ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Scheidler, Viktoria; Klaever, Anke; Scheidler, Vanessa

Working Paper

Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende

WZB Discussion Paper, No. SP III 2024-603

Provided in Cooperation with:
WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Scheidler, Viktoria; Klaever, Anke; Scheidler, Vanessa (2024) : Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende, WZB Discussion Paper, No. SP III 2024-603, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/305304

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

WZB
Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung

Viktoria Scheidler, Anke Klaever, Vanessa Scheidler

Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende

Discussion Paper

SP III 2024–603

Oktober 2024

Forschungsschwerpunkt

Digitalisierung und gesellschaftlicher Wandel

Forschungsgruppe

Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung

WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Reichpietschufer 50
10785 Berlin
Germany
www.wzb.eu

Das Urheberrecht liegt bei den Autorinnen

Discussion Papers des WZB dienen der Verbreitung von Forschungsergebnissen aus laufenden Arbeiten im Vorfeld einer späteren Publikation. Sie sollen den Ideenaustausch und die akademische Debatte befördern. Die Zugänglichmachung von Forschungsergebnissen in einem WZB Discussion Paper ist nicht gleichzusetzen mit deren endgültiger Veröffentlichung und steht der Publikation an anderem Ort und in anderer Form ausdrücklich nicht entgegen.

Viktoria Scheidler, Anke Klaever, Vanessa Rösner

Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende

Discussion Paper SP III 2023–603

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2023)

Das Projekt wurde gefördert vom Climate Change Center Berlin Brandenburg (CCC) mit dem Förderkennzeichen CCC2023_T 1.

CLIMATE CHANGE CENTER
Berlin Brandenburg

Zusammenfassung

Die wissenschaftliche Debatte weist darauf hin, dass das Privileg kostenloser öffentlicher Parkplätze Fahrzeugbesitzer:innen dazu ermutigt, ihr Auto und die damit verbundenen Mobilitätsroutinen beizubehalten. Somit gilt die Umwidmung von Parkplätzen als wertvolle Maßnahme die Verkehrswende voranzutreiben. Allerdings sind unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen unterschiedlich stark von Kosten und Nutzen von diesen Veränderungen betroffen oder haben ungleichen Zugang zu politischer Beteiligung. Daher ist es besonders erforderlich, die Perspektiven marginalisierter sowie stark betroffener Personengruppen zu berücksichtigen und zu ermitteln um Chancengleichheit, soziale Gerechtigkeit, gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe, Zugänglichkeit und Sicherheit zu fördern. Bei der wissenschaftlichen Begleitung eines Mobilitätexperimentes im Graefekiez, einer Nachbarschaft in Berlin Kreuzberg, wurden selten gehörte und von der Veränderung stark betroffene Personengruppen in einem qualitativen Fokusgruppen-Format befragt. Hierzu gehören im Graefekiez Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Menschen mit Behinderungen sowie Senior:innen), Gewerbetreibende und Frauen aus einer Siedlung mit geringem sozio-ökonomischen Status. Die Fokusgruppen hatten zum Ziel, gemeinsam mit den Teilnehmenden Erkenntnisse zur Beteiligung sowie Einblicke in die Perspektiven der Personengruppen in Bezug auf Maßnahmen zur Mobilitätswende im Graefekiez zu sammeln. In diesem Diskussionspapier wurde es sich daher zur Aufgabe gemacht, die Themenschwerpunkte, die von uns Wissenschaftler:innen aus dem transkribierten Material und gemeinsam im Prozess mit den Teilnehmenden identifiziert wurden, zusammenzufassen, sowie Schlussfolgerungen für Entscheidungsträger:innen in der Mobilitätswende allgemein zu generieren. Die Einblicke machen unter anderem deutlich, wie sehr das Auto und dazugehörige Parkplätze mit anderen Themen wie Gentrifizierung, Fairness-Empfinden, Klassismus und damit einhergehender Ab- und Ausgrenzung von unterschiedlichen Lebensrealitäten verbunden ist. Diese gilt es ernst zu nehmen und mit einzubeziehen, wenn es darum geht, nicht nur den Verkehr, sondern die Mobilität an sich, also auch die sozialen Praktiken, gesellschaftlichen Wertevorstellungen und Gewohnheiten, neu zu denken.

Abstract

The scientific debate suggests that the privilege of free public parking encourages vehicle owners to keep their car and the mobility routines associated with it. The reallocation of parking spaces is therefore considered a valuable measure to promote the mobility transition. However, different social groups are affected to different extents by the costs and benefits of these changes or have unequal access to political participation. It is therefore particularly necessary to take into account and identify the perspectives of marginalized and severely affected groups of people in order to promote equal opportunities, social justice, social and economic participation, accessibility and security. During the scientific monitoring of a mobility experiment in the Graefekiez, a neighborhood in Berlin Kreuzberg, rarely heard as well as groups of people strongly affected by the change were interviewed in a qualitative focus group format. In the Graefekiez, these included people with movement disabilities (people with disabilities and senior citizens), tradespeople and women from a settlement with low socio-economic status. The aim of the focus groups was, together with the participants, to collect information about barriers and enablers to participation and insights into the group's perspectives with regard to measures for the mobility transition in the Graefekiez. This discussion paper therefore summarizes the key topics that we as scientists identified together with the participants from the transcribed material in the process, as well as generates conclusions for the mobility transition in general. The insights show clearly, how much the car and the associated parking spaces are connected to other issues such as gentrification, a sense of fairness, classism and the associated separation and exclusion from different realities of life. These must be taken seriously and included when it comes to rethinking not only traffic, but mobility itself, including social practices, social values and habits.

Inhalt

Inhalt V
Einleitung und Hintergrund 1
A. Projekt 1
B. Anlass & Ziel der Fokusgruppen 4
Umsetzung der Fokusgruppendiskussionen 10
A. Aufbau und Inhalt 10
B. Rekrutierung 12
C. Teilnehmende 15
D. Umsetzung und Auswertung 17
E. Rolle der Forschenden und Reflexion 19
Ergebnisse 20
A. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (FG1) 20
B. Gewerbetreibende (FG 2) 25
C. Frauen aus der Werner-Düttmann Siedlung (FG3) 30
Schlussfolgerungen & Handlungsempfehlungen 35
Ausblick und Reflexion 39
Affiliation der Autor:innen 41
Literatur 42

Einleitung und Hintergrund

A. Projekt

Das Projekt Graefekiez war ein Projekt in einer Nachbarschaft im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Auf (rechtlicher) Basis der Verkehrssicherheit wurde ein Verkehrsversuch (Experimentierraum – siehe Infobox 1) ins Leben gerufen, bei dem für 6 Monate (Juli-Dezember 2023) ca. 400 Parkplätze umgewidmet wurden. Betroffen waren hierbei zwei Straßenabschnitte (Teile der Böckh- und Graefestraße) im nördlichen Teil des Graefekiezes (Graefekiez-Nord). Im Fokus standen dabei vor allem die Neuverteilung und Umgestaltung des öffentlichen Raums zugunsten städtischer Klimaanpassungsmaßnahmen sowie die Schulwegsicherheit für die Wege zu den vier Schulen im Kiez. So wurden auf den Parkplätzen u. a. Flächen entsiegelt und begrünt oder Parklets/Kiezterrassen und andere Nutzungsmöglichkeiten (Aktionsflächen) entwickelt und gemeinsam und in Verantwortung mit den Anwohnenden gebaut. Zudem wurden Sharing-Stationen (Jelbi) und Lade- und Lieferzonen eingerichtet (siehe Abbildung 1)[1].

Abbildung 1: Das Projekt Graefekiez

[1] Geplant war auch eine Durchfahrtssperre (siehe Abbildung 1), welche aber bis zum Projektende nicht umgesetzt wurde.

Die Federführung für die Umsetzung hat das lokale Bezirksamt. Mit den Maßnahmen setzt das Straßen- und Grünflächenamt einen Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) vom 29.6.2022 um[2]. Der Entscheidung, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollten, lag eine im Juni 2021 durchgeführte repräsentative Erhebung durch das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) zugrunde (Ruhrort, Zehl, & Knie 2021), die die Einstellungen gegenüber einer Umgestaltung des Straßenraums zulasten des Autoverkehrs im Bezirk untersuchte. Die Maßnahmen wurden anhand unterschiedlicher Beteiligungs- und Forschungsformate durch eine Vielfalt an Akteur:innen begleitet und wissenschaftlich erforscht. Von wissenschaftlicher Seite gab es unterschiedliche Formate, von quantitativen Befragungen bis hin zur Umsetzung der hier dargestellten Fokusgruppen. Im Anschluss wurde aus den Ergebnissen der Beteiligung und der Wissenschaft ein Projektbericht erstellt, welcher an den Bezirk bzw. die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) ging. Hier sollte auf Basis des erstellten Konzeptes entschieden werden, wie es mit dem Projekt weitergeht: geht der Versuch in die zweite Runde, wird er verstetigt, erweitert oder zurückgebaut? Das Projekt ist somit von einer gewissen Mehrschrittigkeit gekennzeichnet (siehe resümierend Borcherding, Knie 2024). Am 28.04.2024 wurde der Projektbericht von der BVV an den Verkehrsausschuss weitergereicht. Eine finale Entscheidung zum Werdegang des Projektes steht zu Berichtzeitpunkt noch aus.

(1) Infobox Experimentierraum

Die Begriffe „Experimentierraum", „Reallabore" sowie verwandte Konzepte wie Living Labs, Innovationslabore, (regulatory) Sandboxes oder Realexperimente tauchen immer häufiger in der Diskussion auf. Trotz intensiver Auseinandersetzung und zahlreicher wissenschaftlicher Arbeiten gibt es keine einheitliche Definition dieser Begriffe[3]. Daher werden sie von unterschiedlichen Stakeholdern auf unterschiedliche Weise benutzt. Das BMWK, z. B. beschreibt Experimentierräume oder auch Reallabore

[2] https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=10383

[3] Die Begrifflichkeiten Reallabore, Experimentierräume oder (regulatory) sand boxes werden im Diskurs oft austauschbar verwendet. Im wissenschaftlichen sowie im (forschungs-)politischen Diskurs bestehen allerdings Differenzierungen zwischen den Begriffen und was genau damit gemeint ist. Dies wird in diesem Bericht nicht weiter differenziert, kann aber z. B. hier nachgelesen werden: https://www.researchgate.net/publication/376363160_Reallabor_Real-Labor_Intervention_oder_Verkehrsversuch_Konzeptionelle_Aufarbeitung_der_Begriffsvielfalt_um_Ansatze_des_Wandels_im_Kontext_der_Umwandlung_stadtischen_Verkehrsraums#fullTextFileContent

als „zeitliche und oft räumlich oder sachlich begrenzte Testräume, in denen innovative Technologien oder Geschäftsmodelle unter realen Bedingungen erprobt werden“[4]. Das Ziel und der große Vorteil von Versuchen und Experimenten besteht darin, dass sie zeitlich-befristete Räume schaffen, um Alternativen zu erproben, mit lokalen Akteuren zur gemeinsamen Diskussion zu stellen und so schrittweise Lösungen für eine ökologisch nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Grob gesagt, sind es also begrenzte reale (oder sozio-technische) Räume (wie z. B. Forschungscampi oder ganze Stadtviertel), in denen durch sogenannte „Realexperimente“ Innovationen in und gemeinsam mit der Gesellschaft getestet werden sollen (Räuchle, 2021).

Die etablierten Strukturen im Verkehr sind bisher nicht darauf ausgelegt, dass dort eine echte Innovationsdynamik stattfindet bzw. dass sich in den Strukturen etwas ändert[5]. Die Erwartung: haben sich beispielsweise Mobilitätsangebote in den begrenzten Räumen bewährt, können sie bestehen bleiben. Erfolgreiche Realexperimente können auch Blaupausen für andere Einsatzorte sein (Skalierbarkeit). Durch das Erproben von Innovationen in der Gesellschaft werden nicht nur die Funktionsfähigkeit sowie die Markt- und gesellschaftliche Resonanz getestet[6], sondern auch neue gesellschaftliche Routinen etabliert.

Experimentierräume gelten daher als große Chance, für die Energie- und Mobilitätswende[7] die nötige gesellschaftliche Unterstützung zu erhalten bzw. gemeinsam mit gesellschaftlichen Akteur:innen und deren lokalem Wissen Lösungen zu entwickeln, die auch sozial nachhaltig sind. Denn sie zielen auch darauf ab, Wissen mit und für die Gesellschaft zu schaffen – das heißt, das Wissen und die Entscheidungen der Bürger:innen oder Bewohner:innen zu integrieren, um „sozial robustes Wissen“ zu schaffen (Nowotny, 2003).

Reallabore zeichnen sich auch durch eine große Akteursvielfalt und Partizipation aus: Akteur:innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und vor allem der Zivilgesellschaft

[4] https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/handbuch-fuer-reallabore.pdf?__blob=publicationFile

[5] https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/experimentierklauseln-und-ihre-nutzung/

[6] https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Digitale-Welt/handbuch-fuer-reallabore.pdf?__blob=publicationFile

[7] Wenn von Mobilitätswende die Rede ist, soll nicht nur die Art des Verkehrs verändert werden (also eine Verkehrswende hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten sowie eine Reduktion des Autobesitzes), sondern auch die Art der physischen, imaginären, symbolischen und virtuellen Bewegung von Gütern im Raum und die damit einhergehende Kultur und Bedeutung (siehe u. a. Manderscheid, 2020).

werden angemessen einbezogen[8]. Dies bedeutet, dass Partizipation und der Einbezug der Zivilgesellschaft als wichtiges Merkmal des Prozesses angesehen werden.

Aus sozialwissenschaftlicher Perspektive können Experimentierräume oder Reallabore als "räumlich begrenzte, zielgerichtete experimentelle Umgebungen beschrieben werden, die darauf abzielen, die Machbarkeit neuer technischer und sozialer Innovationen (soziotechnischer Ordnungen) und damit verbundener Regierungsformen auf der Grundlage bestimmter Visionen wünschenswerter Zukünfte zu testen und deren Skalierbarkeit zu demonstrieren" (Übersetzung aus dem Englischen nach Engels et al., 2019, S.3).

B. Anlass & Ziel der Fokusgruppen

Die wissenschaftliche Debatte weist darauf hin, dass das Privileg kostenloser öffentlicher Parkplätze Fahrzeugbesitzer:innen dazu ermutigt, ihr Auto und die damit verbundenen Mobilitätsroutinen beizubehalten. Allerdings sind unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen unter anderem unterschiedlich stark von Kosten und Nutzen von Veränderungen dieser Praxis betroffen oder haben ungleichen Zugang zu politischer Partizipation (siehe Infobox 2). Somit gibt es Stimmen, die bei der Umsetzung von Mobilitätswendemaßnahmen weniger stark berücksichtigt werden, z. B. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen mit geringem Einkommen oder sozioökonomischem Status[9], die besonders stark betroffen sind, z. B. Gewerbetreibende (siehe Infobox 2). Vor allem die ersten beiden Perspektiven sind bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätswendemaßnahmen weiterhin unterrepräsentiert. Gleichzeitig kann aber die Mobilitätswende und das Ausprobieren in Experimentierräumen eine Chance für eine gerechtere Ausgestaltung des Verkehrssystems sein. Daher ist es besonders erforderlich, die Perspektiven vulnerabler und/oder marginalisierter sowie stark betroffener Personengruppen zu berücksichtigen und zu ermitteln. Dadurch können Chancengleichheit, soziale Gerechtigkeit, gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe, Zugänglichkeit und Sicherheit gefördert werden.

