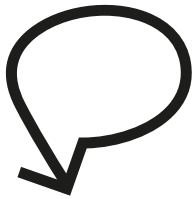
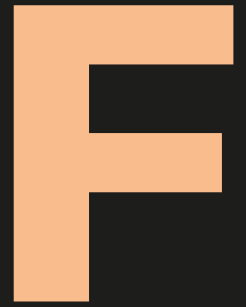
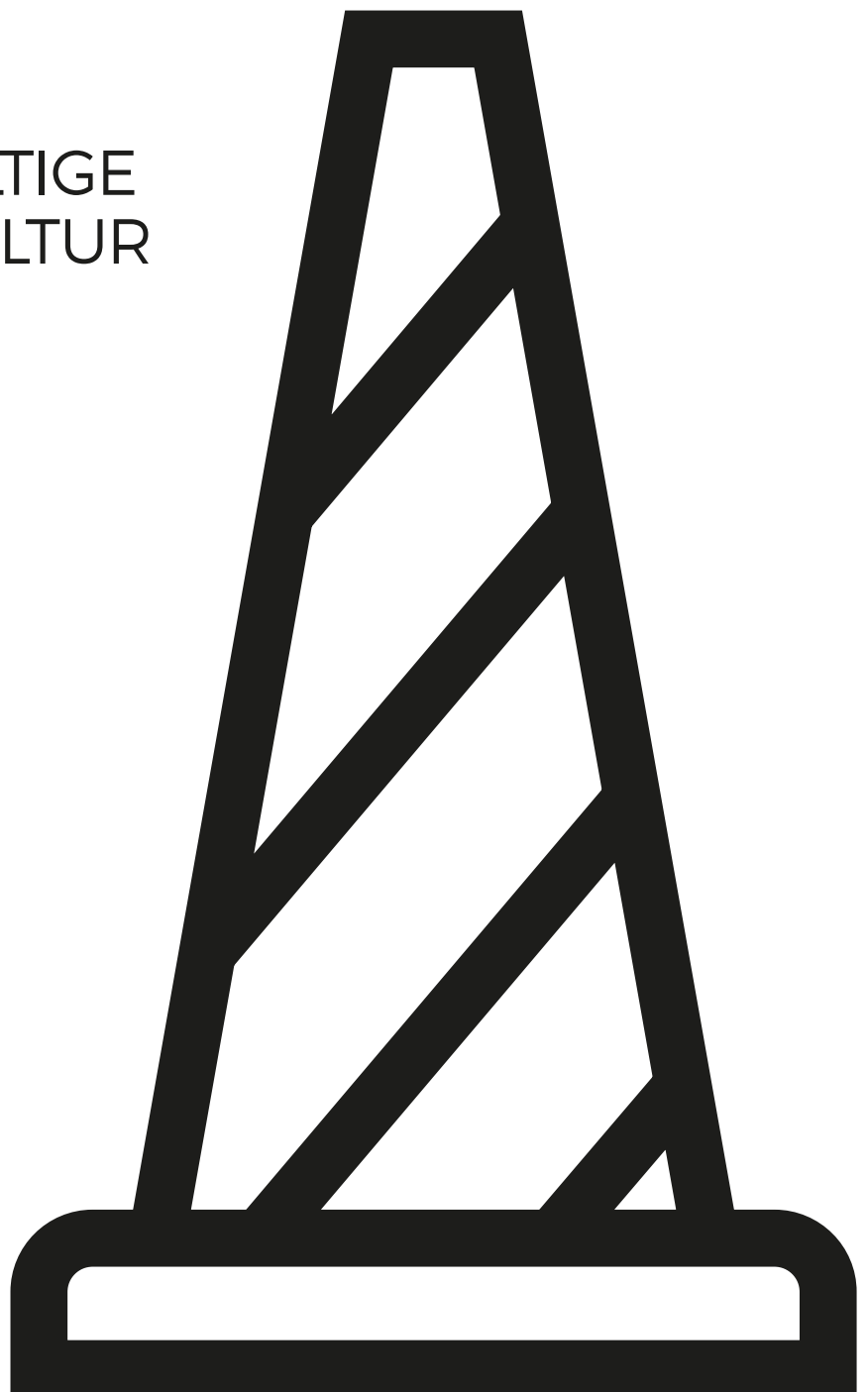


# VISIONSWORKSHOP MOBILITÄT UND VERKEHR DER ZUKUNFT

Markus Friedrich, Alexander Migl, Doris Lindner und Katrin Alle



**REALLABOR**  
FÜR NACHHALTIGE  
MOBILITÄTSKULTUR



## **EINLEITUNG**

————→ **S. 5**

## **MOBILITÄT UND VERKEHR**

————→ **S. 7**

## **TRANSDISZIPLINÄRE WORKSHOPS**

————→ **S. 7**

## **VISIONSWORKSHOPS**

————→ **S. 11**

## **EXEMPLARISCHE ERGEBNISSE**

————→ **S. 17**

## **REFLEKTION DER METHODE**

————→ **S. 18**

## **RÜCKMELDUNGEN DER TEILNEHMENDEN**

————→ **S. 24**

# **VISIONSWORKSHOP MOBILITÄT UND VERKEHR DER ZUKUNFT**

Markus Friedrich, Alexander Migl, Doris Lindner und Katrin Alle



**Das hier vorgestellte Workshopformat eignet sich zur Auseinandersetzung mit einem politisch und gesellschaftlich bedeutsamen Thema und der Entwicklung von konsistenten Zukunftsvorstellungen in einem komplexen Themenbereich. Die Durchführung mit möglichst homogen besetzten Kleingruppen dauert mehrere Stunden.**

**Das Alltagswissen der Teilnehmer\*innen ist erwünscht und eine Affinität zum Thema sollte vorliegen.**

**„ICH DENKE VIEL AN DIE ZUKUNFT, WEIL DAS DER ORT IST, WO ICH DEN REST MEINES LEBENS VERBRINGEN WERDE.“**

Woody Allen

**„WER VISIONEN HAT, DER SOLL ZUM ARZT GEHEN!“**

Helmut Schmidt

**„DER BESTE WEG DIE ZUKUNFT VORAUSZUSAGEN, IST SIE ZU GESTALTEN.“**

Willy Brandt

## EINLEITUNG

**W**ie sehen Mobilität und Verkehr in der Zukunft aus? Werden wir mehr oder weniger Autoverkehr haben? Werden automatisierte Fahrzeuge und effiziente Carsharing-Systeme dazu führen, dass wir noch häufiger mit dem Auto fahren? Können Ridesharingsysteme so in den öffentlichen Verkehr integriert werden, dass wir weniger Autoverkehr in den Städten haben? Stört uns das Auto überhaupt noch, wenn alle Autos garantiert emissionsfrei, leise und sicher unterwegs sind? Kriegen wir den Lieferverkehr mit Güterstraßenbahnen oder unterirdischen Liefersystemen besser in den Griff als mit Lastkraftwagen? Und werden Haushalte mit Cargo-Bikes oder Drohnen beliefert? Sind Seilbahnen und Lufttaxis eine Lösung für den Transport von Personen? Oder brauchen wir eine stärkere Regulierung des Verkehrs mit Straßenbenutzungsgebühren, Verboten und strengeren Kontrollen von Gehwegparkern und Schnellfahrern? Der zukünftige Verkehr passiert nicht einfach und ist dann plötzlich da. Wie Verkehr in der Zukunft aussieht, ist das Ergebnis von Entwicklungen, die wir heute beeinflussen können. Wir bekommen den Verkehr, den wir wollen. Dazu müssen wir wissen, was wir wollen. Verschiedene Akteure (Bürger\*innen, Arbeitgeber, Handel, Handwerk) haben unterschiedliche Präferenzen und sind nur eingeschränkt kompromissbereit. Da im Stadtverkehr immer Kompromisse notwendig sind, ist ein möglichst parteiübergreifender Konsens zu den Leitlinien unserer Verkehrsplanung notwendig. Allerdings ist Verkehrsplanung keine Wunsch-Dir-Was-Veranstaltung. Es ist leicht Maßnahmen vorzuschlagen, die Zustimmung erfahren. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist wünschenswert und ein kostenloser öffentlicher Verkehr wird vielen Menschen gefallen. Schwieriger ist es Regeln zu definieren, wann für einen Radweg Parkplätze wegfallen sollen. Und die Erwartung,

**6** dass mit Digitalisierung und künstlicher Intelligenz die Ampeln endlich intelligent werden und ein staufreies Autofahren ermöglichen, wird sich in der Realität der Zukunft kaum erfüllen lassen, da auch die Autos der Zukunft Platz brauchen.

