden potenzielle Wirkmechanismen, Implementierungsaspekte und Kontextfaktoren von Kiezblocks in der Literatur identifiziert, narrativ zusammengefasst und grafisch in Form eines logischen Modells dargestellt. Weitere Elemente werden in semistrukturierten Interviews mit Vertreter*innen aus Kommunalverwaltung und Zivilgesellschaft in Berlin identifiziert und ergänzend in das logische Modell aufgenommen. (2) Für die Pilotstudie wird in den Jahren 2023-2024 im Samariter- und Bellermannkiez eine Zufallsstichprobe aller volljährigen Einwohner*innen aus dem Melderegister gezogen und zu zwei Onlineumfragen eingeladen. In den Umfragen werden mit validierten Instrumenten gesundheits- (z.B. Mobilitätsverhalten, psychische und soziale Gesundheit) und quartierbezogene Endpunkte (z.B. Lärmbelästigung) erhoben. Zusätzlich wird die körperliche Aktivität objektiv mittels Akzelerometrie über einen Zeitraum von 7 Tagen gemessen.

Diskussion: Das logische Modell und die Pilotstudie geben Hinweise auf mögliche Wirkmechanismen von Kiezblocks, Implementierungsaspekte und relevante Kontextfaktoren. Sie bieten eine konzeptuelle und empirische Grundlage für die Durchführung quasiexperimenteller Studien zur Untersuchung der Effektivität von Kiezblocks. Die Ergebnisse tragen damit zu einer umfassenden Analyse von Kiezblocks bei, die bisher v.a. in Hinblick auf ihre verkehrlichen Effekte untersucht und diskutiert wurden.

Siegel, Lars; Müller, Tobias & Henning, Arne: „Lärmexposition im Graefekiez: Ergebnisse akustischer Messungen und zeitlich aufgelöster Lärmkartierung."

Im Rahmen des Projekts SensorKids wurden im Berliner Graefekiez Lärmmessungen an drei verschiedenen, festen Positionen innerhalb des Kiezes über mehrere Wochen hinweg durchgeführt. Die Messungen wurden Außen im Bereich der straßenzugewandten Fassade von Privatwohnungen vorgenommen. Im Vorfeld der Messungen fand eine Akquise von Anwohnern statt, welche den Zugang zu den Montagepunkten der Lärmmessstationen gewährten. Darüber hinaus erklärten sich diese Anwohner bereit, das Datenerfassungssystem im Inneren ihrer Wohnung, über den begrenzten Zeitraum hinweg, im Fensterbereich zu platzieren. Ziel der Messungen war die kontinuierliche Erfassung des Lärmpegels an repräsentativen Orten des Graefekiez über einen längeren Zeitraum. Die Evaluation der aufgenommenen Daten sollen Aufschluss darüber geben, zu welchen Tageszeiten besonders hohe oder niedrigere Lärmbelastungen auftreten, welche mittleren Lärmpegel über 24 Stunden hinweg vorherrschen und in welcher Anzahl und Ausprägung starke Lärmanstiege festgestellt werden können. Zusätzlich wurde eine numerische Simulation des zeitaufgelösten Verkehrslärms für die Region um den Berliner Graefekiez erstellt. Diese basiert auf einem synthetischen Verkehr, welcher mit Hilfe einer Simulation der mikroskopischen Verkehrsnachfrage (TAPAS) und des Verkehrsflusses (SUMO) generiert wird. Die Propagation des Verkehrslärms wird unter Berücksichtigung der Gebäude-geometrie mit Hilfe einer Ray-Tracing Methode berechnet, welche auf den Vorgaben der CNOSSOS-EU Richtlinie basiert. Die Resultate der numerischen Simulation werden qualitativ mit den Resultaten der Messungen des Verkehrslärms im Graefekiez verglichen und einige relevante Schlussfolgerungen gezogen.

Parallel Session C. Methodische und wissenschaftstheoretische Reflexion

Da sich Nachhaltigkeitsprobleme durch Komplexität kennzeichnen und oft auch nur sehr ungenügend umfassend beschrieben und erforscht werden können, stoßen disziplinäre Analysen rasch an ihre Grenzen. Transdisziplinarität wird deshalb als notwendige Voraussetzung gesehen, reale Probleme effektiv angehen zu können. Verkehrsversuche experimenteller Art werden häufig unter dem Reallaborbegriff subsumiert. Mittlerweile gibt es eine Reihe von Studien, die sich mit dem Potenzial von Reallaboren und Experimentierräumen im Kontext städtischer Transformationen auseinandersetzen. Reallabore tragen dazu bei, Transformationsprozesse und – potenziale zu verstehen und durch Reflexion und Evaluation Gründe für den Erfolg und Misserfolg von konkreten Lösungsoptionen aufzuzeigen. So sollen einerseits innovative Lösungen in Reallaboren auf mögliche Pannen und unvorhergesehene Probleme getestet und gleichzeitig gesellschaftliche Resonanzen für Lösungsoptionen identifiziert werden. Insbesondere wenn Reallabore rechtliche Spielräume und Ausnahmegenehmigungen nutzen (bspw. Experimentierklauseln in StVO oder PBefG), ermöglichen sie zudem regulatorisches Lernen über passende rechtliche Rahmenbedingungen auf der Governance-Ebene.

- *Welche wissenschaftlichen Methoden eigenen sich für die Beantwortung spezifischer Fragen im transdisziplinären Prozess?*
- *Welche Erkenntnisse lassen sich aus Fallstudien wie dem Graefekiez für die transdisziplinäre Zusammenarbeit heterogener Akteure aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Anwohnenden in Reallaboren im Bereich der Mobilitätswende ableiten?*
- *Welche (feldspezifischen) Interessen– und Zielkonflikte der Akteure lassen sich identifizieren und wie wird mit diesen im Prozess umgegangen?*
- *In welchem Verhältnis stehen diese Vorstellungen, Interessen und Ziele zu den in der Wissenschaft verbreiteten „klassischen" experimentellen Forschungsdesigns?*
- *Und wie können Wissenschaftler*innen die eigenen Rollen einordnen und reflektieren?*

Abstracts

Schreiner, Sabrina & Radaca, Elvira: „Mobilitätswende voranbringen: Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätsoptionen in Unternehmen und ihre Wirkung auf individueller, organisationaler und politisch-gesellschaftlicher Ebene"

Mobilitätswende voranbringen: Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätsoptionen in Unternehmen und ihre Wirkung auf individueller, organisationaler und politisch-gesellschaftlicher Ebene. Die Mobilitätswende führt aktuell zu Konflikten und Verantwortungsdiffusion zwischen verschiedenen Akteuren und Lebensbereichen, deren Verständnis eine integrative Betrachtung erfordert. Insbesondere transdisziplinäre Forschungsansätze in Reallaboren können die Wechselwirkungen zwischen Mobilitätsakteuren, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft transparenter machen und Lösungsansätze liefern, um die dringend benötigte Transformation zu beschleunigen. Bekannte Hindernisse das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern sind Bequemlichkeit, längere Fahrzeiten und höheren Kosten. Zu deren Überwindung können intrinsische und extrinsische Incentivierungsmaßnahmen beitragen, die auf individueller, organisatorischer und politischer Ebene (Mikro-, Makro und Meso-Ebene) verortet sein können. Wir gehen davon aus, dass Unternehmen in diesem Zusammenhang eine Schlüsselrolle einnehmen können, indem sie Anreize setzen (z.B. durch die Bereitstellung von kostengünstigen und nachhaltigen Mobilitätsalternativen), die sowohl auf

