

Wahlkreistag Berlin – Steglitz- Zehlendorf

Dokumentation des dritten Wahlkreistages am 09. März 2024



Inhalt

1	Überblick.....	2
1.1	Das sagen die Teilnehmenden.....	3
1.2	Das sagen die Abgeordneten.....	4
2	Das Projekt Hallo Bundestag.....	5
3	Ergebnisse des Wahlkreistages.....	6
3.1	Begrüßung und Kennenlernrunde.....	6
3.2	Erste Gruppenphase am Vormittag.....	7
3.3	Gruppenphase am Nachmittag und Diskussion mit den Abgeordneten.....	8
3.3.1	Gruppe 1: Die Optimierung von Regional- und Fernverkehr mit besonderem Fokus auf Zuverlässigkeit, Qualität und Kosten.....	9
3.3.2	Gruppe 2: Miteinander statt gegeneinander – wie kann nachhaltige Mobilität gefördert werden, ohne Verbote auszusprechen?.....	12
3.3.3	Gruppe 3: Nachhaltigkeit bei langen Strecken.....	14
3.4	Abschlussrunde.....	17
4	Ausklang und Ausblick.....	19

1 Überblick

Am 09. März 2024 fand von 10 bis 17 Uhr im Rahmen des Projekts Hallo Bundestag – Gewählt. Gelost. Gemeinsam. Wahlkreisräte für die Demokratie der dritte Wahlkreistag im Wahlkreis Berlin Steglitz-Zehlendorf statt.

25 zufällig aus dem Melderegister des Wahlkreises ausgeloste Menschen zwischen 12 und 88 Jahren fanden sich im Bundestag (Paul-Löbe-Haus) ein, um untereinander und mit ihren Bundestagsabgeordneten zu diskutieren. Das Thema des Tages lautete: „Alle einsteigen bitte! – Worauf kommt es an, wenn wir die Mobilität der Zukunft gestalten?“.

Im ersten Teil des Wahlkreistages tauschten sich die Teilnehmenden zu ihren jeweiligen Perspektiven auf das Thema Mobilität aus. Eine Orientierung bot dabei das Spannungsfeld von Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit – Aspekte, die mit dem Überthema Mobilität zusammenhängen. In den Kleingruppen wurden dann konkrete Themen gesammelt, zu denen die Teilnehmenden am Nachmittag mit ihren Bundestagsabgeordneten diskutieren wollten. Schließlich wurden drei dieser Themenvorschläge für die spätere Diskussion ausgewählt: (1) Die Verzahnung unterschiedlicher Verkehrszweige und die Förderung von klimafreundlichem Mobilitätsverhalten, (2) die Optimierung von Regional- und Nahverkehr sowie (3) die Nachhaltigkeit auf langen Strecken (Fernverkehr). Nach der Mittagspause setzten sich die Teilnehmenden in drei Kleingruppen vertieft mit einem der drei Themen auseinander.

Am Nachmittag, im Anschluss an die zweite Kleingruppenphase, stieß mit Ruppert Stüwe (SPD) ein Bundestagsabgeordneter des Wahlkreises zum Wahlkreistag dazu. Thomas Heilmann (CDU) hatte seine Teilnahme leider absagen müssen.

Jede der drei Kleingruppen stellte Herrn Stüwe ihr Thema und ihre konkreten Ideen dazu vor. Anschließend bezog er Stellung und diskutierte mit den Mitgliedern der Kleingruppe vertieft zu einzelnen Punkten. Im Anschluss an diese Diskussion wurde über eine erneute Aufstellung im Spannungsfeld Freiheit, Gerechtigkeit, Nachhaltigkeit sichtbar gemacht, ob die Diskussion etwas in der Einstellung einzelner Teilnehmender verändert habe.

Zu dieser Dokumentation: Nach einer kurzen Beschreibung des Gesamtprojekts (Abschnitt 2) gibt diese Dokumentation die Ergebnisse des Tages entlang des Prozesses wieder (Abschnitt 3). Dabei geht es um folgende Prozessschritte:

1. Begrüßung und Kennenlernrunde
2. Erste Gruppenphase am Vormittag
3. Themenfestlegung für den Nachmittag

4. Gruppenphase am Nachmittag inklusive Diskussion mit den Abgeordneten
5. Abschlussrunde

	Ausgeloste Personen	Zusagen	Teilnahmen
Jugend (12-18 J.)	12	9	8
Erwachsene	93	21	17

Diese Abbildung enthält eine Übersicht darüber, wie viele Personen für den Wahlkreistag ausgelost wurden, wie viele dieser Personen zugesagt und wie viele am Tag selbst tatsächlich teilgenommen haben. Einige Ausgeloste mussten aufgrund von Krankheit oder sonstigen Gründen kurzfristig ihre Teilnahme absagen.

1.1 Das sagen die Teilnehmenden

„Ich finde es super, dass hier ein Rahmen geschaffen wurde, um über solche Sachen zu reden. Alle waren total respektvoll trotz verschiedener Ansichten. So lassen sich Unterschiede sehen und man kann, anstatt zu meckern überlegen, wie die Problemlösung sein könnte.“

„Es war interessant die Dinge auch mal aus Sicht des Abgeordneten zu hören. Ich würde auf der Straße nicht einfach auf ihn zugehen.“

„Der Wahlkreistag ist eine sehr gute Idee und gut organisiert, auch die Kleingruppen. Schade, dass am Ende nicht mehr so viel Zeit für die Diskussion war. Die Aufteilung für einen Tag war aber so gut wie möglich, wir bräuchten eigentlich noch einen zweiten Tag.“

„Gelungene Veranstaltung! Manchmal hätte ich mir aber mehr Diskussionen gewünscht, wenn z. B. zwei komplett verschiedene Ansichten gegenübergestellt werden und etwas mehr rausgekitzelt wird.“