**Die Idee des Visionsworkshops ist es, Stakeholder mit ihren Vorstellungen von einer wünschenswerten Zukunft zu Verkehrsexpert\*innen zu machen. Sie sollen ein möglichst konsistentes Bild einer Zukunft entwickeln, das nicht nur Ziele formuliert, sondern auch Maßnahmen umfasst, mit denen die Ziele erreicht werden können. Das ist eine anspruchsvolle Aufgabe, da es eine Vielzahl von Maßnahmen gibt und die Workshops auf eine Zeit von drei bis vier Stunden begrenzt sind. Dieses Heft berichtet über die Vorgehensweise und einige Ergebnisse.**

## MOBILITÄT UND VERKEHR

---

Eine allgemeine Definition von Mobilität beschreibt diese als Beweglichkeit, Bewegungsfähigkeit oder als „Wechsel eines oder mehrerer Individuen zwischen den festgelegten Einheiten eines Systems“<sup>1</sup>. Diese Definition schließt alle Veränderungen ein, also neben der räumlichen Mobilität auch die geistige und soziale Mobilität. Bei der räumlichen Mobilität kann zwischen Wandermobilität und der verkehrlichen Mobilität unterschieden werden.

Die verkehrliche Mobilität (lat. mobilitas: Beweglichkeit) beschreibt Ortsveränderungen von Personen und den Transport von Gütern. Ortsveränderungen von Personen werden erforderlich, wenn

bei der Ausübung von Aktivitäten eine nachfolgende Aktivität nicht am Ort der vorhergehenden Aktivität stattfinden kann, sondern zu diesem Zweck der Ort gewechselt werden muss. Beispiele für Aktivitäten von Personen sind Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Versorgen, Erledigen, Freizeittätigkeit, Bringen und Holen.

Verkehr ist dann die Summe der Ortsveränderungen von allen Personen und Gütern, die im Verkehrsnetz durchgeführt werden. Verkehr ist das Resultat der Mobilität von Personen und Gütern, die sich im Verkehrsnetz in Form von Fußgehenden und Fahrzeugen beobachten lässt.

## URSACHEN VON MOBILITÄT UND VERKEHR

---

Menschliches Verhalten wird maßgebend von Bedürfnissen geprägt. Nach Abraham Maslow (1908-1970)<sup>2</sup> reichen die menschlichen Bedürfnisse von primären physiologischen Bedürfnissen (Essen, Trinken, Schlafen, Geschlechtsverkehr) über Sicherheitsbedürfnisse (geordnete Strukturen, Stabilität), Zugehörigkeitsbedürfnisse (Kontakte, Liebe), Geltungsbedürfnisse bis hin zum

Bedürfnis nach Selbstverwirklichung. Definiert man ein Bedürfnis als das Verlangen einen tatsächlichen oder empfundenen Mangel zu beseitigen, dann führen Bedürfnisse zu konkreten Verhalten, d. h. zu Aktivitäten, die den aktuellen Zustand verändern. Ergebnis der Aktivitäten sind dann zum einen die erwünschten Wirkungen der Bedürfnisbefriedigung. Dem stehen oft weniger erwünschte „Nebenwirkungen“ gegenüber, die sich u. a. durch die Indikatoren Energiebedarf, Rohstoffbedarf, Flächenbedarf und Emissionen quantifizieren lassen.

In den meisten Fällen wird menschliches Verhalten allerdings nicht allein von den Bedürfnissen bestimmt,

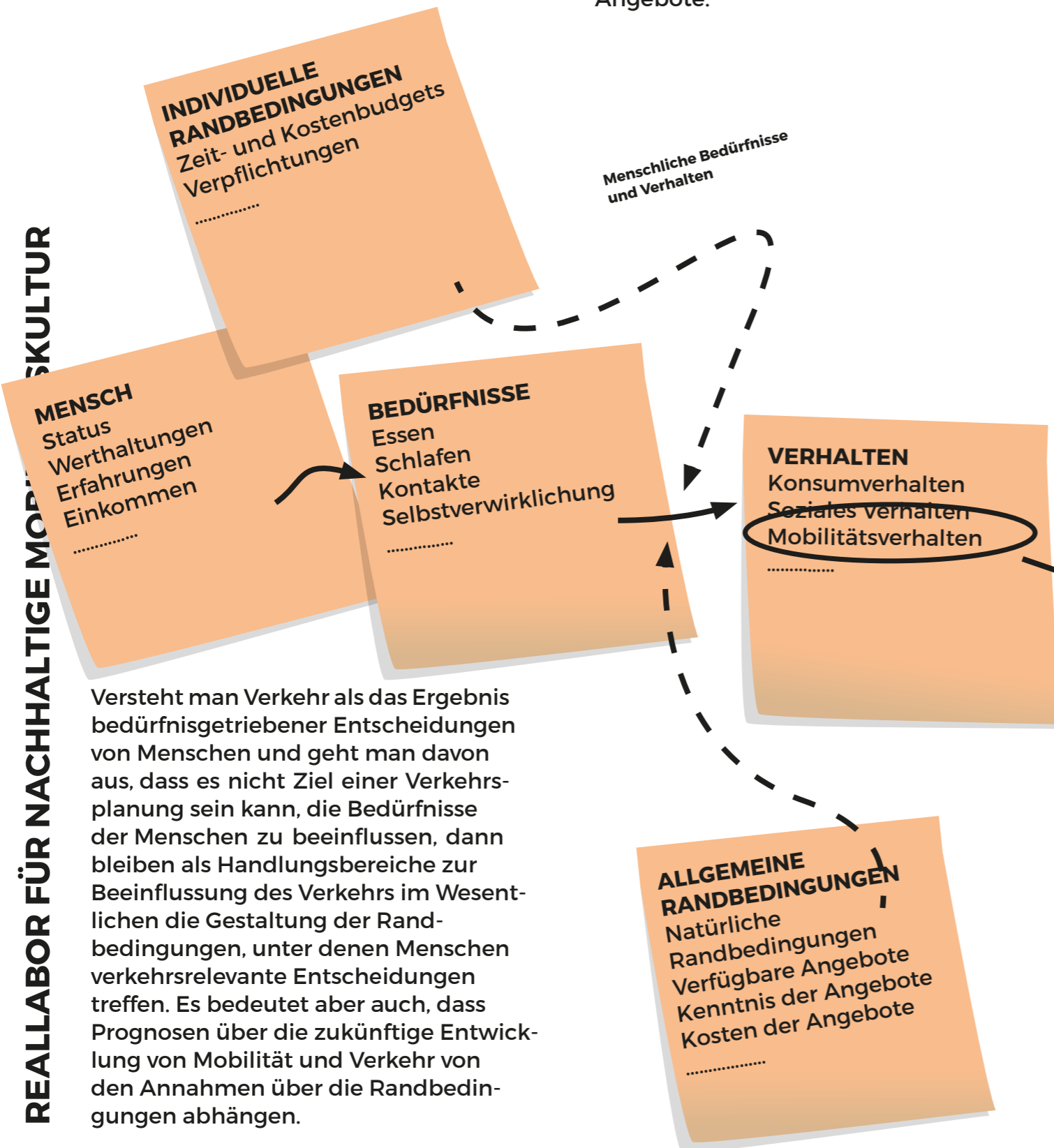
<sup>1</sup> Mackensen R., Vanberg M., Krämer K. 1975: Probleme regionaler Mobilität: Ergebnisse und Lücken der Forschung zur gegenwärtigen Situation in der Bundesrepublik Deutschland, Berlin (West), Band 19 von Schriften, Schwartz Verlag.

<sup>2</sup> Maslow A. H. 2005, Erstausgabe 1954: Motivation und Persönlichkeit, Rowohlt Verlag.



sondern auch von den individuellen Randbedingungen der Person und von allgemeinen Randbedingungen der sozialen und natürlichen Umwelt. In Abhängigkeit der Randbedingungen bietet sich dem Menschen als Akteur nicht nur eine Handlungsoption zur Befriedigung seiner Bedürfnisse, sondern eine Menge von Optionen. Diese verfügbaren Handlungsoptionen ergeben sich u. a. aus

- den Eigenschaften der handelnden Person (Werthaltungen, Erfahrungen, finanzielle Mittel) und den Verpflichtungen, die die Person erfüllen soll,
- den natürlichen Gegebenheiten (Klima, Geografie),
- den verfügbaren Angeboten (Technik, Verkehrsangebot),
- der Kenntnis der Handlungsoptionen (verfügbare Angebote),
- den Kosten für die Nutzung der Angebote.



