

---

## Zukunftsbilder für die urbane Verkehrswende - Potenziale und Bedingungen wirkungsstarker Visualisierungen

Weert Canzler, Juliane Haus und Robin Kellermann

---

### Abstract

---

Überzeugende Narrative einer gelingenden Verkehrswende brauchen nicht nur textliche Konzepte, sie brauchen auch Bilder, die inspirieren und neugierig auf eine andere Realität auf Straßen und Plätzen machen und zugleich als realistisch erreichbar erscheinen. In diesem Beitrag werden dazu vier exemplarische Zukunftsbilder vorgestellt, die in ihrer Kopplung von Bild und Text als ein erfolgversprechendes Format in Beteiligungsprozessen der transdisziplinären Wissenskommunikation zur lokalen Verkehrswende eingesetzt werden können.

#### Schlagwörter / Keywords:

Verkehrswende, Narrative, Visualisierung, Mobilitätsstationen, aktive Mobilität, Beteiligung

---

### 1. Einleitung

Während der Corona-Pandemie wurde der städtische Nahraum oft neu entdeckt. Als Büros, Geschäfte und Freizeiteinrichtungen geschlossen waren und weite Wege plötzlich sinnlos schienen oder gemieden wurden, wurde die nähere Umgebung aufgesucht. Auf Spaziergängen um die Ecke oder auf Spritztouren mit dem Rad haben viele ihre Nachbarschaft besser oder wieder kennengelernt. Die Straßen und Plätze in der Nähe wurden zu Aufenthaltsorten (vgl. Knie et al. 2021). Dieser Corona-Pandemie-Effekt ähnelt den Erfahrungen, die in konsequent verkehrsberuhigten Stadtarealen gemacht werden. Auch in den Wohngebieten von Barcelona, wo Durchfahrtsperren, die sogenannten Superblocks, das Autofahren unattraktiv machen und zugleich das Parken nicht mehr möglich ist, blüht das Leben auf den Straßen auf. Alte trauen sich heraus aus ihren Wohnungen und Kinder dürfen auf der Straße Ball spielen (vgl. Nello-Deakin 2022).

Die Straße ist Aufenthaltsort und zugleich ein Teil des Verkehrs, der insgesamt vor einer umfassenden Transformation steht. Technische Innovationen allein genügen nicht, ein Elektroauto für alle wird nicht die Lösung für die Nutzungskonkurrenz um knappen städtischen Raum sein. Der Rechtsrahmen, die Sied-

lungsformen und nicht zuletzt eingefahrene Nutzungsroutinen und gesellschaftliche Normvorstellungen müssen sich ändern. Die Dimensionen und das Ausmaß der Veränderungen sind jedoch den unterschiedlichen Akteursgruppen, die es für das Gelingen der Verkehrswende braucht, schwer zu vermitteln. Das gilt schon für die Tatsache, dass Städte und Mobilität, wie wir sie heute kennen, nicht etwas Naturgegebenes sind. Ihre Entstehungsgeschichte und damit auch die Veränderbarkeit des Gegenwärtigen sieht man ihnen nicht an. Umgekehrt ist es beinahe unmöglich zu erkennen, dass es auch anders sein könnte. Das erklärt auch die starken Beharrungstendenzen mit Blick auf die Formen der Fortbewegung und des Stadtbildes. Der Streit um die Verkehrswende droht nicht selten zu eskalieren. Gerade deshalb sind Formate und Hilfsmittel für die transdisziplinäre Wissenskommunikation von großer Bedeutung, die einen öffentlichen Diskurs gemeinsam mit BürgerInnen über kontroverse Ziele und Erwartungen des Umgangs mit den anstehenden Transformationsherausforderungen unterstützen (vgl. Wissenschaftsrat 2015, Dienel 2014, Kläver & Götting 2023).

Vor diesem Hintergrund sollen im vorliegenden Beitrag die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen von Visualisierungen für ein Verkehrswende-Narrativ be-

trachtet werden. Die Hypothese lautet, dass es neben fundierten Argumenten für eine nachhaltige Veränderung des vom Auto dominierten städtischen Verkehrs auch Bilder bedarf, die das mögliche Ergebnis einer lokalen Verkehrswende veranschaulichen. Um wirkungsvolle Bilder zu erzeugen, sind eine Reihe von gestalterischen Voraussetzungen sowie die Glaubwürdigkeit der inhaltlichen Botschaften der Darstellungen zu berücksichtigen. Nur dann können solche Zukunftsbilder ein hilfreiches Instrument in Beteiligungsverfahren sein. Am Beispiel von vier Zukunftsbildern, die für diesen Zweck entwickelt wurden, soll deutlich werden, wie zentrale Elemente der lokalen Verkehrswende ins Bild gesetzt werden können. Relevant für das Verständnis der Visualisierungen ist nicht zuletzt ihr Entstehungskontext. Dieser prägte entscheidend die Auswahl und Betonung spezifischer bildlicher Motive und vorrangiger Themen. Im ersten Zukunftsbild stehen Mobilitätsstationen und ihre Integration in den urbanen Kontext im Mittelpunkt, im zweiten werden temporäre kurzfristige Umplanungen von öffentlichen Verkehrsflächen zur Steigerung aktiver Mobilität illustriert, im dritten geht es um längerfristige Maßnahmen – ein Rad-schnellweg, der den suburbanen Raum an eine Großstadt anbindet. Im vierten Zukunftsbild wird die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an städtischen Umbauvorhaben zur Aufwertung des öffentlichen Raumes dargestellt. Am Schluss des Beitrages werden die potenziellen Verwertungsperspektiven von Visualisierungen ausgeleuchtet und auf alternative Instrumente zur Veranschaulichung von künftigen Verkehrsrealitäten und Stadträumen verwiesen.

