



Quelle: SenUVK

Kooperativ Planen und Umsetzen in Berlin

UBA-Forum „Die Stadt für morgen“, Berlin, 30.03.2017

Workshop „Lärm reduzieren/Partizipativ und kooperativ
planen und umsetzen“

Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Überblick

1. Ausgangslage
2. Partizipation bei der Lärmaktionsplanung
 - Online-Dialog „Berlin wird leiser – aktiv gegen Verkehrslärm“
3. Partizipation bei der Radverkehrsförderung
 - Online-Dialog „Sicher geradeaus“
 - Volksentscheid Fahrrad/Dialog Radgesetz
4. Fazit/Abschlussthese

Ausgangslage I – Die Lage in Berlin...

- Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in vollem Gange (70% aller Wege im „Umweltverbund“)
- Politischer Grundkonsens, diesen Wandel zu stützen (aber Differenzen hinsichtlich der Umsetzung)
- Weiterhin erhebliche negative Umweltfolgen des Autoverkehrs
- Weiterhin hohe Unfallzahlen
- Insbesondere die Gestaltung des öffentlichen Raumes bildet den Mobilitätswandel nicht ausreichend ab
- Wachsende Stadt
- Thema mit hoher öffentlicher/medialer Aufmerksamkeit
- Starkes zivilgesellschaftliches Engagement
- Misstrauen gegenüber Politik und Verwaltung

Ausgangslage II – Der Koalitionsvertrag

- *„(...) Mit der gemeinsamen Erarbeitung von Berliner Leitlinien für Beteiligung durch Bürger*innen, Politik und Verwaltung stärkt die Koalition die Strukturen und Prozesse der Bürger*innenbeteiligung. Dabei werden insbesondere die Verfahren ausgebaut, die niedrigschwelliger, flexibler und repräsentativer sind. Im Zentrum steht dabei eine Vorhabenplattform (mein.berlin.de) (...)“*
- *„Die Koalition wird die Online-Partizipation ausbauen und weiterentwickeln. Dazu wird sie auf Landes- und Bezirksebene Anlaufstellen zur Bürgerbeteiligung schaffen (...)“*
- *„Damit die Energiewende in Berlin gelingt, braucht es die aktive Beteiligung der Bürger*innen. Neue Formen der Bürger*innenbeteiligung wie z.B. einer echten beispielgebenden Transparenz bis hin zur aktiven Kontrolle durch die Berliner*innen sind genauso denkbar wie die finanzielle Beteiligung an einzelnen Projekten.“*
- *„Die Koalition will in dieser Wahlperiode massiv in den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und des -netzes investieren sowie die Planungs- und Umsetzungsprozesse beschleunigen.“*

Ausgangslage III – Der Spagat...

- In einer repräsentativen Umfrage im November 2016 begrüßten ca. 70% der Befragten den im Koalitionsvertrag festgelegten massiven Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.
- In derselben Umfrage sprachen sich fast genauso viele Befragte gegen jede Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin aus.

