



### Inhalt und Zielsetzung

Im Workshop mit Vertretenden der BMBF-Fördermaßnahmen MobilitätsWerkStadt 2025 und MobilitätsZukunftsLabor 2050 wurde gemeinsam diskutiert, welche Rolle Visualisierungen für die Mobilitätswende spielen und wie sie diese fördern können. Zwischen vier Inputs gab es für die Projektvertretenden die Möglichkeit, in Kleingruppen zu diskutieren, welche Erfahrungen sie bereits mit Visualisierungen gemacht haben, welche Wirkungen Visualisierungen bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätswendemaßnahmen haben können, welche Herausforderungen es zu beachten gilt, um die Potenziale von Visualisierungen zu nutzen.

### BeNaMo WORKSHOP-REIHE

Sep. 23: Governance und kompetente Verwaltung

Mai 24: Visualisierungen von Mobilitätswendemaßnahmen

### Weiterführende Informationen

**BeNaMo**

Webseite BeNaMo: [hier](#)  
Innovationsbaukasten: [hier](#)

BeNaMo  
[mobilitaet@nexusinstitut.de](mailto:mobilitaet@nexusinstitut.de)



### Kurzvorträge zu Visualisierungen

- **Was können Visualisierungen in der Mobilitätswende leisten?**  
*Robin Kellermann (nexus Institut)* [Zur Präsentation](#)
- **Virtuelle Eppsteiner Straße**  
*Uli Molter (pimoo)* [Zur Präsentation](#)
- **Virtual Reality im Rahmen des Projekts InterMoDe**  
*Annika Storch, Julian Schwarze (InterMoDe)* [Zur Präsentation](#)
- **Visual Utopias – Reise in die Zukunft der Mobilität**  
*Jan Kamensky (Vortrag mit eigenem Video)*

### Diskussionsergebnisse I: Erfahrungen und Einsatzmöglichkeiten

- Die Teilnehmenden bzw. die Projekte haben bereits einige Erfahrungen mit Visualisierungen von Verkehrswendemaßnahmen gesammelt. Etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmenden hat bereits mit Visualisierungen Verkehrswendemaßnahmen visuell erlebbar gemacht.
- Dabei wurden verschiedene Werkzeuge genutzt, wie z. B. unterschiedliche AR-Tools. Teilnehmende berichteten dabei sowohl von positiven Erfahrungen, als auch Herausforderungen und Einschränkungen (s.u.). Insgesamt wurde der Nutzen von Visualisierungen jedoch positiv eingeschätzt.
- Potenzielle Einsatzmöglichkeiten sahen die Teilnehmenden vor allem zur:
  - **Diskussionsanregung:** Visualisierungen als Mittel, um Diskussionen zu potenziellen Umgestaltungsmöglichkeiten in der Stadtplanung anzustoßen und öffentliche Diskurse zu fördern.
  - **Entwurfskommunikation und Beteiligungsverfahren:** Vermittlung durch das Übersetzen von Plänen in Vorher-Nachher-Simulationen, zur Aktivierung schwer erreichbarer Gruppen sowie zur Sicherung der Ergebnisse von Beteiligungsprozessen.
  - **Konfliktbewältigung:** Besonders bei konfliktbehafteten Themen und Maßnahmen.

### Diskussionsergebnisse II: Herausforderungen und Praxischeck

Folgende Herausforderungen wurden bei der Nutzung von Visualisierungen identifiziert:

- **Balance zwischen Realität und inspirierender Vision:** Fehlinterpretationen in Bezug auf Prozess und Detaillierungsgrad können dazu führen, dass sich die Diskussion in Details verliert, die für die Planungen noch gar nicht relevant sind.
- **Neutralität:** Trotz einer zielgruppenorientierten Gestaltung sollte eine ungewollte Polarisierung vermieden werden.
- **Akzeptanz:** Schwierigkeit, politische Akzeptanz für die Nutzung von Visualisierungen über einen reinen „Spaß-Faktor“ hinaus zu erhalten.
- **Komplexität und Ressourcen:** Der Aufwand und die Kosten für die Erstellung und den Einsatz von Visualisierungen sind relativ hoch.

In der Diskussion wurden folgende Praxistipps erarbeitet, die bei einer sinnvollen Nutzung von Visualisierungen beachtet werden sollten:

- **Erwartungsmanagement:** Es ist notwendig, die Narrative und Erwartungen von Visualisierungen zu erläutern.
- **Bildsprache und Realitätsgrad:** Wichtigkeit einer allgemeinen und regions-spezifischen Bildsprache sowie die Festlegung des Realitätsgrades der Visualisierungen. Wenn möglich soll ebenfalls der Prozess (z. B. inkl. Bauphasen) sowie ggf. auch verschiedene Jahreszeiten und Uhrzeiten dargestellt werden.
- **Bestandteil eines größeren Werkzeugkastens:** Darstellungsgrade sollen je nach Zielgruppe und Kontext angepasst werden. Eine Nutzung kann als Ergänzung in Beteiligungsprozessen dienen.
- **Ressourcenmanagement:** Klarheit über die benötigten Ressourcen wie Zeit, Geld und Personal verschaffen.





## Ablauf der Übergabeveranstaltung

Im Anschluss an den BeNaMo-Workshop wurde das Bürgergutachten zum Bürgerrat „Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land“, der im Rahmen der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität durchgeführt wurde, offiziell an Dr. Christian Alecke, Leiter des Referats „Nachhaltige Stadtentwicklung“ im BMBF, übergeben. Für diesen Anlass kamen einige Mitglieder des Bürgerrates nach Berlin. Drei von ihnen präsentierten zu Beginn die insgesamt 20 gemeinsam erarbeiteten Empfehlungen und berichteten von ihren Erfahrungen aus dem Prozess. Anschließend diskutierten sie und weitere Mitglieder des Bürgerrats die Empfehlungen die Empfehlungen und deren Entstehungsprozess gemeinsam mit kommunalen und wissenschaftlichen Vertreterinnen und Vertretern aus den Projekten der Begleitforschung.

## Weiterführende Informationen

Be  
NaMo

Webseite Bürgerrat: [hier](#)  
Bürgergutachten: [hier](#)

BeNaMo  
[mobilitaet@nexusinstitut.de](mailto:mobilitaet@nexusinstitut.de)



## Der Bürgerrat „Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land“

Der Bürgerrat fand im Januar und Februar 2024 an insgesamt zwei Präsenzwochenenden und drei dazwischen liegenden digitalen Sitzungen statt und gliederte sich in verschiedene thematische Arbeitseinheiten. Die übergeordnete Fragestellung lautete: „Wie kann die Verkehrswende auf dem Land und in der Stadt gemeinsam gelingen?“

Dabei standen zwei konkrete inhaltliche Themen im Vordergrund. Einerseits wurden „Fahrdienste auf Bestellung für den ländlichen Raum“ besprochen und andererseits wurde für den städtischen Raum unter dem Titel „Stadt für Alle“ diskutiert, wie eine (Innen-)Stadt geschaffen werden kann, die einen attraktiven Raum für alle Verkehrsteilnehmenden darstellt. Als drittes Thema diskutierte der Bürgerrat über „Formen der Beteiligung“, also wie und in welcher Form die Bürger:innen bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen einbezogen werden sollen.

Der Bürgerrat bestand aus 46 zufällig ausgewählten Bürger:innen aus ganz Deutschland, die anhand verschiedener Kriterien eine möglichst nahe Orientierung an der Verteilung in Deutschland darstellten.

### Die Empfehlungen des Bürgerrats

Der Bürgerrat fordert den flächendeckenden Ausbau von On-Demand-Verkehren und einer sicheren Fahrradinfrastruktur insbesondere auf dem Land. Vor allem die einfache und unkomplizierte Nutzung der Verkehrsmittel über eine einheitliche, digitale Buchungsplattform und ein einheitliches Bezahlssystem über Verkehrsverbundgrenzen hinweg war dabei für die Bürgerrät:innen wichtig.

Auch für attraktive Innenstädte fordert der Bürgerrat eine Neuordnung des Raums zugunsten von Radfahrenden, Fußgänger:innen und ÖPNV sowie die Schaffung von Grünflächen durch Umwidmung und Entsiegelung bestehender Flächen wie Parkplätze und Autospuren. Um Innenstädte dennoch gut erreichbar zu machen, fordern sie u. a. den Ausbau des ÖPNV, ein städtisches Parkraummanagement und gut organisierte Knotenpunkte mit Anschlussmöglichkeiten an den ÖPNV. Für die Umsetzung der Maßnahmen fordert der Bürgerrat unter anderem eine einkommensgestaffelte, zweckgebundene Mobilitätsabgabe und die Übertragung von mehr Kompetenzen der Verkehrsplanung auf die Kommunen.

## Diskussion der Ergebnisse

- Die anwesenden Vertreter:innen der Projekte zeigten sich positiv überrascht von den „progressiven“ Empfehlungen des Bürgerrats und stellten inhaltliche Überschneidungen der Forderungen des Bürgerrats mit ihren Projekten fest, wie z. B. die Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum, On-Demand-Angebote oder ein einheitliches Buchungs- und Zahlungssystem ohne digitale Barrieren.
- Besonders hervorgehoben wurde die gestaffelte Mobilitätsabgabe für alle, um den ÖPNV attraktiver, günstiger oder sogar kostenlos zu gestalten.
- Gefragt nach den besonders konfliktreichen Themen im Bürgerrat wurde von den anwesenden Mitgliedern des Bürgerrats vor allem Umwidmungen von Flächen zu Lasten des Autos, also für mehr Grünflächen, genannt. Dies insbesondere da es im ländlichen und im städtischen Raum sehr unterschiedliche Bedürfnisse gebe, auch wenn insgesamt die Einsicht der Notwendigkeit der Verkehrswende vorhanden sei. Allerdings wurden für den städtischen Kontext auch Zweifel geäußert, ob Anwohner:innen Parkraumumwidmungen auch dann fordern würden, wenn sie selbst betroffen wären. Gerade deswegen sei die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern für die Akzeptanz so wichtig.
- Es bestand zudem die Hoffnung, dass der Bürgerrat „Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land“ auch dazu führt, Formate wie Bürgerräte zukünftig noch stärker auch auf kommunaler Ebene einzusetzen, um lokale Planungen zu diskutieren. Ergänzend dazu äußerte Dr. Christian Alecke vom BMBF, dass es kein Allgemeinrezept gebe, sondern es für jede Kommune Individuallösungen bei der Verkehrswende brauche. Bürgerräte könnten zu diesen Individuallösungen beitragen.