## 2. Vom Narrativ zum Zukunftsbild

Polarisierende Debatten um tatsächliche oder vermeintliche Einschränkungen in Folge der Verkehrswende nehmen zu – gerade in der öffentlichen Wahrnehmung des Themas. Ein möglicher Ausweg ist ein plausibles Narrativ, also eine anschauliche und überzeugende Geschichte. Narrative bündeln verschiedene Lösungswege und komplexe Zusammenhänge und machen Veränderungen mit dem Ausblick auf eine Zukunftsvision erzählbar. Je nach Ausformung sind sie mal mehr, mal weniger stark mit wissenschaftlichen Fakten und Konzepten angereichert. Narrative bewegen sich so in der Spannung zwischen einer allgemein verständlichen Sprache und sachlich notwendigen Differenzierungen der behandelten Themen. Die Arbeit der Zuspitzung muss unzulässige Vereinfachungen vermeiden. Sie kombinieren dabei charakteristischerweise soziale und technische Elemente zu einem kohärenten Szenario. Solche Zukunftsszenarien können auch ein Gegenmittel für pauschale Vereinseitigungen sein, wie beispiels-

weise, dass mit der Verkehrswende das Auto komplett abgeschafft würde. Ein Narrativ ist hilfreich, wenn es aus den Diskurs-Blasen herausführt und für ganz unterschiedliche Akteure nachvollziehbar ist. In ihrer kommunikativen Funktion als Brückenbauer können Narrative helfen, den diskursiven Austausch zwischen verschiedenen Akteursgruppen anzuregen und so die Wissenskommunikation in transdisziplinären Konstellationen zu unterstützen.

Mindestens so wichtig wie gute Argumente und eine verständliche Sprache sind für Narrative Visualisierungen, wie denn die Straße, der Platz, auch die Stadt während und nach einer gelungenen Verkehrswende aussehen können. Dafür braucht es Bilder, die inspirieren. Sie stehen unvermeidlich in Kontrast zur bestehenden Realität. Auf diese Weise können die Variabilität und damit die Wandelbarkeit in der Gestaltung sowie in der Nutzung bestehender Straßen und Plätze verdeutlicht werden. Die Begrenzung der Informationsmenge und -dichte, die sich mittels kurzer, griffiger, rein textlicher Narrative vermitteln lässt, ist bei solchen Visualisierungen deutlich höher. Schon lange wissen wir, ein Bild sagt mehr als 1000 Worte. Die Praxis sozialer und technischer Innovationen lässt sich so in ihrem möglichen Zusammenspiel klarer vermitteln als in langatmigen und dennoch oft abstrakt bleibenden Texten (vgl. Schrögel & Weitze 2018).

Damit solche Visualisierungen erfolgreich eingesetzt werden können, ist es entscheidend, die Sehgewohnheiten und Ansprüche bzw. Erwartungen der jeweiligen Zielgruppen zu berücksichtigen. Denn die Entschlüsselung der vielfältigen Bildinhalte hängt maßgeblich vom Vorwissen der Betrachtenden ab. Kenne ich beispielsweise die Namen von Sharing-Anbietern nicht, werde ich auch parkende Autos mit entsprechenden Schriftzügen nicht als solche identifizieren. Starke Bilder sind also gut orchestrierte Bilder, deren Verweisebene das vorhandene Wissensniveau trifft. Fruchtbar ist es zudem zu reflektieren, was überzeugende Zukunftsbilder ausmacht, die bereits in Beteiligungsverfahren eingesetzt wurden. Für die Hauptzielgruppen in transdisziplinären kommunalen Projekten und insbesondere im Dialog mit BürgerInnen gibt es wichtige Erkenntnisse, nicht zuletzt aus einem jüngeren Bürgergutachten (vgl. Böhm et al. 2021). Dieses Bürgergutachten entstand in dem von der Stiftung Mercator geförderten Kooperationsprojekt „Verkehrswende erleben“ von WZB, paper planes e.V. und der TU Berlin, in welchem ebenfalls Zukunftsbilder mit Szenarien einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätswende erarbeitet und interessierten BürgerInnen zur kritischen Begutachtung vorgelegt wurden (vgl. Allianz der freien Straße 2022). Aus dem Feedback der BürgerInnen auf die vorgestellten Renderings lassen sich Schlüsse ziehen, was zu beachten ist.