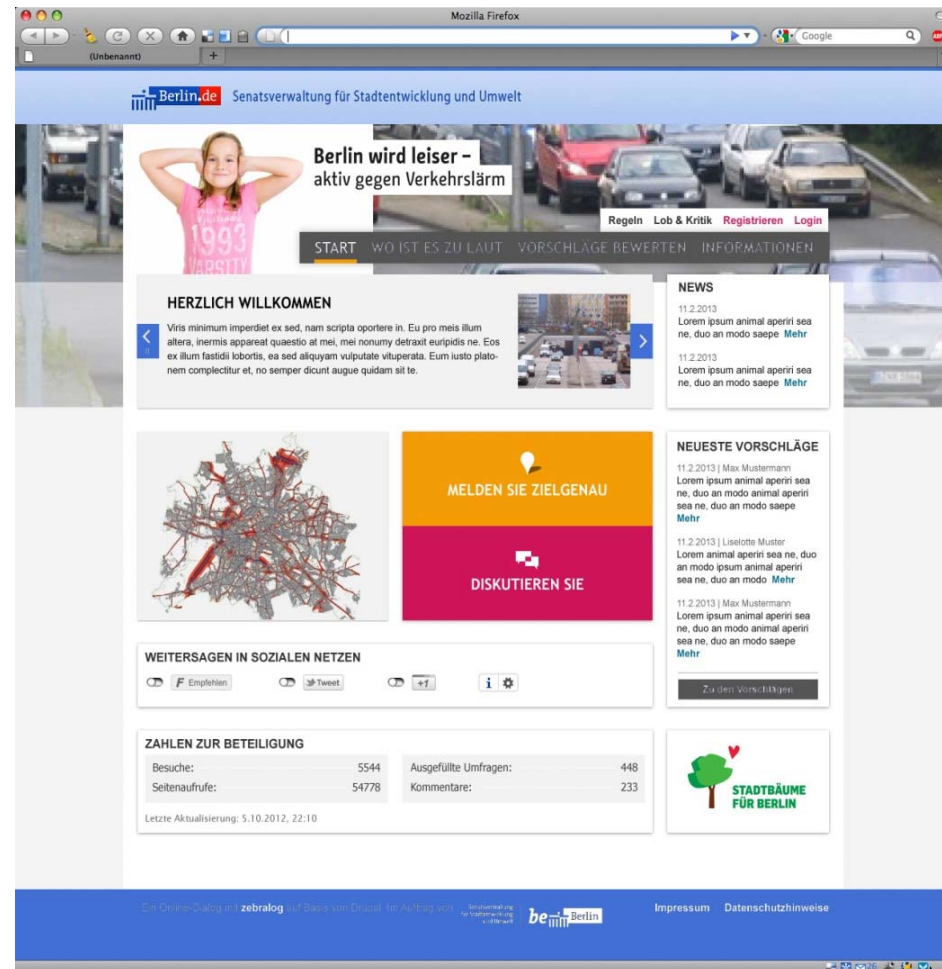
... und nun? Wie sollen Politik und Verwaltung damit umgehen?
Was heißt das für Bürgerwille und Partizipation?

Partizipation bei der Lärmaktionsplanung

- Rahmenbedingung: Ballungsraum mit 3,5 Mill. Einwohnern
- Ca. 10% mit einer Verkehrslärmbetroffenheit oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle
- Was machen andere Städte?
- Ziel – Über das komplexe Thema Lärm, bisherige Aktivitäten, Möglichkeiten der Lärminderung informieren
- Ziel – Lärmbetroffenen ein Forum für eigene Hinweise zu geben, Austausch untereinander zu ermöglichen
- Ziel – nutzbare Informationen für die Lärmaktionsplanung zu erhalten
- Verhältnismäßiger Aufwand des gewählten Verfahrens

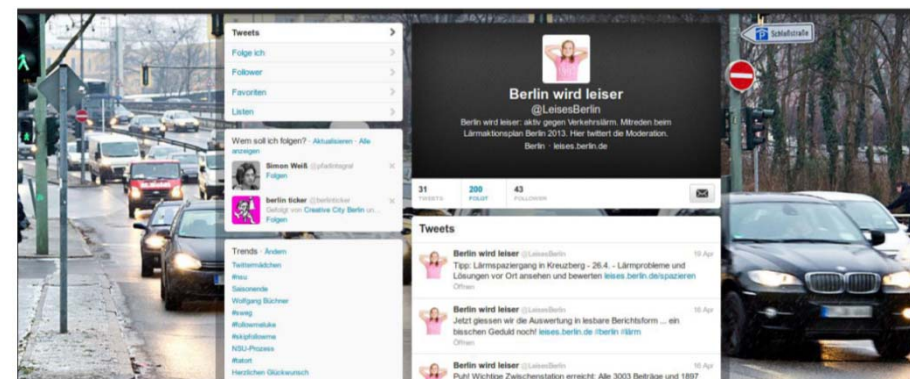
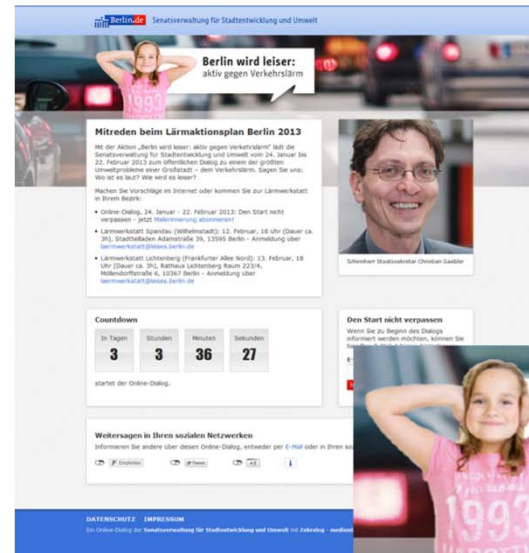
Partizipation bei der Lärmaktionsplanung

