

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Bürger*innenbeteiligung bei Verkehrsversuchen

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Bürger*innenbeteiligung bei Verkehrsversuchen. Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj.

In dieser Folge geht es darum, wie Bürger*innen die Städte und somit auch die Verkehrswende mitgestalten können. Für erfolgreiche Projekte, die zur Veränderung und hoffentlich lebenswerterer Veränderung unserer Städte beitragen, ist eine gute politische Kommunikation unabdingbar. Lots* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH unterstützt Kommunen und Unternehmen der Daseinsvorsorge dabei, vor geplanten Großprojekten erstmal einen Versuch im öffentlichen Raum zu starten, um auch Akzeptanz und Vertrauen aller Stakeholder*innen zu generieren und auch dadurch mögliche Schwachstellen aufzudecken.

Sina Marx hat schon diverse Verkehrsversuche begleitet und ich freue mich sehr, sie heute im Podcast der VDV-



Akademie begrüßen zu dürfen. Schön, dass Sie da sind, Frau Marx.

Sina Marx:

Hallo!

Catharina Goj:

Zunächst sollten wir vielleicht einmal genauer erklären, was Verkehrsversuche überhaupt sind. Also was sind Verkehrsversuche?

Sina Marx:

Verkehrsversuche sind eine fantastische Sache, um einfach Ideen zu testen. Planerinnen und Planer in ganz Deutschland haben tolle Ideen für Plätze, Straßen und Orte in unseren Städten und in den, im ländlichen Bereich. Und ein Verkehrsversuch gibt einfach die Möglichkeit, das, was am Schreibtisch entstanden ist, zu testen.

Catharina Goj:

Und jetzt noch einmal konkreter:

Warum sind Verkehrsversuche so wichtig?

Sina Marx:

Verkehrsversuche sind wichtig, um den Planerinnen und Planer die Möglichkeit zu geben, verschiedene Perspektiven zu hören. Denn am Ende der Planung gibt es ja nur eine Straße, die umgebaut werden kann.

Catharina Goj:

Wann würden Sie einen Verkehrsversuch empfehlen? Grundsätzlich immer? Oder gibt es da verschiedene Entscheidungskriterien?

Sina Marx:

Es gibt schon verschiedene Entscheidungskriterien, glaube ich. Vor allem ist ein Verkehrsversuch wichtig, wenn sehr viele Menschen diese Straße mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen benutzen.

Catharina Goj:

Okay, das heißt Fußgänger*innen, Radfahrende... Der ÖPNV muss integriert werden, aber natürlich auch die Autofahrenden und und und und. Und natürlich auch die Lieferverkehre, die darf man ja dann auch nicht wahrscheinlich vergessen?

Sina Marx:

Genau. Es gibt super viele verschiedene Aspekte. Jeder nutzt einen Ort anders und das sollte alles berücksichtigt werden, sodass am Ende die beste

Möglichkeit rauskommt, die dann auch gebaut wird. Denn eine neue Straße, die gebaut wird, oder ein Ort, der hat eine Lebenszeit von 30 bis 40 Jahren und dann sollte schon sehr gut überlegt werden, was genau man anpackt und wie man es gestaltet.

Catharina Goj:

Okay, ja, das ist ja schon eine ganze Zeit. Also länger als ich auf der Welt bin, tatsächlich.

Wie gestaltet sich denn ein Verkehrsversuch? Vielleicht mögen Sie ein bisschen genauer einmal auf den Prozess eingehen?

Sina Marx:

Sehr gern. Also ein Verkehrsversuch, der kristallisiert sich meist in der Verwaltung oder in der Planung heraus, dass es schlaue wäre, dass diese verschiedenen Aspekte einfach und Ideen einfach nochmal zu testen. Und danach wird eine Aufgabenbeschreibung geschrieben, denn der Verkehrsversuch wird meist, in den meisten Fällen geht ein Verkehrsversuch 2 bis 3 Fragen nach.