Versteht man Verkehr als das Ergebnis bedürfnisgetriebener Entscheidungen von Menschen und geht man davon aus, dass es nicht Ziel einer Verkehrsplanung sein kann, die Bedürfnisse der Menschen zu beeinflussen, dann bleiben als Handlungsbereiche zur Beeinflussung des Verkehrs im Wesentlichen die Gestaltung der Randbedingungen, unter denen Menschen verkehrsrelevante Entscheidungen treffen. Es bedeutet aber auch, dass Prognosen über die zukünftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr von den Annahmen über die Randbedingungen abhängen.

## TRANSDISZIPLINÄRE WORKSHOPS

Wir alle sind Expert\*innen unserer eigenen Fortbewegung. Folglich kann jede\*r Erfahrungswissen nutzen, um Entscheidungen im Alltag oder z. B. für eine Verkehrswende zu treffen. Dieser Einbezug von unterschiedlichen Wissensbeständen ist der transdisziplinären Forschung zu eigen. Im Gegensatz zu interdisziplinärem Arbeiten, wo mindestens zwei wissenschaftliche Disziplinen sich mit einem Problem auseinandersetzen, integriert die Transdisziplinarität Personen von außerhalb der Wissenschaft in den Arbeitsprozess.<sup>3</sup> Transdisziplinäre Workshops eignen sich demnach besonders, um Netzwerke zu

bilden und die Verständigung zwischen Wissenschaft und Praxis zu fördern.<sup>4</sup> Teilnehmende aus der Praxis sind in solchen Workshops nicht nur bloße Rezipienten, sondern auch wichtige Personen, die einen aktiven Beitrag leisten und gemeinsam mit den Wissenschaftler\*innen eine Aufgabe erfüllen.<sup>5</sup>

Die Themen, mit der sich die transdisziplinäre Forschung beschäftigt, sind (sozial) komplex und mit Unsicherheiten, Ambiguitäten sowie Konflikten verbunden. Dazu gehört ebenfalls der Forschungsbereich Mobilität und Verkehr. Visionen beschreiben sozial wünschbare Zustände bzw. Ziele für die Zukunft. Dadurch beinhalten sie intuitive, auf der persönlichen Erfahrung basierende Wissensbestände.<sup>6</sup> Teilweise werden durch dieses eher qualitative methodische Vorgehen jedoch potentielle Konflikte und nicht-intendierte Konsequenzen vernachlässigt.<sup>7</sup> Eine analytische, eher quantitativ orientierte Herangehensweise hilft Informationen bereitzustellen, die Entscheidungen und daraus resultierende Konsequenzen abschätzbar werden lassen.<sup>8</sup> Die derzeitige transdisziplinäre Forschung zeigt,



<sup>3</sup> Defila, R., Di Giulio, A. 2015: Methodische Gestaltung transdisziplinärer Workshops. In: Niederberger, M.; Wassermann, S. (Hrsg.): Methoden der Experten- und Stakeholdereinbindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung, Wiesbaden, Springer VS, 69-94, S. 69f.

<sup>4</sup> vgl. Defila, Di Giulio 2015: 91.

<sup>5</sup> vgl. Defila, Di Giulio 2015: 75ff.

<sup>6</sup> Trutnevyte, E., Stauffacher, M., Scholz, R. W. 2011: Supporting energy initiatives in small communities by linking visions with energy scenarios and multi-criteria assessment. In: Energy Policy, 39, 7884-7895, S. 7894.

<sup>7</sup> Trutnevyte, E. 2014: The allure of energy visions: Are some visions better than others? In: Energy Strategy Reviews, 2, 211-219, S. 211.

<sup>8</sup> Autor\*innen aus den genannten Quellen haben qualitative Visionen von Stakeholdern in Kommunen mit quantitativ berechneten Szenarien modelliert und die entstehenden Wirkungen mit den Stakeholdern diskutiert.

dass Visionen, die z. B. durch quantitative, analytische Szenarien ergänzt werden, auf ihre Stärken und Schwächen überprüft werden können.<sup>9</sup> Eine solche Gegenüberstellung unterstützt, einen lokalen Diskurs anzuregen, Meinungen über bestehende Visionen möglicherweise zu ändern und die Entscheidungsfindung in einer Kommune zu erleichtern.<sup>10</sup>

Das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur führte bereits im Oktober bzw. Dezember 2016 einen transdisziplinären Visionsworkshop zum Thema Mobilität durch, der sich offen an Bürger\*innen in Stuttgart richtete.<sup>11</sup> Dabei wurden insgesamt drei Ziele verfolgt: Erstens sollte

ein Transformationsprozess angeregt werden. Zweitens sollte durch unterschiedliche Inputs von Experten, Wissen für die Transformation bereitgestellt und diese dann durch die Wünsche und Erfahrungen der Bürger\*innen angereichert werden. Drittens spielte das gegenseitige Voneinander-Lernen und die Perspektiven anderer Personen eine wichtige Rolle.<sup>12</sup> Dieser Workshop zielte darauf ab, in größeren Gruppen eine Mobilitätsvision für das Jahr 2030 zu entwickeln. Diese Visionen wurden daraufhin verkehrswissenschaftlich modelliert und städtebaulich visualisiert, sodass die daraus entstehenden Szenarien denselben Bürger\*innen erneut zur Diskussion gestellt werden konnten.

Die in diesem Beitrag beschriebenen Visionsworkshops im Zeitraum von April 2019 bis Februar 2020 richteten sich an Stakeholdergruppen, die bereits einen Zugang zum Thema Mobilität hatten und dadurch eine besondere Expertise in diesem Themengebiet aufweisen. Dahinter steckt die Annahme, dass innerhalb der Gruppen die Einstellungen und Meinungen der Teilnehmenden einheitlichere Überzeugungen bezüglich einer zukünftigen Mobilität widerspiegeln. Ziel war es deshalb, dass eine möglichst homogene Gruppe sich über eine Zukunftsvorstellung im Bereich Verkehr und Mobilität im Jahre 2050 einigt und zu den Wunschzielen geeignete Maßnahmen ergreift. Um den Workshop an einem Abend innerhalb von drei bis vier Stunden umzusetzen, wurde das Vorgehen möglichst standardisiert. Diese Standardisierung ist aufgrund der Komplexität des Themas notwendig und wird genauer im nächsten Abschnitt beschrieben. Welche besonderen Herausforderungen durch das Workshopformat entstehen, wird im Abschnitt *Reflektion der Methode* beschrieben.

<sup>9</sup> vgl. Trutnevyte 2013: 218.

<sup>10</sup> vgl. Trutnevyte et al. 2011: 7894.

<sup>11</sup> Lindner, D., Alcántara, S., Arnold, A., Busch, S., Dietz, R., Friedrich, M., Ritz, C., Sonnberger, M. o. J.: Mobilitätsvisionen für Stuttgart: Ein transdisziplinärer Workshop in Kooperation mit der VHS Stuttgart. Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (Hrsg.), online verfügbar unter: [http://www.r-n-m.net/wp-content/uploads/2018/03/Zukunftslabore\\_web.pdf](http://www.r-n-m.net/wp-content/uploads/2018/03/Zukunftslabore_web.pdf)

<sup>12</sup> Alcántara, S., Arnold, A., Lindner, D., Busch, S., Dietz, R., Friedrich, M., Ritz, C., Sonnberger, M. 2018: Zwischen Wunsch und Wirkung – ein transdisziplinärer Visionsworkshop mit Bürgerinnen und Bürgern. In: Defila, R., Di Giulio, A. (Hrsg.): Transdisziplinär und transformativ forschen: Eine Methodensammlung, Wiesbaden, Springer VS, 269–300.