Ebene der Beschäftigten wirken als auch auf Ebene der Organisation und der Makroebene. Wir gehen ebenso davon aus, dass Unternehmen eine große Hebelkraft haben, die Akzeptanz von transformativen und nachhaltigen Maßnahmen zur Förderung der Mobilitätswende zu steigern, bzw. Akzeptanzgrenzen aufzuzeigen. Welche konkrete Rolle Unternehmen einnehmen können und welche Wirkungszusammenhänge relevant sind, ist bislang noch unklar. Aus diesem Grund haben wir im Rahmen von drei Interventionsstudien in drei Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen die Forschungsfrage untersucht: „Welche Wirkungen auf individueller, organisationaler und politisch-gesellschaftlicher Ebene erzielt ein Unternehmen durch die Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätsoptionen? Welche Kontextfaktoren sind relevant?" Zwei Unternehmen nahmen E-Fahrzeuge in ihren Fuhrpark auf und ein Unternehmen installierte E-Scooter und Fahrräder auf dem Betriebsgelände. Im Rahmen des BMBF-geförderten Projekts „INVITING" (www.inviting.ruhr) wurden diese Fahrzeuge für einen längeren Zeitraum (max. 6 Monate) zur Verfügung gestellt. Als Forschungsmethode wurde ein Mixed-Methods-Ansatz gewählt, in welchem quantitative Datenerhebungen (strukturierte Fragebögen) mit qualitativen (Interviews, Fokusgruppen und Design Thinking Workshops) kombiniert wurden. Der >>extended pillar integration process (ePIP)<< wurde zur Datenexploration und -synthese angewendet und um die zusätzliche Datenquelle „Design Thinking-Workshop" erweitert. Unsere Syntheseergebnisse liefern Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen auf allen drei Ebenen.

Jung, Manuel; Mögele, Michael; Knopf, Sophia & Wentland, Alexander: „Verantwortungsvolle Mobilitätsexperimente – eine empirisch-basierte Konzeptualisierung für Realexperimente."

In zahlreichen Städten Europas wird derzeit aktiv ausprobiert, wie die Mobilität der Zukunft gestaltet werden kann. In München werden an verschiedenen Orten Realexperimente durchgeführt, die in öffentliche Räume intervenieren, gemeinsam mit den Bewohner*innen Visionen umsetzen und so Zukunftsmobilität erlebbar machen. Das Spektrum der Experimente erstreckt sich von autoreduzierten Quartieren bis hin zu autonomen Fahrzeugen. Diese sozialen und technischen Mobilitätsinnovationen testen die Transformation von Alltagsroutinen und beeinflussen unser zukünftiges Zusammenleben maßgeblich. Gleichzeitig werfen die Diskussionen über ungerechte Zugänge zu Mobilität, gescheiterte Geschäftsmodelle und Unfälle mit autonomen Fahrzeugen ethische, rechtliche und soziale Fragestellungen auf.

Wie kann verantwortungsvolles, am Gemeinwohl orientiertes Experimentieren ermöglicht werden? Wie können Realexperimente von Anfang an praxisrelevante ethische, regulatorische und soziale Fragestellungen berücksichtigen? Als Antwort auf diese Fragen schlagen wir ein Konzept für verantwortungsvolle Mobilitätsexperimente im Kontext München vor. Theoretisch stützen wir uns dabei auf die Science and Technology Studies (STS) sowie das Policy Framework Responsible Innovation (RI) (Stilgoe et al. 2013) auf. Die empirische Basis besteht aus mehr als zwei Jahren sozialwissenschaftliche Begleitforschung der MCube-Realexperimente und einer Workshopreihe, die Herausforderungen und Best Practices entlang der zeitlichen Phasen von Realexperimenten (Planung, Umsetzung, Transfer) diskutierte.

Dabei zeigte sich, dass die kritischen Momente in Realexperimenten insbesondere mit regulatorischen Unsicherheiten, Akteurskonstellationen, der Suche des Experimentierraums, temporären Spannungsfeldern und Transferfragen verbunden sind. Das Konzept bietet Ansätze und Reflexionsfragen, was verantwortungsvolles Experimentieren im Hinblick auf diese Aspekte bedeuten kann, und bezieht sich dabei auf die Dimensionen von RI (Antizipation, Reflexivität, Inklusion, und Responsivität). Diese Konzeptualisierung verantwortungsvoller Mobilitätsexperimente gibt Anlass zur Diskussion darüber, inwieweit die Herausforderungen übertragbar sind, welche Rolle

die Sozialwissenschaften bei der Anwendung des Konzepts in Realexperimenten spielen können und inwiefern eine Standardisierung von Realexperimenten sinnvoll sein könnte.

Hawxwell, Tom: „Mapping destabilisation journeys in urban mobility systems to inform experimentation: the case of Hamburg."

Experimental approaches to urban governance have emerged as a promising means to help overcome complex sustainability problems. However, the transformative potential of such experiments depends largely on their temporal and spatial embeddedness (Torrens and von Wirth 2021). One potentially fruitful way of improving the embeddedness of mobility experiments is to consider them in the context of historical changes in the broader institutional arrangements that govern urban mobility. The research builds on an emerging perspective in transformation-oriented research that places processes of destabilisation (rather than innovation) at the centre of investigations into socio-technical change. Focusing on the city of Hamburg as a case study, the research draws on the perspectives of individuals involved in urban mobility governance as observers or (former) practitioners to investigate the extent to which the destabilisation of the arrangements that underpin car-based urban automobility has occurred. Despite a clear shift away from the unfettered expansion of the car-based transport system in the late 1970s, whether socio-technical destabilisation has occurred is unclear. A growing coalition of actors has been challenging the prevailing car-centric arrangements for some decades. Furthermore, some key changes in the underlying logics that underpin car-based automobility can be identified. However, the journey has been far from linear or calculated. Five historical development phases are identified, characterised by shifts in the incumbent responses to mounting pressures. Overall, results indicate a limited commitment to challenge the privileged position of the car in the mobility system and recent shifts could indicate the emergence of new and more entrenched lock-ins. It is argued that such historical insights can be helpful to inform the design of local experiments in the present.

Epp, Julia; Rodriquez, Hector & Baberino, Sandra: „Ko-kreation und Stakeholder Einbindung bei der Entwicklung von Klima- und Energieplänen in Pilotstädten des EU City Calculator."

Europäische Städte stehen bei der Bekämpfung des Klimawandels an vorderster Front und viele haben sich im Rahmen von Initiativen wie dem ‚Convenant of Mayors' zur Entwicklung und Umsetzung von SEAPs/SECAP[1]s verpflichtet. Trotz ehrgeiziger kurz- und langfristiger Verpflichtungen ist es jedoch nur wenigen Städten gelungen, ihre Pläne in konkrete Transformationspfade mit greifbaren Zielen zu überführen. Vor allem kleinere Städte haben Schwierigkeiten, Zugang zu geeigneten Instrumenten zu finden, und sind mit personellen und finanziellen Engpässen für die Entwicklung von Transformationsplänen konfrontiert. Das EUCityCalc-Projekt unterstützt 10 Pilotstädte[2] durch ein Webtool bei der Entwicklung wissenschaftlich fundierter, detaillierter und integrierter Pfade und Szenarien zur Klimaneutralität. Zu diesem Zweck wurde in jeder Pilotstadt ein Ko-Kreation-Prozess mit den wichtigsten lokalen Interessengruppen durchgeführt. Die entwickelten Szenarien und Wege werden in die Entwicklung und Aktualisierung der SEAPs/SECAPs der Pilotstädte und der damit verbundenen strategischen Pläne einfließen.