Zum Beispiel: Ist der Verkehrsfluss auf der Straße gut gegeben? Oder können Radfahrende gut einbezogen werden in die Verkehrsraumaufteilung?

Also es gibt 2 bis 3 Zielfragen, die diese Verkehrsversuche ganz speziell aufklären soll. Und genau und das ist einfach sehr wichtig, dass es diese Zielfragen ganz zu Beginn schon gibt.

Und danach wird es behördlich festgelegt und gestartet, dass dieser Versuch stattfindet und dann wird er meistens verkehrlich aufgebaut. Es läuft die Testphase durch. Es gibt meistens Kommunikation dazu. Das ist sehr, sehr wichtig für die Leute, damit sie da auch einfach wissen, was passiert. Wo kann ich mich beteiligen? Wo kann ich mich beschweren? Wo kann ich auch positives Feedback loswerden?

Und auf der anderen Seite gibt es ganz oft einfach technische Messungen wie Verkehrszählungen oder weiteres.

Catharina Goj:

Das heißt, es werden zum Beispiel die berühmten gelben Streifen auf die Straße angebracht für neue Radwege, wenn wir jetzt den Fahrradweg abtrennen, zum Beispiel von der Fahrbahn, dass wir den Raum aufteilen.

Oder man kennt es hier aus Köln, dass eine ganze Fahrbahn auf den Ringen für Radfahrende tatsächlich jetzt mittlerweile eingenommen wurde. Ich bin mir gar nicht sicher, ob es da ein Verkehrsversuch gab. Ich als leidenschaftliche Radfahlerin finde das super, habe aber auch schon von den Autofahrern gehört, dass es viel, viel besser ist, weil sie einfach nicht mehr diesen Stress haben, auf welche Spur sie gehen sollen. Oder sind sie jetzt schnell genug für die linke Spur oder doch lieber auf die rechte?

Also es wird tatsächlich auch von beiden Seiten gut angenommen, dass mal ein bisschen am Rande, was mich auch schon zu meiner nächsten Frage führt, denn

mich würde interessieren, ob Sie ein Beispiel für einen erfolgreichen Verkehrsversuch haben, den Sie begleitet haben, den Sie mit uns teilen möchten und können.

Sina Marx:

Sehr gerne. Ich habe jetzt, gerade als Sie das mit dem Ring in Köln erzählten, habe ich noch mal an die Coronazeit gedacht. Und da waren ja z. B. auch in Berlin sind relativ zügig Pop up-Radwege entstanden und das ist zum Beispiel auch ein Verkehrsversuch. Oder die Superblogs, die jetzt hier in Leipzig zum Beispiel getestet werden. Das nur als Beispiel, wie viel Unterschied ein Verkehrsversuch auch haben kann.

Ich selbst habe ein Verkehrsversuch in Erfurt begleitet. Dort wurde eine vierspurige Straße in eine. Es wurde getestet, ob der Verkehr auch auf einer zweispurigen Straße gut fließen kann und gleichzeitig wurde sehr viel mehr Grün in die Straße integriert. Und das hat mit Bürgerbeteiligung sehr, sehr gut funktioniert.

Catharina Goj:

Ja, ich finde es auch schön, wenn man dann wie so Alleen hat und links und rechts ein bisschen Bäume. Spätestens im Sommer sind dann glaube ich alle sehr happy, wenn wir ein bisschen schattenspendende Bäume in den Straßen haben.

Nun ist es ja so, dass Projekte auch mal scheitern dürfen. Dafür sind es Projekte.

Was machen Sie, wenn ein Verkehrsversuch mal nicht so erfolgreich ist?

Sina Marx:

Hm, da habe ich so zwei, drei Ansatzpunkte, auf die ich zentral immer Wert lege. Zum Ersten wenn so eine Krise kommt, eine kommunikative Krise, vielleicht auch, dass man sich dann zurück besinnt auf die zentrale Fragestellung und schaut, was kann man im Versuch, also was sind erstmal die Probleme der Bevölkerung an dem Verkehrsversuch? Also wo kommen die Beschwerden her? Mit was genau hat das zu tun? Es ist z. B. zu wenig Parkraum oder irgendwelche anderen Konflikte und dann zu schauen, ist es das, was ich gerade erforschen wollte mit meinem Verkehrsversuch oder ist, beim Beispiel Parkraum ist es z. B. gar nicht das Thema und ich kann da einfach nachsteuern. Das ist ein ganz wichtiger Aspekt, einfach bei den Fragestellungen, die zentral sind, dort zu bleiben für diese abgesteckte Zeit. Ein Verkehrsversuch geht ja jetzt nicht mehrere Jahre, sondern der ist wirklich auf Monate beschränkt. Und da einfach durchzuhalten, das auch so zu kommunizieren, dass es der Versuch ist. Also dort offen, mit den Kontroversen auch umzugehen.

Und auf der anderen Seite ist es natürlich wichtig, den Versuch tatsächlich auch als Versuch zu machen und nicht mit einem fertigen Ergebnis da schon reinzugehen und sich das nur von der Bevölkerung absegnen lassen zu wollen.

Das funktioniert aus meiner Erfahrung nicht wirklich. Es funktioniert besser, offen reinzugehen und auch die Hinweise aktiv anzunehmen. Die Planung mit einzubeziehen. Dann wird es eine Verbesserung. Ansonsten, wenn ich so früh schon merke, dass es eher etwas ist, ein um ein Ergebnis einfach nur absegnen zu lassen, sage ich eine Beteiligung von uns auch eher mal ab.

Catharina Goj:

Ja, manchmal sind neue Perspektiven ja auch total wertvoll. Vielleicht auch Ideen, an die man gar nicht gedacht hat. Was mir gerade noch in den Sinn kam wenn man so einen Verkehrsversuch hat und die verschiedenen Stakeholder*innen mit einbezieht und jetzt zum Beispiel eine neue Straßenbahn plant.

Wie visualisiert man sowas in einem Verkehrsversuch? Weil man kann ja nicht einfach die Straßenbahn fahren lassen, wenn keine noch keine Schienen da sind.

Sina Marx:

Den Fall hatte ich noch nicht.

Catharina Goj:

Okay.

Sina Marx:

Aber ich hatte einen anderen Fall. Ich hatte einen Fall mit einem Bus, da haben wir einen Verkehrsversuch gemacht und da war es so, dass ein Stadtgebiet neu

angebunden werden sollte und es wurde über 14 Tage im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche der Busverkehr dort getestet. Und die Fragestellung war speziell: Wo genau sollen die Haltestellen liegen? Und da konnten sich die Bürgerinnen und Bürger einbringen. Und jetzt, zwei Jahre später oder anderthalb Jahre später, im nächsten Monat, wird die Strecke tatsächlich eingeweiht und eröffnet. Das freut mich sehr.

Wir hatten da einen, also der Bus fuhr die zwei Wochen und danach war noch ein Bürgerfest in dem Stadtteil und dort konnten dann durch verschiedene Beteiligungselemente, Feedbacks eingebracht werden, Wünsche eingebracht werden und das hat zu viel Beteiligung in dem Stadtviertel geführt und die Leute freuen sich jetzt auch, dass der Bus kommt. Und der Verkehrsversuch wurde auch begleitet von dem Bürgerverein.

Catharina Goj:

Sie haben es gerade schon gesagt, ihr Steckenpferd ist die Kommunikation. Und manchmal muss man auch so ein bisschen nachschärfen in der Kommunikation.

Was ist denn das A und O bei der Kommunikation in Verkehrsversuchen?
Ich meine, es gibt ja auch einige Beispiele, gerade was die Kommunikation bei Problemen im öffentlichen Verkehr angeht, die hier und da noch verbesserungsbedürftig ist.