„Regelmäßig bekomme ich Anfragen für Vorträge zum Thema Mobilität und Verkehr der Zukunft. Die Zuhörernden haben in meiner Wahrnehmung dann häufig die Erwartung, dass ich ihnen eine Lösung präsentiere, die gefällt. Der Visionsworkshop ist eine Möglichkeit sich aktiv mit dem Thema auseinanderzusetzen. Nur so wird klar, dass es im Verkehrsbereich Zielkonflikte gibt. Die Wunschvorstellung, dass so etwas wie eine optimale Lösung existiert, ist nicht realistisch, da wir dazu ja definieren müssen, was optimal ist. Das kann die Wissenschaft nur eingeschränkt leisten. Die Vorgabe von Zielen ist eine Aufgabe der Politik und der Gesellschaft.“

Prof. Friedrich, Lehrstuhl Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik an der Universität Stuttgart

## VISIONSWORKSHOPS

### ZIELGRUPPEN

Der Workshop ist so konzipiert, dass er für Gruppen von 10 bis 20 Personen geeignet ist und in einem Zeitraum von drei bis vier Stunden durchgeführt werden kann. Die Gruppe soll Personen umfassen, die möglichst ähnliche Zielvorstellungen haben. Die Gruppen werden im Workshop in zwei bis vier Kleingruppen mit etwa vier bis sieben Personen aufgeteilt. Nur so können die Gruppen in der kurzen Zeit eine abgestimmte Vision entwickeln. Der Workshop eignet sich für politische Gruppierungen („Unser Parteiprogramm in drei Stunden“), für Stakeholder und Verwaltungen im Verkehrsbereich sowie für Studiengänge mit Verkehrsbezug.

Im Rahmen des Reallabors wurden sechs Workshops durchgeführt:

- Studierende der Sozialwissenschaften (1 Kleingruppe)
- Studierende des Verkehrsingenieurwesens (3 Kleingruppen)
- Württembergischer Automobilclub e.V. (4 Kleingruppen)
- Projektteam Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (2 Kleingruppen)
- Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Stuttgart (2 Kleingruppen)
- Partei: Die Stadtisten Stuttgart (2 Kleingruppen)

### ZIELE DES WORKSHOPS

- Entwicklung und Vergleich von Visionen:  
Das eigentliche Ergebnis des Workshops ist die Vision. Wie unterscheiden sich die Visionen? Ist eine Vision realistisch oder enthält sie Maßnahmen, die technisch schwer umsetzbar sind (z. B. Lufttaxis entlasten den Straßenverkehr) oder die



freiwillige Verhaltensveränderungen erfordern (z. B. wir entschleunigen alle unser Leben).

- Förderung der Auseinandersetzung mit dem Thema: Für die politische und gesellschaftliche Diskussion des Themas ist es von Bedeutung, wenn Politiker\*innen, Stakeholder und Bürger\*innen die Zielkonflikte erkennen und Wirkungszusammenhänge besser verstehen. Die Workshops sind in diesem Sinne eine Weiterbildungsveranstaltung mit einem konkreten Ergebnis.
- Verstehen, wie Entscheidungen getroffen werden: Gruppen von Personen entwickeln

eine Vision mit Zielen und zugehörigen Maßnahmen. Aus wissenschaftlicher Sicht ist es bedeutsam zu beobachten, wie Gruppen Entscheidungen treffen, wie sie mit Zielkonflikten umgehen und auf welche Entscheidungen sie sich einigen.

**ABLAUF EINES WORKSHOPS**

- Online-Umfrage im Vorlauf des Workshops
- Begrüßung und kurze Vorstellung des Reallabors
- Input-Vortrag von Prof. Friedrich
- Erarbeitung einer Zukunftsvorstellung von Mobilität und Verkehr in Kleingruppen
- Ergebnispräsentation der Kleingruppen
- Rückfragen- und Diskussionsrunde



Beispielhaftes Ergebnis aus der Online-Umfrage über mögliche Maßnahmen in der Verkehrsplanung (gebündelt über alle Teilnehmer\*innen)  
 Grafik: Eigene Darstellung

VISIONSWORKSHOP – MOBILITÄT UND VERKEHR

○○○

**Universität Stuttgart**

---

## IHRE VORSTELLUNGEN DER ZUKUNFT VON MOBILITÄT UND VERKEHR

Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für Ihre Bereitschaft zur Teilnahme an der Online-Umfrage im Vorfeld des bald stattfindenden Visionsworkshops. Wir alle erleben Verkehr jeden Tag als Mensch zu Fuß, auf dem Rad, in öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Pkw und als Bewohner eines Ortes, in dem der Verkehr stattfindet und das Miteinander beeinflussen kann. Viele Menschen haben Vorstellungen, wie eine gute Mobilität in der Zukunft aussehen könnte. Mit dieser Umfrage wollen wir von Ihnen erfahren, was für Sie als Privatperson wichtig ist, welche Entwicklungen Sie im Bereich Mobilität und Verkehr von der Zukunft erwarten und wie Sie sich die Zukunft wünschen. Die Umfrage dauert ca. 15 Minuten und dient der Vorbereitung des Zukunftworkshops im Rahmen des Reallabor-Projekts der Universität Stuttgart. Die Ergebnisse werden anonym erfasst und in zusammengefasster Form im Rahmen des Zukunftworkshops präsentiert.

[weiter](#)

Beschreibung der Online-Umfrage

**ONLINE-UMFRAGE**

Zur Vorbereitung auf den Visionsworkshop wurden die Teilnehmer\*innen rund eine Woche vorher zu einer Online-Umfrage eingeladen. Neben persönlichen Angaben u. a. über das eigene Mobilitätsverhalten wurde in rund 15 Minuten abgefragt, wie der eigene Wohnort im Hinblick auf Wohlbefinden und Erreichbarkeit bewertet wird, welche Ziele, Instrumente und Maßnahmen in der Verkehrsplanung bevorzugt gewählt werden würden und wie man sich Mobilität und Verkehr im Jahr 2050 vorstellt.

**INPUT**

Nach einer kurzen Begrüßung und einer Vorstellung des Reallabor-Projektes begann ein Visionsworkshop mit einem Input-Vortrag, in dem Prof. Friedrich u. a. auf wissenschaftliche Inhalte und Wirkungszusammenhänge in der Verkehrsplanung einging. Außerdem wurden einige Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Online-Umfrage präsentiert und kommentiert.

**ARBEITSAUFGABE**

Im nächsten Schritt eines Workshops waren die Teilnehmer\*innen selbst gefordert. Ihre Aufgabe bestand darin, in ihrer Kleingruppe eine Vorstellung zu entwickeln, wie die Mobilität der Menschen und der Verkehr aus ihrer Sicht im Jahr 2050 aussehen sollen. Dabei ging es nicht zwangsweise um wahrscheinliche Entwicklungen, sondern um Wunschvorstellungen, die sich allerdings an realen Möglichkeiten des Zieljahres orientieren sollten. Dadurch war beispielsweise „Beamen“ ausgeschlossen. Das Szenario sollte möglichst umfassend sein und alle mobilitätsrelevanten Lebensbereiche abdecken (Stadtstruktur, Verkehrsnetze, Fahrzeuge, Antriebstechnik, Verkehrsregeln, Preisgestaltung).



**Ziel:** Weniger Stau auf den Straßen

**Maßnahmen**

<input checked="" type="checkbox"/>	Radwege zurückbauen und breitere Straßen
<input checked="" type="checkbox"/>	Ringstraße bauen
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	

Beispielhafte Ziel-Maßnahmen-Karten  
Grafik: Eigene Darstellung

**Ziel: Bessere Angebote für Radverkehr**

**Maßnahmen**

- Ausbau des Radwegenetzes, möglichst ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsmittel
- Ausbau des Radwegenetzes, auch wenn Parkplätze oder Kfz-Fahrstreifen wegfallen
- Bau von Radschnellwegen
- Alle Straßen werden Radstraßen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit
- Mehr Fahrradstraßen (etwa 10% der Straßennetzlänge)
- Fahrradabstellanlagen auf Parkplätzen
- Einrichtung von Fahrradschleusen an Ampeln
- Kostenlose Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV
- RegioRad ausbauen