Der Vortrag fasst den Prozess der Ko-Kreation in den Pilotstädten zusammen: von den Leitlinien bis zur Planung, Entwicklung und den Ergebnissen. Wichtige Kernelemente des Ko-Kreation-Prozesses war es, Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Organisationen an einen gemeinsamen Tisch zu bekommen, um über die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für lokale Klimaprogramm zu

[1] Sustainable Energy (and Climate) Action Plans
[2] Riga, Dijon Métropole, Mantova, Zdar, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Koprivnica, Varazdin und Virovitica

sprechen (*learning*). Die Programme und Pläne verschiedener Verwaltungseinheiten wurden übereinandergelegt und Abstimmungsprozesse definiert (*integration).* Ferner wurden politische Entscheidungsträger*innen eingeladen, um die Politik gegenüber ihrer Verantwortung zu sensibilisieren (*political validation*). Schließlich wurden die Ergebnisse der Ko-Kreation-Prozesse in einer öffentlichen Zeremonie präsentiert und in einem Memorandum of Understanding festgehalten (*public validation*).

Parallel Session D. Transformation und soziale Kohäsion

Eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums mit weniger Privilegien für den motorisierten Individualverkehr und der Förderung von unter anderem öffentlichem Verkehr, Fahrradwegen und Fußgängerzonen, schafft Räume, in denen mehr soziale Interaktion stattfinden kann. Gleichzeitig bieten Transformationskontexte wie in der Mobilitätswende neue Spielräume für zivilgesellschaftliches Engagement und eine Stärkung von politischen Bottom-up-Prozessen. Transformationen zur Reduzierung des Autoverkehrs können zudem zu einer erhöhten Lebensqualität in Stadtvierteln beitragen, was das Gefühl der subjektiven Sicherheit fördert. Die sozialwissenschaftliche Stadt- und Raumforschung hat jüngst die Bedeutung von Alltagsmobilität als weitere Einflussdimension von Nachbarschaftsgefügen erkannt. Gleichzeitig bildet sich in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung zunehmend ein Verständnis davon heraus, welche Rolle Autos, oder vielmehr der von ihnen eingenommene öffentliche Raum, für das soziale Gefüge in Nachbarschaften spielen. Im Zuge einer Re-Politisierung der Verkehrspolitik wird der öffentliche (Straßen-) Raum als eine umkämpfte Ressource verstanden, an der sich sowohl kommunalpolitische als zivil-gesellschaftliche Akteure abarbeiten. In den vergangenen Jahren sind Reallabore zur Umnutzung von öffentlichen Straßenräumen zu einem etablierten Forschungsformat geworden, die es ermöglichen, Effekte auf Nachbarschaftskontexte und deren Mobilitätsroutinen, die mit einer Erprobung konfrontiert sind, zu untersuchen. In diesem Zusammenhang soll die Session u.a. folgende Fragestellungen bearbeiten:

- *Inwiefern beeinflussen transformative Mobilitätsmaßnahmen soziale Interaktionen zwischen Nachbar*innen, Hilfsbereitschaft in der Nachbarschaft, das Gemeinschaftsgefühl und die nachbarschaftliche Verbundenheit?*
- *Welche Forschungsdesigns sind für eine Auseinandersetzung mit sozialer Kohäsion im Straßenraum zielführend?*
- *Wie wirken sich Transformationen am Beispiel der Mobilitätswende auf zivilgesellschaftliches Engagement aus?*

Abstracts

Pfaff, Theresa & Salomo, Katja: "Can reducing car traffic enhance neighbourhood cohesion? Evidence from a German field experiment."

In der Mobilitätsforschung lässt sich zunehmend ein Verständnis dafür erkennen, welche Rolle Autos, oder vielmehr der von ihnen eingenommene öffentliche Raum, für das soziale Gefüge in Nachbarschaften spielen. Infolge einer Re-Politisierung der Verkehrspolitik wird der öffentliche (Straßen-)Raum zunehmend als eine umkämpfte Ressource begriffen. Für kleinräumige, kurzfristige oder auf Kinder zielende Maßnahmen (Parklets, „intersection repair", temporäre Spielstraßen) liegen bereits Befunde aus anderen Ländern vor (Bertolini 2020), die auf eine Zunahme sozialer Interaktionen zwischen Nachbar*innen, ein stärkeres Gemeinschaftsgefühl sowie eine stärkere Verbundenheit mit der Nachbarschaft hindeuten.

Das vorliegende Projekt erweitert die bestehende Forschung, indem es die Auswirkungen auf die soziale Kohäsion in der Nachbarschaft im Rahmen einer längerfristig und großflächig angesetzten Umwidmung von Parkraum durch Entsiegelungen und Funktionsräume untersucht. Die Effekte der Umwidmung in einer Berliner Nachbarschaft auf Sozialvertrauen, soziale Interaktion, Wohlbefinden

und Sicherheitsgefühl wurden mittels einer wiederholten Querschnittsbefragung einschließlich eines Kontrollgebiets (N=3797) gemessen und mit Hilfe von Difference-in-Difference-Modellen ausgewertet.

Die Ergebnisse tragen zu einem besseren Verständnis der Faktoren bei, die die lokale soziale Kohäsion beeinflussen. Bisher wurde dieser Aspekt in der Stadtforschung vornehmlich unter dem Blickwinkel von Deprivation und sichtbaren Anzeichen von Vernachlässigung (Häuserverfall, Unordnung etc.) in sozioökonomisch benachteiligten und segregierten Nachbarschaften, fehlender Vernetzung zwischen Nachbar*innen sowie lokaler Kriminalität betrachtet (vgl. Reviews: Sampson et al. 2002; Sampson 2019).

Kirby, Nicolina: Community resilience through bottom-up participation: When civil society drives urban transformation processes.

In recent years, bottom-up civil society initiatives have advanced urban transformation processes in Berlin. Following previous research suggesting that bottom-up participation could have a positive impact on community resilience, we analyse the impact of engagement on Berlin-based civil society initiatives. While a positive effect on resilience can be found, we identify governance processes that would be necessary to enable the full potential of bottom-up participation for community resilience. Resilience, understood as the capacity of a community to thrive in times of change and uncertainty, is becoming increasingly important for the functioning of (urban) communities, hence finding ways of strengthening it is deemed necessary.

Deffner, Jutta, Nitschke, Luca: „Doing" mobility transformations."

Die Neukonstellation von Mobilitätsroutinen weg vom privaten Verbrenner ist eine vielschichtige Angelegenheit. Bislang ist ein klimaschonendes, multioptionales Verkehrsverhalten in der Bevölkerung noch nicht weit verbreitet – auch dort wo Infrastrukturen und Angebote scheinbar schon relativ gut ausgebaut sind. Die automobilen Mobilitätspraktiken als gesellschaftlich verbreitete Praktiken wirken wie feste Strukturen. Wird dieses Verständnis zu Grunde gelegt, wird deutlich, dass die Elemente von Praktiken – Bedeutungen, Materialität und Fähigkeiten zusammen betrachtet werden müssen, wenn transformative Maßnahmen Wirkung entfalten sollen.

In dem Beitrag werden Ergebnisse aus zwei Realexperimenten mit Bürger*innen unterschiedlicher Siedlungsstrukturen vorgestellt (Rhein-Main Gebiet, Dortmund, Landkreis Osnabrück). Die Teilnehmenden konnten Alternativen zum konventionellen Privatauto über einen mehrmonatigen Zeitraum in ihrer Alltagsmobilität erproben: E-Bikes, E-Lastenräder, E-Autos oder den öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden aktiv dabei unterstützt Kompetenzen für ihre neue Mobilität zu entwickeln. Ziel war es, den Teilnehmenden zu ermöglichen, multioptionale Mobilität kennenzulernen und damit ihre etablierten Mobilitätsroutinen aufzubrechen. Sie konnten erfahren, wie sie die getesteten Angebote in das Netzwerk weiterer Praktiken ihres Alltags einbetten können.

In der sozialempirischen Begleitung der Realexperimente wurde deutlich, welche neuen Bedeutungszuschreibungen mit den neuen Praktiken einhergehen und was Potenziale aber auch Hemmnisse sind. Die beobachteten Veränderungen im Laufe der Experimente zeigen, dass Lernprozesse und Veränderungsdynamiken durch ein solches Setting effektiv angestoßen werden können. In einem laufenden weiteren Forschungsvorhaben sollen Mobilitätsexperimente als wirkungsvolle transformative Maßnahme für Kommunen und Unternehmen auf einer regionalen Ebene skaliert und verbreitet werden.

Wir stellen in dem Beitrag Herausforderungen und Chancen dieses Transfers zur Diskussion. Hierzu zählen nicht nur Fragen der Skalierbarkeit von Mitmachangeboten, sondern auch Fragen wie regionale Akteure das Thema der Kompetenzvermittlung und symbolische Bedeutungen aufgreifen können oder wie die zukünftigen Träger in die Entwicklung und Durchführung der Experimente einzubeziehen sind.

Schuster, Harald: „Orientierung am Gemeinwohl: Die Rolle des individuellen Mobilitätsverhaltens"

Orientation towards the common good is considered as a building block of social cohesion and has shown to benefit both social communities and their residents. Mobility behavior (e.g. cycling) is associated with many positive psychological variables, but little is known about its relationship with orientation towards the common good. This study examined the relationships between mobility behavior and four facets of orientation towards the common good: political participation, social participation in organizations and neighborhood solidarity. Using a longitudinal multilevel analysis, annual surveys between 2014 and 2019 of a representative sample of the German general population (GESIS PANEL, N = 410) were analyzed. Cycling rather than driving was positively associated with orientation towards the common good in all models. Cycling was the only variable that was a significant positive predictor for all four facets of orientation towards the common good after controlling for potential confounding variables (homeownership, personal income, education, sex). This research demonstrated that mobility behavior is associated with orientation towards the common good. These findings are relevant for policy and planning because the benefits of cycling over driving are more profound and sustainable than previously thought.

Parallel Session E. Partizipation

Transdisziplinäre und partizipative Forschung und Wissensgenerierung findet mehr und mehr Eingang in die Mobilitätswende. Bei der Gestaltung notwendiger Transformationsprozesse hin zu einer nachhaltigen Zukunft wird von der Wissenschaft darauf verwiesen, dass Partizipation und Mitsprache von Zivilgesellschaft zu sozial robustem Wissen führt. Dies spiegelt sich auch in der Praxis wider, sodass Beteiligung mittlerweile in vielen kommunalen Verwaltungsprozessen vorgeschrieben ist. Beteiligung oder Partizipation hat als Begriff in der wissenschaftspolitischen Rhetorik eine herausragende Rolle eingenommen. Mit Beteiligungsprozessen der lokalen Zivilgesellschaft können und wollen Kommunen ihre Zustimmung bei Veränderungen, wie dem Bau einer Straßenbahntrasse oder der Umwidmung von Parkplätzen, gewinnen und von ihren Ortskenntnissen profitieren. Gleichzeitig kann es hier auch zu Konflikten kommen: Staatlich geführte partizipative Planungsansätze werden oft als reine Scheinbeteiligung kritisiert. Wenn die wesentlichen politischen und planerischen Ziele zum Beispiel schon vorab feststehen, werden Beteiligungsverfahren oft als „Alibi-Veranstaltungen" wahrgenommen. Zudem sind sie oft exklusiv: Beteiligungsformate werden häufig von Menschen bedient, die (zeitliche, monetäre etc.) Ressourcen zur Verfügung haben oder die eine starke Haltung zu den jeweiligen Themen vertreten. Während es aktuell nur begrenzt Forschung zur Verfahrensgerechtigkeit in der Mobilitätswende gibt, zeigen Analysen aus der Partizipationsforschung unter anderem, dass es eine starke Diskrepanz zwischen dem Versuch der Beteiligung marginalisierter Gruppen in Partizipationsformaten und ihrer tatsächlichen Teilnahme gibt. Diese Session lädt Beiträge ein, die sich mit Formaten der Partizipation in der Wissenschaft und Praxis und Fragen der Verfahrensgerechtigkeit in der Mobilitätswende beschäftigen.

Abstracts

Marquart, Heike; Jarass, Julia & Schuppan, Julia: „Fahrradwege, Streichelzoos und Fußballplätze statt Autos: Beteiligung von Kindern bei der Umwidmung von Straßenraum am Beispiel des Graefekiez, Berlin."

Kinder sind täglich im öffentlichen Raum unterwegs und nutzen häufig das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Sie sind daher auf einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Straßenraum angewiesen. Für eine kindergerechte Gestaltung ist es wichtig, ihre Mobilitätsbedürfnisse zu erheben und sie in der Planungspraxis zu berücksichtigen. Besonders 'Straßenexperimente' erlauben es, eine Neugestaltung des öffentlichen Straßenraums auszutesten. Kinder werden allerdings bei Beteiligungsprozessen oft vernachlässigt, insbesondere wenn sie nicht in dem Gebiet, das umgestaltet wird, wohnen und nur dort zur Schule gehen. Die vorliegende Studie schließt diese Forschungslücke, indem sie Kinder als Co-Forschende in eine Straßenraumumgestaltung einbezieht und sie als Expert*innen für ihr städtisches Umfeld und Mobilität anerkennt. Die Studie hat zum Ziel, (a) Bedürfnisse, Erfahrungen und Wahrnehmungen von Kindern in Bezug auf den Straßenraum vor und während des Graefekiez Projekts zu untersuchen und (b) partizipatorische Methoden zur Einbeziehung von Kindern und ihr Potenzial für gerechtere Straßenraumgestaltung zu evaluieren. Methodisch haben die Kinder in mehreren Aktionstagen mit Mobilitätstagebüchern, Sketch Mapping, Photovoice, Go-Alongs, Zeichnungen, KI-Bildgenerierung und Sensormessungen gearbeitet. Die Ergebnisse zeigen, dass Kinder besonderen Wert auf Grünflächen, Wasserelemente und ästhetische Bepflanzung legen.

Ebenfalls sind ihnen Tiere wichtig, so wurden zum Beispiel mehrmals Tiere (z.B. Welpen-Streichelzoo, Fische) gezeichnet. Auch Möglichkeiten, selbstständig mobil zu sein, z.B. durch Fahrradwege, wurde genannt. Weiterhin sind Freizeitaktivitäten und soziale Interaktion (z.B. Eiscafés, Shops) zentral. Ergebnisse aus Kinderbeteiligung können in Planungspraktiken einfließen, so könnten beispielsweise mehr Freiflächen in der Stadt für Tiere geplant werden (z.B. Vögel, Eichhörnchen) und ein stärkerer Fokus auf eine Nutzmischung (Cafés, Läden) gelegt werden. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass der gesamte Straßenraum für Kindern als Spiel- und Aufenthaltsort dient und wichtiger ist als separate Orte, wie z.B. Spielplätze. An die Bedürfnisse von Kindern angepasste städtische Räume sind sicher, ästhetisch, anregend, haben Potenziale für soziale Interaktion und ökologische Vielfalt und können somit auch der Gesamtgesellschaft dienlich sein.

Klaever, Anke; Scheidler, Viktoria & Rösner, Vanessa: "Gelebte Expertise von strukturell benachteiligten Stimmen: Hin zu gerechteren partizipativen Planungsprozessen der Verkehrswende."

Eine autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung hat die Klimakrise verschärft, gefährdet fortlaufend die öffentliche Gesundheit und verkleinert die ohnehin knappen urbanen öffentlichen Flächen. Als Reaktion auf diese multiple Krise widmen Städte zuvor für Autos genutzte Flächen nun der aktiven Mobilität, Freizeit und städtischem Grün. Diese Transformation von öffentlichen Flächen wird häufig in Form von Realexperimenten durchgeführt und bleibt komplex. Gleichzeitig gibt es einen breiten Wandel hin zu kooperativer und kommunikativer Planung sowie einem erweiterten Verständnis für Verkehrsgerechtigkeit, das über reine Verteilungsfragen hinausgeht und Fragen der prozeduralen und Anerkennungsgerechtigkeit berücksichtigt. So ist es wenig verwunderlich, dass Bürgerinnen und Bürger zunehmend in die Planung und Umgestaltung öffentlicher Räume, nicht zuletzt auch in Realexperimenten, einbezogen werden. Gleichzeitig steht partizipative Planung in der Kritik. So werden die partizipativen Planungsprozesse neben der physischen Umgestaltung selbst zum Konfliktgegenstand. Die von den durchführenden Akteur*innen der Realexperimente geförderte Beteiligungsformate scheinen einen exklusiver Raum für eine laute, privilegierte Minderheit zu schaffen, welche einen gemeinsam gestalteten Planungsprozess erschweren. Daher untersucht dieser Beitrag, ausgehend von der Perspektive der gelebten Expertise , die Gründe der (Nicht-)Beteiligung in eingeladenen Räumen von bisher eher leisen und wenig beachteten Stimmen in der Planung von Flächenumgestaltungen. Als Fallbeispiel dient ein Realexperiment in Berlin (Graefekiez), bei dem für ein halbes Jahr zwei Straßen umgestaltet wurden. In diesem Experimentiergebiet konnten zwei Personengruppen definiert werden, die selten gehört und besonders vulnerable gegenüber der Umgestaltung sind. Hierzu gehören Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Bewohnende einer Siedlung, die nach Klassifizierung des Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas besonders von hohen Luft- und Lärmemissionen betroffen ist und viele Sozialleistungen in Anspruch nehmen. Mit diesen beiden Personengruppen wurde jeweils eine Fokusgruppe zum Thema der Beteiligung veranstaltet. Angelehnt an das Civic Voluntarism Model von Verba et al. (1995) wurde eine deduktive-induktive qualitative Inhaltsanalyse der Fokusgruppen nach Gläser und Laudel (2005) durchgeführt. Die Gründe der (Nicht)Beteiligung im Graefekiez sind vielschichtig und konnten als ein Zusammenspiel aus individuellen und strukturellen Dimensionen identifiziert werden. Insbesondere haben sich zwei Dimensionen aus den Ergebnissen ergeben, die auch abhängig von den Gruppen unterschiedlich gewichtet wurden. Zum einen gaben die Teilnehmenden an, sich von den partizipativen Räumen ausgeschlossen zu fühlen (feeling excluded), was offenbar aus einem komplexen Zusammenspiel zwischen organisatorischen Faktoren innerhalb partizipatorischer Settings und individuellen Voraussetzungen resultiert. Zum anderen wurde das Gefühl deutlich, dass ihre Bedürfnisse, Perspektiven und alltäglichen Kämpfe in eingeladenen partizipativen Räumen ignoriert werden (feeling ignored), selbst wenn sie diese besuchen (würden). Dies scheint die Entscheidung beeinflusst

zu haben, nicht an den eingeladenen Räumen des Graefekiez teilzunehmen. Gleichzeitig wurde der von uns als Wissenschaftsinstrument geschaffene Diskursraum als Raum gesehen, in dem sich Menschen willkommen fühlen und sich trauen, etwas zu sagen. Daran anschließend können konkrete Überlegungen abgeleitet werden, um partizipative Planungsprozesse von Realexperimenten besser auszugestalten.

Wagner, Tomma & Graf, Antonia: „Repräsentation vulnerabler Gruppen – demokratische Inklusion durch angemessene Beteiligung?"

Vulnerable Gruppen stehen im Hinblick auf demokratische Beteiligung für eine nachhaltige Mobilitätstransformation vor einem doppelten Problem: Zum einen sorgen sozio-demografische Faktoren für einen erschwerten Zugang zu (nachhaltigen) Mobilitätsoptionen, zum anderen begünstigt diese Mobilitätsarmut soziale Exklusion und die Stimmen vulnerabler Gruppen werden in der Transformationsdebatte weniger gehört. Das vorgeschlagene Papier hat zum Ziel, die Anforderungen an Partizipationsprozesse zu klären, die den Herausforderungen der doppelten Ausgeschlossenheit gerecht werden. Es bedient sich der Repräsentation aus der Demokratietheorie als theoretischem Rahmen. Auf dieser Grundlage arbeitet es die doppelte Ausgeschlossenheit heraus und leitet idealtypische Bedingungen zur Verfahrensgerechtigkeit im Mobilitätsbereich ab. Auf der Grundlage von Interviews mit Vertreter*innen professionell agierender Partizipationsorganisationen werden Erfahrungen und Hinweise aus der alltäglichen Beteiligungspraxis eruiert und im Hinblick auf ihre Möglichkeiten zur Repräsentation vulnerabler Gruppen ausgewertet. Im Ergebnis erwarten wir eine Reihe von praxisrelevanten Empfehlungen, die dazu dienen sollen, den negativen Feedback-Loop zwischen Transportarmut und sozialer Exklusion zu durchbrechen und eine Annäherung von Partizipationspraxis und Demokratieforschung zu schaffen.

Parallel Session F. Soziale Inklusion und Modal Shift in der Alltagsmobilität

Die Veränderung im Verkehrsmittelwahlverhalten, insbesondere eine Verschiebung weg vom individuellen Autoverkehr hin zum Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing) kann durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden. Neben der Push-Wirkung von Restriktionen wie der Einschränkung des Verkehrs durch Sperrungen, Gebühren oder der Umwidmung von Parkplätzen, spielen auch Pull-Maßnahmen eine entscheidende Rolle. Sie zielen darauf ab, durch Anreize die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern und das Umweltbewusstsein der Bevölkerung zu stärken. Die Bewertung des Erfolgs der Umgestaltungsmaßnahmen erfolgt durch die Messung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Dabei spielen Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten eine entscheidende Rolle, die durch Wegeprotokolle, subjektive Einschätzungen und Tracking-Apps Effekte und Veränderungen durch Push- und/oder Pull-Maßnahmen erfassen. Gleichzeitig gilt es auch das Veränderungspotential in der Alltagsmobilität intersektional zu betrachten, denn dieses ist nicht für alle gleich: So haben sozio-ökonomische Faktoren einhergehend mit subjektivem Sicherheitsempfinden oder Diskriminierungserfahrungen einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten. In diesem Zusammenhang soll die Session unter anderem folgende Fragestellungen bearbeiten:

- *Inwiefern wirken sich Mobilitätswendemaßnahmen effektiv auf die Verkehrsmittelwahl aus?*
- *Wie lässt sich (eine langfristige) Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens messen?*
- *Inwiefern sind Veränderungen des Mobilitätsverhaltens abhängig vom sozio–ökonomischen Status und sollten intersektional betrachtet werden?*
- *Werden durch Mobilitätswendemaßnahmen bestehende soziale Ungleichheiten hinsichtlich der Alltagsmobilität verstärkt oder abgebaut?*

Abstracts

Soomauroo, Zakia: Unterwegs in FAIRberlin: Feminismus als zentrale Sichtweise der Berliner Mobilitätswende.

Der Mobilitätswende in Berlin ist ein dringendes und umstrittenes Thema. Es gibt eine autozentrierte Aufteilung des Straßenraums und, wie bei den letzten Berliner Kommunalwahlen zu sehen war, die politische Instrumentalisierung des Autos als Symbol für Freiheit und Fortschritt. Gleichzeitig besitzen weniger als 50 Prozent der Berliner*innen ein Auto, und um die Klimaziele zu erreichen, sind systemische Veränderungen im Mobilitätssektor erforderlich. Darüber hinaus gibt es ein Gender- und Umsetzungsgefälle sowie Ungleichheiten bei Mobilitätsdaten, -planung und -management. Hier wollen wir die gelebten Erfahrungen von FLINTA Menschen, die sich in Berlin bewegen, beleuchten. Wir befragen 100 Personen zu ihren Mobilitätserlebnissen, wobei wir alle Verkehrsmittel berücksichtigen. Diese Ergebnisse werden durch eine Umfrage unter 250 Eltern und Betreuern von Kindern im Kindergartenalter und deren Erfahrungen mit den von ihnen wahrgenommenen Hindernissen auf ihren Wegen ergänzt. Schließlich befragen wir 25 Stakeholder mit dem Schwerpunkt auf den Mobilitätsperspektiven und dem Verhalten von trans und nicht-binären Menschen in Berlin sowie von Personen, die auf lokaler Regierungs- und Planungsebene im Bereich Gender Mainstreaming tätig sind. Indem wir die Emotionen und Erfahrungen der

Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt stellen, können wir sehen, welche Faktoren für sie wichtig sind, wenn sie überlegen, für welches Mobilitätsmodi sie sich entscheiden. Wir verknüpfen auch die bidirektionale Beziehung zwischen Hetenormativität und Mobilität und enden mit konkreten politischen Empfehlungen.

Rybczak, Gregor: „Agentenbasierte Untersuchung von Verkehrsmaßnahmen - eine Fallstudie in Gladbeck."

Die Stadt Gladbeck hat das Ziel, die CO_2-Emissionen im Mobilitätssektor um 68 Prozent zu reduzieren und zeitgleich die urbane Mobilität für alle gesellschaftlichen Gruppen in Gladbeck zu ermöglichen. Um zu untersuchen, inwieweit dies möglich ist, wurden verschiedene Reallabore in der Stadt durchgeführt. Dabei wurden die potenziellen stadtweiten Auswirkungen zeitgleich unter Verwendung eines agentenbasierten Verkehrsmodells evaluiert. Die dynamische Simulation von Agenten, also synthetischen Personen, ermöglicht spezifische Analysen. Zum Beispiel können Personeneigenschaften (Alter, Geschlecht), Orte der Exposition gegenüber verkehrsbedingten Emissionen und Aktivitätsmuster untersucht werden. MATSim (Multi-Agent Transport Simulation) wurde dabei als Simulationswerkzeug genutzt, da es bereits in unterschiedlichsten Regionen für Untersuchungen eingesetzt wurde und zahlreiche Erweiterungen bietet. Die Verkehrsnachfrage des Modells, also die synthetischen Personen im Untersuchungsgebiet, ist aus Mobilfunktrajektorien abgeleitet. Am Beispiel der Stadt Gladbeck werden die Ergebnisse verschiedener Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs dargestellt. Dazu gehören kostenloser öffentlicher Personennahverkehr, Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur, monetäre Anreizsysteme, temporäre Schulstraßensperrungen und die Temporeduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Dabei werden sowohl der Modal Shift als auch die Veränderungen der Luftschadstoffbelastung und Lärmimmissionen betrachtet. Es wird deutlich, wie herausfordernd die Zielsetzung der Stadt ist und welche Herausforderungen es zu lösen gilt. Keine der Maßnahmen allein reicht aus, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Die maximale erreichte CO_2-Reduktion beträgt beispielsweise -12,5 Prozent im Modell. Die Analyse der Tagespläne zeigt, dass Agenten aus Gladbeck im restlichen Ruhrgebiet zahlreiche Aktivitäten außerhalb des administrativen Bereichs der Stadtverwaltung durchführen. Die Durchführung der Reallabore und die nachfolgenden Befragungen zeigen jedoch, wie herausfordernd selbst kleine räumliche Interventionen sein können. Dies stellt die stadtweite Implementierung in Frage. Neben den Ergebnissen werden auch methodische Herausforderungen diskutiert. Insbesondere wird erörtert, wie einzelne Maßnahmen modelliert werden können und inwieweit immaterielle Nutzungsansprüche in formalisierte Verfahren einfließen können, um die unterschiedlichen Maßnahmen untereinander zu vergleichen. Des Weiteren wird diskutiert, wie die Heterogenität der Verkehrsnachfrage genutzt werden kann, um zielgruppenspezifischere Bewertungen durchzuführen.

Eisemann, Ella; Nieland, Simon & Schuppan, Julia: Policy Modelling für die Planung von Flächenumgestaltungen in Berlin.

Die sozial-ökologische Mobilitätswende ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. In der Verkehrsinfrastruktur stehen deshalb viele Veränderungen an, welche das Verkehrsverhalten der Bevölkerung verändern sollen. Es muss dabei sichergestellt werden, dass Maßnahmen den ökologischen Zielen als auch den Ansprüchen einer sozialen gerechten Transformation genügen und gesellschaftliche Benachteiligungen zumindest nicht weiter verschärfen. Diese Studie untersucht

Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in der Nördlichen Luisenstadt in Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin. Diese umfassen Einbahnstraßen, Fußgänger*innenzonen, Schulzonen, Diagonalsperren und „nur Bus"-Straßen. Mithilfe mikroskopischer Personenverkehrsnachfragemodellierung werden die allgemeinen Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrsnachfrage untersucht. Zusätzlich werden die zwei untersuchten Maßnahmenszenarien anhand fünf sozioökonomischer Dimensionen (ökonomischer Status, Alter, Erwerbsstatus, Alleinerziehendenstatus und Gender) daraufhin analysiert, ob die Verkehrsnachfrage sozioökonomisch benachteiligter Personengruppen anders durch die Maßnahmen beeinflusst wird. Die Ergebnisse zeigen, dass sich durch die Maßnahmen über alle untersuchten Personengruppen ein starker Modal Shift weg vom MIV und hin zum Umweltverbund ergibt. Des Weiteren ist vor allem bei benachteiligten Gruppen eine Verlagerung auf den Fußverkehr zu erkennen. Hieraus lässt sich ableiten, dass eine starke Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur nicht nur aus ökologischen, sondern insbesondere aus diesen sozialen Gründen wichtig ist. Eine kritische Reflektion der Forschung zeigt, dass die Modelle angepasst werden sollten, um eine höhere Qualität bei kleinräumigen Simulationen zu erreichen um Fragen zu sozialen Auswirkungen von Maßnahmen besser beantworten zu können.

Poster

Treichel-Grass, Katja (MCC): Ariadne.

Drei Jahre lang haben Ariadne-Forschende iterativ mit zufällig ausgewählten Bürger*innen in einem gemeinsamen Lernprozess über Pfade der Verkehrswende beraten – virtuell sowie vor Ort. Beginnend mit regionalen Fokusgruppen in 2020 war der erste Schritt zu erfahren, was die Menschen in Sachen Verkehrswende bewegt. Darauf basierend wurden vier Verkehrspfade mit verschiedenen Politikinstrumenten konzipiert und deren Implikationen anhand von Modellen des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) berechnet. Vor- und Nachteile der Pfade deliberierten die Teilnehmenden auf der Bürgerkonferenz 2021. Anschließend wurden Kernbotschaften entwickelt, die 2023 auf dem Bürgergipfel in Berlin vorgestellt und mit Stakeholdern diskutiert wurden. Durchgängig wurde der Prozess visuell begleitet – durch Lernmodule, eine Tablet-App, eine Ausstellung, sowie ein Faltposter mit den Kernbotschaften. Die Ergebnisse zum transdisziplinären Lernprozess sollen auf dem Poster dargestellt werden. Einen Kurzeinblick gibt es hier:

https://www.youtube.com/watch?v=dj4lAq1Eprc&t=1s

Ruhrort, Lisa; Uwe Böhme (Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen): Akzeptanz von Verkehrswendemaßnahmen im Stadt-Umland-Vergleich.

Maßnahmen, die dem Autoverkehr Privilegien entziehen, können als Schlüsselmaßnahmen der Mobilitätswende bezeichnet werden. Auf Grund von Widerständen werden sie gern gemieden und eher Angebotsverbesserungen favorisiert. Dies gilt insbesondere für den suburbanen und ländlichen Raum. Für eine Veränderung des Mobilitätssystems ist aber das Stadt-Umland von großer Bedeutung. Hieraus leiten sich zwei Fragestellungen ab, die im Zentrum einer Studie standen. Auf deskriptiver Ebene wurde untersucht, inwieweit auch im Stadt-Umland Unterstützung für eine Mobilitätstransformation erwartet werden kann. Darüber hinaus wurde unter Anwendung einer Regressionsanalyse untersucht, inwieweit die Einstellung gegenüber verschiedenen Verkehrsmitteln mit der Akzeptanz der Maßnahmen zusammenhängt. Die Ergebnisse zeigen, dass trotz einer stärkeren Pkw-Nutzung im Umland auch hier viele Menschen eine weniger auto-orientierte Verkehrspolitik befürworten. Eine nachhaltige Verkehrspolitik sollte darauf abzielen, die entsprechenden Bevölkerungsgruppen gezielter zu adressieren und als Unterstützer zu aktivieren.

Urmetzer, Sophie; Böhme, Uwe; Kesselring, Sven; Labanino, Rafael (Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen / Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität): Zusammen für Soziale Innovationen der Mobilitätswende - Das Netzwerk ZIMT.

Mit dem Netzwerk ZIMT - Zusammen für soziale Innovationen der Mobilitätswende - hat das Baden-Württemberg Institut für nachhaltige Mobilität (BWIM) einen dauerhaften, interdisziplinären und ergebnisoffenen Dialog initiiert, der neue Dynamik in die Mobilitätswende bringt. Ziel des Austausches ist die Unterstützung und Weiterentwicklung von sozialen Mobilitätsinnovationen, die einer gesellschaftlichen Logik folgen, nicht einer primär technologischen Rationalität. Die Aktivitäten von lokalen Mobilitätsinitiativen werden als Experimentierräume für neue Praktiken gebraucht, um die Mobilitätswende zum Bestandteil des alltäglichen Lebens werden zu lassen. Vernetzen sich diese Initiativen miteinander, können Wissen und Erfahrungen geteilt werden. Zudem macht die stärkere Sichtbarkeit gesellschaftlicher Anstöße Entscheidungstragenden leichter, wirksame Maßnahmen für eine echte Mobilitätswende einzuleiten und durchzusetzen. Mit ZIMT leitet das BWIM einen breiten Prozess im Land ein, der bislang ungenutzte Potentiale für die nachhaltige Mobilitätswende freisetzt, strukturiert und moderiert.

Altstadt, Alexander (Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung, Universität Stuttgart): Untersuchung der Auswirkungen des Superblocks in Stuttgart auf Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität.

Im Rahmen des EU-Forschungsprojektes URBANOME untersuchen wir die Auswirkungen eines städtischen Verkehrsversuchs Superblock auf die Gesundheit und das Wohlbefinden von Anwohnenden. Hierzu wird ein mixed methods Ansatz angewandt, welcher quantitative und qualitative Methoden verbindet. In zwei Studienphasen – einmal vor und einmal während der Verkehrsintervention – werden Daten im Interventionsgebiet in Stuttgart erhoben. Die quantitative Datenerhebung umfasst Luftqualitäts- und Lärmdaten, eine Umfrage mit Fragen zu Lebensverhältnissen sowie physischen und psychischen Wohlbefinden der Anwohnenden. Die Anwohner*innen sind durch die Anwendung von mobilen und stationären Sensoren aktiv an der Datenerhebung beteiligt. Durch die räumlich und zeitlich hochaufgelösten Luftqualitäts- und Lärmdaten kann die Exposition und die sich daraus ergebenden Gesundheitsfolgen berechnet werden. Neben der Erhebung von Luftschadstoffen und Lärm, werden mittels des Practice Theory Ansatzes Veränderungen im Alltagsverhalten von Anwohnenden im Interventionsgebiet untersucht.

Günay, Melis (HCU Hamburg): Mehr als nur Verkehr: Aushandlungsprozesse in Mobilitätsexperimenten.

Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist Voraussetzung für eine klimaverträgliche Verkehrswende in Deutschland. Vor diesem Hintergrund werden in deutschen Städten vermehrt Verkehrsversuche experimenteller Art geplant. Viele dieser Versuche werden von zivilgesellschaftlichen Initiativen vorangetrieben und zielen darauf ab, eine Umverteilung des Straßenraums zu erproben. Dabei wird der Raum für den Autoverkehr reduziert und mehr Raum für aktive Mobilität, andere Aktivitäten oder Begrünung geschaffen. Die Planung und Umsetzung solcher Mobilitätsexperimente führen jedoch häufig zu Herausforderungen und Konflikten. Dieser Beitrag stellt die Ergebnisse eines Dissertationsprojektes vor, das anhand von zwei Fallstudien empirisch untersucht, ob und wie diese Herausforderungen und Konflikte ausgehandelt werden. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und wachsender Unsicherheiten haben urbane Experimente, oft auch als Reallabore bezeichnet, nicht nur im Verkehrssektor an Popularität gewonnen. Sie werden als Mittel im Kleinen propagiert, um größere Veränderungen anzustoßen. Dieses transformative Potenzial urbaner Experimente wird unter anderem auf ihre Funktion als Aushandlungsräume zurückgeführt. Diese Räume sollen den beteiligten und betroffenen Akteuren die Möglichkeit geben, Erwartungen und Konflikte auszuhandeln. Dadurch sollen Beziehungen neu geordnet und bestehende Strukturen in Frage gestellt werden. In diesem Beitrag werden daher Aushandlungsprozesse im Rahmen von Verkehrsversuchen, die eine Umverteilung von Straßenraum erproben, kritisch hinterfragt. Dazu werden die Projekte „Verkehrsversuch am Anlagenring" in Gießen und das Reallabor „Neue Nähen" im Leipziger Osten vorgestellt. Insbesondere wird erläutert, welche (auch rechtlichen) Herausforderungen und welche Interessen-, Ziel- und Verfahrenskonflikte zwischen welchen Akteuren auftreten, wie mit diesen umgegangen wird und welchen Einfluss sie auf die Versuche und die Beziehungen zwischen den Akteuren haben. Daraus können Erkenntnisse für die transdisziplinäre Zusammenarbeit in Mobilitätsexperimenten abgeleitet werden.

Lange, Katharina; Linke-Wittich, Robert; Schäper; Christoph (Technische Universität Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG)): Reallabore für die Mobilität von morgen: Transdisziplinäre Perspektiven auf autonome Bedarfsverkehre im ÖPNV.

Der Beitrag zielt darauf ab, die Möglichkeiten und Grenzen transdisziplinärer Ansätze bei der Entwicklung und Erprobung autonomer Bedarfsverkehre im Reallaborformat zu diskutieren. Ein

flächendeckendes und attraktives ÖPNV-Angebot stellt eine entscheidende Grundlage für den Erfolg der Verkehrswende. Autonome Bedarfsverkehre können dabei eine bedeutende Rolle spielen und stellen eine wirtschaftlich effiziente Ergänzung des ÖPNV dar, die unabhängig von aktuellen und zukünftigen Fachkräfteengpässen ist. Vor diesem Hintergrund werden in zwei Reallaborprojekten nutzerorientierte, inklusive und flexible Mobilitätslösungen für den Berliner Nordwesten entwickelt und erprobt, die auf dem Einsatz autonomer Bedarfs-Shuttles basieren.

Um die Zusammenarbeit der vielfältigen beteiligten Stakeholdergruppen zu koordinieren und die Bedürfnisse unterschiedlicher potenzieller Nutzer*innengruppen in die Entwicklung der Mobilitätsangebote einzubinden, verfolgen die Projekte transdisziplinäre Ansätze. Die transdisziplinäre und partizipative Entwicklung und Implementierung eines neuen Mobilitätsangebots, das auf einer solchen innovativen Technologie, wie dem autonomen Fahren basiert, sind in der Praxis jedoch mit einer Reihe an Herausforderungen verbunden: Auf der einen Seite sind die Vorhaben darauf ausgerichtet, durch reflexive und partizipative Vorgehensweisen ein inklusives Mobilitätsangebot zu entwickeln, das den Bedürfnissen verschiedener Nutzer*innengruppen entspricht. Auf der anderen Seite stellt die Implementierung eines autonomen Shuttles im Zeitraum des Projektes aus technischer und organisatorischer Perspektive eine äußerst komplexe und anspruchsvolle Aufgabe dar, die ein hohes Maß an Vorausplanung erfordert und wenig Spielraum für Flexibilität und spätere Anpassungen auf der Detailebene lässt. Dies ist jedoch notwendig, um z. B. die Bedarfe von mobilitätseingeschränkten Menschen hinreichend zu berücksichtigen und ein vollständig barrierefreies Angebot zu gewährleisten. Auch die nachträgliche Anpassung des Bediengebiets an die tatsächlichen lokalen Bedarfe ist aus organisatorischen und genehmigungsrechtlichen Gründen kaum umzusetzen. Es hat sich jedoch auch gezeigt, dass transdisziplinäre Methoden und eine hinreichende kommunikative Begleitung der Reallaborprozesse hilfreiche Möglichkeiten bieten, mit den Zielkonflikten umzugehen und konstruktive Lösungsansätze für diese zu finden, die den Anforderungen der beteiligten Stakeholder- und Nutzer*innengruppen gerecht wird.

Wilbrandt, Gesine (inter 3 - Institut für Ressourcenmanagement): COMPAIR - Citizen Science für bessere Luft.

Das Berliner Luftmessnetz kann nicht an jeder Straße und Ecke messen; die Daten werden also größtenteils modelliert und simuliert. Doch wie steht es an genau solchen Orten - häufig Wohngebieten - um die Luftqualität? Wo lauern womöglich blinde Flecken (Hotspots)? Und wie können flexible Messungen mit kleinen Sensoren auch rasche Mobilitätsveränderungen wie Kiezblöcke (Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) in ihren Effekten erfassen? Hier setzt das EU-Projekt COMPAIR an. Im Rahmen eines bürgerwissenschaftlichen Projekts führen Bürger*innen mittels kleiner Sensoren selbst Verkehrszählungen und Luftmessungen durch. In einem mobilen Teil bemessen sie per Sensor am Fahrrad ihre täglichen Pendelwege. In einem statischen Teil werden die Effekte eines Kiezblocks, also ein Wohnquartier, in dem durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der hohe Kfz-Durchgangsverkehr reduziert wurde, mit einem Kiez verglichen, in dem es keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gibt. Dies ermöglicht a) wertvolle kleinräumige Daten und b) unterstützt eine inklusive und partizipativ gestaltete Mobilitätswende.

Haus, Juliane (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung): BeNaMo

Die Evaluation der eigenen Projektarbeit ist selten mit Vorfreude besetzt. Nicht ohne Grund: die Ermittlung und Erfassung der Wirkungen von (transdisziplinären) Projekten stellt oft eine Herausforderung dar. Dies sowohl für die wissenschaftliche Begleitforschung, die meist mit dieser Aufgabe betraut wird, als auch für Projektbeteiligte selbst, die mit Evaluationskriterien und -

fragebögen konfrontiert werden, die sich oft nur schwer in die eigenen Projektkontexte übersetzen lassen. Der vorgeschlagene Beitrag möchte dazu anregen, Evaluation nicht als lästige Pflichtaufgabe zu betrachten, sondern das Potential für Praxis und Forschung zu stärken. Neben der Dokumentationsfunktion können partizipative Ansätze einen hohen Beitrag zur Sensibilisierung von Projektteams für ihre Wirkungen, das Peer-Learning sowie zur Sondierung von Skalierungsmöglichkeiten leisten. Den empirischen Brennpunkt des Beitrags bildet der partizipative Entwicklung-, und Anwendungsprozess des praxisorientierten Evaluationsansatzes für kommunale Reallaborprojekte der BMBF FONA-Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt2025.

Eine Veranstaltung des WZB und des Leibniz Forschungsnetzwerks Mobilität.

Leibniz Mobilität

ARL AKADEMIE FÜR RAUMENTWICKLUNG IN DER LEIBNIZ-GEMEINSCHAFT

Deutsches Museum

P I K

WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

ZEW Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

Leibniz-Institut für Länderkunde ifl

GEFÖRDERT VON:

Leibniz Gemeinschaft STIFTUNG MERCATOR