Zukunftsbilder stehen selten für sich allein. Sie brauchen zugleich auch die sprachliche Erläuterung bzw. Ergänzung. Das gilt umso mehr, wenn sie als Instrumente in Beteiligungsverfahren zu Verkehrsvorhaben und Projekten des Stadtumbaus eingesetzt werden. Erst in der passenden Kopplung von Bild und Text lassen sich Visualisierungen verstehen und gewinnbringend einsetzen. Neben einer hohen visuellen und auch sprachlichen Qualität muss auch das Mischungsverhältnis von innovativen Elementen und dem bekannten Status quo stimmen. Der zeitliche Horizont von Zukunftsbildern unterliegt dabei unvermeidlich dem Visions-Dilemma: Ist er zu nah, wird mit großer Wahrscheinlichkeit zu sehr über Details gesprochen, ist er jedoch zu weit, entsteht schnell der Eindruck, das Dargestellte sei doch utopisch oder gar illusionär.

Neben dem zeitlichen Horizont besteht ein weiteres Spannungsverhältnis, dem Visualisierungen nicht entrinnen können: Sie müssen bei allem utopischen Überschuss hinreichend „wirklichkeitsnah“ sein. So darf nicht ausschließlich die Sonne scheinen und es sollen nicht alle Gebäude und die Infrastruktur wie gerade erst errichtet dargestellt werden. Ebenfalls leidet die Glaubwürdigkeit der Visualisierung erheblich, wenn die dargestellten Personen und sozialen Interaktionen die urbane Wirklichkeit mitsamt ihrer Ambivalenzen nicht widerspiegeln. Der urbane öffentliche Raum ist geprägt durch vielfältige Aktivitäten, die nicht immer konfliktfrei sind. Er ist bisweilen übernutzt und dreckig, in ihm werden persönliches Elend und fehlende soziale Kontrolle sichtbar. Zum anderen muss die infrastrukturelle und (verkehrs)technische Ausstattung in den Bildern Anschluss an bekannte und gegenwärtige Lösungen halten, um nicht als phantastische Science-Fiction wahrgenommen zu werden.

Zukunftsbilder ersetzen keine verkehrspolitische und –planerische Debatte, auch sind sie nicht losgelöst von verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen, die vom Prinzip der „Leichtigkeit des Verkehrs“ bestimmt und seit Jahrzehnten auf die Ermöglichung und Gewährleistung der automobilen Gesellschaft ausgerichtet sind. Gleichwohl können sie dazu beitragen, aus der Normativität des Faktischen herauszutreten. Vorausgesetzt, die skizzierten Qualitätsansprüche an die Bilder sind erfüllt und die unvermeidbaren Spannungsbögen ausbalanciert, steigen die Chancen, mithilfe dieser Zukunftsbilder die Treiber der Verkehrswende zum Weitermachen zu motivieren und auch die Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen, sich für die notwendigen Änderungen nicht zuletzt liebgewordener Routinen und für selbstverständlich gehaltener Dominanz des Autos zu öffnen.

### 3. Entstehungskontext der Zukunftsbilder

Die nachfolgend thematisierten Zukunftsbilder nachhaltiger Mobilität wurden von der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo) im Rahmen des BMBF geförderten „Synthese und Transferprojektes zur „Forschungsagenda nachhaltige urbane Mobilität“ entwickelt<sup>[1]</sup>. Das nexus Institut und das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) wurden vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 2020 beauftragt, die Fördermaßnahmen und Projekte der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ zu begleiten. Die Aktivitäten der Begleitforschung (BeNaMo) sind insbesondere auf die bedarfsorientierte Unterstützung und Vernetzung der Projekte der BMBF-Fördermaßnahmen MobilitätsWerkStadt2025 (MWS2025) und MobilitätsZukunftLabor2050 (MZL2050) ausgerichtet. Die Entwicklung und Umsetzung von diversen Transferformaten und -produkten für die transdisziplinäre Wissenskommunikation und -generierung bilden hierbei einen Fokus. Die 14 MWS2025-Projekte der Phase 2 befassen sich mit der konkreten Lösungsentwicklung und Umsetzung für lokal spezifische Herausforderungen der Mobilitätswende. Sie bearbeiten ein weites thematisches Spektrum (von suburbanem On-Demand-Verkehr bis zu interkommunalem Radverkehrsmanagement) und sind hinsichtlich der räumlichen Dimension (von der Großstadt bis zur ländlichen Kommune) höchst divers. Zentrale thematische Inhalte der Zukunftsbilder sind aus diesem Grund an den thematischen Schwerpunkten dieser Projekte orientiert. Es wurden die drei Themenschwerpunkte „Intermodale Mobilität und Mobilitätsstationen“, „Aktive Mobilität“ und „Beteiligung“ definiert. Wegen der Heterogenität der Raumbezüge wurden die drei zu visualisierenden Themen zusätzlich jeweils im Kontext eines städtischen und eines ländlich-suburbanen Raumbezugs entwickelt.

Im Ergebnis sind sechs Visualisierungen im Stile von Renderings entstanden, die zweifach genutzt werden können: Zum einen können sie konkret zur lokalen Maßnahmenkommunikation der Projektkommunen der MWS2025 und damit zur lokalen Akzeptanzförderung eingesetzt werden. Die Themen der MWS2025-Projekte sowie konkrete Maßnahmen der Projekte finden sich in den Zukunftsbildern in Form abstrahierter Visualisierungselemente wieder. Zum anderen können die Zukunftsbilder zugleich auf abstrakterer Ebene als exemplarische Darstellungen für die Stärkung des allgemeinen Diskurses, des Verständnisses und der Akzeptanzsteigerung von Verkehrswendemaßnahmen eingesetzt werden. Daher wurden sie online auch für andere Kommunen und interessierte Akteure zur Verfügung gestellt.

Die im Kontext von BeNaMo entwickelten bildlichen Zukunftsszenarien sollten als aktivierendes visu-

elles Material den konstruktiven Diskurs über zukünftige Umsetzungen und Zielvorstellungen einer nachhaltigen Mobilitätswende und Stadtentwicklung unterstützen und in unterschiedlichen kommunikativen Settings eingesetzt werden können. Teil der unterschiedlichen Zukunftsbilder sollten sowohl solche Maßnahmen sein, die temporären und reversiblen Charakter haben als auch jene, die eine dauerhafte bauliche Umgestaltung und Neuaufteilung von Straßenraum- und Verkehrsflächen aufzeigen. Um eine ausreichende alltagsweltliche Nähe und Affizierung zu erzeugen,

sollte es sich zudem um durch Menschen belebte Alltagsszenarien handeln, die dazu animieren, diese neugestalteten Räume zu nutzen und die Diskussion über neue soziale Praktiken und ihre jeweils lokale Passfähigkeit anzuregen (wie suburbanes Pendeln auf Rad-schnellwegen, die Nutzung von Repair-Stationen und städtischen nachbarschaftlichen Begegnungszonen oder Urban Gardening). Um eine hohe Glaubwürdigkeit und Identifikation sowie eine praktische Nutzung für aktuelle oder in Kürze beginnende Maßnahmen zu ermöglichen, wurde der Zeitbezug bewusst auf die „nahe Zukunft“ (2-8 Jahre) sowie auf die Visualisierung in Normalsicht-Perspektive (Augenhöhe) in realistisch anmutenden Raumbezügen gelegt. Basierend auf einem Verständnis von Mobilität als Möglichkeitsraum (Canzler & Knie 1998), zielt die Visualisierung mittels Zukunftsbildern auf eine aktive Erweiterung der vorstellbaren Möglichkeitsräume ab.

#### 4. Vorstellung exemplarischer Zukunftsbilder

Im Folgenden werden vier ausgewählte Zukunftsbilder zu drei thematischen Schwerpunkten der Verkehrswende vorgestellt, die jeweils unterschiedliche

Raumbezüge (Stadt, Stadt-Umland) sowie variierende Interventionstiefen (temporär, langfristig) aufweisen. Die darin dargestellten inhaltlichen Elemente speisen sich zum einen aus den konkreten Arbeitsge-

#### Intermodale Mobilität und Mobilitätsstationen im städtischen Raum



**Abbildung 1: Zukunftsbild zum Themenfokus intermodale Mobilität und Mobilitätsstationen im städtischen Raum, Quelle: BMBF**

genständen der MWS2025-Projekte sowie übergeordnet aus konzeptionellen Diskurslinien der transformativen Mobilitätsforschung.

Im Sinne der hier beabsichtigten konzeptionellen Betonung der Potenziale solcher Zukunftsbilder im Rahmen der Verkehrswende werden die Bilder im Folgenden nicht in all ihren Details vorgestellt. Der Fokus liegt vielmehr auf einer knappen Bildbeschreibung zentraler Elemente. Alle Zukunftsbilder können über die Website der Begleitforschung Nachhaltige Urbane Mobilität in hochauflösender Qualität bezogen, frei verteilt und unter Nennung der Quelle uneingeschränkt genutzt werden (Creative Commons BY 4.0).<sup>[2]</sup>

<sup>[1]</sup> Es handelt sich dabei um eine Auftragsarbeit von Jonas Marx, der im Stil von Renderings, die insbesondere in der Immobilienwirtschaft verbreitet sind, jeweils skalierbare fotorealistische Bilder erstellt hat, die die Perspektive eines erwachsenen Betrachters auf urbane sowie suburbane Settings einnehmen.