[8] https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/8280

[9] Der sozioökonomische Status (SoS) ist ein Begriff aus den Sozialwissenschaften und bezeichnet ein Bündel von Merkmalen menschlicher Lebensumstände, wie Bildung, Schulabschluss, Einkommen oder Wohnort.

(2) Infobox „Wenig gehörte Stimmen“

Es ist allgemein anerkannt, dass das bestehende Verkehrs- und Mobilitätssystem inhärente Ungerechtigkeiten der Gesellschaft widerspiegelt und möglicherweise verschärft (u. a. Sheller, 2018). Studien haben schon lange gezeigt, dass Menschen aufgrund von Faktoren wie Einkommen (Blumenberg, 2004), Geschlecht (Sager, 2006), Wohnort (Preston und Raje, 2007), ethnischer Identität (und damit einhergehendem Rassismus) (Barajas 2021) sowie Behinderungen (Casas, 2007) und Alter (Storey und Brannen, 2000) einen ungleichen Zugang zu Verkehrsmitteln und damit eine eingeschränkte Mobilität haben. Demnach haben z. B. Menschen mit geringem Einkommen aufgrund ihrer Wohnlage weniger Mobilitätsmöglichkeiten und erfahren dadurch eine erhöhte soziale Ausgrenzung (Lucas et al., 2016). Zugleich sind sie tendenziell stärker von Verkehrsemissionen und Lärm betroffen (Rowangould, 2013).

Coren et al. (2022) betonen, wie rassistische Unterschiede beim geografischen Zugang zu Beschäftigung in Metropolregionen bestehen. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wiederum leiden unter einer mangelhaften barrierefreien Infrastruktur, die sie selbstständig nutzen können (Lubitow et al., 2015). In diesem Zuge bietet die Automobilität einen gewissen Freiheitsgrad an Mobilität.

Gleichzeitig kann (unter anderem aufgrund des dialektischen Zusammenspiels zwischen gesellschaftlichen Strukturen und technologischen Innovationen auf verschiedenen Ebenen (z. B. Jasanoff, 2015), die Mobilitätswende aber auch dafür genutzt werden, diese Ungleichheiten aufzudecken und aufzulösen. Hierzu bedarf es des Einbezugs verschiedener Personengruppen und Perspektiven in die Planungs- und Umsetzungsverfahren von Mobilitätswendemaßnahmen. Reallabore liefern hierzu bereits einen methodischen Rahmen und Ansatz, indem sie den Einbezug von zivilgesellschaftlichen Akteur:innen und Wissen bei Mobilitätswendeprojekten betonen (siehe Infobox 1). Allerdings gelten zwar Partizipation und der Einbezug von Zivilgesellschaft als wichtiges Merkmal von Reallaboren und anderen Transformationsprozessen, die oben genannten Perspektiven kommen aber bisher in Planungsverfahren von Straßenraumumgestaltungen oft zu kurz (Klaever et.al., 2024). Es stellt sich zudem die Frage, inwiefern alle Personengruppen auch Zugang zu solchen Räumen haben und bekommen. Gerechtigkeitsfragen in Bezug auf politische Partizipation bei der Mobilitätswende werden bisher eher seltener erforscht. Gesellschaftszentrierte Verkehrsplanungsansätze werden aber bereits dafür kritisiert, dass Sie bestimmte Stimmen zum Schweigen bringen oder nicht als relevant wahrgenommen werden (Klaever & Verlinghieri, 2024). Forschung zur politischen Beteiligung bzw. zur Beteiligung bei der Energiewende zeigt aber ganz klar, dass gewisse Personengruppen hier stark unterrepräsentiert sind. Bei einer qualitativen Analyse von Drewing & Glanz (2020) von 15 deutschen Energiegenossenschaften wurde deutlich, dass es kein einziges Mitglied

mit Migrationshintergrund[10] gibt. Beispiele aus der Praxis, z. B. beim Quartiersmanagement im Wrangelkiez (Balaran, 2006) zeigen, dass bestimmte Bewohnergruppen im Wrangelkiez, insbesondere solche mit einem Migrationshintergrund, bei den klassischen Beteiligungsverfahren, z. B. Bewohner:innenversammlungen, unterrepräsentiert sind. Zugleich konnten positive Korrelationen von politischer Teilhabe mit materiellen (Einkommen) und sozialen (Bildungs-)Ressourcen klar festgestellt werden (Niedermayer, 2005).

Neben selten gehörten Personengruppen gibt es noch andere Gruppen, die von Mobilitätswendemaßnahmen stark betroffen sind und deren Perspektiven und Präsenz daher auch als besonders wichtig im Mobilitätswendediskurs gelten. Dies sind u. a. Gewerbetreibende.

Diese gelten zwar nicht als selten gehört, Studien legen allerdings nahe, dass, obwohl die Errichtung von Busspuren, geschützten Radwegen oder Verbesserungen der Fußverkehrsinfrastruktur die Erreichbarkeit von Stadtteilzentren oder Innenstädten erhöht und einen positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität haben, aber vor allem lokale Wirtschaftsakteure durch ihre starke Betroffenheit oft Kritiker:innen von Flächenumverteilung, die eine Reduzierung des Motorverkehrs zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV anstrebt, sind (von Schneidemesser, 2022). Ihnen kommt neben den selten gehörten Perspektiven somit auch als stark betroffene Personengruppe eine besondere Bedeutung zu.

Ziel der Fokusgruppen war es, vor diesem Hintergrund gezielt Menschen zu adressieren, die stark betroffen sind und daher vermutlich skeptisch oder kritisch den geplanten Maßnahmen gegenüberstehen, und Personengruppen anzusprechen, deren Perspektiven in der Mobilitätswende allgemein, und somit auch in Mobilitätswende-Projekten und begleitenden Entscheidungsprozessen seltener vertreten sind. Zu den Gruppen gehören bei dem Vorhaben im Graefekiez:

- Personen, die Unternehmen im Kiez besitzen (als stark betroffen gelten und aus wissenschaftlichen Studien hervorgehend oft kritisch eingestellt sind (siehe Infobox 2)

[10] Anmerkung: Die Definition, was "Migrationshintergrund" bedeutet, ist sehr umstritten. Im Allgemeinen wird der Begriff verwendet, wenn eine Person oder mindestens ein Elternteil nicht die deutsche Staatsangehörigkeit von Geburt an hat. Obwohl die gelebten Erfahrungen von Menschen, die sich selbst dieser Kategorie zuordnen, im Hinblick auf das Zusammenspiel verschiedener Diskriminierungsmechanismen (Intersektionalität) sehr unterschiedlich sind, wird die Terminologie in der aktuellen Forschung dennoch verwendet.

- Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Senior:innen) und/oder Behinderungen
- Frauen aus der Werner-Düttmann Siedlung (WDS), einer Siedlung im Graefekiez mit geringerem sozioökonomischen Status (für weitere Informationen siehe Infobox 3)

Das konkretere Ziel bestand darin, Einblicke in eine sozial inklusivere Teilhabe, in die Perspektiven (Kritikpunkte etc.) stark betroffener sowie marginalisierter und/oder unterrepräsentierter Gruppen in Bezug auf Maßnahmen zur Mobilitätswende im Graefekiez sowie allgemein zu gewinnen. Diese sollten sowohl in die Praxis (durch die Aufnahme der Perspektiven in den Projektbericht und die zweite Phase des Projekts) als auch in die Wissenschaft zurückgegeben werden.

Die Ergebnisse aus den Fokusgruppen können nicht als repräsentativ gesehen werden. Es handelt sich vielmehr um eine qualitative Erhebung von Einzelstimmen der jeweiligen Personengruppen. Nichtsdestotrotz sind diese Perspektiven, wie von Klaever et.al. (2024) herausgearbeitet, ein wertvoller Beitrag für die Verkehrsplanung. Denn so geraten der Alltag und die sogenannten „gelebten Realitäten" (lived Expertise) (Lowe et al., 2023) von Personen, nicht zuletzt Barrieren und ein spezifisches lokales (Kontext-)Wissen, geben, in den Blick, die durch quantitative Erhebungen nicht vollständig erhoben werden können.

(3) Infobox Graefekiez

Der Graefekiez erstreckt sich zwischen Landwehrkanal und Hasenheide sowie Kottbusser Damm und Vivantes Klinikum am Urban im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin. Hier leben ca. 19.000 Personen (BA FK 2019). Die Nachbarschaft ist vielfältig: 27,1 % der Einwohner:innen besitzen eine ausländische Staatsbürgerschaft (zum Vergleich: Berliner Durchschnitt 18,5 %) (Kiezatlas, 2017) und 46,6 % haben einen Migrationshintergrund (im Vergleich zum Berliner Durchschnitt von 34 %) (Qanjary, 2020). Von den Personen mit Migrationshintergrund stammen 36,3 % aus EU-Ländern, 21,3 % sind türkischer und 12,3 % arabischer Abstammung. Das Durchschnittsalter im Graefekiez liegt bei 38,7 Jahren, wobei ein geringerer Anteil der Bewohner über 65 Jahre alt ist (9,9 % im Vergleich zu 19 % Berliner Durchschnitt) (ebd.).

Der Graefekiez ist bekannt für seine lebendige Atmosphäre mit vielen Cafés, Restaurants und Bars, Geschäften, Wohnungen, Büros, Werkstätten, Schulen und Kindergärten. Als weltoffen, jung und bunt beschrieben, ist er ein beliebtes Ausflugsziel für

Tourist:innen und Anwohnende aus anderen Bezirken und zugleich eine gefragte Wohngegend[11]. Dies führt auch zu aufwändigen Sanierungen und Mieterhöhungen. Manche sprechen dann nicht mehr nur von der Gentrifizierung, sondern schon von einer „Touristifizierung" des Graefekiezes[12].

Nur 177 Pkw je 1.000 Bewohner:innen gibt es im Graefekiez, im Berliner Durchschnitt sind es 338. Das heißt, ein Großteil der Anwohnenden ist heute schon mit dem öffentlichen Nahverkehr, zu Fuß, dem Fahrrad oder Sharing-Angeboten in der Stadt unterwegs. Gleichzeitig steht der öffentliche Raum mit seinen vielen Parkplätzen nur einigen wenigen zur Verfügung, die teilweise tage- oder wochenlang ihre Autos hier abstellen.

Während der Kiez nach Umweltgerechtigkeitsatlas der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2022) eine mittlere Beeinträchtigung in Bezug auf soziale Ungleichheit und Benachteiligung aufweist, sind die unzureichende Versorgung mit Grünflächen, das Bioklima und die Luftverschmutzung (mittlere Beeinträchtigung im Vergleich zu anderen Stadtteilen) eine Herausforderung. Es scheint jedoch eine Diskrepanz zwischen den Bewohnenden und Zuzügen im Graefekiez-Nord mit höherem sozio-ökonomischen Status (SES) und Teilen des Graefekiez-Süd zu bestehen.

Der südliche Teil (vom nördlichen Teil getrennt durch die Urbanstraße) umfasst unter anderem die sogenannte Werner-Düttmann-Siedlung (WDS), eine Sozialwohnungssiedlung, in der 62,1 % der Bewohner:innen auf staatliche Unterstützung angewiesen sind und einen geringen, fehlenden oder nicht anerkannten Schulabschluss haben (NHU).

Darüber hinaus haben 75,19 % der Einwohnenden einen Migrationshintergrund (überwiegend türkisch, kurdisch oder arabisch) (NHU). Die Projektstraßen befinden sich im nördlichen Teil des Graefekiezes (siehe Abbildung 2).

[11] https://www.berlin.de/special/stadtteile/kieze/7429782-7429665-graefekiez.html

[12] http://graefe-kiez.de/gentrifizierung-und-verdraengung/

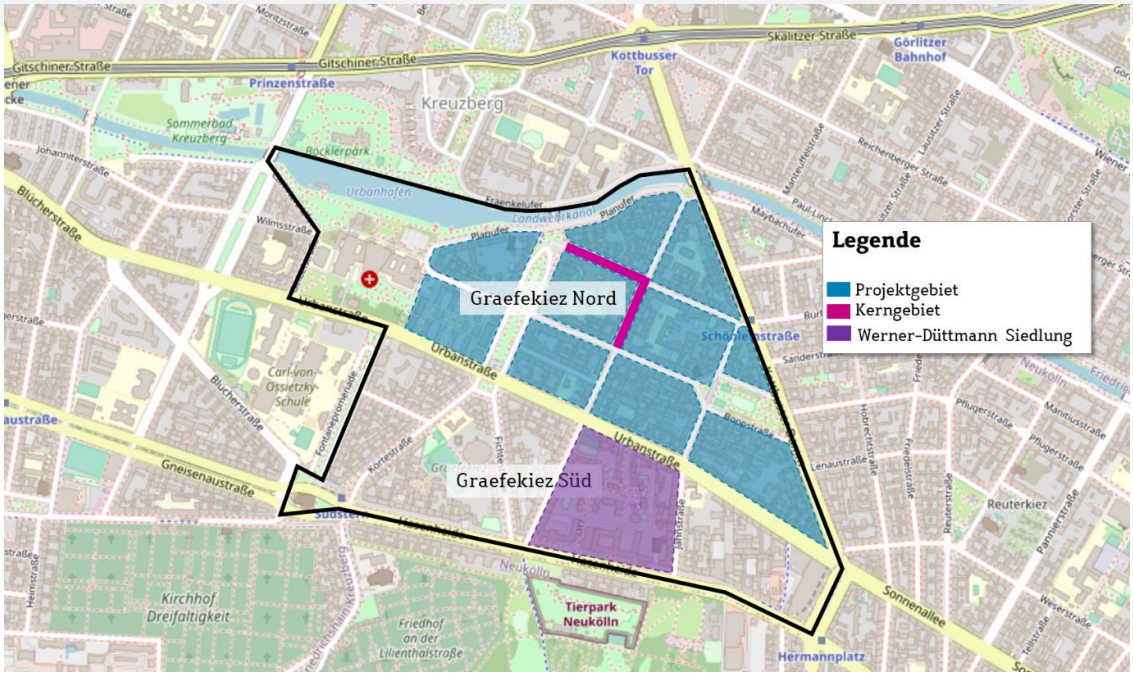

Abbildung 2: Graefekiez–Nord und Graefekiez–Süd

Umsetzung der Fokusgruppendiskussionen

A. Aufbau und Inhalt

Um mehr über die „nicht gehörten Stimmen" zu erfahren, wurde ein qualitativer Fokusgruppenansatz gewählt (siehe Infobox 4). Für jede der oben genannten Gruppen waren insgesamt drei Fokusgruppenrunden mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten geplant.