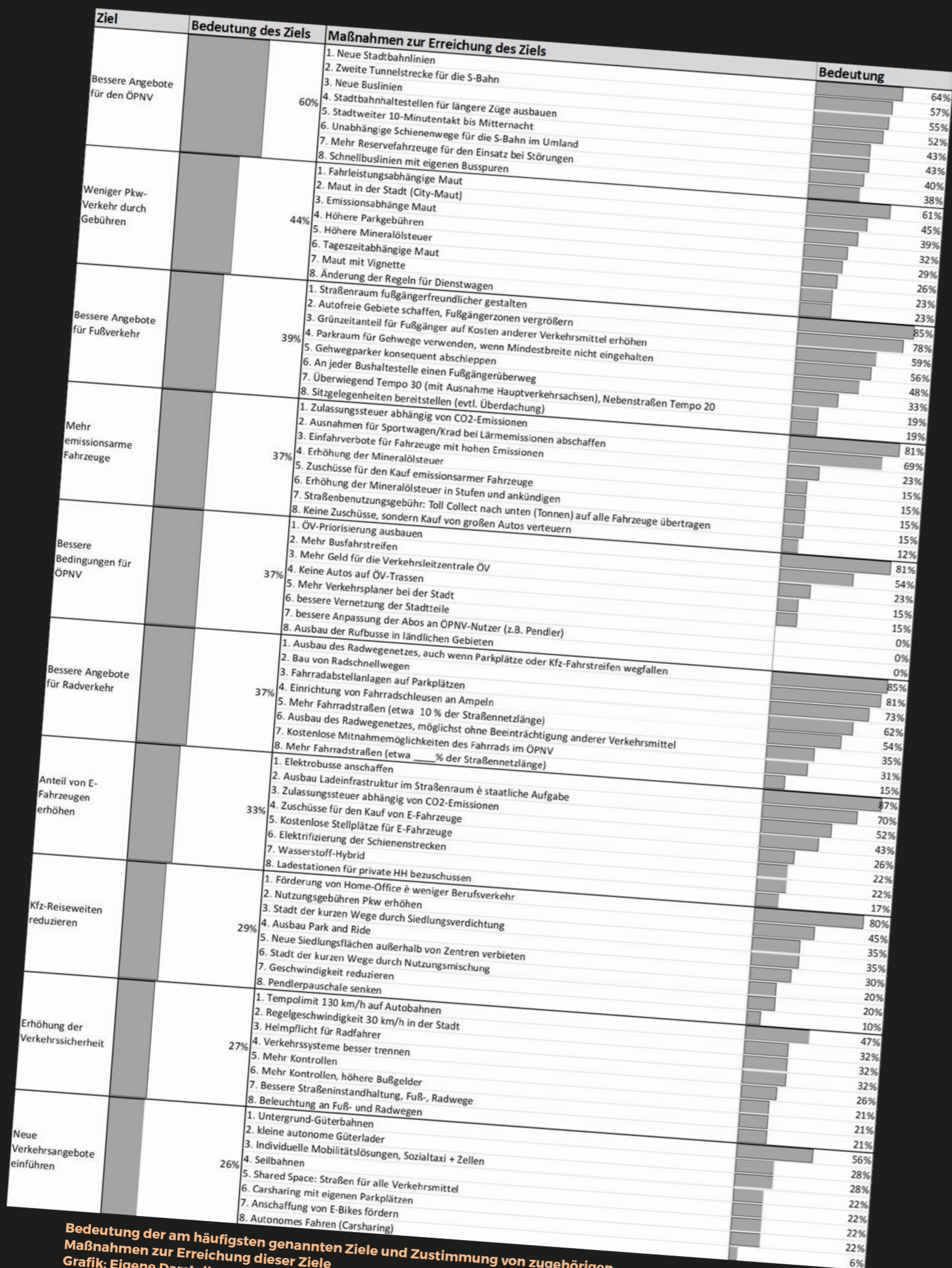


Präsentation im Plenum mit Rückfragen und Diskussion

Zur Darstellung der Vorstellungen mussten Ziele und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele entwickelt werden. Dafür wurden den Kleingruppen sogenannte Ziel-Maßnahmen-Karten zur Verfügung gestellt, die je ein Ziel und verschiedene mögliche Maßnahmen beinhalten. Außerdem wurden leere Karten verteilt, auf denen neue Ziele definiert werden konnten. Auf einer Stellwand wurden diese Karten dann befestigt. Die Ziele sollten dabei nach Priorität sortiert werden (z. B. wichtigere Ziele weiter nach oben).

**PRÄSENTATION**  
Nach rund zwei Stunden galt es für die Kleingruppen ihre Szenarien im Plenum vorzustellen. Hier konnten Rückfragen gestellt und über die Zukunftsvorstellungen diskutiert werden. Abschließend wurde ein Fazit über die einzelnen Szenarien gezogen.





Bedeutung der am häufigsten genannten Ziele und Zustimmung von zugehörigen Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele  
 Grafik: Eigene Darstellung

## ERGEBNISSE

Für die Entwicklung der Visionen trafen sich Mitglieder aus sechs verschiedenen Gruppierungen in 14 Kleingruppen. Die Kleingruppen waren in sich homogen besetzt, die Teilnehmer\*innen entstammen aber verschiedenen Interessensgemeinschaften, die unterschiedliche Ansichten zum Thema „Mobilität der Zukunft“ erwarten lassen.

Die meisten Teilnehmer\*innen wohnen in Stuttgart oder der näheren Umgebung und sind im Vergleich zur gesamten deutschen Bevölkerung mehr mit dem ÖPNV und weniger mit dem Auto unterwegs.

Die Kleingruppen konnten bei der Entwicklung ihrer Visionen für das Jahr 2050 auf vordefinierte Ziele zurückgreifen oder ihre eigenen Ziele entwickeln. Die zugehörigen Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele konnten dann aus Vorgaben angekreuzt oder selber formuliert werden. Die Anordnung der Ziele auf einer Stellwand ermöglichte es, eine Rangfolge der Wichtigkeit festzulegen. Dabei konnten auch mehrere Ziele als gleichbedeutend gekennzeichnet werden.

Insgesamt wurde von 14 Kleingruppen je ein Zukunftsszenario erstellt. Auch wenn die Teilnehmer\*innen aus verschiedensten fachlichen Richtungen kommen und die Ergebnisse nicht den Anspruch auf Repräsentativität haben, lassen sich aus den entwickelten Szenarien gewisse Erkenntnisse ableiten.

In der Ergebnistabelle sind aus insgesamt 42 genannten Zielen die zehn aufgeführt, die von allen Teilnehmer\*innen in Summe am höchsten priorisiert wurden. Der Wert daneben gibt an,

wie wichtig dieses Ziel war. Ein Wert von 100% würde dabei erreicht werden, wenn jede der 14 Kleingruppen dieses Ziel auf Priorität 1 gesetzt hätte.

Für jedes Ziel sind die acht am häufigsten genannten Maßnahmen aufgeführt, mit denen dieses Ziel erreicht werden soll. Der Wert dahinter beschreibt wieder die Bedeutung der Maßnahme. Von den Kleingruppen, die sich beispielsweise für „Bessere Angebote für den ÖPNV“ ausgesprochen haben, befürworteten 64% die Maßnahme „Neue Stadtbahnlinien“.

## INTERPRETATION DER ERGEBNISSE

Wie bereits die Ergebnisse der vorgeschalteten Online-Umfrage zeigen, ist vielen der am Workshop Teilnehmenden der Ausbau des ÖPNV besonders wichtig. Das deckt sich mit anderen Umfragen zu diesem Thema. Als geeignete Maßnahmen werden insbesondere neue Linien und höhere Kapazitäten auf Schienenstrecken vorgeschlagen.

Bei etwa der Hälfte der Kleingruppen enthält die Vision eine Zukunft mit weniger Pkw-Verkehr. Um diesen Zustand zu erreichen, werden Gebühren in Form einer fahrleistungsabhängigen Maut oder einer City-Maut als Maßnahmen genannt. Als weitere Maßnahme zur Reduzierung der Kfz-Reiseweiten soll Home-Office genutzt werden. Siedlungsverdichtung und eine Mischung der Nutzungen sollen eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen. Falls nicht auf den Pkw verzichtet wird, ist der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge erforderlich.

Neben Verbesserungen im ÖPNV werden bessere Angebote für den Fuß- und Radverkehr als wichtige Ziele genannt. Befürwortende dieser Ziele wollen dazu



*erhöhen*

**Kleinfahrzeuge**

... fördern  
... fördern  
... leichten Pkw fördern  
... ausrichten

**Ziel: Weniger Pkw-Verkehr durch Gebühren** (11)

**Maßnahmen**

Maut mit Vignette  
 Fahrleistungsabhängige Maut  
 Emissionsabhängige Maut  
 Tageszeitabhängige Maut  
 Maut nur auf Autobahn  
 Maut auf allen Straßen  
 Maut in der Stadt (City-Maut)  
 Höhere Parkgebühren  
 Höhere Mineralölsteuer  
 Änderung der Regeln für Dienstwagen

**erweitern reduzieren**

durch Siedlungsverdichtung  
außerhalb von Zentren verbieten  
Landels → weniger Einkaufsverkehr  
Office → weniger Berufsverkehr

erhöhen  
*senken*

**Ziel: Mehr emissionsarme Fahrzeuge** (JA)

**Maßnahmen**

Zulassungssteuer abhängig von CO<sub>2</sub>-Emissionen  
 Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohen Emissionen  
 Erhöhung der Mineralölsteuer  
 Sonderfahrspuren für emissionsarme Fahrzeuge  
 Zuschüsse für den Kauf emissionsarmer Fahrzeuge  
 Straßenbenutzungsgebühr abhängig von CO<sub>2</sub>-Emissionen  
 Ausnahmen für Sportwagen/Krad bei Lärmemissionen abschaffen  
 Zulassungsverbot für Pkw mit Verbrennungsmotoren ab

*Keine Zuschüsse, sondern Kauf von großen Autos verteuern*

**Automatisierten Fahrens**

Automatisierte Fahrzeuge  
... user  
... verkehr  
... kommunizieren können

Ergebnisse ausgewählter Kleingruppen

**Wirtschaftsverkehr**

... für den Wirtschaftsverkehr

**Ziel: Neue Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen**

**Maßnahmen**

Kostenfreie Parkplätze für Carsharing-Unternehmen  
 Kostenfreie Parkplätze für Ridesharing-Unternehmen  
 Sonderlizenzen für Ridesharing-Unternehmen  
 Förderung von Fahrzeugvermittlungsportalen

**B2C\* besser organisieren**  
\* Business to Customer: Belieferung privater Haushalte

**B2B\* besser organisieren**  
\* Business to Business: Belieferung von Unternehmen

... mit öffentlichen Cargo-Stadtbahnen  
... gemischten Personen-Cargo-Stadtbahnen  
... kommen Waren von Haltestelle zu Geschäft?  
... Lkw → Mikro-Güterfahrzeug  
... Lieferfahrzeugen (Größe, Antrieb)  
... Markt findet gute Lösungen

**Ziel: Neue Verkehrsangebote einführen**

**Maßnahmen**

Seilbahnen  
 Shared Space: Straßen für alle Verkehrsmittel

**Ziel:**

**Maßnahmen**

Stadt  
 Stadt  
 Zweit  
 Unab  
 Schne  
 Neue  
 Mehr  
 Mehr  
 € 1e  
 An g

**Ziel:**

**Maßnahmen**

Grünz  
 Verke  
 Autofr  
 Parkra  
 eingel  
 Gehwe  
 An jed  
 Straß

**Ziel:**

**Maßnahmen**

Ausbau  
 andere  
 Ausbau  
 Kfz-Fah  
 Bau vor  
 Alle Str  
 Regelge  
 Mehr F  
 Fahrrad  
 Einricht  
 Kostenl

**Ziel:**

**Maßnahmen**

ÖV-Prioris  
 Mehr Bus  
 ? Mehr Gela  
 KEIN  
 mehr

**Ziel: Bess**

**Maßnahmen**

2  
 Zuflussdosi  
 Bevorrecht  
 mehr

**VISIONSWORKSHOP - MOBILITÄT UND VERKEHR DER ZUKUNFT**

eine fußgängerfreundlichere Straßenraumgestaltung und einen Ausbau des Radwegenetzes. Ob das mit dem Wegfall von Parkplätzen und Kfz-Fahstreifen verbunden sein darf, wird unterschiedlich beurteilt.

Viele Kleingruppen befürworten als Teil ihrer Vision eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung, wobei innerhalb der Kleingruppen sehr unterschiedlich Preise genannt wurden. Einigkeit bestand aber darin, dass CO<sub>2</sub>-Preise in regelmäßigen Abständen erhöht werden müssen.

Von den Teilnehmer\*innen gab es u. a. die folgenden Rückmeldungen:

- Verkehrsplanung ist komplexer als erwartet.
- Die Wirkungszusammenhänge sind nicht immer klar.
- Es gibt viele Kleinigkeiten, die berücksichtigt werden müssen.
- Man wird es nicht allen recht machen können.
- Es ist wichtig sich mit Gleichgesinnten über das Thema „Mobilität der Zukunft“ auszutauschen. Obwohl eine Gruppierung ähnliche Ziele verfolgt, gibt es bei der Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen Abstimmungsbedarf.



## REFLEKTION DER METHODE

Abschließend soll diskutiert werden, inwieweit das Workshopformat den vorgestellten Zielsetzungen (vgl. Abschnitt *Transdisziplinäre Workshops*) in der Praxis gerecht wurde. Dabei ist unter Berücksichtigung der folgenden Fragen sowohl die Perspektive des Reallabor Teams (Wissenschaft) als auch die der Teilnehmenden zu betrachten.

- *Inwiefern eignet sich das Workshopkonzept (methodisch und praktisch) zur Entwicklung einer wünschbaren Zukunftsvision von Stakeholdern (aus vorgegebenen und selbstformulierten Elementen)?*
- *Ist es im Rahmen des Formats gelungen, ein möglichst konsistentes Bild einer Zukunftsvorstellung zu entwickeln, das über die Ziele hinaus auch entsprechende Maßnahmen enthält, mit denen die gewünschten Ziele erreicht werden können?*
- *Inwieweit könnte ein Lern- und Reflexionsprozess bei den Teilnehmenden in Gang gesetzt werden?*

<sup>13</sup> Ein Rebound-Effekt ist die „Differenz zwischen der theoretisch zu erwartenden Einsparung durch eine Effizienzmaßnahme und der tatsächlichen erreichten Einsparung.“ Golde, M. 2016: Rebound-Effekte: Empirische Ergebnisse und Handlungsstrategien. Umweltbundesamt (Hrsg.), online verfügbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/rebound-effekte\\_empirische\\_ergebnisse\\_und\\_handlungsstrategien\\_hintergrundpapier.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/rebound-effekte_empirische_ergebnisse_und_handlungsstrategien_hintergrundpapier.pdf), 4.

Als Beispiel ist die Anschaffung eines neuen, energieeffizienteren Kühlschranks zu nennen. Nach Anschaffung wird der alte Kühlschrank häufig nicht entsorgt, sondern weiter betrieben. Dadurch ist der Energieverbrauch wieder höher als mit dem alten Kühlschrank.

<sup>14</sup> 8–16 Teilnehmer\*innen je Workshop; max. drei Kleingruppen à vier bis sieben Diskutanten;

Die Teilnehmer\*innen wurden vor die herausfordernde Aufgabe gestellt, sich in einer Kleingruppe auf eine wünschbare, konsistente Zukunftsvorstellung zu einem komplexen Thema zu einigen. Dies erforderte ein hohes Maß an Selbstorganisation, da sie diese Aufgabe ohne Moderation durchführten. Jede Kleingruppe hat dabei (eigene) gute Wege gefunden und am Ende konsistente Ergebnisse präsentiert.

Die Teilnehmer\*innen verfügten durch ihr Engagement in den eingeladenen Gruppierungen bereits über eine gewisse Expertise und eine Affinität zum Thema, die ihnen den Zugang erleichterte. Zudem haben die Teilnehmer\*innen umfangreiche Alltagserfahrungen und Alltagswissen im Bereich Mobilität (vgl. Abschnitt *Transdisziplinäre Workshops*). Dies, gepaart mit der Annahme, dass sich Lerninteressen aus Lebensinteressen ableiten lassen, befähigte aus Sicht der Workshopdurchführenden, die Diskutanten in dem begrenzten Zeitrahmen erfolgreich eine Vision zu entwickeln und zu konkretisieren. Einzelne Teilnehmer\*innen formulierten

<sup>15</sup> Dennoch muss beachtet werden, dass selbst in einer relativ homogenen Gruppe die Meinungen deutlich variieren können und eine Einigung in der Gruppe eine große Herausforderung darstellen kann. Dabei haben die Gruppen eigene Lösungswege gefunden z.B. durch Abstimmung.

<sup>16</sup> In der qualitativen Sozialforschung wird unter kommunikativer Validierung ein „methodisches Verfahren, sich der Gültigkeit einer Interpretation dadurch zu vergewissern, daß eine Einigung resp. Übereinstimmung über die Interpretation zwischen Interviewtem und Interpreten hergestellt wird“, verstanden (Klüver, J.: Kommunikative Validierung. In: Heinze, Th. (Hrsg.): Lebensweltanalyse von Fernstudenten. Hagen. 1979. 68–84).

<sup>17</sup> O'Brien, F., Meadows, M. 2007: Developing a visioning methodology: Visioning Choices for the future of operational research. In: Journal of the Operational Research Society, 58, 557–575.