<sup>[2]</sup> <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/zukunftsbilder-zum-downladen/>

Ein zentraler Baustein zum Gelingen der Verkehrswende liegt in der allgemeinen Vereinfachung des Zugangs zu umweltfreundlichen Verkehrsalternativen und ihrer benutzerfreundlichen Verschränkung



Be  
NaMo

BEAUFTRAGT VON  
Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

FONA  
Sozial-ökologische Forschung

**Abbildung 2: Zukunftsbild zum Themenfokus Aktive Mobilität im städtischen Raum, Quelle: BMBF**

an einem Ort. An solchen Mobilitätsstationen können Fuß-, Rad-, Sharing- und öffentlicher Verkehr sowie On-Demand-Angebote (Taxis oder Shuttles) nahtlos miteinander verknüpft und damit intermodale Wegekette ermöglicht werden.

Für Planung und Gestaltung von Mobilitätsstationen gelten dabei folgende Grundsätze, die sich in der hier gewählten Darstellung einer exemplarischen innerstädtischen Mobilitätsstation idealtypisch wiederfinden: Schaffung eines vielfältigen Serviceangebots, witterungsgeschützter Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, sicherer Mikrodepots und Ermöglichung eines schnellen Umstiegs auf öffentliche und umweltfreundliche individuelle Verkehrsmittel. Im hier dargestellten städtischen Kontext gilt es zusätzlich, eine Vielzahl von Sharing-Fahrzeugen anzubieten, da in Nachfragespitzen mehr Menschen gleichzeitig ein Auto, ein Fahrrad oder einen Scooter ausleihen möchten (vgl. Vöckler & Eckart 2023).

Grundsätzlich sollte sich eine Mobilitätsstation, ob am Stadtrand oder in der Innenstadt, gestalterisch einfügen und zu ihrem jeweiligen Umfeld passen. Im hier dargestellten Fall ist die Mobilitätsstation in ein urbanes Mischgebiet von Wohnen und Einzelhandel am neuralgischen Kreuzungsbereich einer Straße für den motorisierten Verkehr und einer Fahrradstraße

integriert. Zudem müssen Gestaltung und Arrangement solcher Knotenpunkte ein Höchstmaß an Übersichtlichkeit und leichter Orientierung gewährleisten. Im hier dargestellten Zukunftsbild wird zudem deutlich, dass eine Mobilitätsstation keine reine Schönwettereinrichtung sein sollte, sondern auch bei Regen Schutz bieten und vollumfänglich nutzbar sein sollte.

Das Potential zur Stärkung aktiver Mobilitätsformen könnte kaum größer bemessen sein als im städtischen Nahraum. Fast die Hälfte aller städtischen Wege ist kürzer als 5 Kilometer und damit prädestiniert zum Zufußgehen und Radfahren (vgl. Nobis et al. 2019). Die Zahl der Fahrradfahrenden hat in Deutschland in den letzten beiden Jahrzehnten zugenommen, besonders stark in der Gruppe der 20-40-Jährigen und besonders in Städten (ebenda: 51). Auch der Fußverkehr hat – besonders infolge der COVID-19 Pandemie – deutlich und langfristig an Bedeutung gewonnen (George & Kellermann 2023). Die durch mehr Rad- und Fußverkehr erzielten Effekte (sauberere Luft, ruhigerer Verkehr) machen das Radfahren und Zufußgehen wiederum noch attraktiver. Um diesen sich selbst verstärkenden Prozess in Gang zu setzen und zu unterstützen, braucht es aber zugleich deutlich mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr: Zum einen Fahrradstraßen, breite Radspuren zum Überholen (auch von breiten Lastenrädern), sichere Kreuzungen mit guten Sichtverhältnissen und – wie im Übrigen auch und gerade im ländlichen Raum – geschützte Abstellgelegenheiten für das Rad an Bahnhöfen und Busstationen. Zum anderen breite, vom Rad- und Autoverkehr abgetrennte Gehwege ohne Hindernisse und sichere Querungsbereiche. Wenn diese Bedingungen geschaffen werden, wird Erfolg mit einiger Wahrscheinlichkeit weiteren Erfolg bedingen.

Das hier dargestellte Zukunftsbild zeigt exemplarisch, wie im Rahmen einer temporären Intervention ein vormals konventioneller Straßenraum konsequent im Sinne der Attraktivitätssteigerung für den aktiven Verkehr umgestaltet wurde. Mittels einfacher Holzbaulemente wurde der vormals schmale Gehweg verbreitert und zugleich durch Pflanzkästen die notwendige Trennung von Rad- und Fußverkehr gewährleistet. Die Mitte der Fahrbahn wurde zu einer temporären Fahrradstraße umgestaltet. Der durch Wegfall des ruhenden Verkehrs entstandene zusätzliche Raum wird hier durch die Einrichtung einer offenen Fahrrad-Reparaturstation genutzt, die von einfachen Stadtmöbeln flankiert wird, um zusätzliche Sitzgelegenheiten und Begrünung zu schaffen. Dieses Zukunftsbild soll als Inspirationsquelle dienen, wie mithilfe geringfügiger materieller Interventionen die vormals autozentrierte Charakteristik eines klassischen Straßenraums effektiv zugunsten aktiver Modi verändert werden könnte.



Be  
NaWo

BUNDEMINISTERIUM  
FÜR  
KLIMASCHUTZ UND  
ENERGIE

FONA  
FORSCHUNG UND  
ANWENDUNG

**Abbildung 3: Zukunftsbild zum Themenfokus Aktive Mobilität im ländlichen/suburbanen Raum, Quelle: BMBF**

Radfahren auf dem Land oder am Stadtrand wird bisher vorzugsweise als beliebte Freizeitaktivität, jedoch kaum als Alltagsmobilität praktiziert. Selbst kurze Alltagswege werden hier vielfach mit dem Auto zurückgelegt. Für PendlerInnen kommt das Rad oft gar nicht erst in den Sinn. Die Strecken erscheinen als zu weit, zu kompliziert und vor allem als zu unsicher, was vor allem an der fehlenden Infrastruktur liegt. Der internationale Vergleich zeigt, dass die Häufigkeit und auch die Wegelängen des Radverkehrs von den infrastrukturellen Bedingungen abhängen. Ein dichtes Netz sicherer Radwege lädt zum Radfahren ein, das Ergebnis ist wie auch beim Autostraßennetz induktiver Verkehr (vgl. Goel et al. 2022). Das gilt insbesondere für regelmäßige Wege wie beim Pendeln. Das inzwischen weit verbreitete Pedelec eröffnet neue Möglichkeiten, das Fahrrad auch für mittlere und längere Wege zu nutzen (vgl. ZIV 2023: 7).

Das hier dargestellte Zukunftsbild adressiert insbesondere die Bedeutung leistungsstarker Radschnellwege als Ausdruck und Medium einer transformierten Stadt-Umland-Beziehung. Jene Infrastrukturen bilden – gepaart mit kleinen Servicestationen für Reparaturen, Wetterinformationen und Ersatzteilen – die wesentliche Voraussetzung dafür, dass das Pedelec für längere Pendelstrecken genutzt wird oder

auch als Zubringer zu Haltestellen des Regionalverkehrs dient.

Damit wird der erste Schritt zu dezentralen Quartiers- oder Kiezgaragen gemacht.

#### Beteiligung im städtischen Raum



Be  
NABU

BLUM HENKE UFF  
Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

FONA  
Forum Nachhaltige  
Stadtentwicklung

**Abbildung 4: Exemplarisches Zukunftsbild zum Themenfokus Beteiligung im städtischen Raum, Quelle: BMBF**

Die Verkehrswende kann nicht ohne Beteiligung der lokalen Bevölkerung realisiert werden (vgl. Kläwer & Götting 2023). Dafür braucht es jedoch spezielle Orte, für die Platz geschaffen werden muss. Eine Option zur Bereitstellung solcher Räume könnte sein, sie temporär oder permanent auf bislang suboptimal genutzten Straßenräumen entstehen zu lassen, in denen – wie in diesem Zukunftsbild dargestellt – bspw. Sitzgruppen aus Holz aufgebaut und ein mobiles Dialogsofa auf ehemaligen Stellplätzen am Straßenrand postiert wurden. Hier entstehen Freiräume, in denen sich BürgerInnen mit EntscheidungsträgerInnen treffen und diskutieren können, wie sie sich die Mobilität der Zukunft vorstellen. Zugleich können sie aktiv mithelfen, ihren „Straßenraum“ selbst zu gestalten. Der hierfür notwendige Aufwand ist begrenzt und sobald der Beteiligungs-Zweck erfüllt ist, lässt sich im Bedarfsfall der Ursprungszustand auch wiederherstellen. Für die Fahrzeuge, die vorher auf den Stellflächen geparkt haben, können temporäre Ersatzflächen ausgewiesen oder angemietet werden.

Dieses Zukunftsbild soll folglich eine Inspirations- und Diskussionsgrundlage dafür liefern, wie sich mit geringem Aufwand Beteiligungsräume im Straßenraum erzeugen lassen. Sie bergen nicht nur das Potential im Sinne der aufsuchenden Beteiligung breite Bevölkerungsgruppen zu erreichen, sondern vor allem nachhaltigen Stadtumbau und transformative Verkehrswende als offene Gestaltungsaufgabe zu erleben. Diese ist jenseits von polarisierten Diskussionen als partizipatives, integratives und sinnstiftendes Gemeinschaftsprojekt zu verstehen.

## 5. Ausblick

Bilder einer anderen Verkehrswirklichkeit allein reichen zwar weder für die Kommunikation lokaler Verkehrswendevorhaben noch für eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an ihrer Ausgestaltung aus. Allerdings können sie deutlich mehr Aufmerksamkeit als abstrakte Verkehrspläne und Grundrisse erzeugen. Erst die Kombination von informativen Texten und inspirierenden Visualisierungen kann jedoch wirkungsvoll aufklären und in Beteiligungsformaten zum Mitmachen animieren. Ist diese Kombination gelungen, können ganz unterschiedliche gesellschaftliche Akteure etwas damit anfangen: SchülerInnen können so lernen und bisher unverbundene Zusammenhänge verstehen und interessierte BürgerInnen daraus Handlungs-ideen für ihre Nachbarschaft ableiten. So werden beispielsweise Personen, die auf das Auto angewiesen sind, auf die komplexen Zusammenhänge des massenhaften motorisierten Individualverkehrs aufmerksam und mit oft wenig bekannten oder schwer zu imaginierenden Lösungen vertraut. Ein Beispiel ist die Aufteilung des Straßenraumes: Eine dargestellte Umwidmung von Pkw-Stellplätzen an Straßenrändern und Plätzen kann konstruktiv mit Substitutionslösungen verbunden werden. So können beispielsweise mithilfe von Hinweisschildern auf im Bild selbst nicht sichtbare Quartiers- oder Kiezgaragen Alternativen zum „Laternenparken“ angedeutet werden. Überhaupt lassen sich mit Bildelementen phantasievoll Lösungsperspektiven für den Verlust liebgegener Privilegien illustrieren, die in konventionellen Verkehrsplänen gar nicht dargestellt werden können.

Auch PolitikerInnen können Entscheidungen für eine lokale Verkehrswende in ihren Kommunen auf diese Weise fundieren. Es sind die Kommunen, in denen ganz konkret um die Umwidmung von Stellplätzen und um die Einrichtung von Fahrradstraßen zu lasten von Autofahrspuren gerungen wird. Sie brauchen dafür nicht nur Mut, sondern auch Mittel und Wege, um die Vorteile und gewünschten positiven Effekte zeigen zu können. Denn jeder Umbau und jede Neugestaltung von Verkehrsraum sind mit Auseinandersetzungen verbunden, die lassen sich nicht vermeiden. Visualisierungen künftiger Situationen von Straßen und Plätzen können ebenso wie Bilder und Geschichten eines bereits gelungenen Umbaus das Fenster für neue Vorstellungen öffnen und damit den individuellen und kollektiven Möglichkeitsraum erweitern. Denn es ist nun einmal schwer, sich überhaupt eine Welt jenseits der gewohnten Wirklichkeit vorzustellen. Diese Bilder müssen inspirieren und zugleich so viel Realität enthalten, dass sie nicht als reine Phantastereien erscheinen. Sie müssen daher von hoher Qualität sein und die zentralen Aspekte zielgenau und mit Bezug zur vorliegenden örtlichen Struktur darstellen.

Die Anforderungen an Zukunftsbilder, wie sie hier exemplarisch vorgestellt wurden, gelten im Übrigen auch für alternative Visualisierungsmethoden wie digitale augmented reality-Tools (AR), Videos oder Animationen. Derzeit wächst das Angebot bei all diesen Visualisierungsinstrumenten immens, gerade die relativ kurzen Animationen von Jan Kaminsky lassen sich in social media-Auftritten und in Präsentation effektiv einbauen. Die virtual utopias genannten Kurzanimationen werden so zu einer niedrigschwelligen Visualisierungsoption (siehe: <http://www.jan-kaminsky.de>). Damit benötigen sie wie auch die Zukunftsbilder jedoch einer inhaltlichen und fundierten Kontextualisierung.

Zentrale Aspekte der Verkehrswende und der damit verbundenen verkehrspolitischen Ziele sind: mehr Flächengerechtigkeit, angemessenes Tempo, Erreichbarkeit für alle und soziale Teilhabe, Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Kinder und Alte, bezahlbare Mobilität und nicht zuletzt Klimaresilienz. Diese Aspekte haben nur teilweise direkt etwas mit Verkehr zu tun, teilweise sind sie abstrakt. Visualisierungen erlauben es, die nötige Konkretion in die Darstellung der teilweise schwer vorstellbaren Ziele und Dimensionen einer ambitionierten Verkehrswendepolitik zu bringen. So lassen sich beispielsweise Aufenthaltsqualität oder Flächengerechtigkeit anschaulich machen. Bilder können auch Stimmungen erzeugen und einen Eindruck vom jeweiligen „sense of place“ erwecken. In ihnen kann und sollte zudem deutlich werden, dass eine zukünftige Realität keineswegs fix ist, sondern vielmehr selbst veränderbar. Klar ist aber auch, dass vermieden werden muss, Ambivalenzen und auch immer drohende Konflikte visuell zu vertuschen. Sie gehören zum öffentlichen Raum dazu. Ebenso klar ist, dass eine anspruchsvolle Visualisierung von lokalen Verkehrswendemaßnahmen aufwändig ist. Sie braucht Ressourcen und professionelle Unterstützung – und letztlich braucht sie diejenigen, die all das auch gegen Bedenken und Einwände unterstützen. Letztlich braucht sie den starken politischen Willen, ohne den die Verkehrswende insgesamt nicht vorankommt.

## Literatur

Allianz der freien Straße (Hg.) (2022). Manifest der freien Straße, Berlin: Jovis, online: [www.strassen-be-freien.de](http://www.strassen-be-freien.de) (zugegriffen: 22.2.2024)

Böhm, B., Biehle, T., Tautz, F. & Düben, A. (2021). Bürgergutachten Verkehrswende erleben – Stadt-raum mitgestalten 2021

Canzler, W. & Knie, A. (1989). Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Verkehrs- und Mobilitätspolitik, Wien. Böhlau.

Dienel, H.-L. (2014). Transdisziplinarität. In: Gerhold, L., Holtmannspötter, D., Neuhaus, C., Schüll, E., Schulz-Montag, B., Steinmüller, K. & Zweck, A. (Eds.). (2014). Standards und Gütekriterien der Zukunftsforschung: Ein Handbuch für Wissenschaft und Praxis (Vol. 4). Springer-Verlag, S. 71–82.

George, S., & Kellermann, R. (2023). Synthesestudie zu Auswirkungen von COVID-19 auf das Mobilitätsverhalten in Deutschland. WZB Berlin Social Science Center. <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2023/iii23-602.pdf> (zugegriffen: 20.2.2024)

Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatak, L., Totaro Garcia, L. M., Zapata-Diomedes, B., de Sa, T. H., Geetam Tiwari, de Nazelle, A., Tainio, M., Buehler, R., Götschi, Th. & Woodcock, J. (2022). Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far?, *Transport Reviews*, 42:1, 58-81, DOI: [10.1080/01441647.2021.1915898](https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1915898)

Kläver, A. & Götting, K. (2023). Die Mobilitätswende moderieren, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)* 51-52, /3. Jg., S. 40-45, online: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023/543684/die-mobilitaetswende-moderieren/> (zugegriffen: 22.2.2024)

Létay, C. (2022). Demontage, Transformation, Kreation – von davonschwebenden Autos und grünen Boulevards, in: *polis*, online: <https://polis-magazin.com/2022/01/demontage-transformation-kreation-von-davonschwebenden-autos-und-gruenen-boulevards/> (zugegriffen: 22.2.2024)

Nello-Deakin, S. (2022). Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona, in: *Case Studies on Transport Policy* 10 (2022) 2430–2442, online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22002085?via%3Dihub> (zugegriffen: 20.2.2024)

Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R. & Bäumer, M. (2019). Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) (zugegriffen: 22.2.2024)

Schrögel, P., & Weitze, M. D. (2018). Comics als visueller Zugang zum transdisziplinären Diskurs über Technikzukünfte: Eine Praxisperspektive. In: Lettkemann, E., Wilke, R., & Knoblauch, H. (2018). *Knowledge in Action*. Springer VS, S. 21-48.

Vöckler, K., & Eckart, P. (2023). Intermodale Mobilität gestalten und erforschen. In K. Vöckler, P. Eckart, M. Knöll, & M. Lanzendorf (Eds.), *Mobility Design—Die Zukunft der Mobilität gestalten: Offenbacher Schriftenreihe zur Mobilitätsgestaltung*, Band 2 (S. 6–20). jovis.

Wissenschaftsrat (2015). Zum wissenschaftspolitischen Diskurs über große gesellschaftliche Herausforderungen. Positionspapier. <http://www.wissenschaftsrat.de/download/archiv/4594-15.pdf> (zugegriffen: 10.02.2024)

Knie, A., Zehl, F. & Schelewsky, M. (2021). Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, infas, Bonn, WZB, Berlin, mit Förderung des BMBF, online: <https://www.infas.de/publikationen/mobilitaetsreport-05-ergebnisse-aus-beobachtungen-per-repraesentativer-befragung-und-ergaenzendem-mobilitaetstracking-bis-ende-juli/> (zugegriffen: 22.2.2024)

ZIV (Zweirad-Industrie-Verband). (2023). Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022. [https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2023/09/ZIV\\_Marktdatenpraesentation\\_2023\\_fuer\\_GJ\\_2022.pdf](https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2023/09/ZIV_Marktdatenpraesentation_2023_fuer_GJ_2022.pdf) (zugegriffen: 22.2.2024)

## AutorInnenangaben

Dr. habil. Weert Canzler  
Leitung Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“  
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung  
Reichpietschufer 50, D-10785 Berlin, Deutschland  
E-Mail: weert.canzler@wzb.eu

Dr. Juliane Haus  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“  
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung  
Reichpietschufer 50, D-10785 Berlin, Deutschland  
E-Mail: juliane.haus@wzb.eu

Dr. Robin Kellermann  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter  
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung  
Willdenowstraße 38  
D-12203 Berlin  
E-Mail: kellermann@nexusinstitut.de