(4) Infobox Fokusgruppen

„Fokusgruppen sind eine Forschungsmethode, bei der Diskussionsgruppen, die anhand bestimmter Kriterien zusammengestellt werden, durch einen Informationsinput zur Diskussion über ein bestimmtes Thema angeregt und durch eine:n Moderator:in betreut werden" (Krueger, 1994 & Morgan, 1997 in Bürkli, 2000, p.100).

Bei der Fokusgruppen-Methode handelt es sich um eine Art Interviewstrategie, bei der mehr als eine Person einer Personengruppe befragt wird (Bryman, 2012). Die Diskussion ist zudem meist leitfadengestützt und wird durch eine Moderation betreut. Der Leitfaden dient der Moderation als Orientierungshilfe und hilft zudem, eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse verschiedener Fokusgruppen zu gewährleisten (Schulz, 2012). Die Fokusgruppe unterscheidet sich von anderen Methoden wie Gruppeninterviews[13] anhand ihrer Verbindung von einer Gruppendiskussion mit der Fokussierung auf eine bestimmte Thematik, welche durch einen Informationsinput (z. B. Kurzreferat, Film) an die Gruppe herangebracht wird (Bürkli, 2000). Wegen ihres Bezugs auf ein bestimmtes Thema werden die Partizipierenden ausgewählt. Zudem können bei der Fokusgruppe nicht nur die Aussage(n) der einzelnen Partizipierenden in den Fokus rücken, sondern auch die Gruppendynamik, die Interaktionen in der Gruppe und die aus diesen Dynamiken heraus entstehenden Meinungsbilder (Bryman, 2012). Beim gemeinsamen Erzählen wird analysiert, wie Gruppen gemeinsam eine Geschichte zu einem Thema entwickeln und so ihre Wirklichkeit kreieren (Bär et al., 2020). Auch werden oft die unterschiedlichen Antworten und Meinungen von den Teilnehmenden gegenseitig in Frage gestellt und verteidigt, wodurch man auch einen tieferen Ein-

[13] Festzuhalten ist, dass Gespräche in Gruppen in der sozialwissenschaftlichen Methodenliteratur vielförmig beschrieben sind. Allerdings werden dieselben Begriffe unterschiedlich ausgeführt (Bär et al., 2020). Daher ist zu empfehlen, in der Begriffsverwendung klare Bezüge durch Quellenverweise auszuweisen. Unsere Definition von Fokusgruppen fußt primär auf der Definition von Bürkli (2000) und Bryman (2012).

blick in die Begründungen einzelner Antworten bekommt (Bryman, 2012). Für die Methode der Fokusgruppe im Vergleich zu Einzelinterviews spricht unter anderem, dass vorhandenes kollektives Wissen rasch erschlossen und erhoben werden kann (Schulz 2012), es für die Teilnehmenden einen besseren Rahmen bietet zwischen aktiver und passiver Teilnahme zu wechseln sowie das Minimieren von sog. Interviewereffekten und sozial erwünschten Meinungen (Pelz et al., 2004).

In den Beschreibungen der qualitativen Sozialforschung variieren Gruppenzusammensetzung, Datenerhebung, Erkenntnisgewinn und Rollen der Moderation und Teilnehmenden, während die Auswertung in allen zitierten Quellen in den Händen der Wissenschaftler:innen liegt (Bär et al., 2020). Allerdings finden Fokusgruppen meist in Kleingruppen (ca. 6-10) statt (Bürkli, 2000). Dadurch kann den jeweiligen Erzählungen von Einzelpersonen und der Gesprächstiefe besser Raum geben werden (Hetze, 2020). Eine Gruppenzusammensetzung mit homogenen (soziodemographischen) Merkmalen kann zudem dazu beitragen, dass ein Umfeld geschaffen wird, in dem Menschen sich sicherer fühlen, vor allem wenn es um Gespräche zu sensiblen Themen, z. B. krankheitsbezogenen Themen, geht (Côté-Arsenault & Morrison-Beedy, 2005). Fokusgruppen werden daher oft in der Gesundheitsforschung oder der partizipativen Sozialforschung genutzt (Bär et al., 2020). Für gewisse Fragestellungen, z. B. solche, die sensible oder intime Themen ansprechen, wird darüber hinaus zu einer geschlechtergetrennten Gruppenzusammensetzung geraten (Tausch & Menold, 2015).

Vor allem aus letzterem Grund, also dem Generieren eines geschützteren Raums, haben wir uns in diesem Projekt für die Methode der Fokusgruppen entschieden, wobei in der Analyse die Ebene der Inhalte und nicht die der Gruppendynamik im Vordergrund steht.

Im Fokus der ersten Runde stand die (politische) Partizipation an der Mobilitätswende generell und am Projekt Graefekiez (sozial-inklusive Teilhabe). Ziel war, die Hemmnisse und Enabler („ermöglich-machende Faktoren“) einer sozial-inklusiven Partizipation sowie die allgemeine(n) Voraussetzung(en), individuelle Bereitschaft für und Erfahrungen mit Partizipation zu befragen (politische Mitsprache). In der zweiten Runde wurden die durch das Projekt verursachten Mobilitätsveränderungen und die Veränderungen im Stadtraum thematisiert (Atmosphäre, Kritikpunkte, Wünsche). Schwerpunkte waren hier neben dem eigenen Mobilitätsverhalten und der Bewertung der Maßnahmen auch das gemeinsame Erarbeiten potentieller Lösungsansätze. In der dritten Runde wurden die Ergebnisse der ersten beiden Treffen mit den Teilnehmenden diskutiert: Hierbei sollte das gesammelte Wissen an die Fokusgruppen zurückgekoppelt und final diskutiert werden, bevor die Ergebnisse an

das Bezirksamt übergeben werden. Allgemeines Ziel der Fokusgruppen war es, einen Kenntnisstand der Problembereiche aus der Sicht der Personengruppen zu erarbeiten sowie das Teilen von persönlichen Erfahrungen und die Beurteilung aus eigener Sicht zu verstehen bzw. aufzunehmen.

Während die ersten beiden Runden mit den einzelnen Personengruppen abgehalten wurden, sollte die dritte Runde mit allen gemeinsam stattfinden. Für die Dauer der Fokusgruppen waren ca. 2 Stunden pro Sitzung geplant. Gemeinsam mit RIFS Potsdam/ TU Berlin wurden Leitfäden konzipiert sowie ein inhaltlicher Input gestaltet, durch welche die Fokusgruppen inhaltlich und methodisch gestützt werden sollten. Der Leitfaden diente allerdings primär als Orientierung und wurde so konzipiert, dass er bei der Umsetzung an die jeweilige Gesprächssituation sowie sprachlich und barrierearm an die jeweiligen Teilnehmer:innen-Gruppen angepasst werden konnte. Zudem wurde eine Moderation ausgewählt, die die Fokusgruppe „neutral“ begleiten sollte. Die Fokusgruppen wurden auf Deutsch geplant.

Zentrale wissenschaftliche Leitfragen:

1) Was sind Barrieren und Enabler für marginalisierte Perspektiven in der Verkehrswende, sich an Beteiligungsprozessen derselben zu beteiligen, und wie unterscheiden sie sich zwischen verschiedenen Perspektiven (Verfahrensgerechtigkeit)?

2) Wie nehmen marginalisierte und stark betroffene Personen der Verkehrswende kommunale Verkehrswendemaßnahmen und Projekte zur Neugestaltung des öffentlichen Raums wahr?

B. Rekrutierung

Bei der Rekrutierung der Teilnehmer:innen hat sich gezeigt, dass verschiedene Strategien der Ansprache genutzt werden mussten, um die unterschiedlichen Zielgruppen zu erreichen. Zur Ansprache gab es entsprechend verschiedene Formate und Kanäle. Um diese zu identifizieren, wurden schon sehr früh Schlüsselpersonen und Institutionen im Kiez (z. B. Nachbarschaftstreffs) konsultiert, um den Rekrutierungsprozess vorzubereiten und den richtigen Zugang zu den Teilnehmer:innen zu finden. Demnach konnten durch die Schlüsselpersonen und -initiativen wichtige Hinweise zur Ansprache und Rahmenbedingungen (u. a. zeitliche Verfügbarkeit/Erreichbarkeit) der spezifischen Personengruppen gegeben werden.

Fokusgruppe 1: Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Rekrutierungsprozess erfolgte über unterschiedliche Kanäle. Neben den Online-Kanälen des Projektes (Webseite) und der Projektpartner der Beteiligung (Instagram, Nebenan.de, Webseiten), gab es eine bereits bestehende E-Mail-Liste von potenziellen Teilnehmer:innen, die bei vorherigen Veranstaltungen ihr Interesse bekundet hatten. Die Hauptstrategie war allerdings eine Flyer-Aktion im August 2023, bei der Flyer an die Türen der Wohnhäuser gehängt wurden, die sich in unmittelbarer Nähe vom Projektgebiet (Graefe- und Böckhstraße) und im Graefekiez-Süd (zwischen Urbanstraße und Hasenheide) befinden. Die Rekrutierung über Schlüsselpersonen erfolgte durch eine Mitarbeiterin des lokalen Senior:innen Wohn- und Pflegeheims (Agaplesion Bethanien Diakonie), die in die strategische Planung der Fokusgruppe eingebunden wurde. Zusätzlich wurde die bezirklichen Anlaufstelle für Senior:innen kontaktiert. Im Austausch mit dem Vorstand der Seniorenvertretung Friedrichshain-Kreuzberg wurde im Vorgespräch kommuniziert, dass das Thema Mobilität ein Thema mit hoher Priorität darstellt und ein entsprechendes Format zum Austausch sehr begrüßt werde. Auch die Schwerbehindertenvertretung Friedrichshain-Kreuzberg wurde angefragt, jedoch gab es keine Rückmeldung.

Fokusgruppe 2: Gewerbetreibende

Die Ansprache der Gewerbetreibenden erfolgte ebenfalls durch die o. g. bereits bestehende E-Mail-Liste und die Flyer-Aktion im Kiez. In diesem Zuge wurden die Gewerbetreibenden, die in ihren Geschäften anzutreffen waren, auch persönlich angesprochen. Zudem wurden Gewerbetreibende durch bereits bestehende Kontakte angesprochen und für die Fokusgruppen gewonnen.

Fokusgruppe 3: Frauen aus der Werner-Düttmann-Siedlung (WDS)

Insbesondere bei der dritten Fokusgruppe erstreckte sich der Rekrutierungsprozess über einen langen Zeitraum. Auch hier fanden Vorgespräche mit Schlüsselpersonen und Multiplikator:innen statt. Kanäle der Ansprache waren Mitarbeiter:innen der lokalen nachbarschaftlichen Einrichtungen im Kiez (Dütti-Nachbarschaftstreff und Gemeinwesenarbeit). Der Dütti-Nachbarschaftstreff bietet ein breites Spektrum verschiedener Angebote und Aktivitäten für die ansässige Nachbarschaft. Die Teilnahme an dort organisierten Treffen (z. B. Frauenfrühstück) ermöglichte den Zugang zu einer Gruppe Frauen. Dies war entscheidend und half dabei, die potentiellen Teilnehmerinnen über das Projekt zu informieren und letztlich die Teilnahmebereitschaft zu erhöhen. Als Schlüsselpersonen dienten zudem die Kiezmütter, die das

wöchentliche Frauenfrühstück im Dütti-Nachbarschaftstreff organisieren, als Übersetzerinnen unterstützten und durch WhatsApp-Gruppen bei der Rekrutierung halfen.

Ursprünglich, vor dem Rekrutierungsprozess, wurden die Einschlusskriterien für die Fokusgruppen auf der Selbstbeschreibung eines türkischen oder arabischen Migrationshintergrundes oder eigener Diskriminierungserfahrungen aufgrund der vermeintlichen ethnischen Herkunft (im Fokus die große türkisch- und arabischstämmige Community im Quartier) und ein Wohnsitz im betroffenen Quartier festgelegt. Dies fußte auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, dass Menschen mit Migrationshintergrund stärker von Verkehrsemissionen betroffen sowie in Beteiligungsprozessen oft unterrepräsentiert sind (siehe Infobox 2). Allerdings stellte sich heraus, dass es herausfordernd und kritisch zu hinterfragen war, Menschen allein aufgrund ihrer Herkunft anzusprechen. Zudem wurden wir von den Schlüsselpersonen im Kiez darauf aufmerksam gemacht, dass die WDS und deren Bewohner:innen aus deren Perspektive als selten gehörte Stimmen im Kiez gelten. Zwar befindet diese sich nicht im designierten Projektgebiet (Graefekiez-Nord), sondern im angrenzenden südlichen Teil des Kiezes, bereits hier stellte sich aber die Frage, warum das Projektgebiet diesen Teil des Kiezes nicht miteinbezog. Im Vergleich zum Graefekiez-Nord wohnen hier vermehrt Menschen mit geringerem Einkommen und einer hohen Quote von Sozialleistungsempfänger:innen (siehe Infobox 3), eine Gruppe, die auch laut vorhergehenden wissenschaftlichen Erhebungen oft stärker von den Belastungen des Verkehrs betroffen und bei Partizipationsverfahren weniger stark vertreten sind (siehe Infobox 2). Aus diesem Grund änderte sich die Strategie. Es wurde nach Bewohnerinnen dieser Siedlung gesucht, die Interesse und Bereitschaft zur Teilnahme an den Fokusgruppen zeigten.

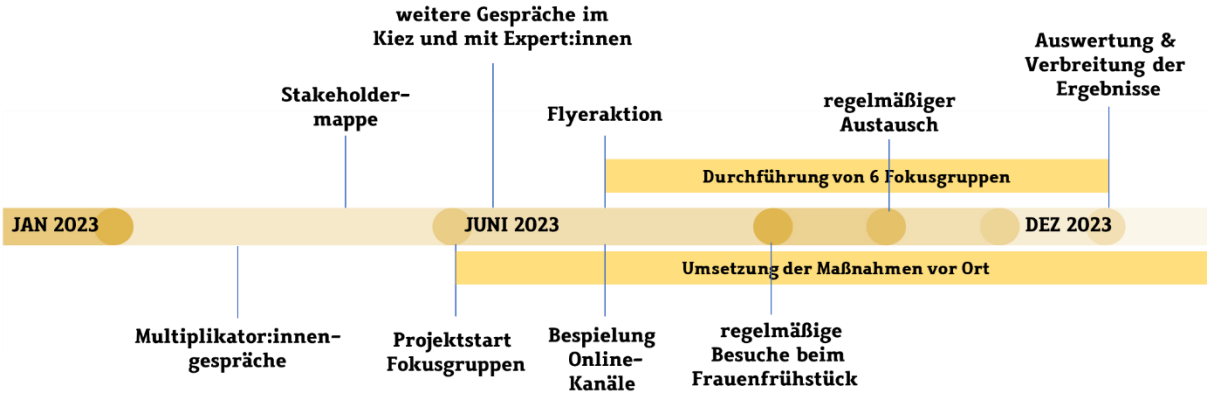

Abbildung 3: Der Rekrutierungsprozess

C. Teilnehmende

Im Folgenden werden die drei Gruppen und die Auswahlkriterien vorgestellt. Die Abgrenzung der Merkmale ist nicht trennscharf, so kann eine Person gleichzeitig alle Merkmale erfüllen. Neben der Erfüllung des Gruppenmerkmals wurde bei der Auswahl der ersten beiden Gruppen auf eine möglichst große geschlechtliche Durchmischung geachtet, um ein diverses Spektrum hinsichtlich der persönlichen Erfahrungen zu erreichen.

Fokusgruppe 1: Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Einschlusskriterien für die Fokusgruppen mit Menschen mit Mobilitätseinschränkungen waren ein Wohnsitz in dem betroffenen Stadtteil von Berlin und die Selbstzuschreibung der Teilnehmer:innen, in ihrer Mobilität entweder durch Bewegung, Sehen, Verhalten oder Verstehen (Orientierung) eingeschränkt zu sein. Ein besonderer Fokus lag dabei auf älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen. Ausschlusskriterien waren eine Abhängigkeit von gesetzlichen Vertretern, jünger als 18 Jahre zu sein und nicht im Kiez zu wohnen. Da der Workshop in deutscher Sprache abgehalten wurde, waren nicht ausreichende Deutschkenntnisse ein weiteres Ausschlusskriterium. Da die Diskussionsrunde keine Gebärdensprache beinhaltete, bestand dadurch zudem eine Barriere für gehörlose Menschen.

Wer war bei den Fokusgruppen:

Teilnehmende:

- *Menschen mit Behinderungen und Senior:innen*
- *unterschiedliche Gruppengröße (Gruppe 1: 17, Gruppe 2: 8 Personen – hiervon 3 weiblich und 5 männlich)*
- *Großteil geschätzt über 40+*
- *allgemein lange Wohndauer*

Die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen bestand sowohl aus älteren Menschen als auch aus Menschen mit körperlichen Behinderungen (es muss hier kritisch angemerkt werden, dass Menschen mit geistigen Behinderungen nicht repräsentiert werden konnten). Die Teilnehmerzahl reichte von 17 (in der ersten Runde) bis 8 (in der zweiten Runde). Grund war eine Überrekrutierung und dass mehr Personen zur ersten Runde kamen, als tatsächlich angemeldet waren. Daher wurden nach der ersten Runde drei Folgeinterviews durchgeführt und die Gruppe anschließend verkleinert.

Fokusgruppe 2: Gewerbetreibende

Einschlusskriterien für die Fokusgruppen mit Gewerbetreibenden waren Personen, die ein Geschäft im Projektgebiet besitzen und älter als 18 Jahre sind. Ausschlusskriterien waren, dass sie kein Geschäft im Projektgebiet besitzen und dass sie der deutschen Sprache nicht mächtig sind. Nicht notwendig war der Wohnsitz im Kiez.

Wer war bei den Fokusgruppen:

Teilnehmende:

- *5 anwesende Personen (4 männlich, 1 weiblich)*
- *primär ähnliche Altersgruppe (geschätzt ca. 40+)*
- *Teilweise Gewerbe im Projektgebiet, teilweise in angrenzenden Straßen.*
- *Teilweise wohnhaft im Kiez, teilweise in*

Fokusgruppe 3: Frauen aus der Werner-Düttmann Siedlung (WDS)

Der Graefekiez-Süd wurde laut Multiplikator:innen im Kiez bei vielen Stadtplanungen kaum berücksichtigt. Durch Gespräche mit lokalen Multiplikator:innen konnte letztendlich eine Fokusgruppe aus der Werner-Düttmann-Siedlung formiert werden. Durch den Zugang zum Frauenfrühstück sowie dem Hintergrund, dass bei gewissen Themen zu einer geschlechtergetrennten Zusammensetzung in Fokusgruppen geraten wird (siehe Infobox 3), wurden nur Frauen zur Fokusgruppe eingeladen. Nachfolgend wird demnach die dritte Fokusgruppe als "Frauen aus der Werner-Düttmann-Siedlung" bezeichnet. Ausschlusskriterien waren, dass man sich nicht als weibliche Person identifiziert, jünger als 18 Jahre ist und nicht im Viertel wohnt. Das fließende Sprechen der deutschen Sprache war nicht verpflichtend, da während der Fokusgruppe untereinander übersetzt werden konnte. In der WDS haben 75,19 % der Einwohner:innen einen Migrationshintergrund - überwiegend türkisch, kurdisch oder arabisch (NHU). Dies war allerdings kein Auswahlkriterium.

Wer war bei den Fokusgruppen:

Teilnehmende:

- *9 anwesende Personen (alle weiblich gelesen)*
- *7 wohnhaft in der WDS, eine Person im Projektgebiet, eine Person ehem. WDS (arbeitend in der WDS tätig)*
- *breite Altersspanne (geschätzt ca. zwischen 20 und 40+)*
- *überwiegend zweisprachig deutsch, kurdisch– und türkischsprechend*

D. Umsetzung und Auswertung

Die Fokusgruppen fanden von August bis Dezember 2023 während des Projektzeitraums statt. Hierbei ist zu beachten, dass die Ergebnisse erst im Verlauf des Projekts erhoben wurden. Es werden daher nur Perspektiven aus einem bestimmten Zeitraum dargestellt.

Während in den ersten beiden Runden die Fokusgruppen einzeln durchgeführt wurden, fand die dritte Diskussionsrunde gemeinsam mit den drei Gruppen statt. Um einen sichereren Raum zu schaffen und Hürden wie Zeit und andere Ressourcen zu minimieren, erhielten die Teilnehmer:innen für die ersten beiden Runden eine Aufwandsentschädigung von 50 Euro pro Teilnahme. Dies diente dazu, die potenziellen Hindernisse für eine Teilnahme zu minimieren und gleichzeitig die Wertschätzung für die investierte Zeit und Ressourcen zu zeigen. Darüber hinaus befanden sich die Orte, an denen die Fokusgruppen stattfanden, immer in der Nachbarschaft und wurden an die jeweiligen Gruppen angepasst, um Zeitaufwand und physische Barrieren zu reduzieren und einen Raum zu schaffen, den die Teilnehmerinnen bereits kannten und in dem sie sich sicher fühlen konnten. Für die Frauen der WDS handelte es sich um die örtliche Anlaufstelle in der Nachbarschaft, in der das wöchentliche Frauenfrühstück stattfindet, und für mobilitätseingeschränkte Menschen wurde der Gemeinschaftsraum im örtlichen Senior:innenheim gewählt. Für die Gewerbetreibenden wurde ein Raum im Kiez angemietet. Die letzte Runde, bei der alle eingeladen waren, fand im Gemeinderaum der örtlichen Christuskirche Kreuzberg statt.

Der Prozess wurde flexibel gehalten, um an die Bedürfnisse und Gegebenheiten angepasst werden zu können: so fand die zweite Runde mit den Gewerbetreibenden auf Grund von Krankheit online statt. Die zwei Runden mit den Frauen aus der WDS wurden aufgrund des langen Rekrutierungsprozesses zu einer Runde zusammengelegt. Zudem wurde hier eine extra Reflexionsrunde hinzugefügt, da niemand von den Frauen zur offiziellen dritten Runde kommen konnte. Somit wurden die Ergebnisse mit zum Frauenfrühstück gebracht und dort diskutiert. Die Moderation wurde in der ersten Runde (Partizipation) bei FG1 und FG2 an eine externe Moderation ausgelagert. Da sich jedoch herausstellte, dass ein geschützter Raum mit weniger Personen und durch bereits etablierte Verbindungen besser bereitgestellt werden kann, haben wir die Moderation für die folgenden Runden selbst übernommen. Die letzte große Reflexionsrunde wurde wieder von einer externen Person ko-moderiert, damit wir in der Rolle als Wissenschaftler:innen bleiben konnten. Bei der Reflexionsrunde in der WDS war nur eine Wissenschaftler:in anwesend und übernahm beide Rollen.

Für die Dokumentation und die spätere Auswertung wurde entschieden, dass die Fokusgruppen protokolliert und via Audiomitschnitt aufgenommen werden sollen. Zudem wurden ethnographische Beobachtungen notiert. Vor dem Beginn wurde die Genehmigung von allen Beteiligten eingeholt. Der Audiomitschnitt wurde im Anschluss transkribiert, kodiert, im weiteren Schritt mittels unterschiedlicher Methoden analysiert und für wissenschaftliche Publikationen aufbereitet. Die hier gesammelten Ergebnisse beziehen sich auf keine der wissenschaftlichen Inhaltsanalysen. Sie sind primär eine Sammlung aller wichtigen Themenschwerpunkte, die von uns Wissenschaftler:innen aus dem transkribierten Material und gemeinsam im Prozess (dritte Runde) mit den Teilnehmenden identifiziert wurden. Zur weiteren wissenschaftlichen Ausarbeitung der hier dargestellten Ergebnisse durch die Projektmitarbeitenden siehe Goetting et.al. (2024) und Klaever et al. (2024).

Neben der wissenschaftlichen Ausarbeitung der beiden genannten Journal-Beiträge wurden die Analysen durch Vorträge auf unterschiedlichen Konferenzen in die Wissenschaft weitergetragen. Die Ergebnisse flossen zudem in die Empfehlungen und den Projektbericht für das Bezirksamt und die weiteren Schritte des Projektes ein und wurden neben drei Blogbeiträgen[14] auch durch Vorträge vor dem BA und anderen zivilgesellschaftlichen Akteuren zurück in die Praxis gegeben.

[14] Drei Blogbeiträge wurden im DiMo Blog sowie im Klimareporter veröffentlicht: https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/blog/

E. Rolle der Forschenden und Reflexion

Die Rolle der Forschenden war die einer (aktiven) teilnehmenden Beobachtung. Es muss zuallererst darauf eingegangen werden, dass die Forscher:innen alle able-bodied[15] und ohne Migrationshintergrund waren und weder Türkisch, Kurdisch noch Arabisch sprachen. Dies hat sicherlich auch zum Verlauf des Rekrutierungsprozesses beigetragen, bei dem die Zusammenstellung der dritten Gruppe viel Zeit in Anspruch nahm. Die Einstellung einer Person, die Türkisch, Kurdisch oder Arabisch spricht, wurde im Team diskutiert, aufgrund finanzieller und bürokratischer Hürden jedoch nicht umgesetzt. Darüber hinaus konnten wir nur Menschen mit körperlichen Behinderungen erreichen (geistige Behinderungen wurden nicht berücksichtigt) – auch weil wir keine Expertise in der Inklusion von Menschen mit geistigen Behinderungen hatten. Daher verfügten die Fokusgruppen auch über Ausschlussmechanismen, die genannt werden müssen.

Darüber hinaus befanden wir uns zudem teilweise in einer Doppelposition als „Wissenschafts-“ und „Projektexpert:innen“ sowie als Moderator:innen. Zwar konnte dadurch ein vertrauensvolleres Umfeld geschaffen werden, dies gilt es dennoch kritisch zu betrachten: Als Wissenschaftler:in ist man nicht neutral im Forschungsprozess, sondern betritt z. B. bereits mit bestimmten Forschungsfragen ein Feld. Die Doppelrolle als Moderation erhöht dabei die Möglichkeit, Gesprächsverläufe zu beeinflussen, um gewisse Fragestellungen zu beantworten. Gleichzeitig werden (sozialwissenschaftliche) Untersuchungen nie in einem moralischen Vakuum durchgeführt: Werte „drängen sich in alle Phasen des Forschungsprozesses hinein“ (Übersetzung aus dem Englischen nach Bryman, 2012, S. 149). Der Forschungskontext, die Wahl der Methode oder die Art und Weise, wie Zugang zum Fall erlangt wurde, sind Teil eines „politischen Prozesses“ (S. 151). Dies gilt es zu bedenken.

[15] Als able-bodied können Menschen beschrieben werden, die als Menschen ohne Behinderung eine gesellschaftlich privilegierte Position innehaben.

Ergebnisse

A. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (FG1)

Allgemeine Einstellung und Mobilitätsverhalten

Mobilitätsverhalten:

- 6 von 8 Personen besitzen ein Auto
- *Nutzung des Autos für alltägliche Wege außerhalb des Kiezes*
- *1 Person nutzt den ÖPNV, 1 Person ist multimodal (mit dem Fahrrad und dem Auto) unterwegs*

In der Fokusgruppe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen[16] besitzen sechs von acht Personen ein Auto, das sie regelmäßig für die täglichen Wege nutzen. Zwei der sechs Personen besitzen einen privaten Stellplatz. Eine Person nutzt regelmäßig den ÖPNV, eine andere Person ist multimodal mit Auto und Fahrrad unterwegs. Zudem sind die Personen zu Fuß unterwegs. In diesem Zusammenhang wurde jedoch von großen Unsicherheiten und von Unfällen allein in den letzten drei Monaten u. a. durch den schlechten Zustand der Bürgersteige berichtet. Die Autobesitzenden sehen sich auf ihr Auto angewiesen, und die allgemeine Stimmung während der Fokusgruppen ist eher kritisch dem Projekt gegenüber. Befürchtet wird, dass das Viertel durch den Verlust der Parkplätze „unbewohnbar" (FG1) wird: der Verlust der Parkplätze wird gleichgesetzt mit dem Verlust bzw. Reduktion der eigenen Mobilität und sozialen Teilhabe. Dies bedeutet, sich mit dem Gedanken zu befassen, den Kiez verlassen zu müssen. Zudem stimmten die anwesenden Personen mit Auto überein, dass die Parkplatzsuche sich verändert/verlängert hat seit der Umsetzung der Maßnahmen und dass die Baustellen zu Beginn des Projektes „nicht anständig gesichert" (FG 1) waren und das Gehen durch den Kiez erschwerten.

„Früher bin ich mit dem Fahrrad gependelt. Dies geht aus gesundheitlichen Gründen jetzt nicht mehr." (FG1).

[16] Da dies in der zweiten Runde abgefragt wurde, handelt es sich bei den Teilnehmer:innen um die Teilnehmer:innen der Runde 2 (im Vergleich zu dem 17 Teilnehmenden der ersten Runde).