<sup>18</sup> vgl. Trutnevyte et al. 2011

es jedoch als Herausforderung, bestimmte Maßnahmen aufgrund mangelnder Informationen über die komplexen Zusammenhänge zu beurteilen. Dabei wurde insbesondere das eigene Einschätzungsvermögen bezüglich der Umsetzbarkeit und Auswirkungen wie beispielsweise potenzieller Rebound-Effekte reflektiert.<sup>13</sup> Dennoch konnten alle Kleingruppen diese Herausforderungen erfolgreich bewältigen.

Eine Herausforderung – bereits in der Konzeptionsphase – war der Grad der *Strukturierung der Diskussion* der Kleingruppenarbeit. Dies bezieht sich sowohl auf das vorbereitete Material (Karten mit vorformulierten Maßnahmen und Zielen sowie der Blankokarten) als auch auf die Moderation. Angesichts der Komplexität des Themas, um die Diskussion und Konsensfindung zu erleichtern und um miteinander vergleichbare Ergebnisse zu erzielen, waren Vorformulierungen unerlässlich. Die Teilnehmer\*innen nahmen überwiegend diese zur Hilfe und ergänzten sie mit selbstformulierten Zielen und Maßnahmen.

Die *Einigung auf eine gemeinsame Position* in der Gruppe stellte eine weitere Herausforderung dar. Rückblickend haben sich sowohl die Diversität der einzelnen, in sich eher homogenen, Gruppierungen als auch die jeweiligen Gruppengrößen<sup>14</sup>, bewährt. Ähnliche Interessen und (politische) Einstellungen innerhalb der teilnehmenden Gruppierungen erleichterten größtenteils eine Konsensfindung in Grundpositionen<sup>15</sup> und brachten divergierende Visionen im Gesamtergebnis hervor. Dennoch wurden Schwierigkeiten in der Konsensfindung genannt, wenn ethische Fragen (beispielsweise im Kontext des autonomen Fahrens) geschnitten wurden.

Bis zu vier Kleingruppen erarbeiteten je Workshop eine Vision. Das parallele Erarbeiten mit anschließender gegenseitiger Präsentation und Diskussion bot

für die einzelnen Teilnehmenden (oder Kleingruppen) eine Möglichkeit zur Reflektion der eigenen Ergebnisse und gewährte ggf. neue Einsichten. Methodisch wertvoll ist dies zudem im Sinne einer (doppelten) kommunikativen Validierung<sup>16</sup> der Ergebnisse – in Bezug auf die eigene Kleingruppe und die Moderation bzw. der Durchführenden des Workshops.

Nicht zuletzt ist die pragmatisch erforderliche, *zeitliche Limitation des Workshops* auf drei bis vier Stunden als herausfordernd zu nennen. Die Befragung im Rahmen eines Pretests ergab jedoch, dass etwa zwei Drittel der Teilnehmer\*innen die Dauer der Veranstaltung als „genau richtig“ und die Zeit für die Gruppendiskussion als ausreichend empfanden. Viele Methoden im Bereich der Nachhaltigkeitsforschung sind auf mehrere Elemente über einen gewissen Zeitraum ausgelegt.<sup>17,18</sup> In diesem Sinne wurde das Vorhaben durch die vorgelagerte webbasierte Befragung als Einstimmung und Hinführung zum Thema entzerrt. Mit der Online-Befragung wurden die Teilnehmer\*innen jeweils auf das Thema vorbereitet und erfuhren im Workshop eine erste Einordnung, wo ihre Mitdiskutanten im Bereich der Mobilität stehen.

Im Rahmen einer methodischen Weiterentwicklung des Workshopformats könnten in einer Folgeveranstaltung, wie beim Visionsworkshop mit den Bürger\*innen, aus den jeweiligen Visionen erstellte verkehrswissenschaftliche Modellierungen zur Diskussion gestellt werden. Auf eine Moderation in den Kleingruppen wurde verzichtet, um nicht in die Gruppendynamik und den Diskussionsverlauf einzugreifen. Eine Moderation der Gruppendiskussion, um etwa Meinungsführer\*innen zu bremsen oder um ein Verhaken der Diskussion in beispielsweise ethischen Grundsatzfragen abzuwenden, kann für weitere Veranstaltungen (je nach Zielgruppe) angedacht werden.



Neben den bereits genannten möglichen Weiterentwicklungen des Workshopformats ist eine wissenschaftliche Evaluierung der Workshopziele und der Effekte bei den Teilnehmer\*innen vorstellbar, da es schwer zu beurteilen ist, inwieweit der Visionsworkshop bei den Teilnehmenden einen nachhaltigen Lernprozess angestoßen hat und inwieweit die angestoßene Diskussion über die einzelnen Teilnehmenden und deren Organisationen möglicherweise hinauswirkt. Weitere Einsatzmöglichkeiten des Workshopformats liegen im Bereich anderer Zielgruppen, wie z. B. in der schulischen Bildung und der universitären Lehre. Ebenso bestehen Potentiale zur Übertragbarkeit des Formats auf weitere Themen(schwerpunkte) wie beispielsweise die Mobilität im ländlichen Raum oder den Energie- und Gesundheitsbereich.



Shared Space in der Tübinger Straße



# RÜCKMELDUNGEN DER TEILNEHMENDEN

## Statement: Studierender des Verkehrsingenieurwesens

„Ich habe am Workshop im Rahmen einer Ringveranstaltung meines Studiengangs teilgenommen.

In der Gruppe konnten wir uns schnell auf grundlegende Ziele für den zukünftigen Verkehr festlegen, wobei die vorgeschlagenen Kategorien sehr hilfreich waren. Eine größere Herausforderung war die Einigung auf die zugehörigen Maßnahmen, vor allem wenn es um einschränkende Eingriffe ging. Hier hatte jeder eine eigene Vorstellung, wie viel Einschränkung angemessen ist, was zu angeregten Diskussionen führte. Auf diese Weise ging die Zeit sehr schnell vorbei.

Insgesamt hat mir vor allem der Austausch mit anderen Studierenden Spaß gemacht. Außerdem hat mir der Workshop vor Augen geführt, wie viele verschiedene Handlungsfelder es im Verkehrsbereich gibt und dass die eigenen Vorstellungen zum Thema Verkehr sich oft nur in einem Teilbereich abspielen.“

## Statement: Teilnehmer\*innen Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (1)

„Wir konnten uns in der Gruppe der Sozialwissenschaftler\*innen leicht auf gemeinsame Oberziele einigen:

Es erschien uns allen wichtig, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu mindern und dazu den motorisierten Individualverkehr einzuschränken, Gewicht, Größe und CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge zu regulieren, Mobilität zu bündeln (bspw. durch Ridesharingangebote) und auch zu reduzieren sowie die Aufenthaltsqualität in Städten zu verbessern. Wir haben jedoch auch die Erfahrung gemacht, dass Verkehrsplanung einer Abwägung verschiedenster Instrumente und Maßnahmen bedarf, deren Wirkungen, Neben- und Wechselwirkungen im Hinblick auf Ziele und Oberziele für verkehrsplanerische Laien nicht einfach abzuschätzen ist.“

„Das Format des Workshops war für mich gleichzeitig spannend wie herausfordernd. Durch die Diskussion der verschiedenen Maßnahmen zusammen mit unterschiedlichen Wissenschaftsdisziplinen konnte ich neue Perspektiven einnehmen und meine eigene Position reflektieren. Das jedoch war zugleich auch die größte Herausforderung, denn die Diskussion verirrte sich dann oft im ‚Klein-Klein‘ und zu einem abschließenden Konsens zu gelangen war dadurch besonders schwierig. Die kontroverse Bewertung von erwünschten Wirkungen und nicht intendierten Nebenfolgen zeigte mir erneut, dass es beim Thema Mobilität keine einfachen Lösungen geben kann.“

## Statement: Teilnehmer des VCD

„Die Frage, wie eine Verkehrsvision 2050 aussieht, hat schon im Vorfeld zum Workshop eine heftige Diskussion ausgelöst. Zwar gibt es intern unumstrittene Zielvorstellungen hinsichtlich der Klimaneutralität im Jahre 2050 (sicher schon früher), wieviel privater Kfz-Verkehr aber noch zugelassen werden soll und für wen und wie zwischen Stadt und Land differenziert wird, wirft Themenbereiche auf, die innerhalb des VCD unterschiedlich beantwortet werden. Die Diskussion in der Gruppe hat aber auch gezeigt, dass das Ziel „Klimaneutralität“ eine klare Vorgabe gibt und sich Detailfragen diesem Ziel unterordnen. Der Visionsworkshop hat die Diskussion über unsere verkehrliche Zukunft auch im VCD stark angeregt.“

## Statement: Teilnehmer Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (2)

„Die Aufgabenstellung des Workshops war schwieriger als zunächst gedacht. Ich denke, alle Teilnehmenden unserer Gruppe hatten zu Beginn eine klare Vorstellung einer wünschenswerten Zukunft. In diesen Zukunftsbildern herrschte weitgehend Einvernehmen darüber, dass die Mobilität der Zukunft nachhaltig sein sollte. Über die zweite Komponente, deren Abwägung gegenüber dem Nachhaltigkeitsziel das tägliche Geschäft der Verkehrspolitik ist, nämlich den Mobilitätsanspruch, der jedem Einzelnen zusteht, herrschte dagegen weniger Einigkeit. Insofern entstand eine rege Diskussion über die vorgeschlagenen Maßnahmen, deren Effekte aufgrund offensichtlicher Wechselwirkungen selbst für uns, die wir uns tagtäglich mit dem Themenfeld Mobilität und Verkehr auseinandersetzen, nur schwer zu erfassen waren. Die Unabsehbarkeit der zukünftigen Rahmenbedingungen – insbesondere der technologischen – erschwerte die Festlegung auf ein konkretes Maßnahmenbündel zusätzlich enorm. Letzten Endes zwang uns die Begrenzung der Bearbeitungszeit zu einem für die Mehrheit der Teilnehmenden tragbaren Kompromiss.

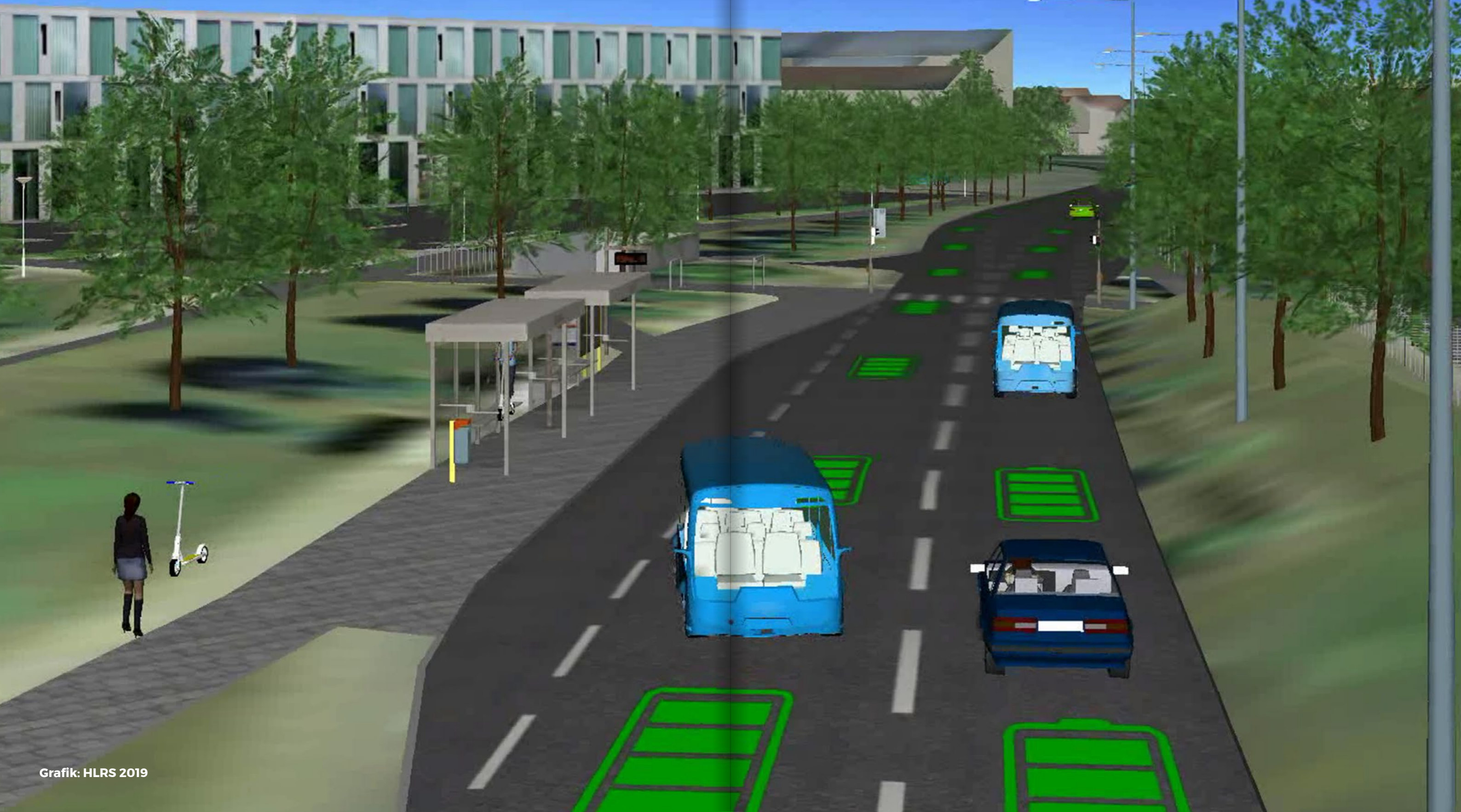
Für mich bleibt die Erkenntnis, dass es hin zu wünschenswerten Verkehrswelt im Jahr 2050 den einen Königsweg, wie ich ihn vor dem Workshop im Kopf zu haben glaubte, nicht gibt. Gleichzeitig bestätigte sich, dass auch der gemeinsame Nenner aller Wunschvorstellungen nur durch eine gezielte und ambitionierte Steuerung erreicht werden kann. Insofern erscheint es mir nun umso wichtiger, Maßnahmen zu erproben, deren Wirkungen zu erfassen und wenn nötig den Mut zu haben, sie an sich ändernde Rahmenbedingungen anzupassen, sofern sich dies als zielführend erweist. Sofern es durch die Workshops gelungen ist, einen solchen gedanklichen Prozess auch bei anderen Teilnehmendengruppen zu bewirken, kann die Veranstaltung aus meiner Sicht als großer Erfolg gewertet werden.“

## Statement: Teilnehmer\*innen der Partei „Die Stadtisten Stuttgart“

„Der Abend war inspirierend und spannend für uns als kommunalpolitische Wählervereinigung. Das ist ein tolles Angebot für interessierte Gruppen, die sich gemeinsam positionieren möchten. Besonders gefallen hat uns der Input, den wir bekamen: Zahlen, Statistiken, Forschungsergebnisse. So komprimiert bekommt man das sonst nicht. Wenn wir einen Wunsch frei hätten, würden wir uns eine Vertiefung zu den verkehrspolitischen Maßnahmen und ihren Wirkungen wünschen. Dies lieber als Input denn als Gruppenarbeit. Am meisten hat uns die anschließende Diskussion mit Prof. Dr. Friedrich etwas gebracht, da wir dann die Gelegenheit hatten, konkrete Fragen an einen Experten zu stellen können, die in der sonstigen Gruppendiskussion nur zu Spekulationen führten.“



**WIR DANKEN ALLEN TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMERN DER VISIONSWORKSHOPS FÜR DIE ERFOLGREICHE ENTWICKLUNG DER SPANNENDEN UND UMFANGREICHEN SZENARIEN.**





---

**Autor\*innen:** Markus Friedrich, Alexander Migl, Doris Lindner und Katrin Alle

Das Copyright für die Texte liegt bei den Autorinnen und Autoren. Das Copyright für die Abbildungen liegt bei den Fotograf\*innen bzw. den Inhaber\*innen der Bildrechte.

**Herausgeber:** Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart (Hrsg.)

**Zine-Konzept:** Sebastian Klawiter, Hanna Noller

**Übersetzung:** Andy Tarrant

**Gestaltungskonzept, Layout, Satz:** Studio Panorama

**Fotografien:**

2 Christiana Weiß

15 Württembergischer Automobilclub

18 Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur

23 Landeshauptstadt Stuttgart, Scherz

**Gedruckt in der Europäischen Union.**

**Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek.** Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

**Publikation zur Anschlussförderung des Future City Lab – Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM) gefördert vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg.**



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST



Universität Stuttgart



Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung

