

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**  
Sozial-ökologische Forschung

**nexus**



# **Bürgerrat Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land**

## **Bürgergutachten** Die Empfehlungen des Bürgerrats

# Impressum

## Herausgeber

nexus Institut für Kooperationsmanagement  
und interdisziplinäre Forschung  
Willdenowstraße 38, 12203 Berlin  
[www.nexusinstitut.de](http://www.nexusinstitut.de)

## Redaktion durch das Durchführungsteam des nexus Instituts

Sabine Schröder  
Carlo Thomsen  
Eike Biermann  
Yuri Ferenczy  
Nele Buchholz

## Design und Gestaltung

Meike Bunten, okkool  
Wilmsdorfer Straße 122-123, 10627 Berlin  
[www.okkool.berlin](http://www.okkool.berlin)

## Lektorat

Ulf Heidel

## Druck:

Printjob24.de GmbH  
Rückertstraße 4  
10627 Berlin



Druckprodukt mit finanziellem

**Klimabeitrag**

ClimatePartner.com/12597-2405-1001

## Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung



Weiterführende Information finden Sie  
auf der Projektwebseite zur Begleitforschung  
Nachhaltige Mobilität unter:  
[www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/buergerrat/](http://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/buergerrat/)

Berlin, Mai 2024

# Vorwort

Die deutsche Bundesregierung hat sich vor dem Hintergrund des Pariser Klimaabkommens bereits im Jahr 2015 konkrete Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen gesetzt. Diese wurden nach einem Verfassungsgerichtsurteil aus dem Jahr 2021 noch einmal verschärft und im April 2024 ein neues Klimaschutzgesetz verabschiedet.

Bis zum Jahr 2030 soll Deutschland seine Treibhausgasemissionen um mindestens 65% gegenüber dem Jahr 1990 senken, bis zum Jahr 2040 um 88%, und bis 2045 soll Deutschland klimaneutral werden. Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, braucht es Anstrengungen in allen Sektoren. Im Verkehrssektor ist dies eine besondere Herausforderung, denn dieser verursacht fast ein Viertel des Treibhausgasausstoßes in Deutschland. Gleichzeitig konnten die Emissionen im Verkehrssektor in den letzten Jahrzehnten kaum verringert werden. Die Einsparungen durch emissionsmindernde Maßnahmen wurden durch gegenläufige Entwicklungen teilweise wieder zunichte gemacht, z. B. durch eine wachsende Anzahl an Autos sowie dem Trend zu größeren Autos mit höherem Kraftstoffverbrauch..

Verkehr ist das Ergebnis vieler individueller Entscheidungen der Bürgerinnen und Bürger. Maßnahmen im Verkehrssektor beeinflussen daher in besonderem Maße unser aller Leben, denn fast jeder Mensch ist in irgendeiner Form fast jeden Tag unterwegs. Unsere Mobilität besteht aus langjährig praktizierten Routinen und Gewohnheiten – deshalb ist es auch so schwer, diese zu ändern. Daher bedarf es hier besonderer Anstrengungen, und wir brauchen in besonderem Maße einen breiten gesellschaftlichen Diskurs, um zu gesamtgesellschaftlich getragenen Lösungen zu kommen.

Der Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* ist ein Teil dieses Diskurses. Er wurde im Rahmen der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Begleitforschung Nachhaltige Mobilität vom nexus Institut durchgeführt.

Im Rahmen der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität begleiten und unterstützen das nexus Institut gemeinsam mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) insgesamt 26 kommunale Projekte und Forschungsverbünde bei der Entwicklung und Erprobung verschiedener Verkehrswendemaßnahmen. Die Themen und Fragestellungen des Bürgerrats adressieren daher nicht die Verkehrswende insgesamt mit allen dazugehörigen Aspekten, sondern vor allem Themen, die für die kommunale Ebene, und zwar im ländlichen sowie im städtischen Raum, relevant sind. Ziel des Bürgerrats war es zum einen, dieses Format im Rahmen eines Forschungsprojekts zu erproben. Zum anderen sollen die Empfehlungen des Bürgerrats den direkt in den Kommunen tätigen Akteurinnen und Akteuren verwendbare Erkenntnisse liefern, die innerhalb der Projekte weiter diskutiert werden können.

Im Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* haben knapp 50 im Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus ganz Deutschland über einen Zeitraum von drei Wochen abends und am Wochenende intensiv miteinander diskutiert, Meinungen und Perspektiven ausgetauscht und am Ende gemeinsame Empfehlungen entwickelt. Sie haben Zeit und Arbeit investiert und um die besten Lösungen gerungen, die vom ganzen Bürgerrat unterstützt werden können. Diese sollen nun, unter anderem mit diesem Bürgergutachten, in die Kommunen, die Wissenschaft, die Politik und die Öffentlichkeit getragen werden.

Für ihren Einsatz möchten wir den Bürgerinnen und Bürgern des Bürgerrats ganz herzlich danken!



# Danksagungen



Abbildung 1: Gruppenbild aller Teilnehmenden des Bürgerrats

Ein Bürgerrat ist ein Format, das nur mit der Beteiligung von vielen gelingen kann: den Bürgerrätinnen und Bürgerräten, den Referentinnen und Referenten, die zum Thema informieren, und dem Durchführungsteam.

Ein besonderer Dank gilt natürlich den 46 teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern, die dem *Bürgerrat Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* viele Stunden ihrer Zeit gewidmet haben. Mit großem Engagement, Ausdauer und Diskussionsfreude haben sie sich informiert, sich mit dem Thema und den Fragestellungen auseinandergesetzt, um eine gute Formulierung ihrer gemeinsamen Empfehlungen gerungen und diese schließlich gemeinsam abgestimmt.

Hierfür möchten wir uns im Namen des Teams des nexus Instituts und insgesamt des ganzen Teams der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität ganz herzlich bedanken.

Herzlich gedankt sei außerdem den Referentinnen und Referenten, die den Bürgerrat mit ihrer Expertise unterstützt haben.



# Die Bürgerrätinnen und Bürgerräte

**Christian Ahlers**

**Sebastian Braun**

**Florian Bühler**

**Yvonne Dettling**

**Silke Dickel**

**Lukas Dönges**

**Mirko Ehrbrecht**

**Veit Graml**

**Daniela Greif**

**Norbert Hater**

**Maria Luise Heinz**

**Walter Jung**

**Petra Jung**

**Alfred Knauer**

**Anja Kögel**

**Klaas Kretzmer**

**Otto Krippner**

**Robert Kühnel**

**Deborah Langguth**

**Roland Laznik**

**Alexander Lieder**

**Matthias Mai**

**Leonard Neetz**

**Sabine Neubert**

**Klaus-Jürgen Petereit**

**Peter Thomas Plassen**

**Claudia Pütz**

**Sybille Schuler**

**Judith Schürholz**

**Marianne Spannan**

**Corinna Stängle**

**Christine Strohecker**

**Marcus Struwe**

**Daniela Stryczek**

**Antje Tomschke**

**Andrea Wahle**

**Anja Weinschenck**

**Anja Wenzel-Otto**

**Felicitas Wolfschmitt**

**Gunter Worch**

**Tien-Fung Yap**

5 weitere Teilnehmende

# Die Referentinnen und Referenten

## **Thorsten Koska**

*Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH*

## **Günter Bertolini**

*Projektleiter On-Demand-Verkehre bei der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH*

**Dipl.-Ing. Klaus Geschwinder** *Teamleiter Verkehrsentwicklung und -management im Bereich Verkehr bei der Region Hannover*

## **Dr. Martin Schiefelbusch**

*Leiter des Kompetenznetzes ÖPNV, Neue Angebotsformen und Gemeinschaftsverkehre bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH*

## **Anne Klein-Hitpaß**

*Bereichsleiterin des Forschungs-bereichs Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu)*

## **Ronald Winkler**

*Fachreferat für Stadtverkehr im Bereich Verkehrspolitik beim Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC)*

## **Hanna Wagener**

*Projektkoordinatorin im Projekt Nachhaltige Mobilität in Lincoln beim Mobilitäts- und Tiefbauamt Darmstadt*

## **Bastian Hagmaier**

*Bereichsleiter Mobilität bei der Hansestadt Lüneburg*

## **Mone Böcker**

*Geschäftsführerin von TOLLERORT Hamburg*

## **Anke Borcharding**

*wissenschaftliche Mitarbeiterin der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung (DiMo) beim Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)*

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Überblick über das Verfahren.....</b>	<b>8</b>
Hintergrund .....	9
Das Format Bürgerrat.....	11
Ablauf des Bürgerrats .....	12
<b>Die Empfehlungen des Bürgerrats .....</b>	<b>14</b>
Die Verkehrswende im ländlichen Raum .....	15
Die Verkehrswende im städtischen Raum: .....	16
Formen der Beteiligung bei der Umsetzung.....	18
von Verkehrswendemaßnahmen	
<b>Die Themen des Bürgerrats.....</b>	<b>20</b>
Chancen und Herausforderungen.....	21
der Mobilität der Zukunft	
Die Verkehrswende im ländlichen Raum:.....	26
flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung	
für den ländlichen Raum	
Die Verkehrswende im städtischen Raum: Stadt für Alle .....	30
Formen der Beteiligung bei der Umsetzung.....	34
von Verkehrswendemaßnahmen	
<b>Die Teilnehmenden .....</b>	<b>36</b>
Verzeichnisse .....	38

# Überblick über das Verfahren

---





Abbildung 2: Plenum des Bürgerrats beim Auftaktwochenende

## Hintergrund

Der Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* wurde im Rahmen der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten *Begleitforschung Nachhaltige Mobilität* vom nexus Institut durchgeführt.

Im Rahmen der *Begleitforschung Nachhaltige Mobilität* begleiten und unterstützen das nexus Institut gemeinsam mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) insgesamt 26 kommunale Projekte und Forschungsverbünde bei der Entwicklung und Erprobung verschiedener Verkehrswendemaßnahmen. Die Themen und Fragestellungen des Bürgerrats adressieren daher in besonderer Weise Themen der Verkehrswende, die in den Projekten der Begleitforschung behandelt und untersucht werden und die somit in erster Linie auf kommunaler oder regionaler Ebene liegen. Ziel war es, mit den Empfehlungen des Bürgerrats verwendbare Erkenntnisse für die hier tätigen Akteurinnen und Akteure zu liefern, die in den Projekten weiter diskutiert werden können.

Mit einem Anteil von etwa 20 Prozent verursacht der Verkehrssektor aktuell fast ein Viertel des Treibhausgasausstoßes in Deutschland. Anders als in anderen Bereichen ist der Ausstoß im Bereich Verkehr in den letzten drei Jahrzehnten nicht gesunken: 2019 lag er auf dem gleichen Niveau wie 1990. Damit aber die deutschen Klimaziele auch langfristig erreicht werden können, muss auch der Verkehrssektor seine Treibhausmissionen deutlich verringern. Angesichts der bisherigen Entwicklung ist das eine riesige Aufgabe.

Ein entscheidender Faktor bei der nachhaltigen Transformation der Mobilität und der konsequenten Umsetzung lokaler Maßnahmen zur Verkehrswende ist die gesellschaftliche Akzeptanz. Denn die Verkehrswende lässt sich nur gemeinsam als Gesellschaft bewältigen und setzt Veränderungen in gewohnten und lange eingeübten Verhaltensmustern voraus. Das erfordert eine Veränderungsbereitschaft.

Jedoch wird die Verkehrswende in Diskussionen oft verkürzt dargestellt, einzelne Maßnahmen werden zunehmend kontrovers diskutiert und die Vielfalt der möglichen Maßnahmen sowie deren – auch positive – Auswirkungen oft nur unzureichend thematisiert. Auch dadurch hat sich das gesellschaftliche Klima verschärft und die Polarisierung innerhalb der Gesellschaft weiter zugenommen. Kommunale Akteure treffen bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen vor Ort verstärkt auf Widerstände, nicht nur von Seiten der Bürgerinnen und Bürger, sondern auch von Seiten der Politik. Gleichzeitig wird immer deutlicher, dass die konkrete Umsetzung der Verkehrswende deutlich beschleunigt werden muss, damit auch der Verkehrssektor einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele Deutschlands leistet.

Aufgrund dieser Entwicklungen erscheint es notwendig, die Verkehrswende vor dem Hintergrund der lebensweltlichen Situation der Bürgerinnen und Bürgern zu diskutieren. Diesem Auftrag stellte sich der Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land*. Er sollte einen Diskussionsraum öffnen, in dem verschiedene Maßnahmen gegeneinander abgewogen werden konnten. Dabei sollten die unterschiedlichen Herausforderungen in städtischen und ländlichen Regionen gleichermaßen in den Blick genommen werden. Außerdem sollten die Teilnehmenden Empfehlungen dafür entwickeln, wie Bürgerinnen und Bürger in die Verkehrswende eingebunden werden können. Denn dies ist ebenfalls eine Frage, mit der sich die Projekte der Begleitforschung in besonderer Weise auseinandergesetzt haben.

Im Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* diskutierten daher knapp 50 Bürgerinnen und Bürger aus ganz Deutschland zwischen Mitte Januar und Mitte Februar 2024 zu der übergeordneten Frage:

### **„Wie kann die Verkehrswende auf dem Land und in der Stadt gemeinsam gelingen?“**

Für die Diskussion im Bürgerrat wurden durch die Begleitforschung im Vorfeld zwei konkrete Themen gewählt, die im ländlichen und im städtischen Raum und gerade auch auf kommunaler Ebene relevant für die Verkehrswende sind und von Projekten der Begleitforschung adressiert werden:

Dies war erstens das Thema *Fahrdienste auf Bestellung für den ländlichen Raum*. Zentrale Fragen waren hier, wie solche Fahrdienste den Bedarfen der Bürgerinnen und Bürger entsprechend gestaltet werden sollten und wie sie finanziert werden können.

Zweitens wurde für den städtischen Kontext unter dem Titel *Stadt für Alle* diskutiert, wie eine (Innen-)Stadt geschaffen werden kann, die einen attraktiven Raum für alle Verkehrsteilnehmenden darstellt.

Die Verkehrswende kann nur erfolgreich gestaltet werden, wenn sie als gemeinsamer Kraftakt von einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz getragen wird. Daher diskutierte der Bürgerrat drittens auch über die *Formen der Beteiligung*, also wie und in welcher Form die Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen einbezogen werden sollen.

Konkret lauteten die Fragestellungen der drei Themenfelder des Bürgerrats:

1. **Die Verkehrswende im ländlichen Raum: flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung (On-Demand-Verkehr, ODV) für den ländlichen Raum** – Wie kann ein flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung als attraktive Alternative zum privaten PKW gelingen und wie soll er finanziert werden?
2. **Die Verkehrswende im städtischen Raum: Stadt für Alle** – Wie können wir die Innenstädte so gestalten, dass sie ein attraktiver und sicherer Ort für alle Verkehrsteilnehmenden sind?
3. **Formen der Beteiligung bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen** – Wie sollen die Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen beteiligt werden?

## Das Format Bürgerrat

Ein Bürgerrat ist eine besondere Form der Bürgerbeteiligung, bei der zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger über einen bestimmten Zeitraum zusammenkommen, um entlang von Fragestellungen zu einem vorgegebenen Thema zu diskutieren und Empfehlungen für die Politik zu erarbeiten. Anhand von Kriterien wie Geschlecht, Alter und Bildungsabschluss wird eine Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern in einem Zufallsverfahren ausgewählt. So sollen möglichst viele Meinungen und Lebensumstände berücksichtigt und in die Diskussionen eingebracht werden. Bürgerräte haben sich daher insbesondere bei gesellschaftlich umstrittenen Themen bewährt. Die Fragestellungen adressieren Themen, die in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert werden oder zu denen in der Politik keine Einigkeit besteht. Die Empfehlungen des Bürgerrats stellen das Ergebnis einer gemeinsamen Entscheidungsfindung auf informierter Grundlage dar.

Vorträge von Fachleuten und von Interessenvertreterinnen und -vertretern, die verschiedene Perspektiven auf das Thema einbringen, bilden die Informationsgrundlage für die Diskussionen im Bürgerrat. Die Einzelthemen und Fragestellungen werden anschließend in Kleingruppen diskutiert, die verschiedenen Perspektiven der Teilnehmenden in die Diskussionen eingebracht und so ein Meinungsbildungsprozess angeregt. Die Ergebnisse der Kleingruppen werden festgehalten. Am Ende des Diskussionsprozesses formulieren die Bürgerrätinnen und -räte auf Basis ihres Wissens, der eingebrachten Informationen und der Abwägung unterschiedlicher Sichtweisen und Interessen gemeinsame Empfehlungen an die Politik. Diese Empfehlungen werden von allen Teilnehmenden abgestimmt.

Bürgerräte wirken dabei in zwei Richtungen: Sie bieten einerseits den staatlichen und kommunalen Stellen eine Rückkopplung an die Bevölkerung und das lebensweltliche Wissen der Menschen. Der Bezug auf die Empfehlungen des Bürgerrats erleichtert es den politisch Verantwortlichen, Maßnahmen zu beschließen, die unter Umständen einen umfassenden Eingriff in das Leben der Bevölkerung darstellen. Andererseits schafft das Verfahren einen Erfahrungsraum für Bürgerinnen und Bürger, in dem sie am Prozess der demokratischen Meinungsbildung mitwirken können.

### Das Verfahren zeichnet sich also vor allem durch folgende Merkmale aus:

- Die Teilnehmenden werden durch eine quotierte Zufallsauswahl ermittelt. Hierzu wird zunächst eine Zufallsstichprobe aus den Einwohnermelderegistern erfragt und die betreffenden Bürgerinnen und Bürger angeschrieben, woraufhin sich diese freiwillig zurückmelden können. Aus den Rückmeldungen wird anhand bestimmter statistischer Merkmale der Bürgerrat so zusammengesetzt, dass er die deutsche Gesamtbevölkerung möglichst genau abbildet.
- Das Verfahren ist ergebnisoffen und wird neutral moderiert und begleitet.
- Expertinnen und Experten schaffen eine gemeinsame Informationsgrundlage bei den Teilnehmenden. Die Vorträge sollen dabei möglichst unterschiedliche Sichtweisen auf das Thema aufzeigen.
- Die inhaltliche Diskussion erfolgt in Kleingruppen. Diese werden meistens vor jeder Runde neu durchmischt, um einen breiten Austausch unter den Teilnehmenden sicherzustellen.
- Die Empfehlungen sind das Resultat des gesamten Diskussionsprozesses und vereinen somit die verschiedenen Perspektiven auf die Fragestellung(en). Die Empfehlungen werden zusammen mit einer Schilderung des Prozesses in einem Bürgergutachten festgehalten.

## Ablauf des Bürgerrats

Im Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* kamen knapp 50 in einem quotierten Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger zusammen. Über einen Zeitraum von drei Wochen berieten und diskutierten sie in insgesamt fünf Sitzungen die obengenannten Fragestellungen (s. Abbildung 3). Flankiert von einem Auftakt- und einem Abschlusswochenende in Präsenz fanden drei digitale Sitzungen statt. Die Präsenztermine dienten dabei dem gegenseitigen Kennenlernen zu Beginn des Bürgerrats und der intensiven gemeinsamen Arbeit und Diskussion vor Ort, während die digitalen Sitzungen eine gute Ergänzung boten, um den Reiseaufwand zu verringern und damit die Teilnahme zu erleichtern.

1

### Einführung in das Thema Verkehrswende

Auftaktwochenende, **20. und 21.01.2024** (Präsenz in Frankfurt a. M.)

2

### Thema 1 - Verkehrswende im ländlichen Raum: flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung

Auftaktwochenende, **20. und 21.01.2024** (Präsenz in Frankfurt a. M.)

- ▶ Gestaltung von flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung
- ▶ Finanzierung von flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung
- ▶ Empfehlungsentwürfe

3

### Thema 2 - Die Verkehrswende im städtischen Raum: Stadt für Alle (drei digitale Sitzungen)

- ▶ Aspekte einer lebenswerten Innenstadt – Zweite Sitzung, 24.01.2024 (Online)
- ▶ Maßnahmen zur Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren  
Dritte Sitzung, 01.02.2024 (Online)
- ▶ Empfehlungsentwürfe – Vierte Sitzung, 06.02.2024 (Online)

4

### Thema 3 - Formen der Beteiligung bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen

Abschlusswochenende, **10. und 11.02.2024** (Präsenz in Berlin)

- ▶ Wichtigste Themen für Formen der Beteiligung
- ▶ Erarbeitung der finalen Empfehlungen
- ▶ Abstimmung



Abbildung 4: Hauptmoderatorin Birgit Böhm

Beim Auftaktwochenende wurde zunächst das Format Bürgerrat, die Arbeitsweise und die Rolle der Bürgerrätinnen und Bürgerräte vorgestellt sowie die Einbettung des Bürgerrats in die Begleitforschung Nachhaltige Mobilität. Im Folgenden erläuterte die Hauptmoderation die zu diskutierenden Einzelthemen. Der Bürgerrat war in mehrere thematische Arbeitseinheiten untergliedert, je drei Arbeitseinheiten zu den Themen Fahrdienst auf Bestellung und Stadt für Alle sowie zwei Arbeitseinheiten zum Thema Formen der Beteiligung. In den inhaltlichen Arbeitseinheiten wurden einzelne Aspekte des Oberthemas dargestellt und diskutiert. Dabei wechselten sich Sitzungen im Plenum und Diskussionen in Kleingruppen ab. Jede Arbeitseinheit begann zunächst mit einführenden Kurzvorträgen von Referentinnen und Referenten aus der Wissenschaft oder der Praxis. In den Vorträgen schilderten diese die aktuelle Situation sowie bestehende Herausforderungen und stellten verschiedene Lösungsmöglichkeiten und Maßnahmen vor. Im Anschluss hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, Rückfragen zu stellen.

Danach diskutierten die Teilnehmenden in moderierten Kleingruppen anhand von Fragestellungen, wie mit Konflikten im Kontext der Verkehrswende umgegangen werden sollte, welche Aspekte und Probleme zu beachten wären und worin Lösungen bestehen könnten. Anschließend wurden die Ergebnisse der Kleingruppen von den Teilnehmenden im Plenum vorgestellt und thematisch gruppiert (sogenanntes „Clustern“). Zum Abschluss der Arbeitseinheit wurden die vorgestellten und geclusterten Ergebnisse durch die Teilnehmenden individuell nach ihrer Relevanz gewichtet. Dazu konnten alle eine persönliche Abwägung vornehmen und eine vorgegebene Anzahl an Punkten vergeben. Durch diese Vorgehensweise konnten die für viele Teilnehmende als wichtig erachteten Aspekte identifiziert und in die Formulierung von Empfehlungen aufgenommen werden. Als Zwischenschritt vor der finalen Formulierung von Empfehlungen wurden zu jedem der drei Themen in Kleingruppen zunächst Empfehlungsentwürfe formuliert, die die wichtigsten Aspekte der vorangegangenen Arbeitseinheiten aufnahmen. Die Empfehlungsentwürfe zu allen drei Themen wurden auf dem Abschlusswochenende noch einmal inhaltlich geclustert in einem sogenannten Gallery Walk auf Pinnwänden ausgestellt. Dort hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, zu den einzelnen Entwürfen Kommentare zu hinterlassen. Als Nächstes formulierten die Kleingruppen auf der Grundlage der inhaltlich geclusterten Empfehlungsentwürfe und Kommentare die endgültigen Empfehlungen. Im letzten Arbeitsschritt wurden diese Empfehlungen im Plenum vorgestellt und gemeinsam von den Teilnehmenden final überarbeitet. Über jede der so entstandenen insgesamt 20 Empfehlungen wurde anschließend individuell und geheim abgestimmt. Es stimmten 45 Teilnehmende über die Empfehlungen ab.



# Die Empfehlung des Bürgerrats

---



# Die Verkehrswende im ländlichen Raum: flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung für den ländlichen Raum

Wie kann ein flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung als attraktive Alternative zum privaten PKW gelingen und wie soll er finanziert werden?

**On-Demand-Verkehr sollte die nicht an den ÖPNV angeschlossenen Gebiete, insbesondere im ländlichen Raum, flächendeckend erschließen.**

Der On-Demand-Verkehr muss verlässlich, flexibel und zu den an den Bedarf angepassten Zeiten verfügbar sein. Um eine gute Planbarkeit für alle Nutzer zu gewährleisten, sollten die Wartezeiten möglichst 20 Minuten nicht überschreiten.

Ja 97,8%    Nein 2,2%    Enthaltung 0,0%

**Die Tarifgestaltung des On-Demand-Verkehrs muss preislich attraktiv und sozial verträglich gestaltet sein, damit das On-Demand-Angebot als eine notwendige und verlässliche Ergänzung zum ÖPNV und als flexible Alternative zum Auto etabliert wird.**

Dafür braucht es einen nicht profitorientierten und transparenten Ansatz.

Ja 95,6%    Nein 2,2%    Enthaltung 2,2%

**Wir fordern ein einheitliches Bezahl- und Buchungssystem.**

Wir empfehlen die Schaffung bundesweiter Rahmenbedingungen zur flächendeckenden Koordination des öffentlichen Personenverkehrs (vom ICE bis zum On-Demand Verkehr). Es ist notwendig, dass die Verkehrsverbünde zusammenarbeiten, um verschiedene Verkehrssysteme zu verbinden. Vereinfachung führt zu mehr Akzeptanz.

Ja 95,6%    Nein 2,2%    Enthaltung 2,2%

**Im ländlichen Raum ist es notwendig, parallel zum On-Demand-Verkehr eine flächendeckende, sichere Fahrradinfrastruktur auszubauen, damit die alltäglichen Wege, auch zwischen den Dörfern, mit dem Rad fahrbar sind.**

Dazu gehören neben gut beleuchteten Fahrradwegen auch sichere Abstellmöglichkeiten an Knotenpunkten wie Bahnhöfen und Bushaltestellen.

Ja 93,4%    Nein 4,4%    Enthaltung 2,2%

**Die Nutzerfreundlichkeit muss im On-Demand-Verkehr eine hohe Priorität haben. Eine bundeseinheitliche digitale Plattform sollte den On-Demand-Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpfen.**

Die Bezahlung soll flexibel sein und Barzahlung, Kartenzahlung und digitale Zahlung umfassen. Die On-Demand-Fahrzeuge sollten die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigen und zum Beispiel die Mitnahme von Rollstuhl und Kinderwagen ermöglichen und auf Anfrage Kindersitze bereitstellen.

Ja 91,1%    Nein 6,7%    Enthaltung 2,2%



**Wir fordern für die Finanzierung der Verkehrswende inklusive des On-Demand-Verkehrs (ODV) und seines Ausbaus die Einführung einer sozial gerechten, einkommensgestaffelten, zweckgebundenen Mobilitätsabgabe (ähnlich dem Solidaritätszuschlag).**

Dabei müssen der Ausbau des On-Demand-Verkehrs und des ÖPNV Hand in Hand gehen.

Ja 71,1%    Nein 17,8%    Enthaltung 11,1%



**Wir empfehlen Informationskampagnen für bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilität.**

Die Nutzung soll so beworben werden, dass alle das Angebot gerne annehmen.

Ja 84,4%    Nein 6,7%    Enthaltung 8,9%



**Wenn die Mobilitätsabgabe nicht ausreicht, empfehlen wir zusätzlich die Einführung einer Autobahnmaut für PKW, damit der aktive Verkehr seinen finanziellen Beitrag für die Verkehrswende leistet.**

Ja 64,4%    Nein 26,7%    Enthaltung 8,9%



## Die Verkehrswende im städtischen Raum: Stadt für Alle

**Wie können wir die Innenstädte so gestalten, dass sie ein attraktiver und sicherer Ort für alle Verkehrsteilnehmenden sind?**

**Zur Erhöhung der städtischen Lebensqualität empfehlen wir die Schaffung von Grünflächen durch Umwidmung und Entsiegelung von bestehenden Flächen, wie insbesondere Parkplätzen und Autospuren.**

Wir empfehlen zusätzlich die Begrünung von Fassaden und Dächern. Dies bietet Raum zum Begegnen und Verweilen, für Sport und Spiel und holt Gastronomie und Gewerbetreibende zurück in die Stadt. Die Sauberkeit und Sicherheit müssen gewährleistet sein.

Ja 95,6%    Nein 0,0%    Enthaltung 4,4%



**Wir fordern einen bedarfsangepassten Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, damit dieser eine echte Alternative zum privaten Auto darstellt und somit die Innenstädte entlastet werden.**

„Bedarfsangepasst“ zielt in diesem Fall auch auf den zukünftigen Bedarf ab, wenn tatsächlich vom Auto zum ÖPNV umgestiegen wird. Es ist notwendig, dass bei der Planung mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden. Wir empfehlen, die Zahl der (Bedarfs-)Haltestellen zu erhöhen, diese barrierefrei zu gestalten und eine hohe Taktung anzustreben. In diesem Rahmen ist es zwingend erforderlich, unterschiedliche Verkehrsverbünde zur Zusammenarbeit zu verpflichten, um eine einheitliche Preisstruktur zu schaffen.

Ja 93,3%    Nein 0,0%    Enthaltung 6,7%

**Im Rahmen eines zentralen städtischen Parkraummanagements müssen gut organisierte Knotenpunkte außerhalb der Innenstadt mit Anschlussmöglichkeiten an den ÖPNV und andere nachhaltige Verkehrsmittel geschaffen werden.**

Dazu sind ausreichend und preislich attraktive Park-and-Ride-Möglichkeiten (ggf. mit inklusivem ÖPNV-Ticket) sowie überdachte und sichere Fahrradparkplätze dringend erforderlich.

Ja 93,3%    Nein 2,2%    Enthaltung 4,4%

**Wir fordern eine Neuordnung des städtischen Raumes zugunsten von Radfahrenden, Fußgängerinnen und Fußgängern und ÖPNV und damit zulasten des Autos.**

Dasselbe gilt auch für den ruhenden Verkehr. Dazu gehören sichere, überdachte Abstellmöglichkeiten; zum Beispiel für Fahrräder, Roller, Kinderwagen etc. Aus Sicherheitsgründen ist es notwendig, dass eine eindeutige Zuordnung, wenn möglich eine Trennung, der unterschiedlichen Verkehrswege gewährleistet ist.

Ja 88,9%    Nein 4,4%    Enthaltung 6,7%

**Für das Gelingen der Verkehrswende müssen mehr Kompetenzen der Verkehrsplanung auf die kommunale Ebene verteilt werden.**

Insbesondere um innovative Potenziale zu nutzen, dürfen Pilotprojekte/Experimente nicht an Regeln/Gesetzgebungen auf Bundes- und Landesebene scheitern, z. B. bei Einführung von Tempo 30 innerorts.

Ja 88,9%    Nein 4,4%    Enthaltung 6,7%

**Wir fordern die Umwidmung von Autospuren und Parkplätzen zugunsten von Fahrrad- und Fußwegen.**

Zudem sollen dadurch auch Flächen für Begrünung entstehen, mit dem Ziel, Begegnungsflächen zu schaffen und das Klima zu verbessern. Der verbleibende motorisierte Individualverkehr soll durch drastische Geschwindigkeitsreduzierung (zum Beispiel Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche), Sperrung für den Durchgangsverkehr und flächendeckende Parkgebühren reduziert werden.

Ja 88,9%    Nein 4,4%    Enthaltung 6,7%

**Wir fordern finanzielle Anreize für die Nutzerinnen und Nutzer von ÖPNV und Fahrrad.**

Diese sollten steuerlich bevorzugt werden, etwa über eine Anpassung der Pendlerpauschale. Gleichzeitig sollte das 49€-Ticket auf Dauer beibehalten werden.

Ja 82,2%    Nein 13,3%    Enthaltung 4,4%

## Formen der Beteiligung bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen

### Wie sollen die Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung dieser Verkehrswendemaßnahmen einbezogen werden?

**Wir fordern, dass alle Bürgerinnen und Bürger umfassend über Verkehrswendeprojekte informiert werden.**

Hierfür müssen alle Informationen von der Projektierung über die Planung bis zur Umsetzung frühzeitig, transparent und fortlaufend kommuniziert werden. Die Informationen müssen über alle verfügbaren Kanäle wie Briefpost, Zeitung, Radio, Internet, QR-Code, soziale Medien und direkte und bürgernahe Kontakte und Zusammenkünfte zur Verfügung gestellt werden. Es ist wichtig, dass die Informationen faktenbasiert und wissenschaftlich fundiert sind und auch in leichter Sprache sowie in anderen Sprachen vorliegen. Die nachfolgende Generation muss diese Informationen unbedingt erhalten, um deren Beteiligung zu fördern.

Ja 97,8%    Nein 2,2%    Enthaltung 0,0%

**Es ist notwendig, dass die mit den Bürgerinnen und Bürgern beschlossenen Maßnahmen und Ideen verbindlich umgesetzt werden.**

Die Ablehnung von Empfehlungen muss faktenbasiert und transparent begründet werden. Wir fordern nach Abschluss der Bürgerbeteiligung eine transparente Darstellung des Verfahrens und weiteren Fortgangs und eine klare Kommunikation zum Umgang mit den Ergebnissen.

Ja 95,6%    Nein 0,0%    Enthaltung 4,4%

**Um sicherzustellen, dass Bürgerinnen und Bürger aktiv in Entscheidungsprozesse einbezogen werden, müssen Plattformen geschaffen werden, über die sie eigene Vorschläge und Anregungen zum jeweiligen Projekt einbringen können.**

Dies kann bspw. über eine öffentliche Pinnwand, einen Ideenbriefkasten oder einen Bürgerworkshop erfolgen und bietet so die Möglichkeit zur Übermittlung von eigenen kreativen Ideen an verantwortliche Stellen. Ein offenes Ideenmanagement, welches alle Generationen und gesellschaftlichen Gruppen mit einbezieht, ist notwendig. Dafür sollten alle Kanäle analog, digital, barrierefrei und in allen relevanten Sprachen zur Verfügung stehen.

Ja 91,1%    Nein 4,4%    Enthaltung 4,4%

**Um allen Bürgerinnen und Bürgern einen möglichst niedrigschwelligen Zugang zu Beteiligung zu gewährleisten und die Qualität von Entscheidungsfindungsprozessen zu verbessern, fordern wir eine durchdachte Kombination von digitalen und Vor-Ort-Formaten.**

Bei Vor-Ort-Formaten empfehlen wir die Integration in Alltagsstrukturen (z. B. Supermarkt, ÖPNV, Volksfest). Die Entwicklung von nutzerfreundlichen, nicht kommerziellen, digitalen Beteiligungsformaten muss gefördert werden, um eine Akzeptanz zu schaffen.

Ja 91,1%    Nein 4,4%    Enthaltung 4,4%



**Wir empfehlen Bürgerbeteiligungen offen zu gestalten, um Raum für Anpassungen zu lassen.**

Es muss die Möglichkeit geben, Methoden im Laufe des Prozesses zu verändern, damit neue Erkenntnisse einfließen können.

Ja 86,7%    Nein 8,9%    Enthaltung 4,4%



Abbildung 5: Abstimmung über finale Empfehlungen

# Die Themen des Bürgerrats

---





Abbildung 6: Kleingruppe bei Empfehlungsarbeit

## Chancen und Herausforderungen der Mobilität der Zukunft

Zu Beginn des Prozesses setzten sich die Teilnehmenden zunächst allgemein mit dem Thema der Verkehrswende und den damit aus ihrer Sicht verbundenen Herausforderungen auseinander, um sich dann im weiteren Verlauf mit den vorgegebenen Themen *Fahrdienst auf Bestellung* im ländlichen Raum, *Stadt für Alle* und *Formen der Beteiligung* näher zu beschäftigen. So ging es in den ersten beiden einführenden Arbeitseinheiten darum, zu diskutieren, was aus Sicht der Teilnehmenden für eine Mobilität der Zukunft am wichtigsten ist und welche Herausforderungen sie für die Mobilität und den Verkehr im städtischen und ländlichen Raum sehen.

In der ersten Kleingruppenarbeit leitete sie die folgende Frage:

### „Was ist aus Ihrer Sicht für eine zukunftsfähige Mobilität am wichtigsten?“

Nach Vorstellung der Ergebnisse aus den Kleingruppen wurden neun Cluster gebildet (s. Tabelle 1). Am wichtigsten für eine zukunftsfähige Mobilität waren dem Bürgerrat die Themen Verlässlichkeit, Bezahlbarkeit und Flexibilität. Unter Ersterem verstanden die Teilnehmenden ein zuverlässiges und regelmäßig verfügbares Verkehrssystem und bezogen sich dabei vor allem auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den öffentlichen Personenverkehr im Allgemeinen. Aber auch Alternativen aus dem Bereich der Shared Mobility, das heißt „geteilte“ Verkehrsmittel wie zum Beispiel E-Scooter, Leihräder und Carsharing-Angebote, wurden genannt. Dazu wird laut den Teilnehmenden ein verlässliches Netz aus E-Ladestationen benötigt. Unter dem Punkt Bezahlbarkeit wurde formuliert, dass ÖPNV und Bahn preisgünstig zur Verfügung stehen sollen. Unter Flexibilität verstand der Bürgerrat unter anderem die Anbindung des ländlichen Raums an den öffentlichen Verkehr sowie Möglichkeiten der flexiblen Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln bzw. auch von privatem Auto und öffentlichem Verkehr.

Wichtigste Themen für eine zukunftsfähige Mobilität	Punkte
<b>1. Verlässlichkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuverlässigkeit (unabhängig von der Witterung)</li> <li>• Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs</li> <li>• Zuverlässige Systeme: für öffentlichen Personennahverkehr und öffentlichen Personenverkehr sowie Alternativen (E-Scooter, E-Ladestationen, Leihräder, Carsharing)</li> </ul>	<b>35</b>
<b>2. Bezahlbarkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Günstig</li> <li>• Bahn und ÖPNV verbessern (regelmäßig, preisgünstig)</li> <li>• Bezahlbarkeit des ÖPNV (Deutschlandticket)</li> </ul>	<b>30</b>
<b>3. Flexibilität</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexible Kombinationen von Individualverkehr und ÖPNV ermöglichen</li> <li>• Anbindung des ländlichen Raums an öffentlichen Verkehr</li> </ul>	<b>19</b>
<b>4. (Rad-)Infrastruktur ausbauen</b>	<b>14</b>
<b>5. Nachhaltige Technik für Autos</b>	<b>13</b>
<b>6. Warenverkehr weg von Straße, hin zur Schiene</b>	<b>9</b>
<b>7. Umstrukturierung der Verkehrsanbieter</b>	<b>6</b>
<b>8. Verdrängung von Autos aus der Stadt einhergehend mit Park-and-Ride-Angeboten</b>	<b>3</b>
<b>9. Einfache und verständliche Systeme: Ticketkauf, Nutzung, Übersichtlichkeit der Verkehrsformen</b>	<b>2</b>

Tabelle 1: Ergebnisse der Arbeitseinheit zur Einführung in das Thema

In der zweiten Arbeitseinheit sollten die Teilnehmenden die größten Herausforderungen der ländlichen sowie städtischen Mobilität diskutieren. Dazu führte *Thorsten Koska*, Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, mit einem Vortrag ins Thema ein. Zu Anfang stellte er klar, dass Mobilität und Verkehr nicht gleichbedeutend verwendet werden, sondern sich auf unterschiedliche Sachverhalte beziehen. Mobilität beschreibt demnach die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung. Verkehr hingegen bezeichnet die zielgerichtete Ortsveränderung selbst mit einem bestimmten Verkehrsmittel. Ein Mobilitätsbedürfnis könne somit mit viel oder wenig Verkehr erfüllt werden – je nachdem, wie weit die konkreten Verkehrsziele entfernt sind. Es sei wissenschaftlicher Konsens, dass unser aktuelles Verkehrssystem nicht nachhaltig ist. Die Emissionen im Verkehrssektor sind laut dem Referenten im Gegensatz zu anderen Sektoren nur sehr langsam gesunken, sodass dort die größte Ziellücke für die nationalen Ziele bis 2030 besteht. Herausforderungen für die Verkehrswende seien vor allem an die Bedürfnisse des Autos angepasste Städte, wachsende Mobilitäts- und Verkehrsbedarfe sowie die aktuelle Verkehrspolitik und -planung. Herr Koska gab darauf aufbauend einen Überblick über mögliche Strategien für die Verkehrswende, die sich



Abbildung 7: Gallery Walk zu den bisherigen Ergebnissen der Empfehlungsarbeit

unter dem Ziel „Mobilität für alle“ an den folgenden Schlagworten orientieren: *weniger – anders – besser*. Dabei sei es wichtig, stets die gesellschaftlich ungleich verteilten Mobilitätschancen zu berücksichtigen. *Weniger* bezieht sich dabei, so der Referent, auf die Reduktion von Verkehr. *Anderer* Verkehr meint die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dabei sei eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen ratsam. Sogenannte Push-Maßnahmen (dt. „wegschieben“), machen den PKW-Verkehr weniger attraktiv, während Pull-Maßnahmen (dt. „anziehen“) umweltfreundliche Verkehrsmittel stärken bzw. attraktiver machen, zum Beispiel durch den Ausbau des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen). Zuletzt kann Verkehr laut Herrn Koska *besser* werden, wenn energieeffizientere Mobilitätslösungen gefunden werden, zum Beispiel mithilfe alternativer Antriebe.

Dabei unterscheiden sich die Herausforderungen der drei Strategien im ländlichen Raum von denen im städtischen Raum. In der anschließenden Kleingruppenarbeit sollten die Teilnehmenden daher diese jeweils unterschiedlichen Herausforderungen aus ihrer Sicht diskutieren:

### **„Welche Herausforderungen sehen Sie für die Mobilität und den Verkehr im städtischen Raum und im ländlichen Raum?“**

Als wichtigste Herausforderung der Mobilität im ländlichen Raum sahen die Teilnehmenden vor allem die mangelnde Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie mangelnde Alternativen zum Auto. Auch die Bezahlbarkeit des ÖPNV im ländlichen Raum sowie allgemein seine Finanzierung betrachteten sie als große Herausforderung. Als Drittes war den Teilnehmenden eine bessere Zusammenarbeit der Verkehrsverbünde im ländlichen Raum wichtig, um zum Beispiel Tarifgrenzen zwischen unterschiedlichen Verkehrsverbänden abzubauen und Wegekettens über Verkehrsverbundgrenzen hinaus zu erleichtern.

Im städtischen Raum wurde die größte Herausforderung hingegen im fehlenden „Umdenken“, also der mangelnden Bereitschaft, Verhaltensmuster zu ändern, gesehen, wie zum Beispiel vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Dies würde auch dadurch erschwert, dass das Auto immer noch als Statussymbol gelte und mit vielen Privilegien verbunden sei. Hier müsse bereits bei den Kindern ein gesellschaftliches Umdenken gefördert werden. Eine weitere wichtige Herausforderung wurde im begrenzten Platz und der derzeitigen Flächenverteilung im städtischen Raum gesehen. Da Flächen in der Stadt begrenzt seien, brauche es eine Reduktion des Platzes für Autos und eine Umverteilung zugunsten nachhaltigerer Verkehrsmittel. Eine weitere Herausforderung bestand für die Teilnehmenden darin, den Umstieg vom Auto attraktiver und sicherer zu machen. Die Ergebnisse dieser ersten beiden Arbeitseinheiten bildeten eine der Grundlagen für die spätere Empfehlungsarbeit. In ihnen wurde bereits sichtbar, welche Themen aus Sicht des Bürgerrats mit hoher Priorität behandelt werden müssen, um die gemeinsame Verkehrswende zu schaffen.

Herausforderungen von Mobilität und Verkehr im ländlichen Raum	Punkte
<b>1. Infrastruktur verbinden für kurze Wege</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlechte Anbindung: weite Strecken z. B. zu Haltestellen, nicht alle Haltestellen werden ausreichend bedient</li> <li>• Mangel an ÖPNV und Alternativen zum Auto</li> <li>• Anbindung an die letzte Wiese fehlt häufig</li> </ul>	<b>36</b>
<b>2. Finanzierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezahlbarkeit</li> <li>• Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Bereich</li> </ul>	<b>33</b>
<b>3. Verkehrsverbünde sollen zusammenarbeiten und sich verbinden</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzen zwischen Verkehrsverbänden abbauen</li> <li>• Wegekettten erleichtern</li> </ul>	<b>26</b>
4. Unsichere / Nicht vorhandene Radwege, Ausbau von Radwegen	12
5. Verlässlichkeit des (Nah-)Verkehrs	7
6. Stärkung der Kommunen bei Verkehrsplanung	5
7. Verhaltensmuster der Menschen ändern	4
8. Inklusive Infrastruktur schaffen: Neubau, Reaktivierung	4
9. Emissionsfreie Alternativen für PKWs fördern	4
10. Deckung des täglichen Bedarfs	3

Tabelle 2 (links) und 3 (rechts): Ergebnisse der Arbeitseinheit zu Herausforderungen der Mobilität in Land (2) und Stadt (3)





Abbildung 8: Ergebnispräsentation der Kleingruppenarbeit im Plenum

Herausforderungen von Mobilität und Verkehr im städtischen Raum	Punkte
<b>1. Umdenken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende Akzeptanz für Umdenken</li> <li>• Umdenken bei den Kindern starten und kulturelles Umdenken</li> <li>• Verhaltensmuster der Menschen ändern</li> <li>• Statussymbol Auto, Autoprivileg zurückdrängen</li> </ul>	<b>46</b>
<b>2. Umbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Platz für Autos reduzieren</li> <li>• Flächenmangel und ungünstige Flächenverteilung</li> <li>• Fehlender Platz</li> <li>• Umbau von autozentrierten Städten</li> </ul>	<b>29</b>
<b>3. Umstieg weg vom Auto attraktiver und sicherer machen</b>	<b>24</b>
4. Verkehrsfluss erhalten und verbessern	9
5. Steigender Bedarf im ÖPNV (Stoßzeiten)	8
6. Veränderungen schnell umsetzen	6
7. Dezentralisierung (Einkaufsmöglichkeiten)	5
8. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	4
9. 24h-Verfügbarkeit von Verkehrsangebot	3

## Die Verkehrswende im ländlichen Raum: flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung für den ländlichen Raum

Das erste inhaltliche Themenfeld, dem sich die Bürgerrätinnen und Bürgerräte widmeten, war der *Flächendeckende Fahrdienst auf Bestellung für den ländlichen Raum*. Der sogenannte On-Demand-Verkehr (ODV) soll an der Schnittstelle zwischen Taxi, Individualverkehr und ländlichem öffentlichem Nahverkehr, wie zum Beispiel dem Linienbus, ein neues innovatives Mobilitätsangebot schaffen. Dabei soll der ODV das attraktive Preisniveau und die Klimafreundlichkeit des ÖPNV mit dem Komfort und der Flexibilität der individuellen Mobilität verbinden. Ein ODV-Angebot kann, wie schon der Name sagt, nach Bedarf per App oder Anruf bestellt werden, womit die sonst häufigen Leerfahrten von Linienverkehren vermieden werden sollen. Es existieren bereits einige Pilotprojekte sowie Finanzierungsstrategien für den ODV im ländlichen Raum, aber es ist noch nicht abschließend geklärt, wie er ausgestaltet sein muss, um eine wirkliche Alternative zum privaten Auto darzustellen, und vor allem wie ein solches Angebot im ländlichen Raum finanziert werden soll. Es war Aufgabe des Bürgerrats, sich zu diesen Fragen auszutauschen und Empfehlungen zu formulieren.

### Ausgestaltung von Fahrdiensten auf Bestellung

Damit die Bürgerrätinnen und -räte einen Eindruck über eine mögliche Ausgestaltung des ODV gewinnen konnten, wurden in dieser Arbeitseinheit zwei Praxisbeispiele vorgestellt.

Als Erstes präsentierte *Günter Bertolini*, Projektleiter On-Demand-Verkehre bei der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, das Modellprojekt seines Verbunds, das mehrere regionale Angebote vereint. In seinem Vortrag beschrieb er die Kleinbusflotte, die durch ein digitales Buchungssystem gesteuert wird und möglichst effizient die Routen mehrerer Kundinnen und Kunden miteinander verbindet. Das dadurch entstehende engmaschige Routennetz solle den öffentlichen Verkehr näher zu den Menschen bringen. Der Fahrpreis setze sich zusammen aus dem ÖPNV-Grundpreis, der beispielsweise beim Besitz einer Zeitkarte entfalle, einem Komfortzuschlag von bis zu zwei Euro pro Fahrt sowie gegebenenfalls einem Arbeitspreis pro Kilometer. Während für den Betrieb im Vergleich zum klassischen ÖPNV, wie zum Beispiel dem Buslinienverkehr, bei Fahrzeug- und Energiekosten gespart werden könne, lägen die Kosten beim Posten Personal aufgrund der geringen Fahrzeuggröße höher.

Beim On-Demand-Angebot *Sprinti* in Hannover, das der zuständige Projektleiter *Klaus Geschwinder* den Teilnehmenden erläuterte, können Fahrten nur dort gebucht werden, wo keine Buslinien vorhanden sind. Damit schaffe der *Sprinti* ein dezentrales Mobilitätsangebot als Erweiterung zu typischen Linienbussen zwischen Randbezirken und Zentrum, das ermögliche, auch die Randbezirke untereinander besser miteinander zu verbinden. Deshalb gelte hier der gleiche Preis wie im herkömmlichen ÖPNV mit Bus und Bahn. Dieser Preis werde aktuell jedoch nur durch die finanzielle Förderung durch Bund und Land ermöglicht, noch trage sich das Projekt nicht selbst.

Sowohl das Projekt aus der Rhein-Main-Region als auch der *Sprinti* werden wissenschaftlich evaluiert. In der Analyse der Fahrgastzahlen und Umfragen zeigte sich laut den Referenten, dass mit den Angeboten etwa ein Viertel der Autofahrten ersetzt werden konnte.



In der folgenden Kleingruppenarbeit diskutierten die Teilnehmenden zu der folgenden Fragestellung:

**„Wie muss ein Angebot für einen Fahrdienst auf Bestellung (On-Demand-Verkehr) aussehen, damit er eine wirkliche Alternative zum Auto darstellt und Sie es auch nutzen würden?“**

Dem Bürgerrat war es auch hier besonders wichtig, dass der ODV verlässlich und flexibel verfügbar sein muss, um eine attraktive Alternative zum Auto darzustellen. Das Angebot muss dementsprechend planbar, innerhalb kurzer Wartezeiten verfügbar und im Idealfall rund um die Uhr buchbar sein.

Außerdem sollte das Angebot preislich attraktiv sein, also höchstens so teuer wie die Fahrt mit einem eigenen Auto bzw. vergleichbar mit dem ÖPNV, gegebenenfalls zuzüglich eines Komfortzuschlags. Außerdem wurde über eine Preisstaffelung nachgedacht, um das Angebot auch für Menschen mit weniger Einkommen, zum Beispiel für Rentnerinnen und Rentner, Studierende sowie Schülerinnen und Schüler, attraktiv zu gestalten. Am drittichtigsten war den Teilnehmenden eine hohe Nutzerfreundlichkeit des Angebots, das heißt eine einfache Buchung und Bezahlung, sowohl digital als auch über Telefon, und ein leicht verständliches System.

Gestaltung von flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung	Punkte
<b>1. Verlässlichkeit, Verfügbarkeit, Planbarkeit und zeitliche Abdeckung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planbarkeit der Fahrt (Dauer bis Ziel) und Garantie der Verfügbarkeit rund um die Uhr</li> <li>Verlässlichkeit, kurze Wartezeit, garantierte Ankunftszeit</li> <li>Sicherheit, Planbarkeit und hohe Verfügbarkeit</li> <li>Zeitliche Abdeckung 24/7</li> </ul>	<b>40</b>
<b>2. Attraktive Preisgestaltung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Günstiger als Auto, z. B. ÖPNV-Preis plus Komfortzuschlag</li> <li>Attraktive Preise, vergleichbar Auto oder ÖPNV</li> <li>5 € pro 10 Kilometer, aber Preisstaffelung für z. B. Schülerinnen und Schüler, Studierende, Rentnerinnen und Rentner per Abo oder Monatskarte</li> </ul>	<b>28</b>
<b>3. Nutzerfreundlichkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Telefondienst beibehalten</li> <li>Nutzerfreundlichkeit bei Buchung und Fahrplan sowie ein integriertes System</li> <li>leichte Buchung und Bezahlung (nicht nur digital)</li> </ul>	<b>27</b>
<b>4. Ein zentraler Verkehrsverband</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zusammenschluss aller Verkehrsverbände deutschlandweit mit ihren On-Demand-Systemen</li> <li>Zentrales System für bestehenden Verkehr deutschlandweit (europaweit)</li> </ul>	<b>19</b>
<b>5. Individualisierte und barrierefreie Fahrten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Individualisierte Fahrten nach Bedarf: z. B. Abholung an Haustür, Bringen mit Einkauf, Stauraum für Rollator/Kinderwagen, individuelle Anfragen, z. B. Kindersitz, sowie Infos zu Fahrerinnen und Fahrern</li> <li>Barrierefrei, Optionen für Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad</li> </ul>	<b>14</b>
<b>6. Flexibilität: kurze Wartezeit, Voranmeldung mit Stornomöglichkeit, integrierte App-Systeme</b>	<b>6</b>

Tabelle 4: Ergebnisse der Arbeitseinheit zur Gestaltung von flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung

## Finanzierung von Fahrdiensten auf Bestellung

In der nächsten Arbeitseinheit ging es um das Thema Finanzierung von Fahrdiensten auf Bestellung. Bereits in den vorangegangenen Diskussionen wurde klar, dass die Bürgerrätinnen und -räte eine attraktive Preisgestaltung für *Fahrdienste auf Bestellung* für wichtig hielten. Jedoch lassen sich die On-Demand-Angebote nicht allein über die Nutzungstarife finanzieren. Die Frage war also, wie eine Finanzierung für flächendeckende Fahrdienste auf Bestellung aussehen kann, die nicht allein auf Nutzungstarifen und öffentlicher Förderung beruht.

*Dr. Martin Schiefelbusch* von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ging in seinem Vortrag noch einmal im Detail auf die Herausforderung der Finanzierung des On-Demand-Verkehrs ein. Wie er zunächst erläuterte, verringern sich die Betriebskosten des ODV bei einer Erhöhung der Nachfrage, also der Fahrgastzahlen – die im Sinne der Verkehrswende ja gewünscht ist –, nicht so stark wie bei Bus und Bahn. Denn in einen Kleinbus, so der Referent, passen nun einmal weniger Menschen als in einen Linienbus oder eine S-Bahn und daher muss ein weiterer fahren, wenn der erste voll ist. Preise können daher nicht über eine hohe Nachfrage reduziert werden. Es gelte somit, neue Wege für die Finanzierung des ODV zu finden. Denn um ein wirklich attraktives Angebot als Alternative zum Auto zu schaffen, könnten die höheren Kosten nicht allein über höhere Ticketpreise oder eine Einschränkung des Angebots (zum Beispiel der Betriebszeiten) geregelt werden. Eine von Herrn Dr. Schiefelbusch vorgestellte Möglichkeit könnte sein, dass sogenannte Drittnutzende stärker eingebunden werden. Diese könnten zum Beispiel sein: aktive Autonutzerinnen und -nutzer (zum Beispiel über erhöhte Parkraumgebühren oder eine Art Maut), Kfz-Halterinnen und -halter, Unternehmen bzw. Arbeitgeber, da diese ja Pendelverkehr verursachen, oder aber alle Einwohnerinnen und Einwohner einer Gemeinde oder Region über eine Art Mobilitätsabgabe. Des Weiteren könnte eine Beteiligung anderer Einrichtungen gefordert werden, zum Beispiel Krankenkassen, die bei Krankenfahrten vom ODV profitieren.

In der anschließenden Kleingruppendiskussion sollten die Teilnehmenden die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten und ihre Vor- und Nachteile diskutieren. Die konkrete Fragestellung lautete:

**Es ist wahrscheinlich, dass zukünftig Angebote für flächendeckende Fahrdienste auf Bestellung durch Nutzende und durch Steuern finanziert werden. Wenn das aber die Kosten nicht deckt oder für die Nutzenden zu teuer würde, wer sollte sich an der Finanzierung noch beteiligen und warum?**

Im Rahmen der folgenden Diskussionen wurden viele Finanzierungsoptionen diskutiert. Die meisten Stimmen erhielt der Vorschlag einer allgemeinen Mobilitätsabgabe für alle Einwohnerinnen und Einwohner. Diese sollte gegebenenfalls preislich gestaffelt sein. Eine solche Finanzierung durch viele würde den Preis der einzelnen Fahrten verringern. Als ebenfalls wichtig wurde erachtet, dass der Bund sich weiterhin an den Kosten des ODV-Angebots beteiligt. Durch die Integration von Verkehrsverbänden könnten hier auch finanzielle Einsparungen erreicht werden. Auch befürwortete der Bürgerrat die Beteiligung von Unternehmen bei der Finanzierung, beispielsweise in Form von Jobtickets und sprach sich für Steuererleichterungen für die Nutzung von ODV aus. Zudem könnten Unternehmen direkt Fahrzeuge für den ODV zur Verfügung stellen. Ähnlich viele Stimmen erhielt auch die Forderung nach der Umverteilung bzw. Abschaffung von Subventionen und Steuererleichterungen, wie beispielsweise der Pendlerpauschale im On-Demand-Gebiet oder des Dienstwagenprivilegs. Klassische Push-Maßnahmen, die eine Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bewirken würden (wie beispielsweise eine Kfz-Maut oder erhöhte Parkgebühren oder Kfz-Steuern, gegebenenfalls nur für „Kfz-Luxus“), wurden hingegen weniger stark gewichtet.

Die am höchsten gewichteten Vorschläge zur Finanzierung von flächendeckendem On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum gingen gemeinsam mit den wichtigsten Punkten zur Ausgestaltung des ODV in die Entwicklung von Empfehlungen zu diesem Themenbereich ein.

Finanzierung von flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung		Punkte
Wer?	Warum?	
<b>1. Allgemeine Abgabe</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jede Einwohnerin und jeder Einwohner</li> <li>• Mobilitäts-„Versicherung“ für alle „verpflichtend“, Anspruch wäre zu regeln</li> <li>• Verkehrswendesoli (gestaffelte Steuerabgabe)</li> <li>• Allgemeiner Mobilitätspass, z. B. „erzwungenes“ 49-€-Ticket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfache Kostenstruktur, z. B. drei Stufen</li> <li>• Alle einbeziehen: Empfangende von Bürgergeld, Rentnerinnen und Rentner, Jugendliche etc.</li> <li>• Viele zahlen ein, dadurch verringert sich die Höhe der Kosten des Mobilitätspasses</li> </ul>	26
<b>2. Bund</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von Verkehrsverbänden</li> <li>• Struktur/Gesetzgebung auf Bundesebene</li> <li>• Bundesgelder</li> </ul>	23
<b>3. Arbeitgebende</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrie beteiligen</li> <li>• Arbeitgebende mit ins Boot holen</li> <li>• Abgabe von Arbeitgebenden, wie z. B. „Jobticket“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeuge testen und zur Verfügung stellen für On-Demand-Verkehr</li> <li>• Sie wollen, dass ihre Angestellten zur Arbeit kommen</li> <li>• Steuererleichterungen für ODV-Nutzung der Arbeitnehmer (statt Dienstwagenprivileg)</li> <li>• Jobtickets, z. B. (teil)finanziert von Arbeitgebenden</li> </ul>	19
<b>4. Subventionen-Umverteilung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschaffung der Pendlerpauschale im On-Demand-Gebiet</li> <li>• Subventionen umverteilen: Dienstwagen/Diesel/Pendlerpauschale</li> </ul>		18
<b>5. Sponsoring</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sponsoring: Fußballvereine, Firmen etc.</li> <li>• Werbung und Sponsoring über Unternehmen</li> <li>• Werbung</li> <li>• Sponsoring: Einkaufszentren, Gaststätten, Kultur</li> </ul>		11
<b>6. Kfz-„Luxus“</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuerzuschlag auf Zweit-/Drittwagen</li> <li>• Besteuerung von hochmotorisierten Fahrzeugen</li> </ul>		11
<b>7. Parkgebühren (Anwohnende)</b>		
		6
<b>8. Kfz-Steuer</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Steuer</li> <li>• Umverteilung der Steuergelder zu Gunsten von On-Demand-Systemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Steuer nutzen, daher einfach</li> </ul>	4
<b>9. Autobahnmaut für alle gleich</b>		
		4
<b>10. Veranstalter</b>		
		3
<b>11. Krankenkassen</b>		
		3
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krankenkassen beteiligen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brauchen ohnehin die Fahrten</li> <li>• Bündelung von (bisher häufigen) Einzelfahrten</li> </ul>	3
<b>12. Vermögenssteuer</b>		
<b>13. Automobilindustrie verdient viel, wird darum beteiligt</b>		
		2
<b>14. Onlinehandel, z. B. Amazon</b>		
		1
<b>15. „Verkehrstaxe“ (vgl. Kurtaxe auf Inseln)</b>		
		1

Tabelle 5: Ergebnisse der Arbeitseinheit zur Finanzierung von flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung

## Die Verkehrswende im städtischen Raum: Stadt für Alle

Das zweite inhaltliche Thema des Bürgerrats war *Die Verkehrswende im städtischen Raum: Stadt für Alle*. Innerhalb von drei Sitzungen arbeiteten und diskutierten die Teilnehmenden dazu, wie eine lebenswerte Stadt für alle aussehen kann, die gleichzeitig ein sicherer Ort für alle Verkehrsteilnehmenden ist. Dabei standen die Aufteilung des Straßenraums vor dem Hintergrund eines begrenzten Platzangebots, die Sicherheit für und Bedarfe von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen sowie die Bedeutung von Aufenthaltsqualität, Lebensqualität und Klima im Zentrum der Diskussion.

### Aspekte einer lebenswerten Innenstadt

In zwei Vorträgen beschäftigte sich der Bürgerrat zunächst mit der Fragestellung, wie die Innenstädte in Zukunft aussehen könnten.

*Anne Klein-Hitpaß*, Leiterin des Forschungsbereichs Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), erläuterte in ihrem überblicksartigen Vortrag zunächst, wie Städte heute aussehen, und ging dabei besonders auf die Flächenverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ein. Sie stellte zu Anfang heraus, dass dem MIV momentan ein großer Flächenanteil in den Städten zukommt und dieser aufgrund der steigenden Größe und Anzahl der Autos in Deutschland zukünftig noch weiter anwachsen wird. Der Referentin zufolge nimmt somit das Verkehrsmittel, das am meisten die Sicherheit und das Klima in den Städten belastet, dort zugleich den meisten Platz ein. Weiter zeigte Anne Klein-Hitpaß, wie Städte aussehen könnten, die auch anderen Verkehrsteilnehmenden wie den Fahrradfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern mehr Platz böten. Eine Verkehrswende bedeute daher, den Raum in der Stadt gerechter zu verteilen und die Bedürfnisse aller nach einer nachhaltigen Mobilität in den Blick zu nehmen. Dafür müssten Maßnahmen umgesetzt werden, die Verkehr vermeiden, verlagern und die Mobilität der Menschen trotzdem nicht einschränken. Dabei gelte: Nur Angebote allein reichen nicht. Es brauche Push- und Pull-Maßnahmen, wie es bereits Thorsten Koska in seinem Vortrag erwähnte hatte. Push-Maßnahmen bestünden beispielsweise darin, das Parken zu verteuern oder die Höchstgeschwindigkeit zu begrenzen. Gleichzeitig könnten Pull-Maßnahmen den Umweltverbund stärken und so Anreize für den Umstieg vom Auto auf nachhaltige Verkehrsmittel setzen.

*Ronald Winkler*, Fachreferent des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) für Stadtverkehr im Bereich Verkehrspolitik, hielt im Anschluss einen Vortrag, der stärker die Rolle des Autos und vor allem des Parkens im urbanen Raum als Schlüsselfaktor in den Vordergrund rückte. Der Referent führte in das Themenfeld der Automobilität in Städten ein und fokussierte sich dann besonders auf Probleme des ruhenden Verkehrs (parkende Autos) in Städten und bestehende Lösungsvorschläge. Parkraum werde immer knapper und der Parksuchverkehr dadurch verstärkt. Außerdem verursache das Parken im öffentlichen Raum eine Reihe von Problemen. So sei Parken oftmals nicht effizient (wie zum Beispiel Dauerparken), beeinträchtige die Verkehrssicherheit (etwa durch Falschparker) und wirke sich negativ auf Umwelt und den Straßenraum aus (Lärm, Schadstoffe, fehlender Platz für Straßengrün). Als Lösungsvorschläge nannte Ronald Winkler Parkraumbewirtschaftung, Parkraumverlagerung in Parkhäuser und Tiefgaragen, Park and Ride, Carsharing und Sonderrechte für Sonderbedarfe (Bewohnerparken, Menschen mit Behinderung, Lieferverkehr). Abschließend ging der Referent auf die Fragestellung ein, wie Innenstädte durch die Umwandlung von derzeit durch den MIV beanspruchten Flächen attraktiver gestaltet werden könnten und was es dabei zu beachten gebe.

Nach den beiden Kurzvorträgen wurden die Teilnehmenden gebeten, folgende Fragestellung in den Kleingruppen zu diskutieren:

**„Welche Aspekte gehören für Sie zu einer lebenswerten Innenstadt?“**

Für die Teilnehmenden sollte eine lebenswerte Innenstadt zuallererst attraktiv, naturnah und grün sein. Auch sollte sie Raum für einen belebten Nutzungsmix bieten und als Wohlfühlort innerhalb des Stadtgebiets dienen. Außerdem solle sie eine sichere Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende und einen gut erreichbaren ÖPNV bieten. Unter dem ersten Punkt verstanden die Teilnehmenden einen Ort, der attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten wie (mehr) Grünflächen, Sitzmöglichkeiten und öffentliche Toiletten, Kulturangebote sowie Platz für Kinder bietet. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass die Flächen sauber und hell sind und sich Menschen durch Verkehrsberuhigung auf diesen stressfrei begegnen können. Alle Gruppen empfahlen, mehr Grün in der Stadt zu integrieren und Räume naturnah oder ökologisch zu gestalten. Unter einem belebten Nutzungsmix stellten sich die Teilnehmenden eine Innenstadt vor, die Flächennutzungen wie Wohnen, Freizeitgestaltung, Gewerbe, Kultur und Konsum vor den Raumansprüchen des MIV priorisiert. Eine sichere Infrastruktur für den Umweltverbund aufzubauen bedeutet für die Teilnehmenden, Autofahren unattraktiver zu machen und nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern. Letzteres beinhaltet die schnelle und sichere Erreichbarkeit von verschiedenen Bezirken mit dem ÖPNV und dem Rad, das Einführen von verkehrsberuhigten Zonen sowie von Tempolimits für PKW.

Aspekte einer lebenswerten Innenstadt	Punkte
<p><b>1. Attraktive, naturnahe, grüne Innenstadt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten: Grünflächen, öffentliche Toiletten, Kultur und Sitzmöglichkeiten sowie Platz für Kinder (Spielplätze)</li> <li>• Helle, saubere, naturnahe Innenstadt mit ruhigen Plätzen, um sich stressfrei zu begegnen</li> <li>• Mehr Natur in der Stadt durch Begrünung (z. B. ökologische Gestaltung von Fassaden)</li> <li>• Mehr Straßengrün</li> <li>• Umweltbewusst, Lebensqualität (viel grün, sauber, wenig Lärm, wenig Müll, auch durch Verlegung des Verkehrs unter die Erde und schwebend)</li> </ul>	<b>44</b>
<p><b>2. Belebter Nutzungsmix und Wohlfühlraum in der Innenstadt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menschen in den Vordergrund: Zurückdrängen des Autos und mehr Leben und Wohnen in der Innenstadt</li> <li>• Nutzungsmix, Wohnen, Gewerbe, Kultur und Konsum</li> <li>• Lebendige bewohnte Innenstädte (Geschäfte, Cafés, Kultur)</li> <li>• Raum für Freizeitgestaltung (Spielen, Gastronomie, Erholen) und Treffpunkte</li> <li>• Alle sollen sich wohl fühlen und in die Stadt kommen können: Jung und Alt, mit und ohne Behinderungen</li> </ul>	<b>35</b>
<p><b>3. Sichere Infrastruktur für Zufußgehende, Radfahrende und ÖPNVt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV und Fahrrad, verkehrsberuhigte Zone</li> <li>• Autofahren unattraktiv machen (z. B. durch Tempo 30)</li> <li>• Gute Erreichbarkeit und kurze Wege, unabhängig vom Verkehrsmittel, vor allem zu wichtigen Punkten in der Stadt</li> <li>• Mehr Sicherheit für alle (Radfahrende, Kinder) → keine Angst mehr überfahren zu werden</li> <li>• Erhebliche Verbesserung der Infrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende</li> <li>• Mit dem Fahrrad mit möglichst wenig Halten sicher durch die Stadt – umfassendes Fahrradwegenetz</li> <li>• Bezirke sollen gut vernetzt sein und mit neuen Antrieben (keine Autos)</li> </ul>	<b>25</b>
<p><b>4. Autofreie Innenstadt mit Ausnahmen (Handwerker:innen, Lieferverkehr, Pflegedienste)</b></p>	<b>16</b>

Tabelle 6: Ergebnisse der Arbeitseinheit zu Aspekten einer lebenswerten Innenstadt

## Maßnahmen zur Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren

In zwei weiteren Kurzvorträgen zu diesem Themenfeld wurden von einer Expertin und einem Experten Praxisbeispiele vorgestellt, bei denen Maßnahmen für einen nachhaltigen Mobilitätswandel in zwei städtischen Quartieren umgesetzt wurden.

So stellte **Hanna Wagener** vom Mobilitäts- und Tiefbauamt Darmstadt in ihrem Vortrag das nachhaltige Mobilitätskonzept des Neubauquartiers **Lincoln-Siedlung** vor. Durch alternative Mobilitätsangebote zum privaten PKW sollen dort neue Fortbewegungsmöglichkeiten zugänglich gemacht und durch eine Verringerung des MIV die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier gesteigert werden. Beitragen sollen hierzu unter anderem eine Fahrradförderung, die Bereitstellung von Sharing-Angeboten (zum Beispiel Car-Sharing), Angebote zur Unterstützung von Inter- und Multimodalität (Nutzung des jeweils für einen Weg am besten geeigneten Verkehrsmittels und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel), ein Park- und Stellplatzmanagement sowie Mobilitätsmanagement und -beratung vor Ort.

**Bastian Hagmaier** stellte in seinem Vortrag ein Pilotprojekt vor, das einen dauerhaften Umbau des Hamburger Stadtviertels Ottensen zum Ziel hat. Außerdem gab er Einblicke in das konkrete Beispiel Große Brunnenstraße. Von diesen Beispielen ausgehend stellte er Pfeiler für eine gelingende Verkehrswende in Städten vor. Das Projekt **Freiraum Ottensen** sieht vor, den Verkehr innerhalb des Quartiers umzugestalten. Durch das neue Verkehrskonzept sollen Fahrradstraßen ausgebaut und der MIV stark beschränkt werden. Sogenannte autoverkehrsfree „Inseln“ sollen Letzteren ganz ausschließen sowie Parkplätze drastisch reduzieren (um ca. 330 Parkplätze). Stattdessen werden Zonen zum Be- und Entladen eingerichtet. Der Referent betonte, dass solche Änderungen meist nicht zur Zufriedenheit aller führten. Daher sei es notwendig, Bürgerinnen und Bürger an der Planung und Umsetzung solcher Projekte konsequent zu beteiligen. Orte sollten multifunktional, das heißt für verschiedene Funktionen nutzbar gestaltet werden, um den vielfältigen Bedürfnissen und Ansprüchen auf städtischen Flächen gerecht zu werden. Außerdem sollte es auf Seiten der Kommune ein umsichtiges Flächenmanagement mit einer gerechten Nutzung im Sinne der Nachhaltigkeit (Umwelt, Menschen, Wirtschaft) geben.

Nach diesen beiden Kurzvorträgen hatten die Teilnehmenden Zeit, Maßnahmen zur Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren zu diskutieren. Zudem wurden sie gebeten, die entwickelten Maßnahmen jeweils zu begründen:

### „Welche Maßnahmen zur Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren würden Sie empfehlen und warum?“

Die von den Teilnehmenden als am wichtigsten eingestuften Ergebnisse der Gruppenarbeit waren die Vergrößerung und Verbesserung von Gehwegen und Fahrradwegen, der bedarfsangepasste Ausbau des ÖPNV durch innovative und flexible Fortbewegungsmittel, ein zentrales Parkplatzmanagement sowie die Sperrung einzelner Straßen für den MIV.

Höchste Priorität hatten für die Teilnehmenden das Vergrößern und Verbessern sowie die Neuanlage von Fahrrad- und Gehwegen. Der Straßenraum sollte zugunsten von Fahrrad- und Fußverkehr neu gestaltet werden, einschließlich der Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen. Unter einem bedarfsangepassten Ausbau des ÖPNV verstanden die Teilnehmenden unter anderem dessen Verknüpfung mit der PKW-Nutzung wie beispielsweise bei Park-and-Ride-Konzepten oder kleine Hop-on/Hop-off-Busse für kurze Strecken in der Stadt. Ein bedarfsangepasster ÖPNV sollte zudem als Ergänzung zu Fuß- und Radverkehr dienen. Zusätzlich sollten Anreize geschaffen werden, die den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern. Den dritten Platz teilten sich zwei gleichhoch gewichtete Cluster: ein zentrales Parkplatzmanagement, das eine Reduzierung von Parkplätzen in der Innenstadt beinhalten soll sowie unter anderem Parkgaragen und Park-and-Ride-Angebote an den Rändern der Innenstädte, um dennoch eine gute Anbindung an die Innenstädte zu gewährleisten. Außerdem sollten einzelne Straßen für Autos gesperrt werden und die gesperrten Flächen im Nachgang begrünt werden. Dies würde Raum für soziale Begegnungen bieten und zugleich das Stadtklima verbessern.



Maßnahmen zur Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren		Punkte
Was?	Warum?	
<b>1. Fahrradwege und Gehwege vergrößern und verbessern für lebenswerte Innenstädte</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere, verzögerungsfreie und sichere Fahrradinfrastruktur</li> <li>• Mehr und breitere Fahrrad- und Gehwege</li> <li>• Generelle Umgestaltung des Straßenbildes zu Gunsten von Fahrrad- und Fußverkehr</li> <li>• Bessere Radinfrastruktur (sichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder, Autospuren umwidmen)</li> <li>• Verschmälern von Straßen und Verbreiterung und Neuschaffung für Rad und Zufußgehende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradfahren muss attraktiver werden als Alternative zum Auto und leichter, z. B. durch Service-Points, sichere und überdachte Abstellanlagen, freie Fahrt, getrennte Wege</li> <li>• Attraktivität des Fahrrads steigern, ebenso das Zufußgehen dadurch weniger Lärm und mehr Sicherheit aufgrund von weniger Autoverkehr</li> <li>• Anschaffung und Nutzung von Fahrrädern erleichtern</li> <li>• Um mehr Raum für Fahrräder und Zufußgehende und ÖPNV zu schaffen</li> </ul>	26
<b>2. Bedarfsangepasster Ausbau des ÖPNV durch innovative und flexible Fortbewegungsmittel</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Anbindung an den ÖPNV mit Park-and-Ride-Möglichkeiten am ÖPNV</li> <li>• Guter und bedarfsangepasster ÖPNV als Ergänzung zu Fuß und Rad (z. B. Hop-on-/Hop-off-Bus für die kurzen Wege)</li> <li>• Anreize schaffen für Umstieg auf andere Mobilitätsformen als das Auto durch den Ausbau des ÖPNV, kostenfreien/ kostengünstigen Fahrradverleih</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Auto muss nicht mit in die Stadt genommen werden und Parkraum in der Stadt wird gespart</li> <li>• Eignen sich für schnelle und kurze Wege, Busse sollten regelmäßig fahren, Ziele der Nahversorgung ansteuern</li> <li>• Grundvoraussetzung damit Menschen nicht mehr auf das Auto zurückgreifen</li> </ul>	23
<b>3. Zentrales Parkplatzmanagement</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkgaragen an den Rändern der Innenstädte</li> <li>• Abgestimmtes Parkplatzmanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung an die Innenstädte wird gewährleistet, auch bei autoarmen Quartieren</li> <li>• Parkplatzreduzierung in der Innenstadt, aber mit Zeitparkplätzen, Park-and-Ride-Möglichkeiten und gut ausgebautem ÖPNV, damit es möglichst wenig Zeitverlust gegenüber dem Auto gibt</li> </ul>	12
<b>4. Einzelne Straßen für Autos sperren und gesperrte Flächen begrünen</b> (Zugang soll weiterhin ermöglicht werden für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starker „Umerziehungseffekt“</li> <li>• Mehr Raum für soziale Kontakte, Verbesserung der Luftqualität</li> <li>• Verbesserung des innerstädtischen Klimas, Regenwassernutzung</li> </ul>		12
<b>5. Vorhandene Nahversorgung und Infrastruktur (Kitas, Ärzt:innen, Schulen)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurze Wege, die man zu Fuß und mit dem Lastenrad zurücklegen kann, Vermeidung von Wegen mit dem Auto</li> </ul>		11
<b>6. Fahrrad und Autogaragen (horizontale Parkgaragen)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Platznutzungen und Zentralität führen zu weniger Verkehr (evtl. auch Kosteneinsparung?)</li> </ul>		7
<b>7. Auftrag an Bundesrat: Städte sollten Kompetenzen für die Umsetzung ihrer eigenen Verkehrswendeprojekte erhalten, außerdem sollte ein Tempo 30 für Wohngebiete in Städten deutschlandweit eingeführt werden</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeit zu Innovationen und lokal sinnvollen Experimenten</li> </ul>		7
<b>8. Zeitlich eingeschränkter gewerblicher Lieferverkehr und Packstationen für alle Anbieter:innen an zentralen Orten bei gleichzeitiger Unterstützung beim Transport zum Wohnort</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generelle zeitliche Einschränkung des Lieferverkehrs, um die Straßen zu entlasten</li> </ul>		6
<b>9. Einschränkung des Autoverkehrs: wnrur zu bestimmten Zeiten Be- und Entladung und Schrittgeschwindigkeit</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um lebenswertere Umgebungen zu schaffen und Durchgangsverkehre zu vermeiden (Anlieger frei)</li> </ul>		5
<b>10. Schaffen einer Transportlogistik für den autofreien Einkauf (durch bspw. Sackkarre oder leihbaren Einkaufswagen), organisiert durch Handy-App</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Damit der persönliche Bedarf gewährleistet wird: Dadurch können mobilitätseingeschränkte Personen bei größeren Einkäufen unterstützt werden, dies soll aber als sinnvolle Maßnahme für alle gestaltet werden – nicht nur für spezielle Nutzergruppen</li> </ul>		3
<b>11. Lukrative Bezuschussung für den Umstieg vom Auto</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzielle Zuschüsse helfen, auf das Auto zu verzichten</li> </ul>		2

Tabelle 7: Ergebnisse der Arbeitseinheit zu Maßnahmen zur Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren

## Formen der Beteiligung bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen

Der letzte inhaltliche Themenblock stellte die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Verkehrswendeprojekten in der Stadt und auf dem Land in den Fokus. Eine Verkehrsplanung für alle sollte nicht **für** die Bürgerinnen und Bürger planen, sondern **mit** ihnen, da unterschiedliche Menschen unterschiedliche Bedarfe im Hinblick auf den städtischen und den ländlichen Raum haben. Beteiligung kann Bürgerinnen und Bürger unterschiedlich stark in Planungsprozesse miteinbeziehen, von der Anhörung über die Mitbestimmung bis hin zur Delegation von bestimmten Aufgaben oder Entscheidungen. Die Grundlage von Beteiligung stellt jedoch immer die Information der Beteiligten dar. Außerdem können Menschen durch unterschiedliche Formate und Methoden beteiligt werden. In zwei Kurzvorträgen wurde den Teilnehmenden deshalb das Thema Beteiligung in der Verkehrsplanung allgemein und anhand konkreter Beispiele nähergebracht. Dies diente dann als Grundlage für die anschließende Kleingruppenarbeit, in der diskutiert wurde, in welcher Form Bürgerinnen und Bürger in der Stadt und auf dem Land zukünftig an der Verkehrsplanung beteiligt werden sollten.

**Mone Böcker** vom Stadtentwicklungs- und Beteiligungsbüro TOLLERORT gab zunächst einen Input zu „Beteiligung in der Verkehrswende“ im Allgemeinen. Sie definierte Beteiligung als einen Prozess, in dem sich eine Gruppe von Menschen sowie politisch Verantwortliche innerhalb gegebener Gestaltungsspielräume auf ein Verfahren mit offenem Ausgang einlassen. Dazu sollten vielfältige Perspektiven einbezogen, unterschiedliche Meinungen zugelassen und gemeinsam getragene Empfehlungen ausgearbeitet werden. Generell werde zwischen formellen und informellen Verfahren unterschieden. Erstere sind in Form und Umfang rechtsverbindlich vorgegeben (zum Beispiel Anhörungen oder Bürgerentscheide). Letztere sind formal nicht festgelegt, erlauben eine frühzeitige Beteiligung und bedienen sich vielfältiger Formate und Methoden. Außerdem sei es wichtig, so die Referentin, gewisse Gütekriterien zu beachten, um einen gelingenden Prozess zu gestalten. Dazu gehörten ausreichende Ressourcen, ein transparenter Rahmen sowie eine genaue und mehrstufige Planung. Der Einbezug diverser Gruppen stelle Beteiligungsverfahren vor Herausforderungen, sei durch das Einsetzen verschiedener Methoden aber möglich. Für eine Beteiligung in der Verkehrswende müsse eine politische Unterstützung abgefragt und eine langfristige Vision als Basis festgelegt werden. Daten sollten gesichtet und nachvollziehbar aufbereitet werden, um Maßnahmen zu begründen und Zweifel durch positive Beispiele aus dem Weg zu räumen. Durch den Austausch zwischen Expertinnen und Experten einerseits sowie Bürgerinnen und Bürgern andererseits könnten Horizonte erweitert und die Verkehrswende gerechter gestaltet werden. Es gebe bereits viele Beispiele, die genau dies erproben und von denen gelernt werden kann.

**Anke Borcharding** vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) stellte in ihrem Kurzvortrag die Beteiligung im **Projekt Graefekiez** in Berlin-Kreuzberg vor. In diesem Berliner Kiez sollte ein Verkehrsversuch die wachsende Anzahl von Fahrzeugen begrenzen. Dies sollte zum Klimaschutz beitragen, beziehungsweise Klimaanpassungsmaßnahmen (zum Beispiel Entsiegelung von Parkplätzen, das heißt, dass diese wasserdurchlässig gemacht werden) sowie nachhaltige und sichere Mobilität für alle ermöglichen. Dabei kam es zu (erwartbaren) Widerständen der Bevölkerung und Konflikten. Den Projektträgern wurde vorgeworfen, dass sie zu wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse der Anwohnenden nähmen. So wurde eine verstärkte Lärmbelastung durch erhöhte Freizeitnutzung der Aufenthaltsräume infolge der Verlagerung von Autos in die angrenzenden Quartiere befürchtet. Gewerbetreibende sorgten sich um das Wegbleiben von Kundschaft aufgrund fehlender Parkplätze. Das Projekt wurde durch Befragungen, Fokusgruppen und eine breite Ansprache über verschiedene Kanäle wissenschaftlich begleitet. Ergebnis der wissenschaftlichen Begleitung war laut der Referentin, dass eine transparente Kommunikation und ein Erwartungsmanagement darüber, wie groß der Handlungsspielraum ist, wichtige Kriterien für eine gelingende Beteiligung sind. Außerdem sollte stets eine zielgruppenspezifische Ansprache verfolgt werden. Es konnte zudem festgestellt werden, dass bei den befragten Bürgerinnen und Bürgern das Vertrauen in parlamentarische Prozesse höher als das in lokale Beteiligung ausfällt. Die Mitwirkung im Kiezmanagement vor Ort konnte aber dennoch Brücken zwischen den verschiedenen Perspektiven innerhalb des Projektes schlagen.

Auf Basis dieser beiden Vorträge sollte in der Gruppenarbeit folgende Fragestellung bearbeitet werden:

**„Wie sollen Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen beteiligt werden?“**

Die von den Teilnehmenden als am relevantesten eingestuften Aspekte hinsichtlich der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern waren eine transparente und kontinuierliche Information über das geplante Projekt, das Management von Ideen der Beteiligten und die verbindliche Umsetzung des Möglichen. Hinsichtlich der Information der Beteiligten war es den Teilnehmenden wichtig, dass wissenschaftlich fundiert, frühzeitig und fortlaufend über die Projektentwicklung informiert wird. Außerdem sollten Informationen über verschiedene Kanäle gestreut werden, damit sie möglichst viele erreichen. Als wichtig wurde außerdem erachtet, dass bei Projekten Ideen von Bürgerinnen und Bürgern auf vielfältige Art und Weise eingebracht werden können. Unter einer verbindlichen Umsetzung des Möglichen verstanden die Teilnehmenden ein transparentes Erwartungsmanagement in der Kommunikation, zunächst der Rahmenbedingungen im Vorfeld des Beteiligungsprozesses, aber auch des Grads der Verbindlichkeit zur Berücksichtigung der Ergebnisse. Dieser Punkt umfasst ebenfalls, dass der weitere Verlauf dokumentiert und Abweichungen von den Beteiligungsergebnissen begründet werden müssen.

Wichtigste Themen für Formen der Beteiligung	Punkte
<b>1. Transparente Information</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frühzeitige Information über das Projekt, permanente Information über Projektentwicklung</li> <li>• Wiederkehrende Information aller Beteiligten über verschiedene Kanäle mit Aufforderung zur Beteiligung</li> <li>• Wissenschaftsgestützte Information</li> <li>• Frühzeitige und fortlaufende Information unterschiedlicher Art</li> <li>• Verschiedene Medien zur Erstinformation über Maßnahmen nutzen (Briefkasten, Zeitung, Radio, Internet)</li> </ul>	31
<b>2. Ideenmanagement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ideenbox: öffentliche Pinnwand, analog/digital, Bürgerbefragung</li> <li>• Erfassung individueller Vorschläge per Brief, E-Mail, Internet, Kummerkasten</li> <li>• Formate für Brainstorming, die verrückte Ideen zulassen</li> </ul>	27
<b>3. Verbindliche Umsetzung des Möglichen und tatsächliche Realisierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grad der Verbindlichkeit kommunizieren</li> <li>• Klare Kommunikation der Rahmenbedingungen im Vorfeld</li> <li>• Die Ideen aus den Bürgerbeteiligungen müssen in der Umsetzung berücksichtigt werden, eventuell gestützt durch Bürgergremien inklusive nachgewiesenem Kontakt der Politiker:innen zu Bürger:innen</li> </ul>	21
<b>4. Aktivierende Ansprache</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Ansprache (Sprachbarrieren abbauen) in verschiedenen Sprachen (z. B. Info in den Briefkasten mit kostenfreiem Rückversand)</li> <li>• Umfassende, offizielle Ansprache mit attraktiven Anreizen zur Partizipation (Verpflegung, Kinderprogramm)</li> <li>• Bürgernahe Zusammenkünfte zum Ideenaustausch (sowie Info) (sprachlich und kulturell vielfältig), z. B. Volksfeste, Ideenwettbewerbe</li> </ul>	15
<b>5. Bindender Bürgerentscheid auf kommunaler Ebene</b>	14
<b>6. Verkehrswende in die Schulen bringen, z. B. Projektwoche (Information und Aktion)</b>	8
<b>7. „Experimentieren“: Verkehrsmaßnahmen vorübergehend ausprobieren; Probemaßnahmen: Dauer mehrere Monate, nicht jede Woche andere</b>	6
<b>8. Bürgerräte für alle Kommunen zur Verkehrswende einführen mit Ortsbegehungen</b>	2
<b>9. Nationale und kommunale Informations- und Vernetzungsplattform für Projekte der Verkehrswende</b>	2

Tabelle 8: Ergebnisse der Arbeitseinheit zu den wichtigsten Aspekten für Formen der Beteiligung

# Die Teilnehmenden

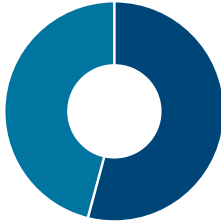
Ein Bürgerrat lebt von den Bürgerätinnen und Bürgerräten, die die Empfehlungen gemeinsam erarbeiten. Für den Bürgerrat *Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land* wurden in einem Zufallsverfahren 50 Bürgerinnen und Bürger aus ganz Deutschland ausgewählt.

Als Maßgabe für die Zufallsauswahl gilt dabei, dass jede Person aus Deutschland prinzipiell die gleiche Chance haben soll, in den Bürgerrat aufgenommen zu werden. Da es in Deutschland kein bundesweites Melderegister gibt, wurden in einem ersten Schritt die Gemeinden ausgewählt, aus denen Adressdaten der Bürgerinnen und Bürger angefragt werden sollten. Hierzu wurden die 16 deutschen Bundesländer in die Kategorien Norden, Osten, Süden und Westen eingeteilt. Außerdem wurde die Verteilung der Gesamtbevölkerung sowohl auf die vier Regionen als auch auf den ländlichen und städtischen Raum beachtet. Auf Basis dieser Prinzipien wurden 25 Gemeinden zufällig ausgewählt. Anschließend wurden die Einwohnermeldeämter dieser Gemeinden angefragt, eine Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister zu ziehen. Insgesamt wurden 3.000 Personen aus diesen 25 Gemeinden angeschrieben und eingeladen.

Die Teilnahme war ausdrücklich freiwillig. Von den 3.000 angeschriebenen Personen bekundeten 317 ihr Interesse an einer Teilnahme am Bürgerrat. Aus diesen Rückmeldungen wurden in einer zweiten Zufallsauswahl nach einem Algorithmus die 50 Teilnehmenden des Bürgerrates gezogen. Die Zusammensetzung dieses sogenannten Samples von 50 Personen orientierte sich an den Kriterien Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss, Gemeindegröße und Lage der Gemeinde (Länderkategorie: Nord, Süd, Ost und West). Zusätzlich wurde die vorwiegende Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden berücksichtigt, um einen Bezug zum Thema des Bürgerrates herzustellen und hier eine vielfältige Zusammensetzung zu erhalten. Bei der Anmeldung wurde daher nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem sich die ausgelosten Personen hauptsächlich fortbewegen (ÖPNV, Auto – auch als Beifahrer oder Beifahrerin – und aktive Mobilität: zu Fuß und Fahrrad) (s. Abbildung 2). Die Verteilung innerhalb des Samples von 50 Personen wurde so gewählt, dass sie ein vielfältiges Bild der Bevölkerung abbildet und sich an der tatsächlichen Verteilung in Deutschland orientiert. Aufgrund kurzfristiger Absagen nahmen schlussendlich 47 Bürgerinnen und Bürger am Verfahren teil.

## Geschlecht

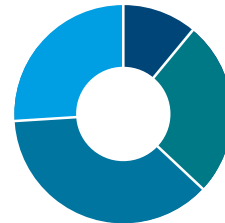
**46%**  
männlich



**54%**  
weiblich

## Alter

**26%**  
65 und älter



**11%**  
16-24

**26%**  
16-24

**37%**  
45-64

## Bildungsabschluss

**17%**  
niedriger  
Bildungsabschluss



**52%**  
mittlerer  
Bildungsabschluss

**30%**  
hoher  
Bildungsabschluss

## Verkehrsmittelnutzung

**11%**  
ÖPNV



**37%**  
Aktive Mobilität  
(zu Fuß und Fahrrad)

**52%**  
Auto (auch als  
Beifahrer\*in)

## Gemeinde-Größenklasse

**30%**  
Kleinstadt  
(<20.000)

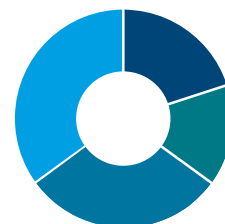


**39%**  
Großstadt  
(>100.000)

**30%**  
Mittelstadt  
(20.000-100.000)

## Länderkategorie

**35%**  
West



**20%**  
Nord

**30%**  
Süd

**15%**  
Ost

Abbildung 9: Zusammensetzung der Teilnehmenden des Bürgerrats

## Abkürzungsverzeichnis

<b>ADAC</b>	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
<b>BMBF</b>	Bundesministerium für Bildung und Forschung
<b>Difu</b>	Deutsches Institut für Urbanistik
<b>DLR</b>	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
<b>ICE</b>	Intercity Express
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>ODV</b>	On-Demand-Verkehr
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖPV</b>	Öffentlicher Personenverkehr
<b>PKW</b>	Personenkraftwagen
<b>WZB</b>	Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zur Einführung in das Thema .....	22
<b>Tabellen 2 &amp; 3:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zu Herausforderungen der ..... Mobilität in Land (2) und Stadt (3)	24-25
<b>Tabelle 4:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zur Gestaltung von ..... flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung	27
<b>Tabelle 5:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zur Finanzierung von ..... flächendeckenden Fahrdiensten auf Bestellung	29
<b>Tabelle 6:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zu Aspekten einer ..... lebenswerten Innenstadt	31
<b>Tabelle 7:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zu Maßnahmen zur..... Umsetzung von autoarmen Innenstadtquartieren	33
<b>Tabelle 8:</b>	Ergebnisse der Arbeitseinheit zu den wichtigsten..... Aspekten für Formen der Beteiligung	35



# Abbildungsverzeichnis

<b>Cover:</b>	Ideensammlung in der Kleingruppe Foto: Thomas Boecker/photothek.de	
<b>Abbildung 1:</b>	Gruppenbild aller Teilnehmenden des Bürgerrats ..... Foto: Antje Heera/nexus Institut	4
<b>Abbildung 2:</b>	Plenum des Bürgerrats beim Auftaktwochenende ..... Foto: Antje Heera/nexus Institut	9
<b>Abbildung 3:</b>	Ablaufplan des Bürgerrats Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land ..... nexus Institut	1
<b>Abbildung 4:</b>	Hauptmoderatorin Birgit Böhm ..... Foto: Thomas Boecker/photothek.de	13
<b>Abbildung 5:</b>	Abstimmung über finale Empfehlungen ..... Foto: Antje Heera/nexus Institut	19
<b>Abbildung 6:</b>	Kleingruppe bei Empfehlungsarbeit ..... Foto: Antje Heera/nexus Institut	21
<b>Abbildung 7:</b>	Gallery Walk zu den bisherigen Ergebnissen der Empfehlungsarbeit..... Foto: Antje Heera/nexus Institut	23
<b>Abbildung 8:</b>	Ergebnispräsentation der Kleingruppenarbeit im Plenum ..... Foto: Antje Heera/nexus Institut	25
<b>Abbildung 9:</b>	Zusammensetzung der Teilnehmenden des Bürgerrats.....	37



Zuverlässige System  
-ÖPNV - Ö