Barrierefreiheit

Von der Mehrheit der Teilnehmer:innen mit Mobilitätseinschränkungen wurde kritisiert, dass im Rahmen des Projekts Prioritäten gesetzt wurden, die nicht den dringenden Bedarf an Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit widerspiegeln. Es müsse vielmehr darum gehen, diese Missstände zu beheben und die Infrastruktur so anzupassen, dass sie für alle Bürger:innen zugänglich und sicher ist. Hierbei schwenkte in den Gruppengesprächen der Fokus weg von den eigentlichen Projektmaßnahmen hin zur räumlichen Teilhabe allgemein: Es wurde allgemein die unzureichende Barrierefreiheit, fehlende Hilfsmittel oder andere Zugänglichkeitsprobleme genannt (wie z. B. die schlechten Bedingungen der Gehwege), die als Hindernisse wahrgenommen werden und den ÖPNV unattraktiv oder sogar nicht nutzbar machen. So auch am U-Bahnhof in der Schönleinstraße, der von einem Teilnehmer als das „Tor zur Hölle" (FG 1) bezeichnet wurde. Bis heute gibt es keinen Aufzug und nur einen Abstieg mit Rolltreppe, wodurch der Zugang zur U-Bahn für viele erschwert oder unmöglich gemacht wird. Kritisiert wurden zudem die Bremsschwellen auf der Straße, die im Konflikt mit dem Transport von Patient:innen stehen. Diese Hindernisse beeinträchtigen nicht nur den allgemeinen Verkehrsfluss, sondern stellen auch eine Herausforderung für den sicheren und schnellen Transport von Patient:innen dar. Besonders Personen mit Sehbehinderungen sind betroffen, da es an wichtigen Maßnahmen wie taktilen Blindenleitsystemen mangelt, die ihnen eine sichere Navigation ermöglichen würden. Einher mit den zahlreichen Geschichten über die Behinderung der eigenen Mobilität ging das Unverständnis, dass große und spektakuläre Maßnahmen (wie das Projekt) umgesetzt werden, anstatt z. B. zunächst die Gehwege sicherer und barrierefreier zu machen.

„...ewige Schwierigkeiten einen Lift im Haus zu bekommen und jetzt wird einem das Auto weggenommen." (FG1)

„Ich bin aufs Auto angewiesen. Mein Leben funktioniert nicht mehr wie es funktioniert. (...) Ich kann maximal gut 200 m laufen. Das (Projekt) macht das Viertel für mich unbewohnbar" (FG1).

Neben der allgemeinen Kritik am aktuellen Zustand der Barrierefreiheit und Sicherheit im Stadtraum äußerten die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch

explizite Kritik an den im Projekt getroffenen Maßnahmen, die ihre Bedürfnisse nicht angemessen berücksichtigen. Durch die Parkplatzreduktion sowie die bestehenden Barrieren im Kiez haben viele Teilnehmende Angst um ihre eigene Mobilität (siehe Zitat).

Radverkehr

Unabhängig vom Projekt wurde vor allem der zunehmende Radverkehr wiederholt von den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen angesprochen. Der Flächenkonflikt um die übrigen Parkplätze bzw. die Straßenfläche führt zu erhöhten Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden und hat zur Folge, dass der Fahrradverkehr sich auf die Bordsteine verlagert. Dies ist allerdings ein Problem, welches laut Menschen mit Mobilitätseinschränkungen schon vor Projektbeginn bestand. Allerdings hat das Projekt auch nicht zu einer Verbesserung geführt. Illegales und rücksichtsloses Radfahren auf den Gehwegen führt zunehmend zu Konflikten. Dabei fühlen sich vor allem Senior:innen und Menschen mit Gehbehinderungen unsicher und haben Angst vor Zusammenstößen (siehe Zitat). Auch das Überqueren von Straßen ist für ebendiese Gruppe eine wahrgenommene Gefahr, da annähernde Radfahrende nicht gehört werden, wenn sie "um die Ecke geschossen kommen" (FG 1). In diesem Zuge wurde auch die Ausrichtung des Projektes in Frage gestellt: Zwar soll das Projekt Schulwegs- und Verkehrssicherheit priorisieren, es stellt sich allerdings die Frage „Sicherheit für wen?“. In diesem Zusammenhang werden die Regulierung des Radverkehrs sowie Infrastrukturverbesserungen (besser einsehbare Kreuzungen etc.) gefordert, um die Sicherheit auf den Gehwegen zu erhöhen. So wurde das Thema Verkehrssicherheit im Projekt als „vorgeschoben“ (FG 1) angesehen: Die Erhöhung der Sicherheit trifft für die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht zu.

> „Ich bin hierher (zur Fokusgruppe) gekommen, langsam getappert... und bin froh, dass ich nicht von 3 Fahrrädern fast umgefahren wurde, sondern nur von 2.“ (FG1)

Maßnahmen

Die Diskussion um die Bewertung der getroffenen Maßnahmen, die ab Juli 2023 immer deutlicher im Straßenraum wahrgenommen werden konnten, war Hauptanlass für die Teilnahme an den Fokusgruppen. Der Diskussionsbedarf war bei allen Teilnehmenden sehr hoch - insbesondere aber bei den Gewerbetreibenden und den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, da sie sich durch die getroffenen Maßnahmen in ihrer Existenz und in ihrer Mobilität besonders bedroht fühlen. Bewertet

wurden die eingerichteten Jelbi-Mobilitätsstationen, die Parklets/Kiezterrassen und die entsiegelten Flächen.

„Ich fühle mich wohl in meinem Auto, weil ich daran gewöhnt bin“ (FG1)

„...schön für Touris aber aus Betroffenenperspektive zu einseitig“ (FG1)

Die Kiezterrassen wurden von allen drei Fokusgruppen eher kritisch bewertet und vor allem von den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen skeptisch betrachtet. Zwar wird das Potenzial der Parklets zum Sitzen, Ausruhen und Austausch wahrgenommen, demgegenüber stehen die Angst vor Lärm und Vermüllung sowie die Frage nach Verantwortung. Von den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wurde zudem die fehlende Erreichbarkeit von öffentlichen Toiletten bemängelt. Insbesondere wurde Kritik hinsichtlich der Stadtmöbel geäußert, die nicht an die Bedürfnisse älterer Menschen angepasst sind. Die Kiezterrassen/Parklets sind zum Teil nicht für Personen im Rollstuhl erreichbar und somit nicht barrierefrei, obwohl sie eigentlich zum Verweilen im öffentlichen Raum und zum nachbarschaftlichen Austausch einladen. Die mangelnde Ästhetik bei der Gestaltung aller getroffenen Maßnahmen ist ein durchgehender Kritikpunkt aller Gruppen, sowohl bei den Parklets als auch bei den Grünflächen. Die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen begrüßen die Entsiegelung teilweise, allerdings gab es auch hier, ähnlich wie bei den Parklets, Schwierigkeiten beim Mitmachen. Es wurden keine Hochbeete installiert, die für Menschen im Rollstuhl oder Personen, die Schwierigkeiten beim Gehen und Bücken haben, eine Möglichkeit geboten hätten, mitzumachen. Zudem werden die Maßnahmen symbolisch für die Ängste und Bedenken im Angesicht einer drohenden Verdrängung im Kiez gedeutet.

Es gab seitens der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch Kritik an alternativen und neuen Mobilitätsangeboten. Bei den im Rahmen des Projekts angebotenen Elektrofahrrädern gibt es kein behindertengerechtes Modell. E-Scooter werden eher als Behinderung auf den Gehwegen angesehen. Auch die angebotenen Carsharing-Fahrzeuge würden den individuellen Bedürfnissen und Anforderungen von Menschen mit körperlichen Einschränkungen (hoher Einstieg, Platz für Gehhilfe oder erleichterte Lenkung) nicht gerecht. Es wurden zudem die Befürchtung einer fehlenden Verfügbarkeit und Bedenken wegen vermeintlich hoher Kosten geäußert. Die Sharing-Angebote und Parkplätze, die flächendeckend im Kiez installiert wurden, werden folglich gar nicht als Alternative wahrgenommen. Von allen drei Gruppen wird zwar positiv wahrgenommen, dass die E-Tretroller nun auf ausgewiesenen und abgegrenzten Abstellflächen stehen. Negativ wird dennoch die Menge bewertet.

Im Allgemeinen wurde bemängelt, dass die Perspektive der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht inkludiert wird, z. B. durch die mangelnde Barrierefreiheit der Parklets. Zudem gibt es eine große Lücke von Menschen mit Behinderung(en), die kein Recht auf einen Behindertenausweis haben und somit keinen Anspruch auf die ausgewiesenen Parkplätze haben. Diese „Versorgungslücke“ (FG 1) für Menschen ohne Behindertenausweis oder für pflegendes Personal muss laut den Teilnehmenden geschlossen werden, wenn Projekte wie im Graefekiez umgesetzt werden.

Beteiligung

Es gab sehr viel Kritik an der Kommunikation des Projekts. Dies zeigt sich aber auch in sehr normativ geprägten und starken Ausdrücken wie „Mogelpackung“, „Manipulation“ oder „Ich fühle mich verarscht“ (FG 1). Informationen erreichten die Personen gefühlt zu spät, waren schwer zugänglich oder intransparent. Dies war gekoppelt mit Frust aus früheren Versuchen politischer Teilhabe. Interessant war hier, dass viele Personen aus der Gruppe von Erfahrungen berichteten, bei denen sie sich beteiligen wollten (z. B. Beiwohnen einer BVV-Sitzung oder Mitgliedschaft in Initiativen) oder in der Vergangenheit sehr aktiv waren. Ihre Erfahrung, mit ihrer Perspektive nicht ernst genommen zu werden, hat dazu geführt, dass die Personen sich nicht mehr beteiligen. Dies impliziert demnach eine gering wahrgenommene politische Selbstwirksamkeit. Trotz Beteiligung fühlten sich viele Teilnehmende nicht gesehen. Das Nicht-Inkludieren der Perspektiven von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zur Reduktion der Barrieren im Kiez wurde von einer Teilnehmer:in als gewollt beschrieben (siehe Zitat).

„Es ist völlig klar, was das BA wollte, was es nicht wollte und was es nicht interessiert.“ (FG1)

Zeitgleich wurden aber von anderen Personen auch mangelnde Ressourcen wie z. B. Verschlechterung der eigenen Mobilität oder des gesundheitlichen Zustands als Grund für eine ausgebliebene Beteiligung angemerkt. Damit geht zum Teil eine Nicht-Identifikation mit dem Projekt Graefekiez, aber auch mit anderen ähnlichen Initiativen im Kiez, z. B. der Spielstraße einher. Hier wurde z. B. oft das Wort „Altersdiskriminierung“ verwendet oder es wurde von Ableismus gesprochen, gekoppelt mit Erfahrungen des „nicht ernst genommen (werden)“ (FG 1). Es wurde der Gegensatz zu den „Gesunden“ (FG 1) (auch teilweise gepaart mit dem Stereotyp von „den

gutverdienenden Yuppies“ (FG 1)) aufgemacht, die die Perspektive der Alten und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht in die Stadtvisionen einbeziehen[17].

B. Gewerbetreibende (FG 2)

Allgemeine Einstellung und Mobilitätsverhalten

Mobilitätsverhalten:
- *Fokus auf Nutzung von KFZ für ihr Gewerbe*
- *4 von 6 Personen brauchen ihre KFZ für die tägliche Funktion des Gewerbes*

Bei den Gewerbetreibenden kam eine kleine Gruppe von sechs Teilnehmenden zusammen. Anders als erwartet waren das keine kleinen, inhabergeführten Fachgeschäfte mit Fensterfront zur Straße und auch keine Gastronomiebetriebe. Vielmehr setzte sich die Gruppe aus Besitzern von Kleingewerbe und handwerklichen Betrieben zusammen. Diese sind weniger sichtbar, da sie zum Teil in Innenhöfen beheimatet sind. Aus der Vorstellung ging hervor, dass die Personen alle entweder schon lange im Kiez ihre Gewerbe haben. Teilweise wohnten die Personen auch zeitgleich im Kiez, teilweise auch in den angrenzenden Kiezen bzw. Bezirken (SO/Kreuzberg 36, Neukölln). Der Bezug zum Kiez wird von den meisten Personen als stark angesehen, aber es wird auch oft von einer Veränderung gesprochen, vor allem in Richtung Gentrifizierung. Vier der sechs Gewerbetreibenden brauchen ein/ihr Kfz jeden Tag für ihr Gewerbe. Teilweise handelt es sich auch um größere Kfz wie Kleintransporter.

Während der Gespräche wurde deutlich, dass die Teilnehmenden den Projektmaßnahmen und dem dahinterstehenden Ziel der Klimaanpassung nicht grundsätzlich ablehnend gegenüberstehen. Im Gegenteil haben viele der Gewerbetreibenden nach eigener Auskunft auch schon selbst etwas für nachhaltige Mobilität in ihren Unternehmen und für das Etablieren von E-Mobilität getan. Die Kritik richtete sich eher an die Kommunikation und das Nicht-Mitbedenken der handwerklichen Betriebe (Zitat: „Wir wollen das Projekt“ (FG2)).

[17] Für eine wissenschaftliche Ausarbeitung der hier dargelegten Ergebnisse zur Beteiligung siehe Klaever et.al. (2024).

(Gewerbe-)Parken und Lieferverkehr

Beim Thema (Gewerbe-)Parken und Lieferverkehr berichteten alle drei Gruppen von einem erhöhten zeitlichen Aufwand bei der Parkplatzsuche seit Projektbeginn. Im Allgemeinen wurde viel von illegalen Parkvorgängen (Parken in zweiter Reihe, Freihalten von Parkplätzen mit Motorrädern, Anhängern etc.) gesprochen.

Zeitgleich berichteten vor allem die Gewerbetreibenden von wegfallenden Dienstleistungen durch Parkplatzmangel. So würden Pflegepersonal oder auch Handwerker wegen der erschwerten Parkplatzfindung ihre Kundschaft nur schwer erreichen. So kommen z. B. Klempner nicht mehr in den Kiez, wenn sie wissen, dass sie dort nicht parken können. Bei den Gesprächen mit den Gewerbetreibenden nahm dieser Punkt den größten Raum ein. Neben den vermehrten illegalen Parkvorgängen wurde viel über die Konsequenzen für das Gewerbe gesprochen, wenn kaum Parkplätze mehr vorhanden sind. Mitarbeitende können nicht mehr mit dem Auto (u. a. aus dem Berliner Umland) zur Arbeit kommen und durch den zeitlichen Aufwand bei der Parkplatzsuche können Termine nicht eingehalten werden. Dies geht einher mit großen Existenzängsten, da vier der Gewerbetreibenden auf den Zugang zu ihren Kfz angewiesen sind, teilweise sind auch größere Fahrzeuge im Einsatz. Zwei der Gewerbetreibenden berichten, dass sie sich bereits nach neuen Gewerbeflächen umsehen und darüber nachdenken, den Kiez zu verlassen.

„Ich fühle mich wohl in meinem Auto, weil ich daran gewöhnt bin“ (FG1)

Es wurde auch darauf verwiesen, dass es langfristig zu Problemen führen würde, wenn das Gewerbe im Kiez weiter verdrängt oder gar ganz wegfallen würde. Problematisiert wurde zudem, dass die rechtlichen Grundlagen lange unklar waren, inwiefern man als gewerbetreibende Person Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum hat. Lange habe es die falsche Auskunft, dass es designierte Parkplätze geben werde. Angemahnt wurde auch, dass es für unterschiedliche Gewerbe unterschiedliche Lösungen geben müsse. So sei das stationäre Gewerbe nicht selbst auf ein Auto angewiesen, müsse aber beliefert werden können und benötige dafür sichere Lieferzonen. Daneben gebe es Gewerbetreibende, die auf dauerhafte Parkplätze angewiesen sind.

Gentrifizierung

„Die schöne neue Welt wie man die sich à la Land-Lust Magazin vorstellt, da haben wir nichts verloren drin.“ (FG2)

Ein weiterer großer Themenschwerpunkt war das Thema Gentrifizierung in der Nachbarschaft. Besonders bei den Gewerbetreibenden ging die Diskussion über die Veränderungen im Kiez einher mit Entfremdungsgefühlen, der Sorge vor Veränderungen des Kiezes für den Tourismus und der Entstehung einer "Admiralsbrücke 2.0". Die Veränderungen der letzten Jahre in der Nachbarschaft haben dazu geführt, dass der Kiez sich fremd anfühlt bzw. man sich selbst fremd in der eigenen Nachbarschaft fühlt (siehe Zitat). Während in den letzten Jahren nach und nach handwerkliche Betriebe verdrängt wurden, verändert sich der Kiez hin zu einer „Amüsierungs- und Partymeile“, und die Leute, die dort wohnen, fallen durchs Raster" (FG2). Es besteht zudem die Sorge vor der Ausweitung der Admiralsbrücke (einhergehend vor allem der Lautstärke), die bereits eine Anlaufstelle für Tourist:innen ist und im Sommer für viele Personen nachts zum Hotspot wird. Vor allem die Verdrängungsdynamiken gehen einher mit Ängsten um die Existenz der eigenen gewerblichen Einrichtungen. Zwei der Gewerbetreibenden haben bereits angekündigt, sich neue Orte für ihre Gewerbe zu suchen.

„Die ersten 10-15 Jahre habe ich sehr gerne dort gewohnt. Das hat sich die letzten Jahre... geändert. ...Früher war es eher eine Nachbarschaft. Jetzt fühle ich mich manchmal fremd vor der eigenen Haustür.“ (FG2)

Aus ihrer Sicht lässt das Projekt im Graefekiez eine Stadt entstehen, mit der sich nicht alle identifizieren können. Beklagt wird, dass handwerkliche Betriebe und ihre Bedürfnisse nicht mitbedacht werden und ein Stadtbild geschaffen wird, das an der Lebensrealität der Teilnehmenden vorbeigehe (siehe Zitat). Ein:e alteingesessene:r Anwohner:in und gleichzeitig Gewerbetreibende:r berichtete, er/sie habe das Gefühl, nicht mehr „hineinzupassen“ (FG2). Beschrieben wurde das mit sprachlichen Bildern wie „Bullerbü“ (FG2) oder „Latte-Macchiato“ trinkende Muttis mit ihren Lastenrädern” (FG2), die den Kiez dominierten. Es entstehe ein Entfremdungsgefühl, obwohl alle Anwesenden ihre Gewerbe schon lange im Kiez hätten und manche sogar dort oder in angrenzenden Vierteln wohnten. Ein Nachbarschaftsgefühl wie früher gebe es nicht mehr.

Im Allgemeinen wurde oft thematisiert, dass die Maßnahmen oft nicht als für sie, sondern für andere wahrgenommen werden. Stattdessen bedeutet die Umsetzung

der Maßnahmen eine Aufwertung des Stadtbilds, was letzten Endes eher dazu führt, dass die Menschen darüber nachdenken müssen, den Kiez zu verlassen.

Maßnahmen

Die Gewerbetreibenden bewerten die Reservierung öffentlicher Stellplätze für privatwirtschaftliche Sharing-Anbieter kritisch. Dabei wird argumentiert, dass die rechtliche Begründung, Sharing-Angebote dienten dem Gemeinwohl, nicht fair sei, da auch ihr Gewerbe dem Gemeinwohl zugutekämen (Schaffung von Arbeitsplätzen, Bereitstellung von Dienstleistungen und Produkten). Gefordert wurde daher ein gerechterer Zugang zu öffentlichen Stellplätzen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen gewerblichen Nutzungen im Kiez. Auch die neu eingerichteten Ladezonen im betroffenen Gebiet seien nicht wirklich hilfreich. Das Be- und Entladen ist sowohl für private als auch für gewerbliche Zwecke erlaubt, wobei das Parken in den Ladezonen auf drei Minuten begrenzt ist. Zudem seien die Ladezonen zu klein und permanent zugeparkt, sodass sie für Gewerbetreibende kaum nutzbar seien.

„... ein gebautes Zeichen der Verdrängung“ (FG2)

Bei den Gewerbetreibenden wurden die Parklets vor allem im Zusammenhang mit Tourismus und Gentrifizierung diskutiert. Die Parklets steigern die Furcht vor Tourist:innen, die nachts auf dem Weg von der Admiralsbrücke in den Kiez strömen könnten und durch die Parklets eingeladen würden, dort weiter zu verweilen. Positiv wurde jedoch das Parklet bewertet, das als Außenbereich für die in der Straße ansässige Kita genutzt und gebaut wurde. Zudem werden die Maßnahmen symbolisch für die Ängste und Bedenken im Angesicht einer drohenden Verdrängung im Kiez gedeutet. Diese stellten auch die Effizienz der Bepflanzung infrage.

Beteiligung

In der ersten Fokusgruppensitzung, in der es um Beteiligung und politische Teilhabe ging, wurde vor allem die Art und Weise der Kommunikation kritisiert. Informationen gab es zunächst nur aus den Medien, es wurde viel spekuliert. Die Wahrnehmung war, dass es kaum Informationen vom Bezirk oder der Wissenschaft über das geplante Vorhaben gab. Gleichzeitig war die Umwidmung von Parkplätzen und die Unsi-

„...diese Unwissenheit ist schon wirklich zermürbend.“ (FG2)

„Bei uns geht es um Sein oder nicht Sein.“ (FG2)

cherheit der wirklichen Umsetzung mit großen Existenzängsten verbunden. Einige der Teilnehmenden beschäftigen sich damit, dass sie eventuell den Kiez verlassen müssen und sehen sich nach Alternativen für ihren Gewerbestandort um. Manche Gewerbetreibenden in der Fokusgruppe wurden, angetrieben durch ihre Existenzangst, selbst aktiv und wendeten sich an das Bezirksamt und die Projektpartner. Es gab im Vorfeld keine Einbindung der Gewerbetreibenden, kein entsprechendes Format oder keine Ansprechpersonen. In den Gesprächen äußerten die Teilnehmenden mehrmals den Wunsch nach festen Ansprechpartner:innen. Weil es diese nicht gegeben habe, hätten E-Mails und Anfragen oftmals nicht die richtigen Adressaten erreicht oder seien unbeantwortet geblieben, was den Frust weiter verstärkte. Zwar wurden während des Projektes einige Beteiligungsangebote angeboten, so wie die lokale Sprechstunde, diese wurde allerdings nur als Sammelstelle (Kummerkasten) wahrgenommen, eine „echte" Einbindung (FG2) habe nicht stattgefunden. Eine weitere große Kritik bezog sich auf die Vorgehensweise der Kommunikation, Fehlinformationen und fehlende Transparenz in Bezug auf den rechtlichen Rahmen für Gewerbetreibende und deren Anspruch auf Parkplätze im öffentlichen Raum. Die Gewerbetreibenden beriefen sich insbesondere auf „Zusicherungen" (FG2) für Parkplätze, die Projektverantwortliche für ihr Gewerbe gegeben hatten, die sich nach der Realisierung des Projekts jedoch als rechtlich nicht umsetzbar erwiesen. Hier seien lange Zeit falsche Auskünfte in der Weise gegeben worden, dass es Parkplätze für die Gewerbetreibenden geben solle. Erst später wurde klar, dass gewerbetreibende Personen laut Straßenverkehrsordnung (StVO) keinen Anspruch auf einen exklusiven Stellplatz im öffentlichen Raum haben.

> „Da würde ich mir von unseren Politkern und Politikerinnen wünschen, [...] dass sie sich hinstellen und sagen: „Leute, es gibt rechtlich keine Lösung, aber wir machen das Projekt und bieten eine Lösung an –auch wenn sie nicht durch das Gesetz gedeckt ist [...] und wir lassen euch nicht im Stich." (FG 2)

Wie das Projekt umgesetzt und kommuniziert wurde, führe eher dazu, dass die „Nachbarschaft gespalten" (FG2) wird und hat eine enorme „politische Sprengkraft" (FG2): es birgt Gefahr vom „Drift nach rechts", wenn die Menschen das Gefühl haben, sie werden nicht mitgenommen und das Vertrauen in die Demokratie verloren geht. Es entstehe das Gefühl, die Politik würde von „oben herab" (FG2) gemacht, so verliere die Politik ihre Glaubhaftigkeit.

Im Allgemeinen gebe es wenige zeitliche Ressourcen, sich aktiv am Projekt zu beteiligen und z. B. Beete zu betreuen. Existenzielle Probleme, die durch das Projekt entstanden sind, seien der Grund, dass Beteiligung (z. B. in Form von dem aktiven Ansprechen des Bezirksamts) erfolgt. Diese erfolge somit als Reaktion im Sinne von „Ich muss mich wehren!“ (FG2). Kritisiert wurde vermehrt, dass es für Gewerbetreibende keine Ansprechspartner:innen gibt. Am Ende der Fokusgruppen tauschten die Gewerbetreibenden im Übrigen Kontakte aus, um sich gemeinsam zu organisieren und zu unterstützen.

C. Frauen aus der Werner-Düttmann Siedlung (FG3)

Allgemeine Einstellung und Mobilitätsverhalten

Frauen aus der Werner-Düttmann-Siedlung

- *Nutzung von ÖPNV, Zufußgehen* aber: *Auto ist das wichtigste Verkehrsmittel*
- *Familien besitzen Autos: Erledigen täglicher Wege mit dem Auto (Arbeitswege (v. a. Männer), Transport von Kindern und Einkäufen)*
- *Car-Sharing wird nur von einer Person regelmäßig benutzt*
- *Wunsch den Führerschein zu machen*
- *Großteil der Familien d. Teilnehmerinnen verfügt über einen privaten Stellplatz in der WDS*

In der Fokusgruppe der Frauen in der Werner-Düttmann-Siedlung wurde das Auto als das wichtigste Verkehrsmittel benannt. Dabei berichtete ein Großteil der Frauen, sie seien oftmals zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, während der Ehemann das Auto zum Beispiel für die Arbeit nutze. Einige Teilnehmerinnen erzählten, dass sie früher mehrere Autos hatten, aber in den letzten Jahren aufgrund von Parkplatzknappheit und geringeren finanziellen Mitteln ein Auto abschaffen mussten. Es wurde darauf verwiesen, dass das Auto benötigt wird, um Lebensmittel einzukaufen oder die Kinder zu transportieren. Die begrenzte Verfügbarkeit eines Autos mache es schwierig, die täglichen Erledigungen zu bewältigen und dann auch noch die eigene Arbeit zu stemmen. Auch die jüngeren Teilnehmerinnen unterstrichen die Notwendigkeit eines Autos und streben den Erwerb des Führerscheins an, obwohl dies sehr teuer – und oft für sie zu teuer – geworden ist. Die Fahrerlaubnis wird als essenziell angesehen, erzählte

eine Teilnehmerin. Zwar hat sie noch keinen Führerschein, würde aber, sobald sie ihn hat, selbst mit dem Auto fahren.

„Wir haben kein Auto mehr, ... weil es einfach ... zu teuer geworden ist und mit Parkplätzen (schwierig). Aber ja, trotzdem setzt er (der Vater) sich (gegen das Projekt) ein, denn er weiß ja selbst, wenn er einkaufen geht, kann er nicht vier Kisten Cola und fünf Kisten Wasser irgendwie von A nach B schleppen. Auch wenn wir als Großfamilie dann alle mitgehen und jeder einen Kasten schleppt, ist ja immer noch Einkauf da." (FG3)

„Wir sind sechs Personen, mit einem Auto für uns, aber das reicht nicht. Mein Mann nimmt ... es jeden Tag. Ich habe kein Auto (mehr). Jetzt ist es sehr, sehr schwer geworden für mich." (FG3)

Vernachlässigung der Werner-Düttmann-Siedlung

In der Werner-Düttmann-Siedlung drehten sich die Gespräche weniger um die Gentrifizierung des Kiezes, sondern eher um die Vernachlässigung der Siedlung im Vergleich zum Rest der Nachbarschaft bzw. vor allem dem nördlichen Graefekiez. So werden Aufwertungen der Gemeinschaftsflächen, z. B. Urban Gardening, in der Siedlung nicht getroffen. Zeitgleich wird von Problemen und Wünschen berichtet, wie die kaputte Schranke, durch die vermehrt Fremdparker:innen in die Siedlung gelangen, oder Aufwertung des Müllraums und der Spielplätze.

„Wir haben so viele große Wiesen hier um die Ecke, warum pflanzen wir da nicht so schöne Sachen hin? Warum bauen sie uns da nicht Sitzecken und Sitzmöglichkeiten hin? Da können sie es gerne machen." (FG3)

Eine auf das Projekt Graefekiez bezogene Sorge wurde mehrfach geäußert: Der Parkdruck werde weiter steigen. Vor allem werden zunehmende Konflikte um private Stellplätze wegen des Parkdrucks durch immer mehr Fremdparker:innen befürchtet. In der Werner-

Düttmann-Siedlung ist neben dem erhöhten zeitlichen Aufwand bei der Parkplatzsuche primär von erhöhtem Fremdparken seit Projektbeginn die Rede. In der Siedlung gibt es private Parkplätze, die angemietet werden können. Da die Schranke, die den Zugang zur Siedlung ermöglicht, immer wieder kaputt ist, parken seither viele fremde Pkw auf den Parkplätzen (illegale Parkvorgänge). Dies erschwert für viele Familien den Alltag, da die täglichen Wege mit dem Auto (Arbeitswege v. a. der Männer), Transport von Kindern und Einkäufen) erledigt werden.

„Ich muss sagen, ich finde es wirklich schon provokant, denn solche Sachen kann man wirklich woanders machen.“ (FG3)

Die Diskussion offenbarte zudem ein starkes „Wir-Gefühl“, das in keiner der vorherigen Gruppendiskussionen so deutlich zum Ausdruck kam. Oft wurde von „uns“ gesprochen, während die Herausforderungen und Probleme der Siedlung beleuchtet wurden. Die Teilnehmerinnen waren sich einig, dass die eigenen Anliegen und Belange nicht gehört würden, während im Projektgebiet Begrünungsmaßnahmen und weitere „Aufwertungen“ für die Graefekiez-Bewohner:innen vorgenommen wurden. Es zeigt sich eine Diskrepanz zwischen den Bedürfnissen der Siedlung und den Maßnahmen, die von außen vorgenommen wurden, ohne die dort Wohnenden angemessen zu berücksichtigen. Eigentlich sei die Grünflächenverfügbarkeit im Kiez ausreichend, etwa durch die nahe Hasenheide und diverse Schulhöfe. Wenn es um Klimaresilienz geht, solle man, anstatt Parkplätze wegzunehmen, besser die ungenutzten Flächen in der Werner-Düttmann-Siedlung begrünen.

Maßnahmen

Die Errichtung der Jelbi-Mobilitätsstationen wurde unterschiedlich bewertet. Die Verfügbarkeit von Carsharing-Stellplätzen wurde begrüßt. Insbesondere die jungen Teilnehmerinnen nutzen das Angebot gelegentlich und bewerten die Lösung von bereitgestellten Stellplätzen als positiv. Die Parklets hingegen wurden als überflüssig bewertet und deren Nutzung wurde angezweifelt. Stattdessen wurde vorgeschlagen, das grüne Klassenzimmer vor der Lemgo-Grundschule in die schuleigenen Innenhöfe zu verlegen. Gleichzeitig wurde von den Frauen, aber auch in den anderen Fokusgruppen, die Ästhetik sowie die Instandhaltung bemängelt.

„Das sieht aus wie ein Friedhof.“ (FG3)

Besonders kritisch wurden die entsiegelten Flächen bewertet. Es herrschte Einigkeit in der Gruppe darüber, dass entsprechende Maßnahmen nicht auf Kosten öffentlicher Parkplätze ergriffen werden dürften. Diese seien allein den privaten Pkw vorbehalten. Bepflanzungsmaßnamen allgemein wurden zwar positiv bewertet, entsprechende Umsetzungen sollten allerdings auf bestehende Grünflächen beschränkt oder auf (halb-)öffentlichen Plätzen ergriffen werden. Auch wird die Grünflächenverfügbarkeit im Kiez als ausreichend bewertet, sodass eine Erweiterung des städtischen Grüns im Sinne von Entsieglungsmaßnahmen nicht als notwendig erachtet wird. Zudem biete die provisorisch angelehnte Fläche Potenzial zum Vandalismus.

Beteiligungsprozess

In der Diskussion wurden häufig Begriffe wie "gerecht", "ungerecht" und "alle" verwendet. Die Diskussion offenbarte außerdem ein starkes "Wir-Gefühl". Oft wurde von "uns" gesprochen, während die Herausforderungen und Probleme der Siedlung beleuchtet wurden. Dabei teilten die Teilnehmerinnen den Wunsch, dass alle im Stadtteil gleichbehandelt und alle Perspektiven berücksichtigt werden. Bisher seien aus ihrer Perspektive nur die Stimmen der Befürworter:innen gehört worden. Es gab große Kritik in Bezug auf die Zielgruppenansprache, so wurde vermutet, dass „extra“ diejenigen gefragt werden, die das Projekt befürworten. Zeitgleich erfuhren die Frauen in der Werner-Düttman-Siedlung vom Projekt primär durch die CDU-Gegenpetition und dem Internet und Radio. Offizielle Informationen des Bezirks erreichten sie nicht.

Die Frauen sprachen darüber, welche Kanäle in der Siedlung für Informationen genutzt wurden. Hier wurden vor allem der Nachbarschaftstreff und die daraus resultierenden verschiedenen Veranstaltungen (z. B. das Frauenfrühstück) und WhatsApp-Gruppen, aber auch Einzelpersonen im Kiez genannt, die Informationen verbreiten (Stadtteilmütter, bestimmte Multiplikator:innen „Stille Post“, „Nachrichtensender“), Zitat: „Weiß es eine:r, wissen es alle!“ Gleichzeitig werden Nachrichten oft über die Familien weitergetragen. So geben die jüngeren Personen in der Fokusgruppe Nachrichten oft an ihre Eltern weiter, auch aufgrund von Sprachbarrieren. Schüler:innen geben Informationen weiter (Kitas und Schulen als Anlaufstellen).

„Ich hätte das eigentlich mitbekommen haben müssen. Das ist so, als ob das geplant wäre.“ (FG 3)

Misstrauen wurde hinsichtlich der Zielgruppenansprache geäußert: es wurde vermutet, dass nur diejenigen befragt wurden, die die Maßnahmen begrüßen. Desweiteren wurden Bedenken gegenüber den politischen Kampagnen, insbesondere der Grünen, ausgedrückt. Die Einstellung zu der Partei, die nach Ansicht der Teilnehmerinnen hauptsächlich auf die Themen "autofrei" und "Parkplätze" fokussiert sei, führte letztendlich sogar dazu, dass Anwohner:innen der Siedlung vor der Abgeordnetenhauswahl 2023 aufgefordert wurden, die Grünen nicht zu wählen, beziehungsweise ihre politischen Gegner zu wählen. Eine Teilnehmerin sagte zudem, dass sie bei den letzten Wahlen immer die Grünen gewählt habe, dies jedoch aufgrund der Parkplatzsituation und der Tatsache, dass auch private Stellplätze immer teurer werden, nicht mehr tun werde. In diesen Aussagen wurde deutlich, welchen Stellenwert das Auto für die Teilnehmerin hat, gleichzeitig dürfte auch darin auch eine breiter getragene Stimmung innerhalb der Gruppe zum Ausdruck kommen.

Dazu passt eine weitere Aussage in der Gruppendiskussion, nach der es ein Luxus sein, auf das Auto zu verzichten, den sich nicht jede leisten kann. Verwiesen wurde in diesem zusammenhang auf die "reichen Bewohner des Bergmannkiezes" im weiter westlich gelegenen Teil Kreuzbergs: dort lebten die "Grünen", die überall mit dem Fahrrad hinfahren. Sich so bewegen zu können, sei auch ein Privileg. Für die Gruppenteilnehmerinnen sei das Auto auch wichtig, um Zeit zu sparen. Zugleich würden genau diese Menschen, die im Alltag Fahrrad fahren, dann mit dem Flugzeug in den Urlaub fliegen und das Klima belasten.

Schlussfolgerungen & Handlungsempfehlungen

Zum Abbau bestehender Barrieren und zur Förderung von selten gehörten und stark betroffenen Perspektiven in der Mobilitätswende werden im Folgenden Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für den Graefekiez generiert. Diese sind zwar aus dem bestimmten Kontext des Graefekiez-Projektes und aus einer Ansammlung von Einzelperspektiven ohne jeglichen repräsentativen Anspruch entstanden, es können daraus dennoch Empfehlungen abgeleitet werden, die sich verallgemeinern lassen und für andere Mobilitätswendeprojekte relevant sein. Dabei werden sowohl die in den Fokusgruppen geäußerten Bedarfe und Verbesserungsvorschläge als auch die vom Projektteam wahrgenommenen Erfahrungen und Learnings (basierend auf einer Evaluation der Vorbereitung, Einladung und Durchführung der Fokusgruppen) thesenhaft aufgegriffen:

1) Unterschiedliche Lebensrealitäten in Mobilitätswendeprojekte gezielt integrieren ist wichtig, erfordert aber Zeit

Das Bewusstsein über die soziale und kulturelle Vielfalt der Bewohner:innen im Kiez spielt eine zentrale Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung von Mobilitätswendeprojekten. Durch die Einbindung von unterschiedlichen Lebensrealitäten kann wertvolles Wissen von Menschen aus unterschiedlichen sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Kontexten in die Planung und Umsetzung integriert werden. Eine einseitige Verkehrsplanung, die die Bedürfnisse bestimmter Personengruppen vernachlässigt, kann bestehende soziale Ungleichheiten verschärfen. Es besteht die Gefahr, dass Diskriminierungsstrukturen durch die Projektumsetzung weiterhin bestehen bleiben und bestehende soziale Ungleichheiten verschärfen, wenn „nur“ besonders laute und aktive Gruppen den (Beteiligungs-)Prozess dominieren. Zudem sind eine mangelnde Akzeptanz oder sogar Widerstand zu erwarten, wenn manche Anwohner:innen die Maßnahmen als ungerecht oder unpraktisch empfinden (siehe auch konkret im Graefekiezprojekt Borcherding 2023). Politischer Unmut und Proteste können zur Verzögerung oder sogar zum Scheitern der Projekte führen.

Vorsichtig formuliert: in Gebieten/Kiezen wie dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, die bereits stark von Gentrifizierungs- oder Touristifizierungsprozessen betroffen sind, könnte die Ignoranz gegenüber verschiedenen Lebensrealitäten diese Entwicklung weiter anheizen. Maßnahmen, die primär auf die Bedürfnisse einer „wohlhabenderen“ Bevölkerung abzielen, könnten den Druck auf einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen erhöhen und deren Verdrängung beschleunigen. Die Einbindung erfordert allerdings zeitlichen Aufwand, gezielte Ansprache- und Rekrutierungsstrategien. Es müssen Räume geschaffen werden oder die Zusammenarbeit mit bestehenden Formaten gesucht werden, die für Menschen zugänglich

und erreichbar sind. Während Hauswurfsendungen, Flyer und Online-Beteiligung von einigen Gruppen weniger genutzt werden (u. a. aufgrund Sprachbarrieren und mangelnder zeitlicher Ressourcen), können das gezielte Ansprechen nachbarschaftlicher Institutionen, Netzwerke und von Schlüsselpersonen im Kiez erfolgversprechende Wege sein, um Räume für Menschen zu eröffnen, sich an Mobilitätwendeprojekten zu beteiligen oder ihre Perspektiven einzuholen.

2) Die Gewährleistung der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Barrierefreiheit sollten als Basis für Mobilitätswendeprojekten dienen

Um Mobilität für alle Personengruppen garantieren zu können, sollten Mobilitätswendeprojekte Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen und deren Mobilitätsbedürfnisse als Planungsprämisse ernst nehmen. Dazu gehören neben Angeboten wie barrierefreie Taxis und Pooling-Dienste ein sicheres und barrierefreies Rad- und Fußwegenetz (beispielsweise durch Bordsteinabsenkungen) sowie barrierefreie Zugänge zum ÖPNV (hier konkret: U-Bahnhof Schönleinstraße). Im Graefekiez umfasst dies zudem, beim Ausbau des Radverkehrs Flächenkonflikte durch das Ausweichen auf Gehwege zu reduzieren, um Mobilität für unterschiedliche Personengruppen zu gewährleisten. Dies kann z. B. durch das Einrichten einer Fahrradstraße verbessert werden, um Konflikte zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu vermeiden.

Bei der Planung von Verkehrssystemen und der Neu- und Umgestaltung von Stadtvierteln sollen somit die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von Anfang an mitgedacht werden. Es gilt, eine Umgebung zu schaffen, die nicht nur für alle Menschen zugänglich ist, sondern in der sie sich auch aktiv einbringen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben können.

3) Vorläufige oder bedarfsorientierte Lösungen für Gewerbetreibende und Sonderfälle

Es gibt weiterhin Wissens- und Umsetzungslücken bei denjenigen, die von Parkplatzumwidmung und -reduktion betroffen sind, weil sie durch ihr Gewerbe (noch) auf ihre Kfz angewiesen sind (z. B. handwerkliche Betriebe). Das gilt auch für Handwerker:innen, die von außen in den Kiez kommen, für Pflegepersonal oder für Menschen, die trotz Mobilitätseinschränkung keinen Behindertenausweis und dadurch auch keinen Anspruch auf Behindertenstellplätze haben.

Eine mögliche Lösung, um diese Bedürfnisse zu befriedigen, können flexible Parkregelungen sein, die es bestimmten Berufsgruppen (wie Handwerkern, Pflegekräften oder Lieferdiensten) ermöglichen, weiterhin Zugang zu Parkplätzen zu haben.

Dies könnte durch spezielle Parkausweise oder zeitlich begrenzte Parkrechte geregelt werden. Alternativ könnte Unterstützung bei der gemeinsamen Lösungsfindung durch Kooperationsmodelle mit Gewerbetreibenden, die ähnliche Bedürfnisse haben, und besonders für kleinere Betriebe von Vorteil sein, die möglicherweise nicht über die notwendigen Mittel verfügen, um solche Lösungen eigenständig zu entwickeln.

Die Etablierung von speziellen Ansprechpersonen, die gezielt die Anliegen von Gewerbetreibenden bearbeiten, könnte eine wichtige Rolle spielen. Diese Ansprechpersonen könnten als Vermittler zwischen den Gewerbetreibenden und der Verwaltung fungieren, um pragmatische und maßgeschneiderte Lösungen zu finden. Ein Beispiel wäre die Unterstützung bei der Identifikation von Privatparkplätzen oder der Verhandlung von Verträgen mit Parkhausbetreibern, um langfristig Stellplätze für betriebliche Fahrzeuge zu sichern.

Der kontinuierliche Dialog zwischen den betroffenen Gewerbetreibenden und eine sorgfältige Abwägung der Interessen sind zudem entscheidend, um gerechte Lösungen zu finden, die sowohl dem Gemeinwohl als auch den individuellen Bedürfnissen gerecht werden.

4) Ästhetik und Akzeptanz der Maßnahmen bedingen sich gegenseitig

Temporäre Maßnahmen markieren Veränderungen von Gewohnheiten, da sie mit dem vertrauten Bild von parkenden Autos im Straßenraum brechen. Aus den Diskussionen in den Fokusgruppen geht hervor, dass Ästhetik und Akzeptanz stark miteinander verwoben sind. Die Lösungen werden aufgrund ihres Erscheinungsbildes oder der mangelnden Integration in die bestehende städtische Umgebung teilweise scharf von den Teilnehmer:innen kritisiert. In der Konsequenz heißt das, dass Maßnahmen besser in das Stadtbild integriert und vor Vandalismus geschützt werden müssen.

Neue Lösungen und Umgestaltungen können können generell die Wahrnehmung von Verdrängungs- und Entfremdungsprozessen triggern. Daher ist die Frage wichtig, welche ästhetischen Maßstäbe beim Kreieren eines neuen Stadtbildes zum Tragen kommen. Mit der Mobilitätswende und der damit einhergehenden Stadtraumumgestaltung werden neue Atmosphären im öffentlichen Raum geschaffen, die gegebenenfalls nicht für alle Bevölkerungsgruppen identitätsstiftend sind. Der öffentliche Raum soll für alle Bewohner:innen gleichermaßen zugänglich und nutzbar sein, insbesondere aber für sozial schwächer gestellte Gruppen (siehe auch Voruba

et al., 2023[18]). Damit auch letztere diesen Raum annehmen, ist das Einholen unterschiedlicher Perspektiven entscheidend (siehe Empfehlung 1)

5) Nicht nur das „Was", sondern vor allem auch das „Wie": Kommunikation ist wichtiger Baustein bei Mobilitätswendeprojekten

Wenn Informationen nicht klar übermittelt werden oder wenn Kommunikationskanäle ineffizient sind, kann dies zu Missverständnissen und Unklarheiten führen, die den Projektfortschritt beeinträchtigen. Die Kommunikation und der Beteiligungsprozess - vor allem vor Beginn des Vorhabens – sind hochrelevant. Denn oftmals besteht mit Blick auf den Prozess, die Transparenz und die umsetzenden Akteure eine große Skepsis. Daraus können Widerstand und Frustration erwachsen, was als große Barriere für Projekte wie dem Graefekiez gesehen werden kann.