- Motto: „*Berlin wird leiser – aktiv gegen Verkehrslärm*“
- Moderierter Online-Dialog mit aktiver Beteiligungsphase über vier Wochen
- Weitere Formate
- *Homepage*
www.leises.berlin.de



Quelle: SenUVK

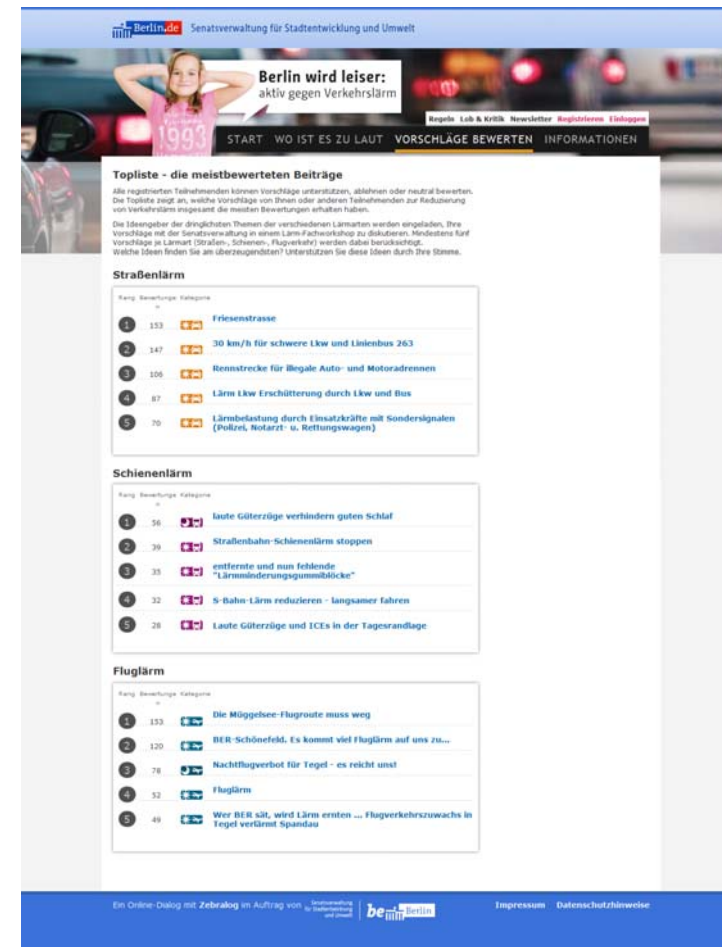
Partizipation bei der Lärmaktionsplanung



Quelle: SenUVK

Partizipation bei der Lärmaktionsplanung

- Zeitraum der aktiven Beteiligung über www.leises.berlin.de
- 24.01. bis 22.02.2013
- 22.002 Aufrufe der Adresse
- insgesamt 81.400 Seitenaufrufe
- 3.003 Lärmhinweise (2.975 über Internet)
- 1.819 Kommentare
- 9.910 Bewertungen der Hinweise
- Verschlagwortung
- Verortung im GIS (räumliche Schwerpunkte, Verschneidung mit Lärmkarten)
- Abgabe an zuständige Bereiche und Nutzung für Lärmaktionsplanung



Quelle: SenUVK

Partizipation bei der Radverkehrsförderung: Online-Dialog „Sicher über die Kreuzung“

Bürger konnten...

- sich an moderiertem Online-Dialog beteiligen (12.11. -10.12.2013)
- Hinweise auf kritische Kreuzungsbereiche geben
- Hinweise anderer kommentieren und unterstützen
- sich allgemein zum Thema Radverkehr und Verkehrssicherheit informieren



Quelle: SenUVK

Partizipation bei der Radverkehrsförderung: Online-Dialog „Sicher über die Kreuzung“

 Berlin.de

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

[Regeln](#) [Lob & Kritik](#) [Newsletter](#) [Einloggen](#)

[Start](#) [Kreuzungen benennen](#) [Vorschläge lesen](#) [Informationen](#)

Radfahren in Berlin

Abbiegen? Achtung! - Sicher über die Kreuzung



[< zurück zur Übersicht](#)