„Positiv, dass so viel Wert auf meine Meinung gelegt wurde, ich wurde angehört, nicht wie ich es oft erlebe von älteren Menschen, die sagen „öh Nachhaltigkeit“. Es hat mir ein positives Gefühl vermittelt, dass man hier wahrgenommen wurde.“

„Vor allem der Austausch mit den Jugendlichen hat mich beeindruckt! Nachhaltigkeit ist für die Jungen das wichtigste Thema, das sollte uns Alten zu denken geben.“

1.2 Das sagen die Abgeordneten

„Ich nehme viel von heute mit. Das heißt nicht, dass die Bundesregierung sofort etwas beschließt oder ich meine Meinung um 180 Grad ändere; ich nehme mit, wie Stimmungen im Wahlkreis sind und zu welchen Kompromissen eine diverse Gruppe von Menschen bereit ist. Das beeinflusst meine Positionierung zu konkreten Fragestellungen; ich nehme mit, was ein wertschätzender Umgang für eine konstruktive Diskussion ausmacht.“

2 Das Projekt Halo Bundestag

Halo Bundestag verfolgt das Ziel, den Austausch zwischen gewählten Vertreter:innen im Bundestag und gelosten Einwohner:innen aus deren Wahlkreisen langfristig zu stärken. Der Slogan *Gewählt. Gelost. Gemeinsam.* macht diese Vision deutlich und hebt insbesondere das Gemeinsame hervor, das für das Projekt zentral ist und das in Bürger:innenräten oftmals zu kurz kommt.

Dafür veranstalten wir in sechs Wahlkreisen in drei Phasen jeweils sogenannte [Wahlkreistage](#). Das sind eintägige Workshops mit zufällig aus dem Melderegister gezogenen Menschen aus einem Wahlkreis sowie den Abgeordneten, die für diesen Wahlkreis direkt oder über Parteiliste in den Bundestag gewählt sind. Das Losverfahren ist in mehrfacher Hinsicht ausschlaggebend für die Sicherung der Vielfalt der Teilnehmenden:

- Wir losen aus den Melderegistern: Alle Menschen, die dort gemeldet sind, unabhängig von Staatsbürgerschaft oder Wahlrecht, können ausgelost werden.
- Wir nutzen in all unseren Prozessen das [Aufsuchende Losverfahren](#). Dieses stellt sicher, dass diejenigen kommen, die der Zufall ausgelost hat. Wir losen datensparsam aus und besuchen diejenigen, die nicht auf den Einladungsbrief antworten, zu Hause.
- Wir losen ab 12 Jahren aus, um insbesondere Jugendliche, die zwar am längsten von den heute getroffenen Entscheidungen betroffen sind, jedoch noch nicht wählen dürfen, einzubinden.

In der dritten Projektphase, in der der hier dokumentierte Wahlkreistag stattfand, wurden bei den Wahlkreistagen in den verschiedenen Wahlkreisen jeweils unterschiedliche Themen diskutiert. In fast allen Wahlkreisen hatten in dieser Phase die Abgeordneten Themen vorgeschlagen und sich dann untereinander auf ein Thema geeinigt. In der zweiten Projektphase ging es an den Wahlkreistagen um das Verhältnis zwischen Individuum, Gesellschaft und Staat. In der ersten Phase drehten sich die Wahlkreistage um die Beziehung der Menschen in den Wahlkreisen zu ihren Abgeordneten im Bundestag und der Bundespolitik insgesamt.

Alle Teilnehmenden der Wahlkreistage können in den sogenannten [Wahlkreisrat](#) eintreten. Der Wahlkreisrat als Gruppe von Menschen mit diversen Perspektiven dient unter anderem dazu, Abgeordneten kurzfristig Feedback zu wichtigen (bundespolitisch) relevanten Themen zu geben, weitere Wahlkreistage einzuberufen und so die Beziehung zwischen Abgeordneten und Menschen im Wahlkreis langfristig zu stärken.

Weitere Infos unter: <https://hallobundestag.de/das-projekt-hallo-bundestag>.

3 Ergebnisse des Wahlkreistages

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse des Wahlkreistages in Berlin Steglitz-Zehlendorf zusammengefasst. Der Aufbau orientiert sich an der Agenda des Tages, geht diese also schrittweise durch. Auf die Kleingruppenphasen zur Ausarbeitung bestimmter Themen am Vormittag und Nachmittag folgte am Nachmittag eine Diskussion mit dem Bundestagabgeordneten Ruppert Stüwe zu den Vorschlägen und Ideen der ausgelosten Teilnehmenden.

3.1 Begrüßung und Kennenlernrunde

Auf eine kurze Projektvorstellung folgte ein erstes Kennenlernen in großer Runde, bei dem die Teilnehmenden ihre Gedanken und Reaktionen teilten, die sie bei der Einladung zum Wahlkreistag hatten. Die Hälfte der Teilnehmenden gab an, zunächst überrascht gewesen zu sein. Nach einer kurzen Auseinandersetzung mit dem Format habe aber die Neugier und auch Vorfreude überwogen, das Format selbst zu erleben. Vor allem die jugendlichen Teilnehmenden empfanden es als positiv, dass beim Wahlkreistag ihre Perspektive einbezogen werde. Bemerkenswert: Ein Drittel der Teilnehmenden war 18 Jahre oder jünger, **was in der abschließenden Bewertung vieler Teilnehmender als gewinnbringend für die Diskussionen wahrgenommen wurde.**