Sina Marx:

Ja, als allererstes ist es immer sinnvoll, die Kommunikation sehr früh einzubinden, so dass die Kommunikator*innen einfach auch ganz früh das Projekt gut verstehen. Denn nur wenn ich selbst als Kommunikatorin das Projekt gut verstanden habe, kann ich es auch in bürgernahe Sprache, also mit einfachen Worten ohne große Fachtermini gut vermitteln.

Das finde ich besonders wichtig. Und danach geht es halt einmal ganz klar um Informationen, den ganzen Verkehrsversuch über, auch vorher schon, Vorabinformationen, auch danach.

Dann die Beteiligung ist ein großer Aspekt. Großer Aspekt ist auch danach die Auswertung und auch die Erklärung dazu, wo die ganzen Informationen und Hinweise, die die Bürgerinnen eingebracht haben, tatsächlich auch weiterverwendet werden. Also eine gut gemachte Dokumentation schafft einfach auch sehr viel Vertrauen in die Verwaltung und in die Planung, dass das, was die Menschen einbringen, auch tatsächlich mit Bedacht wird und bewertet wird. In welchem Maß das einfließen kann.

Catharina Goj:

Dass die beteiligten Bürgerinnen sich auch einfach wahrgenommen fühlen mit ihren Meinungen, auch in jeglicher Form. Verkehrsversuche haben ja was auch mit Veränderungen zu tun. Was sind denn Ihre drei Tipps für Kommunen, die

vielleicht noch nie so einen Verkehrsversuch gestartet haben?

Ja, was sind Ihre drei Tipps bei Veränderungsprozessen im Bereich öffentlicher Verkehr?

Sina Marx:

Für mich ist es besonders wichtig, dass Kommunikation auf Augenhöhe dabei ist, dass die Menschen verstehen können, auch wenn sie keine Fachleute sind, worüber da gesprochen wird und dass der Prozess transparent ist. Denn alles das führt dazu, dass die Leute ein Vertrauen in die Planung haben, ein Vertrauen auch in den Prozess haben, in das, was entsteht, und dass sie sich beteiligen können. Dass sie einfach merken, hier an meinem Ort, wo ich wohne, da bin ich der Spezialist. Ich weiß ja, was ich hier seit Jahr und Tag irgendwie brauche und benötige. Und das ist einfach das Besondere und auch das Wichtige.

Catharina Goj:

Alles klar. Und gibt es auch noch Tipps für die Umsetzung?

Sina Marx:

Für die Umsetzung würde ich auf jeden Fall dazu raten, dass man einen Verkehrsversuch nicht einfach als AddOn zu seiner ganz normalen Planung betrachtet, sondern sich tatsächlich damit auseinandersetzt, was für Ressourcen man dafür auch braucht.

Das wird sehr oft unterschätzt, dass ein Verkehrsbesuch einfach Bürger*innen, die Möglichkeit gibt, sich zu äußern, dass dann auch Fragen gestellt werden, dass verschiedene Formate für die Kommunikation und Beteiligung, für den Dialog einfach wichtig sind. Das können Onlineformate sein, das kann aber auch ein Infomarkt sein oder ein Bürgerdialog. Und da gibt es einfach super viele verschiedene Fragestellungen, die die Bürger*innen haben, und ihre einzelnen Nöte, die sie dann einfach geklärt haben wollen.

Catharina Goj:

Ich glaube, wir haben heute in dieser Folge wieder jede Menge gelernt und wissen jetzt, wie wertvoll Verkehrsversuche für unsere Städte sein können. Vielleicht auch eine Möglichkeit, unsere Städte lebenswerter, grüner zu gestalten. Ich bin sehr gespannt, was noch alles erreicht werden kann mit solchen Verkehrsversuchen. Vielleicht auch mehr Zufriedenheit bei den Bürgern und Bürgerinnen. Und ja, ich bedanke mich ganz herzlich, dass Sie heute, Frau Marx, bei uns zu Gast im Podcast waren.

Sina Marx:

Vielen Dank, dass ich da sein durfte.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.