7

113

von Hericus | 12.11.2013 - 15:02

Hermannplatz Richtung Kottbusser Damm: Rechtsabbieger, Radwegebenutzungspflicht, Fußgänger

Kottbusser Damm 62 10967 Berlin

Für geradeausfahrende Fahrradfahrer Richtung Urbanstraße muss die unsinnige Radwegebenutzungspflicht unbedingt abgeschafft werden. Fahrradstände hinter der Kurve (in der Weserstraße etwa) bauen würde außerdem helfen, dass der Zaun in der Kurve nicht mit Fahrrädern zugeparkt ist und das Befahren damit erschwert wird. Anstatt benutzungspflichtigem Radweg könnte ein rot markierter Radstreifen (geradeaus Richtung Urbanstraße und rechts Richtung Kottbusser Damm) die Fahrradfahrer sichtbarer machen.

113 Teilnehmer/innen [unterstützen den Vorschlag](#)

Sie müssen sich einloggen, um diesen Vorschlag bewerten zu können.

Die Bewertung dient der Ermittlung einer Top-20-Liste, [weitere Infos dazu hier.](#)

F

Empfehlen

Tweet

+1

i

Quelle: SenUVK

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin | Abteilung VII

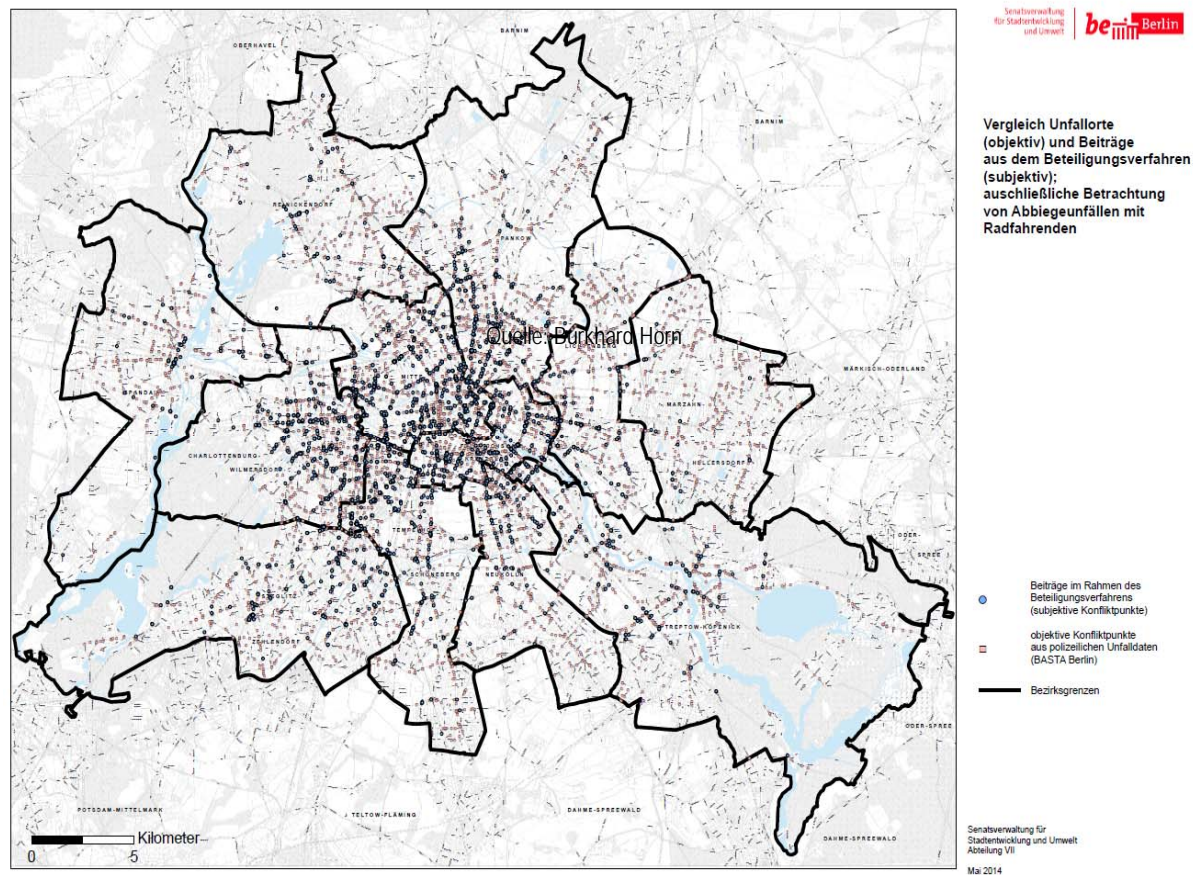
11

Partizipation bei der Radverkehrsförderung: Online-Dialog „Sicher über die Kreuzung“

Resultat:

- großer Zuspruch, mehr als 35.000 Besuche, über 5.000 konkrete, räumlich verortete Vorschläge und mehr als 4.000 Kommentare ▪ PRESSE(!)
- teils mit sehr konkreten Problembeschreibungen und Verbesserungsvorschlägen
- Viele Anregungen über das eigentliche Thema hinaus
- Subjektive Rückmeldungen sind wichtige Ansatzpunkte für künftige Maßnahmen, gerade in Ergänzung zu den statistischen Unfallschwerpunkten
- Im Nachgang viel Kritik am Umgang mit Anregungen trotz proaktivem Erwartungsmanagement

Partizipation bei der Radverkehrsförderung: Online-Dialog „Sicher über die Kreuzung“



Quelle: SenUVK

Partizipation bei der Radverkehrsförderung: Volksentscheid Fahrrad/Dialog Radgesetz



VOLKSENTSCHEID FAHRRAD

18.01.2016, 12:17

Online-Experiment: Radverkehrsgesetz steht fast



Auf dem Fahrrad zwischen den Autos hindurch - das soll in Berlin nicht mehr nötig sein, so der

Foto: Pressefoto Volksentscheid Fahrrad /

Quelle: www.morgenpost.de



Quelle: www.volksentscheid-fahrrad.de

Volksentscheid Fahrrad „Politik tötet RadfahrerIn“ kommt nicht gut an

Von Peter Neumann | Thomas Regalla | 25.10.16, 20:29 Uhr

EMAIL FACEBOOK TWITTER



Auf der Busselbrücke in Moabit erinnern Blumen und Kerzen an die Radfahrerin, die dort am Sonntag gegen 12.40 Uhr von einem Lkw tödlich verletzt wurde.
Foto: Berliner Zeitung/Markus Wächter

Mit ihren zugespitzten Äußerungen über eine angebliche Mitschuld des Senats am Unfalltod einer Radfahrerin hat sich die Initiative Volksentscheid Fahrrad offenbar keinen Gefallen getan. Selbst Unterstützer gehen auf Distanz.

Mit der Äußerung des Sprechers Heinrich Strößenreuther „Politik tötet RadfahrerIn durch Unterlassen“, sei die Initiative „eindeutig übers Ziel hinausgeschossen“, sagte die Grünen-Fraktionsvorsitzende Antje Kapek am



alle-berlin-jetzt.de: Eine Initiative von beBerlin für Geflüchtete

Quelle: www.berliner-zeitung.de

Partizipation bei der Radverkehrsförderung Volksentscheid Fahrrad/Dialog Radgesetz

- Die Forderungen/Ziele sind bezüglich der Überschriften im Wesentlichen fast identisch mit der Radverkehrsstrategie des Berliner Senats.
- Aber: Der eigentliche Gesetzentwurf der Initiative trifft hinsichtlich Standards, Quantitäten und Verfahrensweisen so detaillierte Festlegungen, dass die erforderlichen Abwägungserfordernisse (auch mit den Belangen anderer Verkehrsarten) außer Kraft gesetzt werden.
- Die Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für die Umsetzung werden ignoriert. Es wird der Anschein erweckt, die Festschreibung eines Wunschkatalogs per Gesetz gewährleiste auch dessen Umsetzung.

Partizipation bei der Radverkehrsförderung Volksentscheid Fahrrad/Dialog Radgesetz

Koalitionsvertrag:

„Bis zum Frühjahr 2017 wird unter Berücksichtigung von Zielen des »Volksentscheids Fahrrad« und weiteren Maßnahmen ein Gesetzentwurf für den Radverkehr vorgelegt. Dazu wird ein Dialog mit dem »Volksentscheid Fahrrad« und anderen Mobilitätsinitiativen und Verbänden geführt.