Begleitmappe

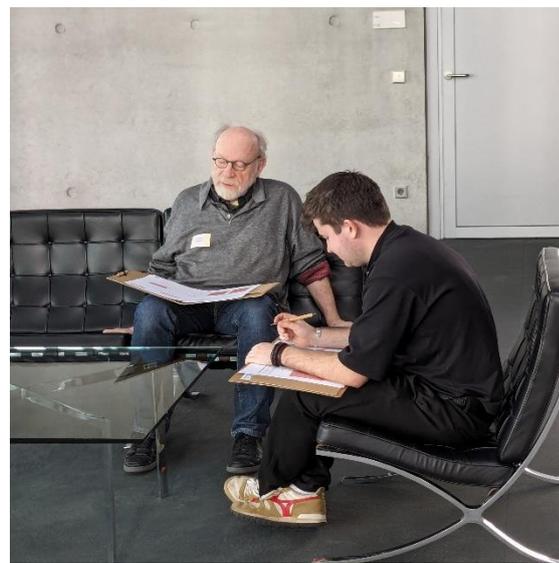
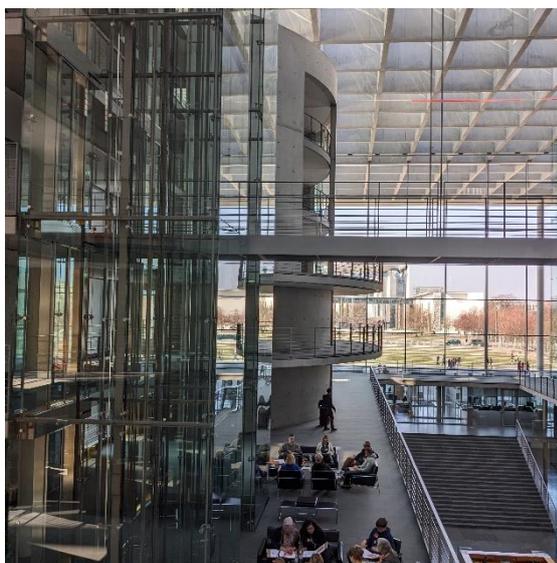
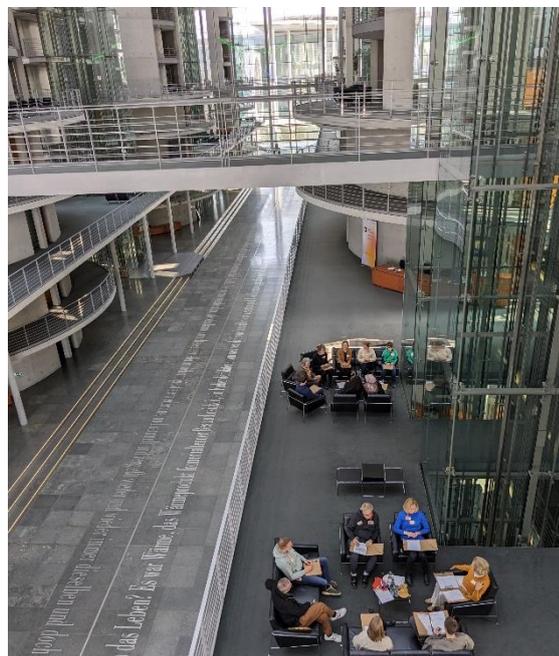
Als Grundlage für die Gespräche am Wahlkreistag stand den Teilnehmenden eine Mappe zur Verfügung, um unabhängig vom Vorwissen der Teilnehmenden eine geteilte Wissensbasis herzustellen. In dieser Mappe wurde das Thema mit wissenschaftlichen Perspektiven und Studien angereichert und so eine Grundlage für die Diskussionen geschaffen. Außerdem bot die Begleitmappe Platz für Notizen, um Gedanken immer wieder aufgreifen und ausarbeiten zu können.

In der Begleitmappe wurden zunächst einige Begriffe erklärt, die im Zusammenhang mit dem Thema Mobilität wichtig sind. Anschließend fanden sich Informationen zur Mobilität in Deutschland, die im Spannungsfeld von Freiheit, Gerechtigkeit und ökologischer Nachhaltigkeit verortet wurden. Das Heft wurde vom Projektteam erarbeitet.

3.2 Erste Gruppenphase am Vormittag

In der ersten Gruppenphase am Vormittag kamen vier Kleingruppen zusammen. Ziel dieser Kleingruppenphase war es, über die persönliche Erfahrungen und Bezüge der Teilnehmenden einen Einstieg in das Thema „Alle einstieg bitte! – Worauf kommt es an, wenn wir die Mobilität der Zukunft gestalten?“ zu finden.

Nach einer ersten Kennenlernrunde stellte die Kleingruppenmoderation kurz die zentralen Informationen aus der Begleitmappe vor und erklärte die Idee hinter dem Aufbau. Anschließend sollten sich die Teilnehmenden ihre eigene Position zum Thema Mobilität im Spannungsfeld von Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit verorten. Aus dieser



Aufstellung wurden Zweierpaare mit möglichst gegensätzlichen Positionen zusammengebracht, um sich in einer Übung des „Aktiven Zuhörens“ auf die jeweils andere Perspektive einzulassen. Während eine Person Fragen stellte, durfte die andere Person antworten, ohne unterbrochen oder in ihren Aussagen kommentiert zu werden. Nach 10 Minuten sollte die zuhörende Person kurz zusammenfassen, was sie gehört und verstanden hatte, dann wurde getauscht. Die Methode unterstützt eine achtsame Kommunikation, die



auf das Verstehen anderer ausgelegt ist. Diese Kommunikation prägte die Gesprächsatmosphäre des gesamten Tages zwischen den Teilnehmenden.

Im Anschluss an die Übung des Aktiven Zuhörens sollten die Zweierpaare über die Inhalte ihres Gesprächs diskutieren. Nach der Zweier-Übung trafen sich die Teilnehmenden wieder in ihren Kleingruppen, um ihre Sorgen, Hoffnungen und Unverständnisse zu teilen und gemeinsam zu diskutieren und ergänzen.

Im Anschluss an das „Aktive Zuhören“ wurde auf Grundlage der Zweiergespräche überlegt, zu welchen konkreten Fragen bzw. Themen die Teilnehmenden am Nachmittag weiterarbeiten und mit dem Abgeordneten diskutieren wollten. Diese Themen wurden vor der Mittagspause im Plenum vorgestellt. Da es große Überschneidungen bei den Vorschlägen von zwei Kleingruppen gab, wurden diese zu einem Thema zusammengefasst. So wurden folgende drei Themen für die weitere Ausarbeitung am Nachmittag identifiziert:

- (1) Die Optimierung von Regional- und Fernverkehr mit besonderem Fokus auf Zuverlässigkeit, Qualität und Kosten.
- (2) Miteinander statt gegeneinander – wie kann nachhaltige Mobilität gefördert werden, anstatt Verbote auszusprechen?
- (3) Nachhaltigkeit bei langen Strecken – attraktiv, zuverlässig, bezahlbar.

3.3 Gruppenphase am Nachmittag und Diskussion mit den Abgeordneten

In der zweiten Kleingruppenphase am Nachmittag lag der Fokus zunächst darauf, innerhalb der Themen das Problem genauer zu definieren, für welches sich die Teilnehmenden ein

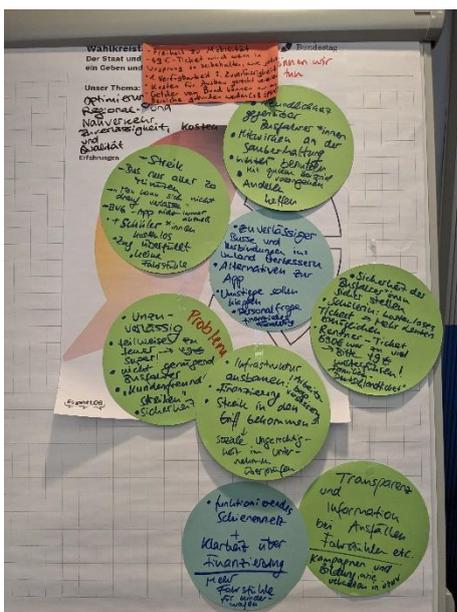
verändertes Handeln des Staates und/oder der Gesellschaft wünschten. In weiterer Folge sollte anhand eines Plakats erarbeitet werden, welche Ideen den Teilnehmenden einfielen, um das Problem zu lösen. Dabei wurden sowohl Ideen entwickelt, die der Staat bzw. Regierung und Parlament umsetzen müssten, als auch Fragen gesammelt, die die Teilnehmenden an die Abgeordneten hatten. Am Ende wurde auch darüber gesprochen was jede:r Einzelne beitragen kann. Die Ergebnisse der Gruppen sowie der Diskussionen mit den Abgeordneten werden im Folgenden je Gruppe zusammengefasst.

Zunächst wurde nach der Arbeit in Kleingruppen der Abgeordnete Ruppert Stüwe (SPD) begrüßt. Nachdem er sich kurz vorgestellt hatte, wurden ihm zwei der Fragen aus der Übung des „Aktiven Zuhörens“ von einer jugendlichen Teilnehmerin gestellt: Was bedeutet es für Sie mobil sein zu können? Was ist für Sie die drängendste Frage bei Mobilität?



Ruppert Stüwe (SPD) betonte, dass für ihn beim Thema Mobilität die damit verbundene Freiheit besonders wichtig sei. So schätze er es besonders, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen, wann immer es möchte. Gesamtgesellschaftlich sei für ihn die Frage am drängendsten, wie Mobilität für alle zugänglich gemacht werden könne. Dabei spielen aus seiner Sicht die Aspekte Zuverlässigkeit und Sicherheit eine entscheidende Rolle.

3.3.1 Gruppe 1: Die Optimierung von Regional- und Fernverkehr mit besonderem Fokus auf Zuverlässigkeit, Qualität und Kosten.



Das Problem wurde folgendermaßen beschrieben:

Die Taktung der Zugverbindungen ist zu unregelmäßig, hinzu kommen teils große Verspätungen bei der Deutschen Bahn. Auch die zunehmenden Streiks lassen die Zuverlässigkeit von Regional- und Fernverkehr sinken. Hier ist das Angebot zu klein, um auf Alternativen ausweichen zu können. Um insbesondere auch diejenigen Menschen zu überzeugen, die für längere Strecken aktuell nicht den öffentlichen Verkehr nutzen, muss die Zuverlässigkeit steigen.

Aufbauend auf dieser Problembeschreibung wurden folgende **Ideen und Wünsche** gesammelt:

- Das **Schiennetz sollte besser ausgebaut werden**. Durch verbesserte Verbindungen ins Umland wird es auch mehr Menschen möglich, Bahn und Zug als echte Mobilitätsalternativen zu nutzen.
- Dafür müsse allerdings der **Zugang** verbessert werden. Das beginnt schon bei den Bahnhöfen, in denen es funktionierende Rolltreppen und Aufzüge geben muss. Wer mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs ist, ist ansonsten von der Nutzung ausgeschlossen.
- Das **Deutschlandticket** ist eine sehr positive Maßnahme, die viel genutzt wird. Es ist wichtig, dass es zum aktuellen Preis von 49 € bleibt, damit es sich möglichst viele Menschen leisten können. Darüber hinaus sollte über ein Deutschlandticket für Familien nachgedacht werden, da bei vielen Personen in einem Haushalt, die Kosten immer noch sehr hoch sind. Dies kann dazu führen, dass Menschen sich gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs entscheiden (müssen).

Aufstellung und Diskussion mit dem Abgeordneten

Im Anschluss an die Vorstellung der Ergebnisse fand wie auch in den Kleingruppen am Vormittag eine Aufstellung statt, bei der sich die Teilnehmenden zwischen individueller Freiheit, sozialer Gerechtigkeit oder ökologischer Nachhaltigkeit positionieren konnten. Die meisten Teilnehmenden stellten sich bei der sozialen Gerechtigkeit auf, während sich eine Person eher bei der individuellen Freiheit positionierte.

Ein Teilnehmer, der sich am Vormittag zunächst bei der individuellen Freiheit aufgestellt hatte, erklärte seine Änderung der Position: „Ich stand heute Morgen bei der Freiheit, weil es mir darum ging, dass wir individuell entscheiden können, wie wir uns fortbewegen. Aber in der Diskussion ist mir klar geworden, wie wichtig es ist, dass die Mobilität für alle gut sein muss.“

Ruppert Stüwe nahm ebenfalls an der Diskussion teil und positionierte sich bei der Freiheit. Er erklärte, dass jede Person die Freiheit haben sollte, mit der Bahn fahren zu können. In der anschließenden Diskussion wurden verschiedene Fragen der Teilnehmenden an ihn gerichtet:

Frage: Wie lange wird es das 49€-Ticket noch geben?

Stüwe antwortete, dass er nicht glaube, dass das 49€-Ticket abgeschafft wird. Der Bund werde den Ländern weiterhin das Geld zur Verfügung stellen, und er erwarte, dass die Länder

das Ticket weiterhin umsetzen. Er betonte jedoch, dass zusätzliche Ausnahmen, wie spezielle Tickets für Studierende und Familien, vermieden werden sollten, da dies die Kosten und somit auch die Gefahr der Abschaffung erhöhen könnte.

Frage: Was nehmen Sie aus der Diskussion heute mit in Ihre Arbeit? Was möchten Sie an der aktuellen Situation ändern? Werden wir gehört? Haben wir eine Relevanz?

Stüwe versicherte, dass er inhaltlich vollkommen bei den Anliegen der Teilnehmenden sei. Er betonte, dass das Angebot im öffentlichen Nahverkehr das Wichtigste sei, gefolgt von der Zuverlässigkeit. Überraschenderweise wurde das Thema Sicherheit nicht angesprochen, obwohl er dies ebenfalls für wichtig hält. Er erklärte, dass öffentlicher Nahverkehr viel Geld koste und dass nur die Hälfte der Kosten durch Tickets gedeckt werde. Für ihn sei es wichtig, auch über Investitionen nachzudenken, selbst wenn dies Schulden bedeute.

Stüwe sprach auch darüber, was die Gesellschaft tun könne, um den öffentlichen Nahverkehr zu unterstützen. Er hob hervor, dass Zivilcourage und das Sauberhalten der Bahnen wichtig seien und dass diese Themen bereits in der Schule behandelt werden sollten. Er schlug eine Öffentlichkeitskampagne vor, um den ÖPNV als gemeinsames Eigentum zu betrachten und zu pflegen.

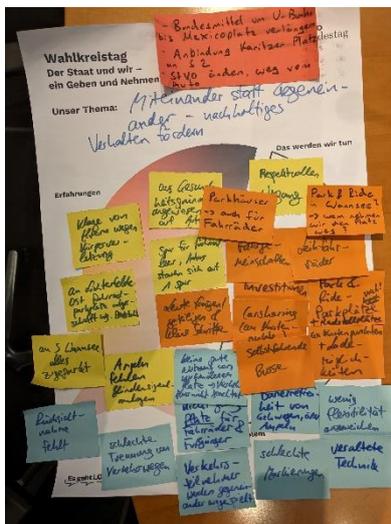
Aus seiner langjährigen Erfahrung bei der BVG erläuterte Stüwe, dass gut gepflegte und schöne Züge weniger häufig beschmiert würden als solche, die bereits heruntergekommen seien. Es sei wichtig zu zeigen, dass der Stadt der ÖPNV am Herzen liege. Außerdem müsse darüber nachgedacht werden, wie man es den Menschen erleichtern könne, Vandalismus zu melden, ohne sich in Konflikte begeben zu müssen.

Nachfrage einer Teilnehmerin: Der Bund ist nicht zuständig für das Deutschlandticket und hat keine Kompetenz, aber er gibt doch Geld?

Stüwe erklärte, dass die Länder die Hoheit über ihren ÖPNV hätten und dass sich daran so schnell nichts ändern lasse. Der Bund könne die Mittel erhöhen, aber die Länder könnten damit machen, was sie wollen. Beim 9€-Ticket hätten die Länder zunächst gezögert, dann aber mitgezogen. Er betonte, dass Berlin im Hinblick auf die Tarife eine Sonderstellung habe und dass der Bund den Ländern keine Vorgaben machen könne.

Die Diskussion verdeutlichte die verschiedenen Perspektiven und Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Stüwe zeigte sich offen für die Anliegen der Teilnehmenden und betonte die Bedeutung eines gemeinsamen Engagements für einen besseren öffentlichen Nahverkehr.

3.3.2 Gruppe 2: Miteinander statt gegeneinander – wie kann nachhaltige Mobilität gefördert werden, ohne Verbote auszusprechen?



Das Problem wurde folgendermaßen beschrieben:

Die unzureichende Trennung der Verkehrswege führe dazu, dass Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt werden. Eine große Hürde für die Verzahnung unterschiedlicher Verkehrswege sei die veraltete Technik, die wenig Rücksichtnahme und Flexibilität der Verkehrsteilnehmenden ermögliche. So führe die unzureichende Trennung der Verkehrswege dazu, dass Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt werden. Besonders problematisch sei die Behinderung des Verkehrsflusses durch schlechte Nutzung des

vorhandenen Raums, etwa wenn enge Straßen es Autos unmöglich machen, Fahrradfahrer sicher zu überholen. Die mangelhaften Markierungen und die ineffiziente Verkehrsführung würden diese Situation zusätzlich verschärfen. Eine Verbesserung der Infrastruktur sei dringend notwendig, um den Verkehrsfluss zu optimieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmender zu gewährleisten.

Aufbauend auf dieser Problembeschreibung wurden folgende **Ideen und Wünsche** gesammelt:

- **Park-and-Ride an Knotenpunkten:** Schaffung von Park-and-Ride-Möglichkeiten in Randgebieten und an Bahnhöfen.
- **E-Ladestationen:** Aufbau von E-Auto- und E-Bike-Ladestationen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität.
- **Verkehrsentlastung:** Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs durch effiziente Park-and-Ride-Angebote.
- **Carsharing stärken:** Ausbau von Carsharing-Programmen.
- **Autofreie Zonen:** Erprobung autofreier Gebiete in bereits gut ausgebauten Bereichen, geplant in Zusammenarbeit mit den Bewohnern.
- **Investitionen in Technik:** Notwendigkeit von Investitionen zur Modernisierung der Verkehrstechnik.
- **Komfortabler Umstieg:** Erleichterung des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel durch benutzerfreundliche Angebote.

- **Langfristige Planung:** Vermeidung temporärer Lösungen zugunsten langfristiger Straßenplanung.

Aufstellung und Diskussion mit dem Abgeordneten

Bei der anschließenden Positionierung zwischen Nachhaltigkeit, Freiheit und Gerechtigkeit, versammelten sich alle Teilnehmenden bei der Gerechtigkeit. Eine Person hatte ursprünglich bei der Freiheit gestanden, änderte jedoch nach der Diskussion ihre Meinung. Die Diskussion verdeutlichte ihr, dass zur Lösung des Problems alle Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, was sie letztlich zur Position der Gerechtigkeit führte.

Ruppert Stüwe positionierte sich bei der Aufstellung im Dreieck mit den Positionen Nachhaltigkeit, Freiheit und Gerechtigkeit bei der Freiheit. Der ÖPNV sei für ihn das Mittel der Freiheit. Im Bezirk würden Bundesmittel benötigt, um die U-Bahn bis zum Mexikoplatz zu verlängern und den S-Bahnhof Kamenzer Damm zu bauen, um eine Anbindung an die S2 zu schaffen. Die Straßenverkehrsordnung müsse geändert werden, denn aktuell müsse man



nachweisen, dass ein Unfall passiert ist, um beispielsweise einen Zebrastreifen zu bauen. Das sollte geändert werden. In der anschließenden Diskussion wurden verschiedene Fragen der Teilnehmenden an ihn gerichtet:

Frage: Was macht die SPD, um den Respekt in der Gesellschaft zu stärken?

Stüwe betonte, dass ihm und seiner Partei wichtig sei, dass es mehr Raum gebe, um darüber zu reden, dass der Kompromiss zählt und nicht nur, wer der Gewinner oder Verlierer ist.

Frage eines Teilnehmenden: Wer ist für die Einführung von Park-and-Ride zuständig?

Stüwe hielt fest, dass es am Ende auf ein Zusammenspiel aller Akteur:innen ankomme. Konkret nannte er den Bezirk Wannsee als eine Möglichkeit für Park-and-Ride-Flächen. Die Frage sei jedoch, wem man den Platz wegnehme, um den Park-and-Ride-Platz zu bauen. Das 49-Euro-Ticket habe allerdings gezeigt, dass es solche Lösungen brauche. Dann müssten die Leute nicht mehr mit dem Auto zu einem bestimmten Bahnhof fahren und dort umsteigen.

Nachfrage: Bei zukünftigen Projekten (neue Bahnhöfe) könnte man doch darauf Rücksicht nehmen?

Als konkrete Beispiele nannte Stüwe die Sundgauer Straße und Mexikostraße, wo man Park-and-Ride-Plätze bauen könnte. Dafür müsste aber entweder Natur weichen oder Baugebiete genutzt werden.

Nachfrage: Könnte man nicht in Lichterfelde Ost etwas mit dem Lido machen?

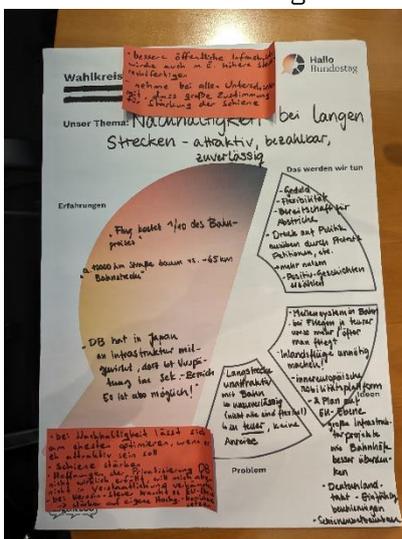
Stüwe unterstrich, dass er Parkhäuser sehr befürworte, da aus seiner Sicht Parken etwas kosten dürfe. Nur freie Parkplätze seien nicht fair. Es gebe viele gute Gründe, einen PKW zu nutzen, aber die Frage sei, ob Parkplätze kostenlos sein müssen. Der Straßenraum sei sehr ungleich verteilt, daher könnten Parkplätze verteuert werden.

Frage einer Teilnehmerin: Die Durchschnittsrenten sind sehr gering und jetzt wollen Sie alles verteuern?

Stüwe gab zu bedenken, dass der ÖPNV verbilligt worden sei. Er glaube nicht, dass sich nur reiche Leute ein Auto leisten können. Viele würden keinen Parkschein lösen, weil es so billig ist. Zwar seien die Anwohnerparkausweise verteuert worden, aber mit 10 Euro seien sie immer noch sehr günstig. Als gerechteste Lösung nannte er einen billigen ÖPNV, weil dieser von allen genutzt werden könne.

3.3.3 Gruppe 3: Nachhaltigkeit bei langen Strecken

Das Problem wurde folgendermaßen beschrieben:



Ein zentrales Problem seien die häufigen Verspätungen und Streiks, die die Bahn für lange Reisen unattraktiv machten. Hinzu käme, dass die Bahn nicht die notwendige Flexibilität böte, die viele Reisende benötigten. Besonders schwierig wäre es für ältere Menschen, die kein Smartphone besäßen, da sie Schwierigkeiten hätten, Tickets zu kaufen. Ein weiteres bedeutendes Hindernis wären die hohen Kosten vieler Zugstrecken. Oft seien Flüge viel billiger, manchmal kosteten sie nur ein Zehntel des Preises einer Bahnreise. Obwohl die Bahn ökologisch vorteilhafter wäre, schreckten diese Probleme viele Menschen davon ab, sie für lange Strecken zu nutzen.

Menschen davon ab, sie für lange Strecken zu nutzen.

Aufbauend auf dieser Problembeschreibung wurden folgende **Ideen und Wünsche** gesammelt:

- **Meilensystem:** Belohnungssystem für Vielnutzer der Bahn, um Anreize zu schaffen. Umgekehrtes Meilensystem bei Flügen: Je mehr man fliegt, desto teurer wird es.
- **Abschaffung von Inlandsflügen:** Stärkung der Schiene durch Konzepte wie den Deutschlandtakt 2070.
- **Innereuropäische Mobilitätsplattform:** Entwicklung einer App ähnlich der BVG-App, die alle Mobilitätsangebote bündelt und strukturiert darstellt.
- **Europäische Zusammenarbeit:** Gemeinsame Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten innerhalb der EU.
- **Geduld und aktuelle Nutzung:** Geduld haben und dennoch die Bahn jetzt schon bevorzugen statt zu fliegen, längere Reisezeiten einplanen.
- **Flüge verschieben:** Flüge verschieben, bis Nachtzüge eine attraktive Alternative bieten, in der Hoffnung, dass die Politik die Bahn auf langen Strecken attraktiver macht.
- **Unterstützung von Initiativen:** Mehr auf Initiativen hören, die sich für nachhaltige Mobilität engagieren.



- **Imageverbesserung der Bahn:** Das Image der Bahn durch positive Kommunikation und Werbung verbessern.

Aufstellung und Diskussion mit dem Abgeordneten

Bei der Aufstellung im Dreieck von Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit ergab sich innerhalb der Gruppe folgendes Bild: Von insgesamt 10 Teilnehmenden

waren 5 Personen der Ansicht, dass bei dem diskutierten Thema die Freiheit im Fokus stehen müsse. Zwei Personen schwankten zwischen allen drei Werten (Nachhaltigkeit, Freiheit und Gerechtigkeit). Zwei Teilnehmende positionierten sich bei Nachhaltigkeit, eine bei Gerechtigkeit. Bemerkenswert war die Veränderung der Position einer Teilnehmerin: Ursprünglich stark auf Nachhaltigkeit fokussiert, positionierte sie sich nun zwischen allen drei Werten, erweiterte ihre Perspektive also im Laufe der Diskussion um die Aspekte Freiheit und Gerechtigkeit.

Ruppert Stüwe positionierte sich in der Aufstellung bei der Nachhaltigkeit. Er begründete dies damit, dass er in der Gruppe eine große Einigkeit darin sehe, dass die Attraktivität gegeben sein müsse. Auf dieser Grundlage könne Nachhaltigkeit des Fernverkehrs gesteigert werden. In der anschließenden Diskussion wurden verschiedene Fragen der Teilnehmenden an ihn gerichtet:

Frage einer Teilnehmerin: Herr Stüwe, wie stehen Sie zur Bedeutung der Nachhaltigkeit im Kontext eines attraktiven Fernverkehrs?

Stüwe antwortete, dass er eine große Chance darin sehe, den Fernverkehr nachhaltiger zu gestalten, insbesondere durch Investitionen in die Schiene und die Erhöhung der Kerosinsteuer für Flüge. Diese Maßnahmen könnten dazu beitragen, den Umweltbelastungen durch den Verkehrssektor entgegenzuwirken.

Frage eines Teilnehmenden: Welche Verantwortlichkeiten sehen Sie bei der Politik in Bezug auf diese Maßnahmen?

Laut Stüwe könne die Politik durch eine gezielte Steuerpolitik Anreize setzen, um die umweltfreundlicheren Verkehrsträger zu fördern. Es müssten mehr Mittel aus der Maut in die Schiene gelenkt und gleichzeitig die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität verbessert werden.

Frage eines Teilnehmenden: Glauben Sie, dass eine Entprivatisierung der Bahn die Situation verbessern könnte?

Grundsätzlich halte er eine Rücknahme der Privatisierung für eine Option, sagte Stüwe. Er sei jedoch vorsichtig in seiner Einschätzung, da ihm wichtig sei, dass die Bahn als Ganzes betrachtet werde und es eine Orientierung weg von rein kommerziellen Ticketverkäufen hin zu einer stärkeren Fokussierung auf den öffentlichen Fernverkehr gebe.

Frage einer Teilnehmerin: Könnte eine Erhöhung der Kerosinsteuer in Deutschland negative wirtschaftliche Auswirkungen haben?

Stüwe sagte, dass eine isolierte Erhöhung der Kerosinsteuer in Deutschland wirtschaftliche Nachteile mit sich bringen könnte, da Fluggesellschaften auf andere Märkte ausweichen könnten. Eine europäische Lösung wäre daher effektiver und würde dazu beitragen, den Luftverkehr insgesamt nachhaltiger zu gestalten.

Frage einer Teilnehmerin: Wie könnte Deutschland von einer stärkeren Integration und Planung im europäischen Schienenverkehr profitieren?

Stüwe entgegnete, dass eine engere Zusammenarbeit auf europäischer Ebene dazu beitragen könnte, die Effizienz und Qualität der Schienenverbindungen zwischen den großen Städten zu verbessern. Ein Beispiel dafür seien die eigenen Korridore in Frankreich, die auch in Deutschland gefördert werden sollten, wie etwa zwischen Berlin und München.

Nachfrage: Wie könnten marode Schienen in Deutschland verbessert und gleichzeitig der Bau neuer Autobahnen reduziert werden?

Stüwe betonte, dass es wichtig sei, dass diejenigen, die die Infrastruktur nutzen, angemessen zur Kasse gebeten werden. Dies könnte durch höhere Steuern oder Nutzungsgebühren erfolgen, um mehr Mittel für die Modernisierung der Schienenwege bereitzustellen und gleichzeitig den Straßenbau zu reduzieren.

Frage einer Teilnehmerin: Welche Maßnahmen könnten helfen, Partikularinteressen bei der Streckenplanung zu überwinden?

Laut Stüwe sei eine transparente und inklusive Planung entscheidend, um alle relevanten Interessengruppen einzubeziehen. Es müsse sichergestellt werden, dass regionale Bedürfnisse berücksichtigt werden, ohne die gesamtstaatlichen Ziele aus den Augen zu verlieren.

Abschließend betonte Stüwe die Bedeutung der breiten Unterstützung für eine nachhaltige Verkehrspolitik, die während der Diskussionen mit allen drei Gruppen deutlich spürbar war. Er zeigte sich ermutigt von der Bereitschaft der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme und zum konstruktiven Austausch. "Die Impulse, die ich hier erhalten habe, werde ich mit in meine politische Arbeit nehmen und dafür einsetzen, unsere Verkehrssysteme nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten", fasste er seine Eindrücke zusammen.

3.4 Abschlussrunde

In einer Abschlussrunde im Plenum äußerten die Teilnehmenden, wie sie den Wahlkreistag und die Diskussionen erlebt haben:

Insbesondere jüngere Teilnehmende drückten ihre Besorgnis über die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrswende aus, um kommenden Generationen eine lebenswerte Umwelt zu sichern. Sie betonten die Notwendigkeit, den Fokus auf langfristige Lösungen zu legen, die den Klimawandel und die Umweltbelastung reduzieren. Den Wahlkreistag hoben sie als ein gutes Format hervor, da ihre Perspektiven hier sehr ernst genommen worden seien. Das mache Mut und zeige, dass gesellschaftliche Debatten auch konstruktiv geführt werden können.

Auch ältere Teilnehmende betonten, dass der Generationenaustausch am Wahlkreistag ihnen besonders gut gefallen habe. Die Art der Diskussion mache es möglich, sich auf andere

Perspektiven einzulassen und stärker über gemeinsame Lösungen nachzudenken. Neben ökologischer Nachhaltigkeit wurde vermehrt auch der Wunsch nach finanziell nachhaltigen Lösungen eingebracht, die über Generationen hinweg Bestand haben. Eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik müsse sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigen.

Ruppert Stüwe zeigte sich beeindruckt von der Vielzahl konkreter Vorschläge und dem offenen Austausch zwischen den Generationen. Er sei ermutigt durch die breite Unterstützung für eine nachhaltige Verkehrspolitik und die Vielfalt der Meinungen, die er während des Wahlkreistags gehört habe. Er betonte die Bedeutung des Austauschs mit Menschen, die er normalerweise nicht treffen würde, und die Erweiterung seines Blickfelds durch die Diskussionen. Er sagte, dass der Wahlkreistag eine Plattform biete, um verschiedene Standpunkte respektvoll zu diskutieren und Lösungsansätze für komplexe Fragen zu erörtern.



4 Ausklang und Ausblick

Der Wahlkreistag Berlin – Steglitz-Zehlendorf am 09. März 2024 mit 25 Teilnehmenden und dem Bundestagsabgeordneten Ruppert Stüwe wurde von allen Beteiligten sehr positiv bewertet, nachdem es zu Beginn noch einige Skepsis gegeben hatte.

Eine Mehrheit der Teilnehmenden meldete sich für den sogenannten Wahlkreisrat an, um auch über den Wahlkreistag hinaus im Austausch zu bleiben. Auch nach einer langen Veranstaltung blieben viele der Teilnehmenden noch vor Ort, um untereinander oder mit dem Bundestagsabgeordneten Ruppert Stüwe weiter zu diskutieren. Einige Teilnehmende kamen auch auf das Team von Halo Bundestag zu und bedankten sich für die gelungene Veranstaltung und brachten eigene Ideen ein, wie sich das Format des Wahlkreistages weiterentwickeln ließe.

Im Projekt *Halo Bundestag* folgten auf diesen noch drei weitere letzte Wahlkreistage: in Wahlkreis 193 Erfurt – Weimar – Weimarer Land II zum Thema Klimaschutz zwischen Schuldenbremse und Generationengerechtigkeit, in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg – Prenzlauer Berg Ost zum Thema Rente sowie in Hagen – Ennepe-Ruhr-Kreis I zum Thema Demokratie in Deutschland. Im Juni 2024 wird das Projekt abgeschlossen und eine mögliche weitere Skalierung vorbereitet.

Impressum

Herausgeber: Es geht LOS, Wrangelstraße 22, 10997 Berlin

eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichts Charlottenburg als

Demokratie Innovation e.V. unter VR 36580, Vorstand: Katharina Liesenberg (1. Vorsitzende), Jonas Beuchert (Stellvertreter), Dr. Joachim Haas (Finanzbeauftragter)

Autor: Carl-Linus Deichert

Veröffentlichung: Juni 2024