Somit ist es besonders wichtig bei Mobilitätswendeprojekten mit zu bedenken, dass Offenheit und Transparenz über den Prozess ein Kernbaustein nicht nur bei der Umsetzung, sondern auch bei der Planung ist. Hierzu zählen eine klare Kommunikation von Anfang an, die frühzeitige Einbeziehung unterschiedlicher Perspektiven und Bedürfnisse bzw. eine klare Kommunikation, wieweit die Beteiligung reicht, Eingeständnis bei Problemen (Fehlerkultur) sowie das Bespielen von für den Kontext passenden und niedrigschwelligen Kanälen wie postalisches Anschreiben, Meinungsabfragen oder Diskussionsveranstaltungen. Ziel muss es sein, dass die betroffenen Menschen sich gehört fühlen.

[18] Dies deckt sich auch mit Ergebnissen aus dem Projekt NahMob im Berliner Wrangelkiez. Für weitere Informationen siehe angegebene Quelle.

Ausblick und Reflexion

Das Projekt hatte zum Ziel, gemeinsam mit Teilnehmenden in Fokusgruppen Erkenntnisse und Wissen zur Beteiligung (Barrieren und Enabler) sowie Einblicke in die Perspektiven stark betroffener und/oder unterrepräsentierter Gruppen in Bezug auf Maßnahmen zur Mobilitätswende im Graefekiez zu sammeln.

Durch den Erfahrungsaustausch in den verschiedenen Gruppen konnten gruppenspezifische Interessenlagen und Lebensrealitäten beleuchtet werden. Zum einen haben die Sitzungen eine Reihe von Erkenntnissen für die Entscheidungsträger:innen gebracht, z. B. dass in der Planung zukünftiger Mobilitätswendemaßnahmen mehr über Alternativen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nachgedacht werden muss und dass es eines noch nicht vorhandenen, aber dringend benötigten Stellplatzkonzepts für die Gewerbetreibenden bedarf. Zum anderen wird die Vielfalt der eingefangenen Perspektiven die unterschiedlichen Realitäten der im Kiez lebenden Menschen widergespiegelt. Die idealisierte Darstellung der Vorzüge des Mobilitätsexperiments trifft auf verschiedene Welten innerhalb der Bewohner:innengruppen und wird hier sehr differenziert bewertet. Die Ergebnisse zeigen, dass Stadtraumumgestaltung weit mehr als nur Stellplätze betrifft. Das Auto ist nicht nur ein wichtiges Verkehrsmittel und kulturell hoch bedeutsam, es ist darüber hinaus auch mit anderen Themen wie Gentrifizierung, Fairness-Empfinden, Klassismus und damit einhergehender Ab- und Ausgrenzung von unterschiedlichen Lebensrealitäten verbunden. Diesen gilt es Raum zu geben, denn sie liefern wertvolle Einblicke in Dynamiken, mit denen das Auto und damit einhergehend Parkplätze verwoben ist und die es zu betrachten gilt, wenn es darum geht, nicht nur den Verkehr, sondern die Mobilität an sich, also auch die sozialen Praktiken, gesellschaftlichen Wertevorstellungen und Gewohnheiten, neu zu denken. Zudem bedarf es bei der Planung und Umsetzung Kommunikationskonzepte, die die Barrieren minimieren und Räume schaffen, sodass unterschiedlichen Personengruppen die Möglichkeit gegeben wird, sich einzubringen.

Das Projekt hat gezeigt, dass Fokusgruppen hierfür eine wertvolle Methode sein können - nicht nur als Forschungsformat, sondern auch unterstützend in Beteiligungsprozessen bei Mobilitätswendeprojekten. Durch die direkte Ansprache der in der Mobilitätswende oft wenig gehörten Gruppen können Konfliktlagen identifiziert werden und ein breites Spektrum an Meinungen zu diesem Thema gemeinsam mit dem Teilnehmenden erfasst und sichtbar gemacht werden. Fokusgruppen erlauben es, verschiedene Perspektiven einzufangen und gruppenspezifische Anfor-

derungen und Bedürfnisse zu identifizieren. Dies ist aber nur möglich, wenn bestehende Räume genutzt oder aktiv Räume und Möglichkeiten geschaffen werden, die den Zugang erleichtern (Klaever et.al., 2024). Zudem bedarf es Zeit, Beziehungsarbeit und gegenseitiges Vertrauen, um gemeinsam Perspektiven zu erarbeiten, die einen Mehrwert für alle Beteiligten haben. Die Methode dient jedoch nicht dazu, Konsens zu finden oder Konflikte zu lösen. So standen die persönliche Betroffenheit sowie die individuellen Sichtweisen - auch wenn diese innerhalb der Gruppe repräsentiert sind – im Vordergrund, während in der Gruppendiskussion hervorgebrachte Lösungsansätze meist nicht weiter diskutiert wurden.

Affiliation der Autor:innen

Viktoria Scheidler

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)

viktoria.scheidler@wzb.eu

Anke Klaever

Technische Universität (TU) Berlin

a.klaever@tu-berlin.de

Vanessa Rösner

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (adfc)

vanessa.roesner@adfc.de

Literatur

Bär, G., Kasberg, A., Geers, S. & Clar, C. (2020). Fokusgruppen in der partizipativen Forschung. In: Hartung, S., Wihofszky, P., Wright, M. (eds) Partizipative Forschung. Springer VS, Wiesbaden, 99-130. https://doi.org/10.1007/978-3-658-30361-7_7.

Ba FK. (2019). „Planungsraum Graefekiez - 02020206. " Unpublished manuscript, last modified July 08, 2024. https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/bezirkliche-planung-und-koordinierung/sozialraumorientierte-planungskoordination/kurzprofile/kurzprofil_graefekiez_mit_kid_2017.pdf?ts=1612435275.

Bajaras, J.M. (2021). The roots of racialized travel behavior. *Advances in transport policy and planning*, 8: 1–31. https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.06.007.

Bałaran, E. (2006): „Imece" - Gemeinschaftsarbeiten mit vereinten Kräften. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Öffentlichkeitsarbeit (Hg.), https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:kobv:109-opus135378.

Blumenberg, E. (2004). "En-Gendering Effective Planning: Spatial Mismatch, Low-Income Women and Transportation Policy." *Journal of the American Planning Association*, 70 (3): 269-281. https://doi.org/10.1080/01944360408976378.

Borcherding, A. (2023): Wenn die schöne autofreie Welt abschreckend wirkt, in: klimareporter 2.9. 2023

Borcherding, A, Knie. A. (2024): Trippelschritte zur Verkehrswende. Eine erste Zwischenbilanz aus dem Graefekiez, in: Journal für Mobilität und Verkehr, Heft 20, S. 2-8

Bryman, A. (2012). Social Research Methods. 4th ed. Oxford: Oxford UP.

Bürki, R. (2000). Fokusgruppen. In R. Bürki (Hrsgr.), Klimaänderung und Anpassungsprozesse im Wintertourismus, pp.99-130. Unveröffentlichte Dissertation, Universität Zürich.

Casas, I. (2007). "Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach." *The Professional Geographer*, 59 (4): 463–477. https://doi.org/10.1111/j.1467-9272.2007.00635.x

Coren, C., Lowe, K. & Barajas, J.M. (2022). Commuting in Context: A Qualitative Study of Transportation Challenges for Disadvantaged Job Seekers in Chicago, IL. Transportation Research Record, 2676(6):673–684. https://doi.org/10.1177/03611981221076126.

Côté-Arsenault, D. & Morrison-Beedy, D. (2005). Maintaining your focus in focus groups: Avoiding common mistakes. Research in Nursing & Health, 28: 172–179. https://doi.org/10.1002/nur.20063.

Drewing, E. & Glanz, S. (2020). Die Energiewende als Werk ausgewählter Gemeinschaften? Zur sozialen Exklusivität von Energiegenossenschaften. In: Engler, S. et al. (Hg.). *Energiewende und Megatrends. Wechselwirkungen von globaler Gesellschaftsentwicklung und Nachhaltigkeit.* Bielefeld: transcript verlag. https://doi.org/10.1515/9783839450710-012.

Engels, F., Pfotenhauer, S.M. & Wentland, A. (2019). Testing future societies? Developing a framework for test beds and living labs as instruments of innovation governance. *Research Policy*. 48(9). https://doi.org/10.1016/j.respol.2019.103826.

Goetting, K; Horn, J.; Scheidler, V. & Klaever, A. (2024 – accepted). Wie sind die Konflikte von Straßenraumumgestaltungen zu erklären? Einblicke aus der Theorie der sozialen Repräsentationen. *Konfliktdynamik.*

Hetze, W. (2020). Versammlungen in Krisenzeiten – Eine Typologie anhand des Konfliktverlaufs. In: Bochmann, C. & Döring, H. (Hrsg.) Gesellschaftlichen Zusammenhalt gestalten. Springer VS, Wiesbaden, pp. 139–166. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-28347-6_8#Sec1 .

Jasanoff, S. (2015). Future Imperfect: Science, Technology and the Imaginations of Modernity. In: Jasanoff, S. & Kim, S.H. (eds.). Dreamscapes of Modernity. Sociotechnical Imaginaries and the Fabrication of Power. Chicago: Chicago Press.

Kiezatlas (2017). "Migration, Staatsangehörigkeit Und Altersverteilung." Unpublished manuscript, last modified July 08, 2024. https://sozialraumdaten.kiezatlas.de/seiten/2017/06/?lor=02020206

Klaever, A. & Verlinghieri, E. (2024 – accepted). Who is (not) in the room? An epistemic justice perspective on low-carbon transport transitions. *Journal of Environmental Policy & Planning*.

Klaever, A.; Rösner, V.; Becker, S. & Scheidler, V. (2024 – accepted). Lived Expertise of structurally disadvantaged: Towards a more just participatory transport planning process. *Mobilities.*

Lowe, K., J. Barajas, & Coren, C. (2023). "It's Annoying, Confusing, and It's Irritating": Lived Expertise for Epistemic Justice and Understanding Inequitable Accessibility." *Journal of Transport Geography* 106: 103504. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103504.

Lubitow, A., Rainer, J., & Bassett, S. (2017). Exclusion and vulnerability on public transit: experiences of transit dependent riders in Portland, Oregon. Mobilities, 12(6): 924–937. https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1253816

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Transport*, 169(6): 353-365. https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073.

Manderscheid, K. (2020). „Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobildispositivs", in Baustelle Elektromobilität, hg. v. A. Brunnengräber und T. Haas. Berlin: transcript, 37–68. https://doi.org/10.1515/9783839451656-003.

NHU. „Integriertes Handlungs- Und Entwicklungskonzept 2017 (2019): Quartiersmanagement Düttmann-Siedlung Im Stadtteil Kreuzberg." Unpublished manuscript, last modified July 08, 2024. https://www.quartiersmanagement-berlin.de/fileadmin/content-media/Handlungskonzept_2017/QM_WDS_HK_17-19_Stand_19.05.pdf

Niedermayer, O. (2005). Bürger und Politik. Politische Orientierung und Verhaltensweisen der Deutschen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-322-80815-8.

Nowotny, H. (2003). "Democratising Expertise and Socially Robust Knowledge." *Sci. and Pub. Pol.* 30 (3): 151–56. https://doi.org/10.3152/147154303781780461.

Pelz, C., Schmitt, A., & Meis, M. (2004). Knowledge Mapping as a Tool for Analyzing Focus Groups and Presenting Their Results in Market and Evaluation Research. *Forum Qualitative Sozialforschung Forum: Qualitative Social Research*, *5*(2). https://doi.org/10.17169/fqs-5.2.601.

Preston, J.; Raje, F. (2007). "Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion." Journal of Transport Geography 15: 151–160. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002.

Qanjary, B. (2020) „Friedrichshain-Kreuzberg. Kleinräumige Daten." Accessed July 08, 2024. https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34830330/files/media/broschuere_friedrichshain_kreuzberg_kleinraeumige_daten.pdf.

Räuchle, C. (2021). Zum Verhältnis von Reallabor, Realexperiment und Stadtplanung am Beispiel kooperativer Freiraumgestaltung. *Raumforschung und Raumordnung*, 79(4): 291-305. https://doi.org/10.14512/rur.41.

Ruhrort, L.; Zehl, F.; Knie, A. (2021). „Untersuchung Von Einstellungen Gegenüber Einer Neuaufteilung Öffentlicher Raume Zulasten des Autoverkehrs. Ergebnisse Einer

Repräsentativen Befragung Im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg Sowie Einer Straßenbefragung in Kreuzberg.“ Discussion Paper SP III 2021–602.

Rowangould, G.M. (2013). A census of the US near-roadway population: Public health and environmental justice considerations. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 25: 59-67, https://doi.org/10.1016/j.trd.2013.08.003.

Sager, T. (2006). “Freedom as Mobility: Implications of the Distinction between Actual and Potential Travelling.” Mobilities 1 (3): 465–488. https://doi.org/10.1080/17450100600902420

Schulz, M. (2012). Quick and easy!? Fokusgruppen in der angewandten Sozialwissenschaft. In: Schulz, M., Mack, B. & Renn, O. (Hrsg.) Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft: Von der Konzeption bis zur Auswertung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, pp. 9–22. https://doi.org/10.1007/978-3-531-19397-7_1

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. (2022). „Die Umweltgerechte Stadt. Umweltgerechtigkeitsatlas. Aktualiserung 2021/22.“ https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/umweltgerechtigkeit/umweltgerechtigkeitsatlas-broschuere.pdf?ts=1706696031

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes.* London, Brooklyn, NY: Verso.

Storey, P.; Brannen, J. (2000). Young People and Transport in Rural Areas. Leicester: Joseph Rowntree Foundation/Youth Work Press.

Von Schneidemesser, D. (2022). 3.3.9.5 Einkauf und Verkehr – tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher:innen von Einkaufsstraßen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler:innen. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – 92. Ergänzungs-Lieferung

Tausch, A., Menold, N. (2015): Methodische Aspekte der Durchführung von Fokusgruppen in der Gesundheitsforschung. Welche Anforderungen ergeben sich aufgrund der besonderen Zielgruppen und Fragestellungen? In: Gesis Papers 2015 | 12, Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften, Köln. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-440165.

Voruba, M.; Roderer, J.; Schwedes, O. (2023): Verkehrswende und Gentrifizierung – Potentielle Zielkonflikte der Berliner Kommunalpolitik. https://wrangelkiez.hypotheses.org/files/2023/05/20230310_Paper_Verkehrswende-und-Gentrifizierung-2.pdf