*Es wird ein Bündnis für den Radverkehr / Bündnis zur Förderung des Radverkehrs, u.a. mit dem Land, den Bezirken, der Verkehrslenkung Berlin, der BVG und S-Bahn, den Leitungsbetrieben sowie mit weiteren relevanten Akteur*innen bzw. Entscheidungsträger*innen geschaffen, um die Stärkung des Radverkehrs ressortübergreifend zu organisieren.*

*Es wird eine Koordinierungsstelle Radverkehr eingerichtet, die für die Kommunikation und Koordination mit den verschiedenen Akteur*innen und der Öffentlichkeit zuständig ist.“*

Partizipation bei der Radverkehrsförderung Volksentscheid Fahrrad/Dialog Radgesetz

- Radverkehrsförderung ist integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Verkehrspolitik und –planung, das darf nicht ausgehebelt werden. Die Umgestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen muss ein Aushandlungsprozess verschiedener Interessen und Bedürfnisse bleiben, sektorale Interessen dürfen nicht per Gesetz durchgesetzt werden.
- Die Diskussion führt zu einer Polarisierung einer verkehrspolitischen Debatte, in der sich alle relevanten Akteure hinsichtlich der Ziele einer stärkeren Bedeutung des Radverkehrs und der dazugehörigen Maßnahmen eigentlich einig sind/waren und auf vielen Ebenen an der Umsetzung arbeiten.
- Auch andere Gruppen könnten versuchen, sektorale Interessen im Verkehrsbereich per Volksentscheid durchzusetzen, vom Parken bis zum Straßenbau. Damit würde jegliches übergeordnetes strategisches Handeln in der Verkehrspolitik im Gemeinwohlinteresse der Stadt unmöglich gemacht.

Fazit: wo stehen wir?

- Generelle Vertrauenskrise bezüglich Politik und auch öffentliche Verwaltung (keine Differenzierung)
- Medien wirken z. T. als Verstärker für solche Einstellungen
- Planungsprozesse sind häufig viel zu lang, gleichzeitig sind mehr zeitliche (und personelle) Ressourcen für Mitwirkungsprozesse und Akzeptanzförderung erforderlich
- Öffentliche Verwaltungen sind mit ihrem Instrumentarium für Kommunikation oft hoffnungslos „hinterm Mond“ – es gibt nicht nur ein gravierendes Vermittlungsproblem.
- Partikularinteressen werden häufig als Wunsch der Allgemeinheit getarnt

Fazit: was tun?

- Frühzeitige Einbindung der Betroffenen in transparent gestaltete Planungsprozesse mit klar definiertem Beteiligungsversprechen
- Integration der Projekte und Maßnahmen in nachvollziehbare und politisch abgesicherte Gesamtkonzepte
- „Erwartungsmanagement“ betreiben – was kann Beteiligung im Einzelfall tatsächlich leisten
- Aufgabe der Gewährleistung des Gemeinwohlinteresses verdeutlichen
- Bereitschaft zur Innovation zeigen
- Kommunikation von (Verkehrs-)Planung, die bei den Betroffenen nicht den Eindruck von „Verbot und Verzicht“ verstärkt
- Gewinn an Lebensqualität in den Mittelpunkt stellen
- Strategie zum Umgang mit Partikularinteressen

Fazit: wie machen wir es?

- Beteiligung ist kein Selbstzweck: Beteiligungsinstrumente sorgfältig auswählen – nicht auf jede Maßnahme passt jedes Instrument
- Ausreichende Ressourcen bereitstellen (Personal, Finanzen...)
- Intensive Vorbereitung notwendig - Gestaltung, Ablauf, Einbindung von Medien und Netzwerken, Ziele und Auswertung
- Klare Fokussierung der Thematik
- Prozess transparent gestalten, Möglichkeiten und Grenzen klar benennen, Erwartungsmanagement
- Externe Moderation des Prozesses in der Regel sinnvoll (auch bei Online-Verfahren)
- Online-Partizipation kann geeignetes Instrument zur Einbindung interessierter BürgerInnen in ein Planungsverfahren sein
 - Maßnahme schafft hohe Aufmerksamkeit für das Thema
 - Erfahrungswissen wird zugänglich gemacht
 - Subjektive Nutzerebene kann objektive Datenlage ergänzen
 - Klare Strategie zum Umgang mit den gewonnenen Erkenntnissen wichtig

Fazit: auch neue Wege ausprobieren...



Quelle: SenUVK

Burkhard Horn

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz

