



metro_polis

Ergebnisbericht zu "Lebenswandel durch Klimawandel" 2024

Das vorliegende Dokument ist der Bericht über die 12 Beteiligungsfahrten in Dresdner Straßenbahnen, die vom Verein metro polis e.V. im Februar und März 2024 unter dem Thema “Lebenswandel durch Klimawandel: Be- oder Entlastung?” durchgeführt wurden. Diese Fahrten fanden in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsbereich Umwelt und Klima, Recht und Ordnung unter der Leitung von Eva Jähningen, der Beigeordneten und Zweiten Bürgermeisterin der Landeshauptstadt Dresden, statt.

Der in Dresden ansässige Verein möchte auf diese Weise einen Beitrag zum verbesserten Austausch zwischen Stadtbevölkerung, Verwaltung und politischen Entscheidungsträgern und -trägerinnen leisten. Dazu lud das metro_polis-Team Fahrgäste in Dresdner Straßenbahnen ein, miteinander und auf konstruktive Weise Gedanken, Erfahrungen, Wünsche, Ideen und Verbesserungsvorschläge bezüglich der oben genannten Fragestellung auszutauschen und zu diskutieren.

Inhaltsverzeichnis

1 metro_polis: innovatives Gesprächsprojekt und rollendes ‚agora‘-Labor	1
2 Wahl des Projektortes	3
3 Ziele	5
Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Krisenzeiten	5
Demokratische Handlungskompetenzen der Bürger und Bürgerinnen stärken	5
Konstruktiver städte-/regionen-/länderübergreifender Austausch	6
4 Zielgruppen	7
5 Umsetzung in den Straßenbahnen	9
Ansprache und innere Haltung: metro_polis-Moderationskodex	9
Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit sowie „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“	12
Methodik	13
Dokumentation durch die metro_polis-App	14
6 Evaluation der Gespräche durch Online-Feedbackverfahren	17
7 Kooperationen	19
8 Öffentlichkeitsarbeit	21
9 Projekt „Lebenswandel durch Klimawandel“	23
Projektergebnisse und Implikationen	25
Rückblick – Erklärung der Methode	25
Ergebnisdarstellung und -interpretation	27
Metadaten und Soziodemografie	29
Ergebnisse „Lebenswandel durch Klimawandel: Be- oder Entlastung?“	31

1 metro_polis: innovatives Gesprächsprojekt und rollendes ,agora'-Labor

metro_polis ist ein Gesprächsprojekt, das seit 2019 (mit Unterbrechungen 2020/21) als eine Art rollendes ,agora'-Labor für aufsuchende Demokratietarbeit permanent von dem Projekt durchführenden Team im laufenden Straßenbahnbetrieb getestet und weiterentwickelt wird. Langfristig ist das Ziel, kollektive Intelligenzprozesse zu soziopolitischen Themen mit Fahrgästen in Straßenbahnen vieler unterschiedlicher Städte (in Deutschland, Europa etc.) durchzuführen. Auf diese Weise soll der gesellschaftliche Zusammenhalt nicht nur dadurch gestärkt werden, dass ein friedliches, verständnisvolles und solidarisches Miteinander mit Hilfe eines fortlaufendes Begegnungsangebots in einer alltäglichen Umgebung, in der einander unbekannte Fahrgäste bislang eher schweigend versammelt sind, entsteht und normalisiert wird. Begleitet durch die Moderation der metro_polis-Teams werden gesellschaftspolitische Fragestellungen durch die Bürger und Bürgerinnen selbst diskutiert. Dabei geht es nicht nur darum, Erfahrungen miteinander zu teilen, sondern auch darum, gemeinsam Vorschläge und Ideen für einen konstruktiven Umgang zu erarbeiten, die an Verwaltung und Politik weitergegeben werden. Auf diese Weise soll der Ideenreichtum kollektiver Gedankenprozesse zwischen einander unbekannten Fahrgästen größere Sichtbarkeit erlangen und dadurch die Überzeugung gestärkt werden, dass die Herausforderungen unserer Zeit nur gemeinsam und in konstruktiven Diskussionen angegangen und gemeistert werden können.

2 Wahl des Projektortes

In der Straßen-/Bahn ist die Gesellschaft versammelt: Menschen (fast) aller gesellschaftlicher Schichten, kultureller Hintergründe, beruflichen Arbeitsfelder, Altersspannen sowie unterschiedlicher Glaubens-, Denk- und Ideologierichtungen kommen hier zusammen und verbringen einen längeren oder kürzeren Zeitraum (häufig eher neben- als) miteinander. Diese sich stets verändernde Zusammensetzung aus Personen, die sich zur selben Zeit im selben Raum befinden, kann soziale Sprengkraft haben. Die Idee zu dem Projekt metro_polis entstand durch sich öffentlich abspielende Konfliktsituationen in Dresdner Straßenbahnen zwischen Fahrgästen unterschiedlicher Herkunft, zumeist zwischen Personen mit und ohne Migrationsgeschichte (ausgehend von jenen ohne offensichtliche Migrationsgeschichte). Dabei fiel auf, dass diese Konflikte nicht in einem offenen und ehrlichen Austausch zwischen den Personen ausgetragen wurden, sondern im Rücken der von Diskriminierung betroffenen Personen und vor einem zwischen Hilflosigkeit bis Zustimmung schweigenden Fahrgast“publikum“.

Die zu beobachtende Unfähigkeit der Fahrgäste – und zwar sowohl der aktiv/passiv im Konfliktgeschehen Involvierten als auch unbeteiligter Dritter – konstruktiv mit dieser Situation umzugehen, führte zu dem Gedanken, GENAU an dieser Stelle ein anderes gesellschaftliches Miteinander zu initiieren.

Auch enthalten die Straßenbahnen ein demokratiethoretisches und -praktisches Potential, das bislang weitestgehend unbeachtet blieb, denn sie bilden einen öffentlichen Raum, in dem die Bevölkerung selbstverständlich und jeden Tag versammelt ist. In Zeiten vor Corona wurden öffentliche Verkehrsmittel (Straßenbahn/Bus/Fähre/Schwebebahn) der DVB jährlich von mehr als 160 Millionen Menschen genutzt, die bis zu 262 Mal pro Jahr mit den öffentlichen Nahverkehr durch Dresden fuhren.

Die Straßenbahn enthält darüber hinaus weitere Besonderheiten, auf die es sich an dieser Stelle lohnt hinzuweisen, auch wenn sie auf den ersten Blick häufig zu selbstverständlich erscheinen, als dass sie der weiteren Erwähnung bedürften.

- Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein Moment des Wartens ohne zielgerichtete Tätigkeit, ein vom alltäglichen Tun zwangsläufig befreite/r Zeit/Raum, der auch in digitalen Zeiten für die allermeisten Nutzenden kein Ort ist, an dem das Verrichten von beruflichen, privaten etc. Aufgaben sinnvoll zu sein erscheint. Das Lesen eines Buches, das Hören von Audioinhalten (Musik, Hörbücher, Podcasts) oder die anderweitige Nutzung des Internets sind häufig kurzweilige Ablenkungsmanöver zur notwendigerweise oktroyierten Untätigkeit, die durch das Warten auf das Erreichen der eigenen Haltestelle entsteht und die nach den Erfahrungen des metro_polis-Teams nicht von allen, aber von vielen Fahrgästen gegen die Teilnahme an einem Gespräch über als relevant oder spannend empfundene Themen eingetauscht werden.

- Darüber hinaus ist die zeitweilige Geschlossenheit des Raums und die daraus resultierende eingeschränkte Bewegungsmöglichkeit ein weiterer wichtiger Faktor, der entscheidend zum Gelingen des Projekts beiträgt. Anders als auf öffentlichen Plätzen, wo auch aufsuchende Bildungs- oder Aktivierungsarbeit z.B. durch umweltpolitische Akteure und Akteurinnen oder Gewerkschaften im Gespräch mit Vorbeigehenden geleistet wird, sind die Fahrgäste in der Straßenbahn für die Dauer ihrer Fahrt auf den gemeinsam geteilten Raum festgelegt. Anders gesagt: Sie können nicht weg. Der Moment des Stillstands muss in der Straßenbahn nicht aufwendig vom Team initiiert werden, sondern wird durch das Eintreten in die Bahn und durch das sich anschließende Hinsetzen/Hinstellen durch die Fahrgäste selbstständig vorgenommen und trägt dazu bei, die Einladung zum Gespräch (von Projektseite) nicht nur leichter auszusprechen, sondern (von Teilnehmendenseite) auch leichter anzunehmen.

Diese drei Gegebenheiten – die Nutzung der Straßenbahn von breiten Teilen der Stadt-/ Bevölkerung, die zwangsläufige Untätigkeit der Fahrgäste und der Moment des Stillstands in einem gemeinsam geteilten Raum – sind ideale, bereits gegebene Rahmenbedingungen, die keines weiteren finanziellen und organisatorischen Aufwands bedürfen und die sich metro_polis zur Umsetzung seiner Projektidee zu Nutze macht, um den statischen Ursprungsort der Demokratie, die ‚agora‘, mit einfachen Mitteln in die Straßenbahn zu übertragen und dort einen postmodernen, dynamischen Plenumsraum im Migrations- und Mobilitätszeitalter der Gegenwart zu etablieren.

3 Ziele

Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Krisenzeiten

metro_polis hat sich in den vergangenen Projektphasen als gesellschaftlicher Diskursraum erwiesen, den Straßenbahnfahrende nutzten, um den Moment der gemeinsamen Fahrt nicht nur nebeneinander, sondern tatsächlich auch miteinander zu verbringen. Auf diese Weise transformierte sich der sonst mehrheitlich still genutzte Raum der Straßenbahn in einen Ort der Begegnung und des Austauschs, den auch Menschen aufsuchten, die von anderen Dialogformaten, Veranstaltungen politischer Bildung etc. nicht/noch nicht/nicht mehr erreicht werden konnten. Es bleibt weiterhin das Ziel des Projekts, den Akt des Gesprächs als Wert an sich erkennbar zu machen und diesen stadtweiten und gleichzeitig persönlich geführten Prozess der Verständigung mit dem:der unbekanntem Sitznachbarn und -nachbarin als Alltagskommunikation in Dresdner Straßenbahnen zu normalisieren.

Hierbei soll durch die häufige Erfahrung vieler – wenn auch kleiner bzw. kurzer – Momente des Aussprechens/Zuhörens, der Verständigung/des Verständnisses, des empathischen Teilens von schönen/schwierigen Lebenssituationen, des gemeinsamen Betroffenseins von den Herausforderungen unserer Zeit, ein kollektive(re)s Bewusstsein der Zusammengehörigkeit als eine Gesellschaft befördert werden. Auf diese Weise wird der unschätzbare Wert einer demokratisch verfassten Gesellschaft deutlich, in der jeder Mensch mit seinen spezifischen Hintergründen und Lebenserfahrungen als wertvoll und wichtig für das Zusammenwirken als Gemeinschaft erachtet wird. Ohne weitere Projektmaßnahme oder -aktivität ergibt sich so die Möglichkeit des Abbaus von Vorurteilen sowie die Chance des Aufbaus von Verständigungsprozessen über tatsächlich vorhandene Differenzen.

Demokratische Handlungskompetenzen der Bürger und Bürgerinnen stärken

Die bisherigen Erfahrungen aus der Umsetzung des Projekts haben gezeigt, dass bei einer Vielzahl von Bürgern und Bürgerinnen enorme Wut gegenüber Politiker und Politikerinnen

sowie Institutionen, grundlegende Frustration gegenüber politischen Entscheidungen und Hilflosigkeit in Bezug auf die Möglichkeiten ihrer eigenen demokratischen Teilhabe vorherrscht. Gleichzeitig fehlt vielen Bürgern und Bürgerinnen die Kompetenz und Erfahrung demokratische Aushandlungsprozesse sinnvoll und konstruktiv zu führen – insbesondere, wenn sie auf Positionen stoßen, die ihrer eigenen Meinung widersprechen.

Es ist das Ziel von metro_polis, daran mitzuwirken, dass Bürger und Bürgerinnen demokratische Handlungskompetenzen dadurch erwerben, dass sie sich selbst als Akteure und Akteurinnen von Aushandlung erfahren. Im gemeinsamen, moderierten Gespräch sollen für die Teilnehmenden folgende Erfahrungen möglich sein:

- die Vertretung der eigenen Position auf eine Weise, die auch für andere Gesprächsteilnehmende nachvollziehbar und anschlussfähig ist,
- dass Anerkennen und Annehmen des Gegenübers in seiner möglicherweise gegensätzlichen Meinung zu gesellschaftspolitischen Themen,
- der anschließende Eintritt in einen Prozess des neuen, gemeinsamen Denkens über die Zusammenführung oder das Befrieden der unterschiedlichen Positionen.

Konstruktiver städte-/regionen-/länderübergreifender Austausch

Die Idee von metro_polis ist nicht auf bestimmte Städte begrenzt. Sie enthält eine raumübergreifende Dimension, denn überall dort, wo Menschen den ÖPNV nutzen, kann das Projekt realisiert werden. Insofern strebt der metro polis e.V. eine parallele Durchführung des Projekts in mehreren deutschen Städten an. Neben Dresden und Leipzig plant er, auch in Chemnitz einen Standort aufzubauen und erhielt dazu bereits Kooperationszusagen von der Chemnitzer Verkehrsbetriebe AG und der Kulturhauptstadt gGmbH. Das Angebot zum konstruktiven Diskurs im Alltag darf nicht nur auf (Groß-)Städte begrenzt bleiben, sondern muss in Zeiten grundlegender Transformationsprozesse auch gerade den ländlichen Raum in gesellschaftliche Aushandlungsprozesse inkludieren. Daher plant der metro polis e.V. mit der DB Regio AG (Nordost) die Durchführung des Projekts in Bahnen, die in der Lausitzer Region verkehren. Gleichzeitig befindet sich der metro polis e.V. in Gesprächen mit der DB Fernverkehr AG, um das Projekt in ICs zwischen Dresden und Berlin bzw. Rostock auf Möglichkeiten der bundesweiten Übertragung und Durchführung zu testen.

Damit strebt der metro polis e.V. die Vision eines städte- und regionenübergreifenden Gedankenganges und Wissensaustauschs an: Erfahrungen und Ideen, die in einer Stadt/Region mit Fahrgästen diskutiert werden, können durch den Austausch zwischen den dezentral arbeitenden, aber gut vernetzten metro_polis-Teams zwischen den Fahrgästen unterschiedlicher Bahnstrecken zirkulieren, weitergedacht und -entwickelt werden. Über Städte- und regionale Grenzen hinweg können Menschen so auf un-/mittelbare Weise voneinander lernen und dadurch erleben, dass sie Teil einer Gemeinschaft sind, die konstruktiv und kooperativ denkt und diskutiert.

4 Zielgruppen

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr (kurz: ÖPNV) von der Breite der Gesellschaft genutzt wird, zeigen Mobilitätsstudien, dass bestimmte Gruppen den öffentlichen Verkehr intensiver nutzen bzw. auf diesen stärker angewiesen sind als andere Personengruppen. „Busse und Bahnen sind wieder das Verkehrsmittel der Armen“, titelte der Spiegel im Dezember 2020¹. Frauen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger als Männer. Jüngere Menschen sind häufiger auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen als ältere oder sind eher bereit, sie aus Umweltgründen zu nutzen. Menschen mit Flucht- und Migrationsgeschichte sind hier stärker vertreten als Ortsansässige. Für Menschen mit (bestimmten) Behinderungen sind öffentliche Verkehrsmittel für ihre Mobilität unerlässlich. In vielen Fällen können sich diese Gruppen kein eigenes Auto leisten oder sind nicht berechtigt, ein Auto zu fahren. Bestimmte Mobilitätsbedürfnisse tragen ebenfalls dazu bei, dass diese Gruppen verstärkt öffentliche Verkehrsmittel nutzen, z. B. die Notwendigkeit vieler kurzer Besorgungen und Fahrten zu Behörden. Grob zusammengefasst nutzen marginalisierte oder von Marginalisierung bedrohte Gruppen besonders häufig öffentliche Verkehrsmittel, auch aufgrund des weniger wahrscheinlichen Zugangs zu anderen Mobilitätsoptionen.

Der Mangel an Zugang und Ressourcen dieser Personengruppen ist oft auch ein Grund für eine geringere Beteiligung und Teilhabemöglichkeiten. Die Studie „Neue Beteiligung und alte Ungleichheit? Politische Partizipation marginalisierter Menschen“ beschreibt, „dass Marginalisierung als ein durch gesellschaftliche Strukturen bedingtes Verhältnis zu verstehen ist und daraus zumeist auch Benachteiligung in Sachen Mitwirkung an der politischen Willensbildung folgt [...]. Ökonomische Ungleichheiten sind in der Gesellschaft eklatant und setzen in informellen Instrumenten der Partizipation ihre Wirkmächtigkeit fort.“² Diese Faktoren gehen häufig miteinander einher und/oder bedingen sich sogar gegenseitig, so dass Mehrfachdiskriminierungen entstehen, die das Prekarisierungsrisiko der Betroffenen noch erhöhen.

„Neben individuellen Faktoren stehen institutionelle Strukturen einer breiten politischen Beteiligung marginalisierter Gruppen eher im Wege. Die besonderen Inputs, die diese Menschen leisten, werden oft nicht wahrgenommen. So fehlen weiterhin angepasste Partizipationsmöglichkeiten, die Interessen, Kompetenzen und Fähigkeiten des marginal-

1 Nefzger, Emil: „Busse und Bahnen sind wieder die Verkehrsmittel der Armen“. In: Spiegel Online, 4.12.2020. (<https://www.spiegel.de/auto/corona-folge-busse-und-bahnen-sind-wieder-die-verkehrsmittel-der-armen-a-5c9eb3d4-077f-4122-b916-e60e04215d23>, abgerufen am 07.07.2023)

2 Kaßner, Jan / Kersting, Norbert (2021): Neue Beteiligung und alte Ungleichheit? Politische Partizipation marginalisierter Menschen. Vhw-Schriftenreihe 22. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/vhw-schriftenreihe-tagungsband/PDFs/vhw-Schriftenreihe_Nr._22_Politische_Partizipation_maginalisierter_Menschen.pdf, S. 5.

isierten Prekariats“ berücksichtigen. Diskriminierung und fehlende politische Anerkennung führt zu einem Verdrängungsprozess und hierüber zu einer politischen Entmutigung marginalisierter Gruppen. Niedrigschwellige Zugänge, stigmatisierungs- und diskriminierungsfreie Kontexte sind auf Seiten von Organisationen und Strukturen relevant und förderlich für eine breite Beteiligung.“³

Zu diesen Ausgrenzungstendenzen durch die politischen Institutionen kommen Selbstausschlüsse, die auf der Erfahrung mangelnder Selbstwirksamkeit in solchen Prozessen beruhen. Hier zeigt sich, wie

„gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse in alltäglichen Situationen für bestimmte Gruppen in der Bevölkerung systematisch bestimmte Erfahrungen hervorbringen: Kein Gehör zu finden und die eigenen Erfahrungen innerhalb der herrschenden Diskurse nicht ausdrücken zu können; den Dynamiken der Gesellschaft scheinbar machtlos gegenüberzustehen; immer wieder die Erfahrung zu machen, auf eine bestimmte soziale Position innerhalb der Gesellschaft verwiesen zu werden; auf sich selbst zurückgeworfen zu sein und keinen kollektiven politischen Ausdruck für die eigenen Erfahrungen zu finden oder aufgrund fehlender Handlungsressourcen in konkreten Situation ohnmächtig zu sein, woraus auf Dauer eine resignative Grundhaltung entsteht. [...] Demokratische Teilhabe [...] wird dort erschwert, wo die Zukunft unsicher und unberechenbar ist; wo Menschen isoliert und auf sich allein gestellt sind; wo Alltagsbewältigung alle Ressourcen bindet; wo Menschen sich nur noch als Objekt und Spielball erleben, weil ihr Leben von bürokratischen Entscheidungen und zeitlichen Routinen abhängt; wo Menschen tagtäglich als ›Anderer‹ markiert und abgewertet werden oder sich als chancenlos erleben; wo gesellschaftliche Macht- und Herrschaftsverhältnisse normal und unveränderbar erscheinen oder wo Menschen von externer Hilfe abhängig sind, um ihre eigenen Probleme zu lösen.“⁴

Wie oben dargestellt wurde, führt das Gefühl, nicht vertreten oder gehört zu werden, entweder zu Ressentiment oder zu Politikverdrossenheit. Beides trägt dazu bei, dass sich die entsprechenden Bevölkerungsgruppen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht an politischen Partizipationsprozessen beteiligen und so auch Selbstwirksamkeitserfahrungen in dieser Richtung nicht erworben werden können. Das Fehlen dieser Erfahrungen wiederum senkt die Chance zu Beteiligung weiter. Es handelt sich also um einen selbstverstärkenden Prozess, der früher oder später ins Destruktive umschlägt und deshalb aufgehalten werden muss.

Der Gesprächsraum, den metro_polis schafft, ist nicht konnotiert – weder politisch noch kulturell oder habituell. Er eröffnet durch die räumliche Unmittelbarkeit und die persönliche Einladung der Fahrgäste durch Teammitglieder jenen Personen, die ‚Komm‘-Strukturen normalerweise nicht folgen, einen Erfahrungsraum, der direkt erlebbar ist und keine Zugangsvoraussetzungen enthält.

3 Ebd., S. 6

4 Ebd. S. 9

5 Umsetzung in den Straßenbahnen

In Dresden stellt die DVB metro_polis das hinterste Abteil nach der letzten Tür einer im laufenden Betrieb verkehrenden Straßenbahn zur Verfügung. Dort richtet das Projekt ein Gesprächs'wohnzimmer' ein, indem zwei bis drei antistatisch klebende, wiederverwendbare Poster an den Fenstern angebracht werden. Innerhalb dieses ‚Gesprächszimmers‘ gibt es drei Vierer-Sitzplatzgruppen, in denen sich Fahrgäste gegenüber sitzen und die sich ideal für Kleingruppengespräche eignen.

Pro Sitzplatzgruppe nimmt ein Teammitglied als Moderator bzw. Moderatorin im Gesprächs'wohnzimmer' Platz und führt mit gesprächswilligen Fahrgästen Dialoge bzw. begleitet Kleingruppengespräche zwischen mehreren Fahrgästen. Ein Teammitglied übernimmt die Rolle des:r Einladungsbeauftragten, der:die sich flexibel in der Bahn bewegt und neu hinzusteiende Fahrgäste über das Projekt informiert und zur Teilnahme einlädt.

Ansprache und innere Haltung: metro_polis-Moderationskodex

Sowohl die Wahl des Ortes als auch die komplexe Zielgruppe schafft eine Laborsituation, die die permanente Evaluation und Weiterentwicklung von innovativen Techniken des Zugangfindens, -legens und -haltens zu der stark diversifizierten Zielgruppe von metro_polis erfordert.

Die rein räumliche Anschlussfähigkeit zur Zielgruppe ist noch kein Garant für eine persönliche (im Sinne einer inneren, emotionalen) Erreichbarkeit. Gerade für Personen, die Gespräche mit unbekanntem Menschen meiden und/oder die von sonstiger politischer Bildungsarbeit nicht erreicht werden können, ist eine Teilnahme an einem offenen Begegnungs-/Austauschformat mit einer deutlich wahrnehmbaren Überwindung innerer Widerstände verbunden. Erschwerend kommt das ungewöhnliche Setting – die Umnutzung der Straßenbahn in einen Gesprächsraum mit Wohnzimmercharakter – hinzu: das aktive Brechen oder Ignorieren der schweigend getroffenen und doch von der Mehrzahl der

Fahrgäste befolgten Vereinbarung der stillen Nutzung der Straßenbahn¹, braucht nicht nur Mut sondern auch Vertrauen. Die große Herausforderung für die projektdurchführenden Teammitglieder besteht darin, diese Vertrauensebene in Form einer persönlichen, einladenden Ansprache als notwendige Voraussetzung zur Teilnahme innerhalb von wenigen Sekunden herzustellen. Dazu ist es entscheidend, den Fahrgästen im ersten Moment des (Vor-)Gesprächs nicht nur die Angst davor zu nehmen, in und durch die Teilnahme am Projekt religiös missioniert, parteipolitisch indoktriniert oder gar im Nachhinein strafrechtlich sanktioniert zu werden²; es geht innerhalb der ersten Momente der Kontaktaufnahme im Wesentlichen darum, die Angst vor einer asymmetrischen Beziehungskonstellation – des Belehrens und Belehrtwerdens – zu nehmen. Kurz gesagt: Es geht um das Vertrauen der Begegnung auf Augenhöhe.

Hier hat sich gezeigt, dass auf jeglichen akademischen Gestus verzichtet werden muss. Am Beispiel von stadtteilbasierten Gesprächsformaten in den Jahren 2016 und 2017 analysierte das Göttinger Institut für Demokratieforschung, dass der offene Austausch zwischen Initiatoren und Initiatorinnen und Teilnehmenden zu scheitern droht, wenn in der Begegnung das Sich-auf-Augenhöhe-bewegen nicht angestrebt oder verfehlt wird:

„Im Verlauf der organisierten Dialoge wurde deutlich, inwiefern allein die Form und die Formalität der Dialogveranstaltungen ein Instrument der Machtausübung und Argumentationslegitimation darstellen. Die rein äußerliche Form des Dialogs, [...] die Wahl des Veranstaltungsortes: all dies sind unwillkürlich erscheinende Mittel, die einer eher akademischen und bildungsbürgerlichen Debattenkultur entspringen [...] [D]er argumentative Verlauf [...] hat gezeigt, dass die Argumente der Gegner/-innen als non-existent behandelt werden. [...] Als Gesprächspartner gilt nur, wer [...] die eigenen Prämissen teilt. [...] [W]eil jedes Argument gegen den Multikulturalismus gleichzeitig ein Ausweis darstellt, dass diese Meinung als ‚falsch‘, ‚dumm‘ [...] [einzustufen ist] und somit nicht weiter ernst genommen werden muss. Wenn also eine Dialogveranstaltung den Dialog nicht herstellt, erweist sie dem Vertrauen in politische Prozesse [...] einen Bärendienst.“³

Für die Umsetzung von metro_polis bedeutet diese Erkenntnis: Die Projektdurchführenden Teammitglieder müssen wissenschaftliche Erkenntnisprozesse, z.B. in Hinblick auf intersektionale Diskriminierungsstrukturen und ihre phänotypischen Erscheinungsformen im alltäglichen Umgang, in den Projektalltag übertragen können. Dieses bedeutet jedoch nicht, dass sie die Standards, die für sie selbst gelten, z.B. in Hinblick auf Mehrfachdiskriminierungssensibilität und einen entsprechenden Sprachduktus, bei den Fahrgästen

1 Die Beobachtungen aus den vergangenen Projektzeiträumen 2019/2022 bestätigen die gruppendynamische Regel, dass dort, wo bereits Menschen sind, andere (leichter) hinzukommen. Wenn bereits einige Fahrgäste mit der Regel des Schweigens gebrochen hatten, ließen sich andere Fahrgäste leichter zur Teilnahme am Kleingruppengespräch animieren.

2 Darauf lassen die häufig gestellten Fragen der Fahrgäste nach dem religiösen („Von welcher Kirche kommen Sie denn?“) oder dem politischen („Ach, Sie sind doch bestimmt von den GRÜNEN!“) Hintergrund des Projektes schließen. Ebenfalls nicht selten wird als Ablehnungsgrund die vermutete Gewissheit vorgebracht, dass „man ja nichts mehr sagen“ dürfe oder „danach sofort weggesperrt“ würde.

3 Schenke, C. Schmitz, S. Marg und K. Trittel: Pegida-Effekte? Jugend zwischen Polarisierung und politischer Unberührtheit. Bielefeld, 2018, S. 353.[^]

als Teilnahmebedingung voraussetzen können. Die Erfahrungen aus den vergangenen Projektjahren zeigen, dass eine große Anzahl von Teilnehmenden die Debatten um diskriminierungssensibles Verhalten sehr wohl kennt – sie aber für sich selbst und gesamtgesellschaftlich ablehnt⁴. Auch bzw. gerade diese Fahrgäste versucht metro_polis zu erreichen. Damit mit diesen ein Austausch stattfinden kann, der weder belehrend noch jede Aussage akzeptierend verläuft, hat sich das metro_polis-Team einen Moderationskodex gegeben, der in den vergangenen Projektzeiträumen dazu beigetragen hat, die Kommunikation mit Teilnehmenden auch in nicht einfachen Gesprächssituationen aufrecht zu erhalten und eine tiefere Beschäftigung mit zu Grunde liegenden Erfahrungen und Motivationslagen zu ermöglichen.

Dieser Moderationskodex besagt unter anderem:

- Wir sehen die Teilnehmenden als selbständige und selbstverantwortliche Menschen. Jede:r ist Experte bzw. Expertin für die eigene Lebenswelt.
- Wir interessieren uns für die Menschen und ihre Lebenswelten. Wir nehmen die Menschen an, wie sie sind und nehmen ihre Aussagen wohlwollend auf (auch wenn wir nicht ihre Positionen teilen).
- Wir lassen uns auf die Lebens- und Gefühlswelt der Fahrgäste ein, d.h. wir halten uns mit unserer eigenen Meinung, unseren privaten Erfahrungen und Interessen zurück.
- Wir sind unabhängig, neutral und allparteilich (bezogen auf Gesprächsparteien).
- Wir gehen erkundend vor und hören empathisch zu (kein Überzeugen, keine Faktendiskussionen).
- Wir versuchen die Teilnehmenden zu verstehen (d.h. nicht zwingend einverstanden zu sein!).

Um zu gewährleisten, dass nicht nur Augenhöhe zwischen Teammitgliedern und einem:r Gesprächspartner/-partnerin besteht, sondern auch zwischen mehreren an dem Gespräch beteiligten Fahrgästen sieht der Leitfaden folgende Handlungsanweisungen für die projektdurchführenden Teammitglieder vor:

- Wir stellen den Teilnehmenden unsere Fähigkeiten in der Kommunikation zur Verfügung, um:
 - ✓ alle gleichermaßen am Gespräch zu beteiligen und leise Stimmen zu stärken, so dass sie ebenso hörbar werden wie laute,
 - ✓ die Hintergründe und Bedeutungen hinter den Aussagen zu erkunden,
 - ✓ die Gemeinsamkeiten (angenehm wie unangenehm, Freud und Leid) zwischen den Gesprächspartner:innen zu entdecken,
 - ✓ den Mut zu kontroversen Sichtweisen bzw. Stellungnahmen zu fördern,
 - ✓ Worte zu finden, wo (passende) Worte fehlen,
 - ✓ um über Entwicklungsmöglichkeiten und Veränderungen nachzudenken.
- Wir sorgen für eine sichere Gesprächsatmosphäre und finden einen Umgang mit evtl. Beleidigungen und anderen Herabsetzungen. (Auszug aus dem

4 Im Sinne des häufig geäußerten Empörungssatzes: „Das wird man ja wohl noch sagen dürfen!“

Um diese Fähigkeiten in der Kommunikation zu erlangen ist das Erlernen, Verinnerlichen und Anwenden von Kommunikationsmodellen wie dem Kommunikationsquadrat nach Schulz von Thun⁵ und der Gewaltfreien Kommunikation nach Rosenberg⁶ für die projekt-durchführenden Teammitglieder hilfreich und hat sich bislang dabei bewährt, in schwierigen Gesprächssituationen die Augenhöhe zwischen allen Diskussionsbeteiligten aufrecht zu erhalten.

Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit sowie „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“

metro_polis zielt darauf ab, die Voraussetzung von Demokratie – die politische Mündigkeit, die demokratische Staaten ihren Bürgerinnen prinzipiell unterstellt⁷ – in einem gemeinsamen Lernprozess zu üben und im Alltag immer wieder anzuwenden. Dieser Vorgang geschieht nicht selbstverständlich und aus sich selbst heraus, sondern wird durch das Projekt durchführende Team gezielt initiiert. Handlungsleitend für die Teams sind dabei bewährte Qualitätskriterien politischer Bildungsarbeit, insbesondere des Beutelsbacher Konsens, der eine der wesentlichen Grundlagen für politische Bildungsarbeit in Deutschland darstellt.

Er besagt, dass drei Kriterien in der Vermittlung von und Diskussionen um politische Inhalte gelten müssen:

- Überwältigungsverbot: Niemand soll an der Gewinnung eines selbstständigen Urteils gehindert werden dürfen.
- Kontroversitätsgebot: Was in Wissenschaft und Politik kontrovers diskutiert ist, muss auch in der Bevölkerung kontrovers diskutiert werden können.
- Bildung muss darauf abzielen, dass Menschen in die Lage versetzt werden, eine politische Situation und ihre eigenen Interessenlagen zu analysieren, sowie nach

5 Schulz von Thun, Friedemann: Miteinander Reden 1. Störungen und Klärungen. Allgemeine Psychologie der Kommunikation, Hamburg, 1990.

6 Grundlagen der Gewaltfreien Kommunikation erklärt in: Rosenberg, Marshall B.: Gewaltfreie Kommunikation. Eine Sprache des Lebens, Paderborn, 2013.

7 Autorengruppe Fachdidaktik: Was ist gute politische Bildung? Leitfaden für den sozialwissenschaftlichen Unterricht, Schwalbach/Ts, 2015, S. 14.

Mitteln und Wegen zu suchen, die vorgefundene politische Lage im Sinne ihrer Interessen zu beeinflussen. (zitiert nach Bundeszentrale für politische Bildung 2011).

Das metro_polis-Team ist geschult darin, diesen Konsens in der Begleitung der Gespräche umzusetzen. Neben dem Beutelsbacher Konsens und dem Moderationskodex haben die bisherigen Projekterfahrungen gezeigt, dass weitere Leitlinien notwendig sind, die in der Bahn den Teams und auch den Teilnehmenden helfen, konstruktive Ideen und Beiträge von weniger hilfreichen zu unterscheiden. Dafür ist mit der Entwicklung eines „Kriterienkatalog für konstruktive Meinungsbildungsprozesse“ begonnen worden; dieser soll fortlaufend und unter Begleitung des John-Dewey-Forschungsinstituts für die Didaktik der Demokratie (JoDDiD) der TUD überarbeitet und weiterentwickelt werden.

Im Moment sieht der Kriterienkatalog u.a. folgendes vor:

- Einhaltung der Menschenrechte und des Grundgesetzes.
- Vorschläge müssen positive Formulierungen enthalten (keine reinen Unterlassungsformulierungen).
- Konstruktive Ideen sollten (zumindest) kurzfristig nützlich, aber langfristig nicht schädlich sein.
- Ziele und Methoden, mit denen diese erreicht werden sollen, müssen zueinander passen.
- Lösungen und Ideen dürfen nicht nur auf Kosten anderer gehen, sondern müssen auch von denen getragen werden, die sie vorschlagen.

Methodik

Methodisch bewegt sich die Moderation zwischen dialogischer Gesprächsführung, die sich weitgehend auf die Teilnehmenden und ihre Lebenswelt einlässt, und politischer Bildungsarbeit, indem dezidiert persönliche Themen auf eine gesamtgesellschaftliche Ebene gehoben werden. Von dialogischer Gesprächsführung kann solange gesprochen werden, wie ein Teammitglied mit einem Fahrgast alleine im Gespräch ist. Kommen weitere Teilnehmende hinzu, handelt es sich eher um eine Fishbowl⁸-artige Gruppendiskussion. In dieser Fishbowl-Diskussion gibt es keine expliziten Experten und Expertinnen sondern bis zu drei gleichberechtigt teilnehmende Fahrgäste, die häufig unterschiedlich lange – je nachdem, wann die eigene Haltestelle erreicht ist – an dem Gruppengespräch teilnehmen.

Die besondere Herausforderung für die Moderation liegt darin, neu hinzukommende Per-

8 Bei der Fishbowl-Methode diskutiert eine kleine Gruppe von Teilnehmenden im Innenkreis (im „Goldfisch-Glas“) ein Thema, während die übrigen Teilnehmenden in einem Außenkreis die Diskussion beobachten. Möchte eine Person aus dem Außenkreis zur Diskussion beitragen, kann sie im Innenkreis Platz nehmen und ihre Position ins Gespräch einbringen. Dieser Wechsel an Gesprächsteilnehmenden und die damit einhergehende Fluktuation ähnelt den Kleingruppendiskussionen in der Bahn, in der Fahrgäste ebenfalls in eine laufende Diskussion rein-/rauswechseln.

sonen in der Gesprächsrunde zu begrüßen und innerhalb sehr kurzer Zeit auf den aktuellen Stand der gegenwärtigen Diskussion zu bringen. Nach den Erfahrungen der vergangenen Projektzeiträume braucht dieses inhaltlich schnelle Abholen neuer Gesprächsteilnehmenden ein wenig Übung. Mit zunehmender Erfahrung gelingt es den Moderatoren und Moderatorinnen neue Teilnehmende reibungslos in Diskussionen einzubinden, die als kollektive Meinungsbildungsprozesse geführt und dokumentiert werden.

Dokumentation durch die metro_ polis-App

Damit die gemeinsamen Gedanken-/Diskussionsprozesse der metro_polis-Teilnehmenden nicht einfach wirkungslos verpuffen, müssen sie dokumentiert, verdichtet und ausgewertet werden. Die Technische Universität Dresden (TUD) hat speziell für metro_polis eine App programmiert, die von den Moderatoren und Moderatorinnen des metro_polis-Teams auf einem Tablet in der Bahn bedient wird. Die Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden zu den von metro_polis aufgeworfenen Fragestellungen werden in die App eingetragen.

Auf diese Weise entsteht im Laufe der Zeit und durch die Beteiligung jedes weiteren Fahrgasts ein gesellschaftliches Mindmap zu einem konkreten Thema, das sowohl Negativerfahrungen als auch mögliche Ideen und Lösungsvorschläge für diese enthält. Auch Teilnehmende, die keine Entwicklungsmöglichkeit für ein spezifisches Problem oder ihre Negativerfahrungen sehen, können so aus der Fülle an anderen Erfahrungen und kreativen Ideen, die Fahrgäste bereits vor ihnen eingebracht haben, profitieren. Das metro_polis-Team fungiert dabei als die Vermittlungs- und Weitergabeinstanz, die die Ideen der vorherigen Fahrgastgenerationen weiterreicht. Gleichzeitig kann über die App dokumentiert werden, welche Positionen bzw. Ideen besonders viel Zustimmung von den Fahrgästen erhalten. Damit entsteht über die Zeit eine Gewichtung zugunsten von bestimmten Vorschlägen und somit ein gesellschaftliches Stimmungsbild, das auch für Politik und Verwaltung von Interesse sein kann.

Um die Effekte des Projekts erfassen zu können, wird die oben beschriebene metro_polis-App nicht nur dazu dienen, die Diskussionsbeiträge und Ideen der Teilnehmenden zu dokumentieren. Mit ihr können zusätzlich einige Metadaten der Teilnehmenden erfasst werden, mit Hilfe derer das Projekt fortlaufend qualitativ und quantitativ evaluiert wird.

Zu den Metadaten, die die Teammitglieder erfassen, gehört das Datum, das Thema, die Bahnlinie/-strecke und sowie die Gesprächsdauer mit den Fahrgästen. Zusätzlich wird eine Einschätzung des Alters, des Geschlechts und ob die Teilnehmenden aus der jeweiligen Stadt, Region, aus anderen Teilen des Landes oder aus dem Ausland kommen, aufgenommen. Mit Hilfe dieser Daten soll herausgefunden werden, ob der Anspruch des Projekts – die Breite der (Stadt-)Gesellschaft an den Diskussionen beteiligt zu haben – als erfüllt bewertet werden kann. Die Daten der Teilnehmenden sind mit ihren Diskussionsbeiträgen verlinkt, da angenommen wird, dass die Einstellungen der Personen mit ihren geschlechtsspezifischen Sozialisierungserfahrungen, Altersstufen, kulturellen Hintergründen

und Lebensumständen korrelieren. Um ansatzweise nachvollziehen zu können, aus welcher Position heraus eine Person eine bestimmte Meinung äußert, ist es wichtig, diesen Hintergrund ein wenig genauer bestimmen und nachvollziehen zu können.

Nach jeder Fahrt nehmen die metro_polis-Teams eine kurze Auswertung der Fahrt vor und tragen zusätzlich u.a. folgende Informationen zusammen: Wie viele Personen wurden auf der jeweiligen Fahrt zum Gespräch eingeladen? Welche Ansprache und Einladung waren besonders anschlussfähig?

6 Evaluation der Gespräche durch Online-Feedbackverfahren

Die vom metro_polis-Team entwickelten und im Moderationskodex festgehaltenen Leitlinien für konstruktive Diskussionskultur bilden das Fundament für die Qualität der Straßenbahngespräche. Die Art der Moderation der einzelnen Teammitglieder wird auf die Umsetzung der dort enthaltenen Grundsätze überprüft, indem im Nachgang zu jeder Fahrt eine methodische und inhaltliche Auswertung vorgenommen wird.

Um zu überprüfen, ob das Ziel eines konstruktiven Gesprächs erreicht wurde, eröffnet metro_polis teilnehmenden Fahrgästen die Möglichkeit des Online-Feedbacks. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit auf der Homepage des Projekts mit den Optionen „trifft nicht zu“, „trifft eher nicht zu“, „weder noch“, „trifft eher zu“ und „trifft zu“ folgende Aussagen zu bewerten:

1. Ich habe durch die Diskussion neue Impulse gewonnen.
2. Während des Gesprächs wurde meine persönliche Sichtweise wahrgenommen und verstanden.
2. Die Moderation hat das Gespräch hilfreich geleitet.
3. Ich würde erneut bei einer Diskussion von metro_polis teilnehmen.

Als ein weiterer Indikator zur Feststellung der Zielerreichung wird das Feedback, das den Verein im Nachgang zur Teilnahme am Projekt von Fahrgästen per Email erreicht, genutzt. Auch dieses wird selbstverständlich in die Reflexion über die Arbeit der Teams in der Bahn miteinbezogen.

7 Kooperationen

Neben der DVB AG sowie der LVB GmbH kooperiert der metro polis e.V. bislang mit zahlreichen weiteren Akteuren und Akteurinnen, um das Projekt organisatorisch, inhaltlich und methodisch stabil aufzustellen und gleichzeitig weiterzuentwickeln.

- Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden (LHD) Seit Ende 2023 nutzen verschiedene Geschäftsbereiche und Beauftragte der Landeshauptstadt Dresden metro_polis, um kommunale Themen in der Straßenbahn mit Fahrgästen diskutieren zu lassen. In gemeinsamen Absprachen zwischen den Geschäftsbereichen und dem metro_polis-Team werden Themen ausgesucht und Fragestellungen an die Fahrgäste so formuliert, das sie niedrigschwellig und einladend auch für jene gelten können, die sich bei polarisierenden Themen im äußeren Meinungsspektrum verorten. Nach Durchführung der Themenfahrten – alle Linien werden dazu vom Team einmal abgefahren – werden die in der App festgehaltenen Diskussionsbeiträge ausgelesen, ausgewertet, in einem Projektbericht zusammengefasst und anschließend dem jeweiligen Geschäftsbereich zur weiteren Nutzung übergeben.
- Gleichstellungsbeauftragte der Landeshauptstadt Dresden
Die Dresdner Gleichstellungsbeauftragte beauftragt metro_polis damit, im März 2024 die Frage nach dem Wandel von Geschlechterrollen und -bilder im Laufe der letzten 30 bis 40 Jahre mit Fahrgästen zu reflektieren und zu diskutieren. Auch dieses Thema wird parallel vom Leipziger Team bearbeitet und im gemeinsamen Austausch mit dem Dresdner metro_polis-Team auf Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den beiden sächsischen Großstädten ausgewertet.
- Sächsisches Staatsministerium der Justiz und für Demokratie, Europa und Gleichstellung (SMJusDEG)
Das SMJusDEG beauftragt die metro_polis-Teams in Dresden und Leipzig im Vorfeld zur Wahl des EU-Parlaments 2024 damit, einen breiten Diskussionsprozess mit Fahrgästen über die Bedeutung der Wahl anzustoßen. Damit soll nicht nur Aufmerksamkeit auf das Thema gelenkt und die Wichtigkeit der Wahlbeteiligung hervorgehoben werden. metro_polis wird in enger Absprache mit dem SMJusDEG Fragestellungen und Diskussionsinhalte entwickeln, die darauf abzielen, Erfahrungen, Wünsche, Hoffnungen genauso wie Kritik der Fahrgäste in Hinblick auf Europa und die EU sichtbar werden zu lassen. Die Ergebnisse der Projektumsetzung werden in regelmäßigen Abständen an das SMJusDEG zurückgemeldet, damit diese in die Arbeit des Ministeriums einfließen können.
- John-Dewey-Forschungszentrum für Didaktik der Demokratie (JODDID) an der TUD
Um die Qualität der Moderation zu sichern, die Dynamik der Diskussionen auf ihre Zielerreichung zu überprüfen, die Ideen und Vorschläge zu dokumentieren und die

Meinungsbildungsprozesse nachhaltig sichtbar zu machen, werden die metro_polis-Teams vom John-Dewey-Forschungszentrum für die Didaktik der Demokratie beraten.

- Else-Frenkel-Brunswik-Institut an der Universität Leipzig
Die Kooperation mit dem Else-Frenkel-Brunswik-Institut erfolgt in Form der Supervision der metro_polis-Teams aus Dresden/Leipzig. Die Supervision wird von dem Leiter des Instituts, Prof. Dr. Oliver Decker, regelmäßig durchgeführt. Herr Prof. Dr. Decker erforscht seit 20 Jahren autoritäre bis rechtsextreme Einstellungen in der deutschen Bevölkerung. Diese Langzeitforschung ist als Leipziger Autoritarismus-Studie weithin bekannt. Seine Expertise ist ein besonders wichtiges Korrektiv für das Team, für ein (diskriminierungs-)sensibles Verhalten der Teammitglieder im Kontakt mit Fahrgästen und die Qualität der inhaltlichen Gespräche mit diesen.
- Riesa efau. Kultur Forum Dresden e.V.
Der Entwicklungsprozess des Projekts metro_polis wurde vom Riesa Efau. Kultur Forum Dresden e.V., einem von der Bundeszentrale für politische Bildung (BpB) anerkannten Bildungsträger, von Anfang an begleitet. Auch in den kommenden Jahren wird der Riesa Efau durch Schulungen und Wissensweitergabe dazu beitragen, dass die Fähigkeiten der Teammitglieder des Projekts, Diskussionsprozesse allparteilich und konstruktiv zu moderieren, professionalisiert werden.
- More in Common e.V.
More in Common e.V. ist eine international arbeitende Forschungsinitiative zum Thema ‚Gesellschaftlicher Zusammenhalt‘. In Frankreich, Großbritannien, den USA, Polen und Deutschland erforscht More in Common mit Hilfe qualitativer Methoden den Zustand der Gesellschaften in Hinblick auf das, was Menschen trennt und was sie verbindet. Das Wissen tragen sie zurück zu Projekten und Initiativen, die sich in ihrer alltagspraktischen Arbeit um den gesellschaftlichen Zusammenhalt bemühen. metro_polis gehört zu 11 Projekten deutschlandweit, die bislang von More in Common für diesen gemeinsamen Lern- und Weiterentwicklungsprozess ausgewählt wurden. 2024 unterstützt der in Berlin ansässige Verein metro_polis dabei, die Erfahrungen des Teams auszuwerten, die Ansprache und Moderation zu optimieren und damit die Teammitglieder für eine gelingende Umsetzung des Projekts weiter zu qualifizieren.
- Volkshochschule Leipzig
Im kommenden Projektzeitraum wird der metro polis e.V. mit der Volkshochschule (VHS) Leipzig kooperieren. Veranstaltungen wie Podiumsdiskussionen etc., die die VHS plant, werden durch die Straßenbahnfahrten des Leipziger Teams flankiert. Dazu sollen im Vorfeld die Veranstaltungsthemen mit in die Bahn genommen und mit den Fahrgästen diskutiert werden. Die Beiträge, Fragen, Vorschläge und Ideen, die in der Bahn entstehen, fließen dann in die Veranstaltungen ein und werden dort Politiker und Politikerinnen als Diskussions-/Ideenanstöße übermittelt. Auf diese Weise soll das Format eines indirekten, aber breiteren Austauschs zwischen Bevölkerung und Politik getestet werden.

8 Öffentlichkeitsarbeit

Bei metro_polis ist Kommunikation der Schlüssel zum Gelingen des Projekts. Das gilt in Bezug auf den eigentlichen Projektgegenstand – das konstruktive Gespräch zwischen Fahrgästen – als auch in Hinblick auf die Kommunikation über das Projekt gegenüber der Öffentlichkeit. Die Öffentlichkeitsarbeit, die metro_polis umsetzen wird, basiert auf zwei Säulen: einer analogen, materialbasierten Öffentlichkeitsarbeit in der Bahn und einer digitalen im Internet.

Die Öffentlichkeitsarbeit in der Bahn wird zum einem in Form von wiederverwendbaren, selbsthaftenden Postern, die den Gesprächsraum markieren und für den Zeitraum der Durchführung an den Fenstern des Gesprächs-„Wohnzimmers“ angebracht werden, umgesetzt. Zum anderen werden im Moment der persönlichen Ansprache und Einladung jedem Fahrgast, der dies wünscht, ein Flyer überreicht.

Die digitale Öffentlichkeitsarbeit findet im Internet über die Homepage von metro_polis (www.metro-polis.online) statt. Dort werden alle Informationen über das Projekt, die Idee, die Umsetzung in den teilnehmenden Städten, die Kooperationen sowie die fördermittelgebenden Institutionen veröffentlicht.

Des Weiteren spielen soziale Medien für das Projekt eine wichtige Rolle: Auf Instagram (https://www.instagram.com/metro_polis_dd/; https://www.instagram.com/metro_polis_le) werden Neuigkeiten aus dem Projekt, aktuelle Diskussionsthemen sowie Kurzgeschichten über Gesprächssituationen in Straßenbahnen gepostet.

Öffentlichkeitsarbeit über das Projekt erfolgt ebenfalls durch öffentliche Medien, die über metro_polis berichten. Da dieses in seiner Projektumsetzung besonders innovativ und bislang einzigartig in Europa zu sein scheint, ist in den vergangenen Jahren vielfach medial über das Projekt berichtet worden. So haben verschiedene regionale Zeitungen ganzseitige Beiträge über metro_polis in Dresden verfasst (in der Sächsischen Zeitung am 15.06.2022; in den Dresdner Neuste Nachrichten am 17.12.2022), außerdem hat das Fernsehen bereits mehrere Beiträge über metro_polis in den Bahnen gedreht und ausgestrahlt (Ausstrahlung bei MDR aktuell am 22.12.2022; Ausstrahlung im MDR Sachsenspiegel 17.12.2022).

Am 05.12.2023 ist ein MDR-Radiobeitrag über metro_polis gesendet worden.

Die öffentliche Wahrnehmung des Projekts wird auch durch Wettbewerbe, an denen metro_polis bislang teilnahm, gesteigert. So gewann metro_polis 2022 den von der Lokalen Agenda 21 für Dresden e.V. und der Landeshauptstadt Dresden ausgelobten Preis in der Kategorie „Bildung für nachhaltige Entwicklung und gesellschaftliches Miteinander“. 2023 hat metro_polis den Deutschen Engagementpreis in der Kategorie ‚Zusammenhalt leben‘ für vorbildliches Engagement gewonnen. metro_polis konnte sich dabei gegenüber 400 Vereinen und Initiativen aus ganz Deutschland als besonders bemerkenswertes Projekt behaupten.

Auch die Europäische Union ist bereits auf metro_polis aufmerksam geworden und hat den Verein eingeladen, das Projekt auf der „European Week of Regions and Cities“ im Oktober 2023 vorzustellen. Diese Sichtbarmachung und Vernetzung mit politischen Institutionen und Nicht-Regierungsorganisationen auf supranationaler Ebene ist ein weiteres wichtiges Element von Öffentlichkeitsarbeit, das dazu beigetragen hat, das transnationale Potential des Projekts deutschland- und europaweit bekannt zu machen.

Der bisherige Höhepunkt medialer Aufmerksamkeit und deutschlandweiter Berichterstattung über metro_polis entstand im Zuge des Besuchs von Olaf Scholz am 29.02.2024. Sowohl überregionale Zeitungen als auch Funk und Fernsehen berichteten über den 45-minütigen Straßenbahnaufenthalt des Bundeskanzlers und seine Teilnahme an Gesprächen mit dem metro_polis-Team sowie mit Fahrgästen über die Idee von metro_polis und die Notwendigkeit von demokratiestärkenden Initiativen, die gesellschaftliche Kontroversen auf eine Weise moderieren, so dass auch Menschen am äußeren Meinungsspektrum keinen destruktiven, sondern einen hilfreichen Beitrag zum Diskurs leisten können. Herr Scholz hob dabei hervor, dass „das Dresdner Projekt metro_polis (...) eine großartige Initiative (ist), die (...) wertvolle Arbeit für unseren gesellschaftlichen Zusammenhalt (leistet). Miteinander sprechen, unterschiedliche Meinungen austauschen und aushalten, andere Ansichten verstehen lernen und vielleicht sogar gemeinsame Standpunkte entwickeln – das fördert die Gesprächskultur in unserem Land im allerbesten Sinne. All das auch noch in den Wagen der Dresdner Straßenbahn zu organisieren, zeugt von Kreativität und Einfallsreichtum der Initiatorinnen und Initiatoren. Dem Team von metro_polis gilt mein ausdrücklicher Dank für ihren Einsatz.“

9 Projekt

“Lebenswandel durch Klimawandel”

Der Themenkomplex ‚Klima‘ wird seit Jahren, ja Jahrzehnten gesellschaftlich kontrovers diskutiert. Trotzdem scheinen sich die Positionen der Menschen zu dem Thema nicht anzunähern, sondern in zunehmend verhärteten Gegensätzen zu erstarren.

So stieß die Einladung des metro_polis-Teams zu Diskussionen über potenzielle Anpassungsstrategien der Stadt Dresden an sich verändernde klimatische Bedingungen in den Dresdner Straßenbahnen oft auf Frustration und Ermüdung bei den Fahrgästen: „Die Teilnahme an solchen Gesprächen ändert ja doch nichts.“ oder einfaches Abwinken waren häufig beobachtete Reaktionen eingeladener Fahrgäste.

In Gesprächen mit Teilnehmenden, die explizit die Meinung vertraten, dass der Klimawandel entweder nicht existiere oder zumindest nicht menschengemacht sei, konnte das metro_polis-Team folgende Erfahrungen machen, die sich generell hilfreich für das Führen von Debatten zum Thema Klima/Klimawandel und -Anpassungsstrategien erweisen kann: Die metro_polis-Teammitglieder in der Moderation nahmen die Position des teilnehmenden Fahrgast bewertungsfrei zur Kenntnis und stiegen nicht in die Debatte um die Schuld-/Verantwortungsfrage ein. Indem zuerst nach persönlichen Beobachtungen zur Entwicklung des Wetters in den letzten Jahren gefragt wurde und hier die allermeisten Fahrgäste dieselben Beobachtungen miteinander teilten („Ja, die Temperaturen sind durchschnittlich gestiegen, es war häufig trockener als in den Jahrzehnten zuvor, die Sommer waren heißer, die Winter waren nicht mehr so schneereich etc.“), dienten diese verbindenden Erfahrungen als Grundlage für das weitere Gespräch. Danach wurden Ideen ausgetauscht, wie in Dresden in Zukunft mit den Phänomenen von Hitze, Dürre, Hochwassern etc. umgegangen werden könnte – und diese Diskussionen waren durchweg wenig konfliktiv, sondern spannend und fruchtbar.

Eine weitere Beobachtung, die das metro_polis-Team während der 12 Fahrten gemacht hat, betrifft die häufige Unklarheit bezüglich der inhaltlichen Bedeutung des Begriffs „Klimaanpassungsmaßnahmen“. Diese wurden nicht selten von Teilnehmenden mit Klimawandel lindernden Maßnahmen (Mitigation) verwechselt. Da Klimawandel abschwächende Politiken, die z.B. auf die Reduktion von Treibhausgasen abzielen, eher auf Bundes-/EU- bzw. globaler Ebene verhandelt werden, sollen die Beiträge der Fahrgäste, die diese Ebene betreffen zum Ende des Berichts aufgeführt werden. Voran gestellt werden Themenbereiche, die sich auf kommunale Adaptionmöglichkeiten beziehen.

Projektergebnisse und Implikationen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Themenfahrt „Lebenswandel durch Klimawandel: Be- oder Entlastung?“ dargestellt. Zunächst wird die der Auswertung zugrundeliegende Methodik und damit einhergehend auch die Art und Weise, wie die Ergebnisse interpretiert werden können, erklärt. Im Anschluss werden die meta- und soziodemografischen Daten der Teilnehmenden präsentiert. Daraufhin werden die inhaltlichen Ergebnisse der Diskussionen und die daraus resultierenden Implikationen für die Stadt Dresden aufgeführt.

Rückblick – Erklärung der Methode

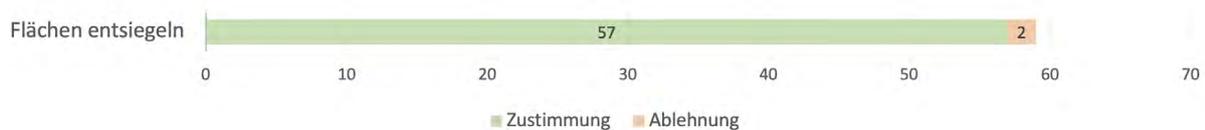
Die Diskussionen wurden mit der metro_polis-App dokumentiert, mit der zu Gesprächsbeginn die soziodemografischen Daten Alter, Geschlecht und Herkunft erfasst wurden. Dabei war die Einschätzung des Teammitglieds, das die Gespräche führte bzw. begleitete, ausschlaggebend. Um die Gesprächsdauer zu ermitteln, wurde außerdem die Uhrzeit zu Gesprächsbeginn und -ende aufgezeichnet.

Darüber hinaus wurden während der Diskussionen Gesprächsbeiträge in Form von Erfahrungen und Meinungen sowie konkrete Ideen und Vorschläge der Fahrgäste gesammelt. Sobald Personen neue Beiträge einbrachten, wurden diese in der App notiert und gespeichert. Im Anschluss konnten diese Beiträge durch neue Teilnehmende sowohl „bewertet“ (Zustimmung/Ablehnung) als auch spezifiziert und weiterentwickelt werden. Jeder teilnehmende Fahrgast hatte damit die Möglichkeit, sowohl neue Impulse einzubringen als auch den eigenen Standpunkt bezüglich bereits Genanntem darzulegen.

Ergebnisdarstellung und -interpretation

Im Vergleich zur klassischen Erhebung von gesellschaftlichen Stimmungsbildern durch Umfrage- und Meinungsforschungsinstitute weist der gemeinsam mit den Fahrgästen entwickelte und in der metro_polis-App dokumentierte Erfahrungs-/Wissensschatz einige Besonderheiten auf, die sich auf die Art der Auswertung und Interpretation des Datensatzes auswirken.

Zum einen entstanden die zu bewertenden Beiträge erst im Laufe der Gespräche, wodurch sich, je nach Teilnahmezeitpunkt, unterschiedliche „Antwortoptionen“ gab. Außerdem unterschieden sich die Gespräche teilweise stark in Bezug auf Gesprächsdauer und -inhalt. Dadurch hatten nicht alle Teilnehmende die Möglichkeit über alle genannten Vorschläge zu diskutieren und abzustimmen, weswegen sich die Quote von Zustimmungen/Ablehnungen nicht auf andere Teilnehmende übertragen lässt. Die Art und Weise, wie Ergebnisse interpretiert werden können, soll an dem folgenden Beispiel deutlich gemacht werden:



„Flächen entsiegeln“. Insgesamt haben sich in 12 Fahrten 268 Personen an metro_polis-Diskussionen zum Thema Klima Und Klimaanpassungsmaßnahmen in Dresden beteiligt. Von den Teilnehmenden haben 59 Personen, was 22% aller Teilnehmenden entspricht, darüber diskutiert, ob die Flächenentsiegelung eine geeignete Klimaanpassungsmaßnahme sein könnte.

Von diesen 59 Fahrgästen stimmten 57 Personen (=97%) dem Vorschlag zu, während 2 Personen (=3%) widersprachen. Die restlichen 151 Fahrgäste haben sich zu diesem Thema nicht geäußert – i.d.R. weil dieses Thema im Gesprächsverlauf nicht tangiert wurde. Dementsprechend lautet eine mögliche Interpretation:

„Insgesamt 57 Personen, was 97% derjenigen entspricht, die über das Thema Klimaanpassungsmaßnahmen und Stadtgestaltung diskutiert haben, wünschen sich mehr entsiegelte Flächen.“

Nicht zulässige Interpretationen der Ergebnisse wären:

... „97% der Teilnehmenden wünschen sich mehr entsiegelte Flächen“

... „97% der Dresdner und Dresdnerinnen wünschen sich mehr entsiegelte Flächen“

Dieser Bericht gibt die Beobachtungen, Erfahrungen und Vorschläge Teilnehmender wieder – nicht des metro_polis-Teams; um dieses deutlich zu machen, wird sich in diesem Projektbericht auf die Äußerung der Teilnehmenden in der Vergangenheitsform bezogen. Einfachheitshalber wird in diesem Bericht von den „Teilnehmenden“ bzw. „Fahrgästen“

gesprächen, dies bezieht sich also nicht auf die Gesamtheit der Fahrgäste. Dem jeweils nachfolgenden Grafik ist zu entnehmen, wie viele Personen in absoluten Zahlen einem Vorschlag zugestimmt bzw. diesen abgelehnt haben.

Zusätzlich finden sich unterhalb der Darstellung von Beiträgen zu unterschiedlichen Adaptionsbereichen weitere Aufzählungen einzelner Punkte, die zwar wenig in Gesprächen tangiert wurden, aber dennoch erwähnenswert erscheinen. Diese sind durch folgendes Symbol gekennzeichnet: 

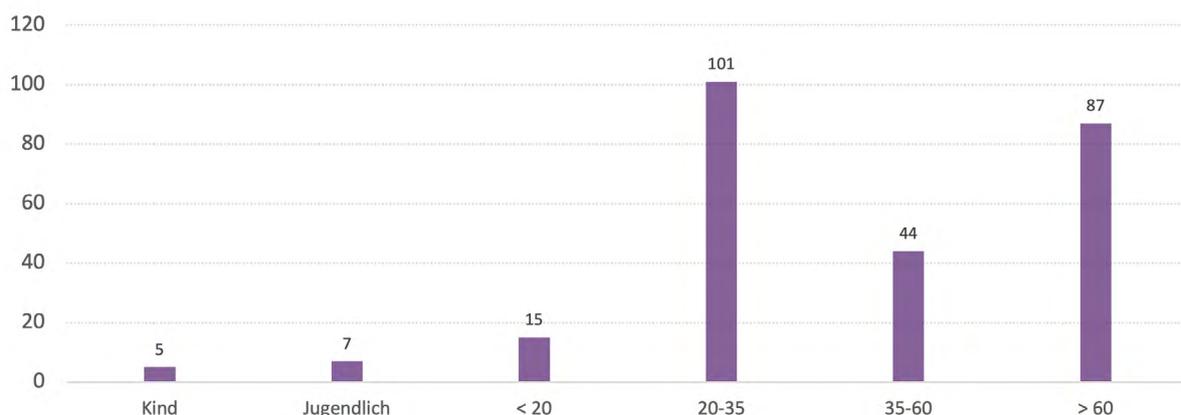
Metadaten und Soziodemografie

1596 Personen wurden vom metro_polis-Team zum Gespräch über Klimaanpassungsmaßnahmen in Dresden eingeladen. Davon haben 268 (= 17%) an Gesprächsrunden teilgenommen, also etwa jeder und jede sechste der eingeladenen Fahrgäste. Damit lag die Teilnahmequote bei diesen Themenfahrten deutlich unter dem metro_polis-Durchschnitt von bisher ca. 25%. Aus den durchschnittlich 11 Minuten und 26 Sekunden dauernden Gesprächen ergibt sich ein Diskussionsmaterial von 52 Stunden und 42 Minuten.

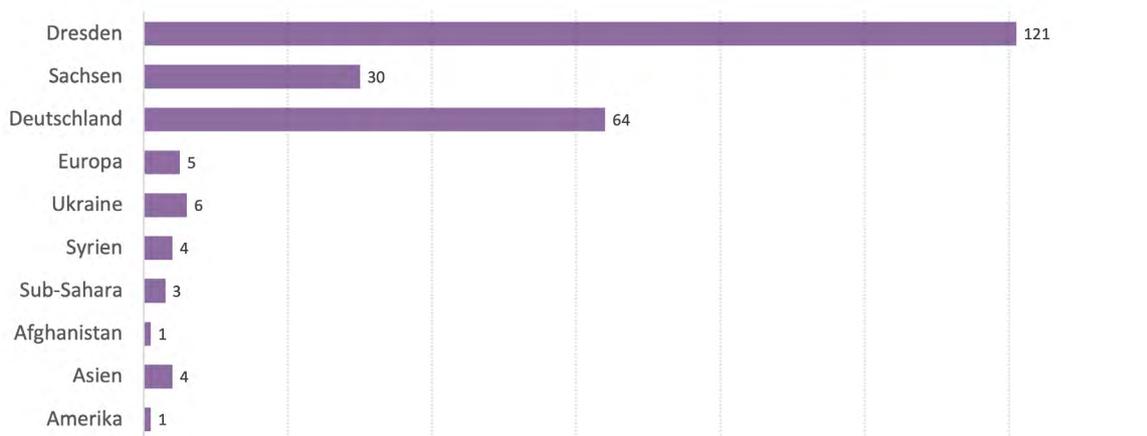
Frauen und Männer nahmen in etwa zu gleichen Teilen an metro_polis-Fahrten zum Thema Klima/Klimaanpassungsstrategien teil: 51% (= 136) wurden von den Teammitglieder in der metro_polis-App als weiblich, 46% (=124) als männlich Teilnehmende notiert; bei sechs dokumentierten Gesprächen wurde kein Geschlecht angegeben (= 3%).

Wie in der folgenden Abbildung dargestellt waren etwa vier von zehn Teilnehmenden zwischen 20 und 35 Jahren alt (= 101; 38%). Die zweitgrößte Gruppe bildeten die über 60-jährigen (= 87; 32%), gefolgt von den 35- bis 60-Jährigen (= 44; 16%) und unter 20-Jährigen (= 27; 10%). Zu den restlichen 3% bzw. neun Personen liegen keine altersspezifischen Angaben vor. Diese Altersverteilung bzw. der Mangel an Menschen mittleren Alters ist untypisch für metro_polis-Gespräche: In der Regel werden mehr 35- bis 60-Jährige und weniger über 60-Jährige erreicht.

Diese Lücke bei den 35- bis 60-Jährigen könnte zumindest teilweise mit persönlichem Interesse gegenüber dem Thema erklärt werden: So messen insbesondere ältere (aber auch jüngere Menschen) dem Themenkomplex Klima- und Umweltschutz größere Bedeutung zu, als dies bei Menschen mittleren Alters der Fall ist. Möglicherweise spiegeln die Teilnahmequoten (wenig 35-60-Jährige, viele über 60-Jährige) also die tatsächlichen Interessen und Präferenzen der deutschen Bevölkerung wider.



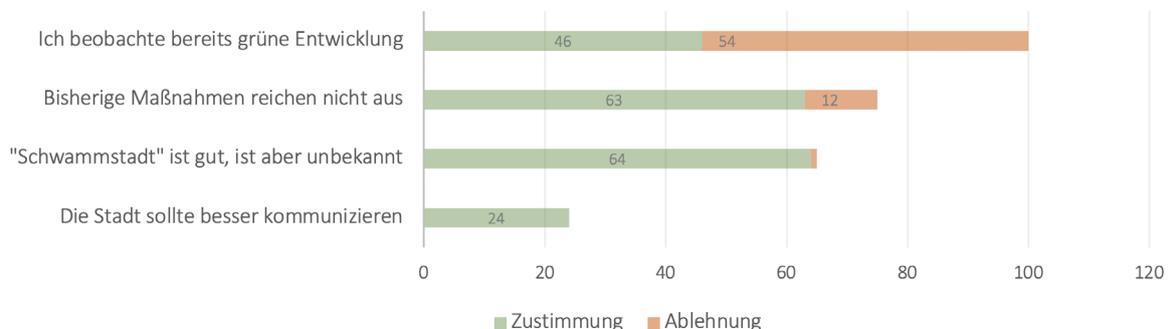
Wie bei metro_polis üblich haben vor allem in Dresden lebende Fahrgäste an den Gesprächsrunden teilgenommen (=121; 45%; siehe darunterliegende Abbildung). Gemeinsam mit Personen aus anderen sächsischen Regionen und anderen Teilen Deutschlands bildeten sie die überwiegende Mehrheit der Gesprächsteilnehmenden (= 80%). Insgesamt 9% der Teilnehmenden wurden nicht in Deutschland sozialisiert. Davon stammten die meisten aus der Ukraine und anderen Teilen Europas. Vereinzelt haben auch Menschen aus Syrien, Sub-Sahara Staaten, Afghanistan und anderen Teilen Asiens und Amerikas (überwiegend Geflüchtete aus Venezuela) teilgenommen. Bei 29 Personen (= 11%) wurde die Herkunft nicht erfasst.



Ergebnisse „Lebenswandel durch Klimawandel: Be- oder Entlastung?“

An die Verwaltung

In den Diskussionen zu Klimaanpassungsmaßnahmen der Landeshauptstadt Dresden zeigte sich bei insgesamt 186 Fahrgästen deutlich: Hier lebende Bürger und Bürgerinnen sind an kommunalen Adaptionsmaßnahmen in Hinblick auf den Klimawandel interessiert. Nicht wenige teilten in Gesprächen ihre Beobachtungen in Hinblick auf die Bemühungen der Verwaltung, grüne Entwicklung voranzutreiben und mit natürlichen Maßnahmen die Dresdner Bevölkerung vor den Folgen des Klimawandels zu schützen. Allerdings waren viele Fahrgäste der Meinung, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen. Zudem waren vielen Fahrgästen einige Grundsatzprojekte der LHD, z.B. Dresden das Konzept der Schwammstadt, völlig unbekannt, auch wenn sie die Idee befürworteten und in den Anpassungsmaßnahmen gerne noch weitergegangen wären. Hier zeigte sich häufiger eine kommunikative Leerstelle zwischen Verwaltung und Bevölkerung. Um die Unterstützung der Bürger und Bürgerinnen für weitere Adaptionsprojekte der LHD zu gewinnen, schlugen Fahrgäste eine breitere, Zielgruppen gerechte Kommunikationsstrategie (z. B. die Nutzung des Fahrgast-TV als Informationsmedium) und den intensiveren Einsatz von Social Media vor.

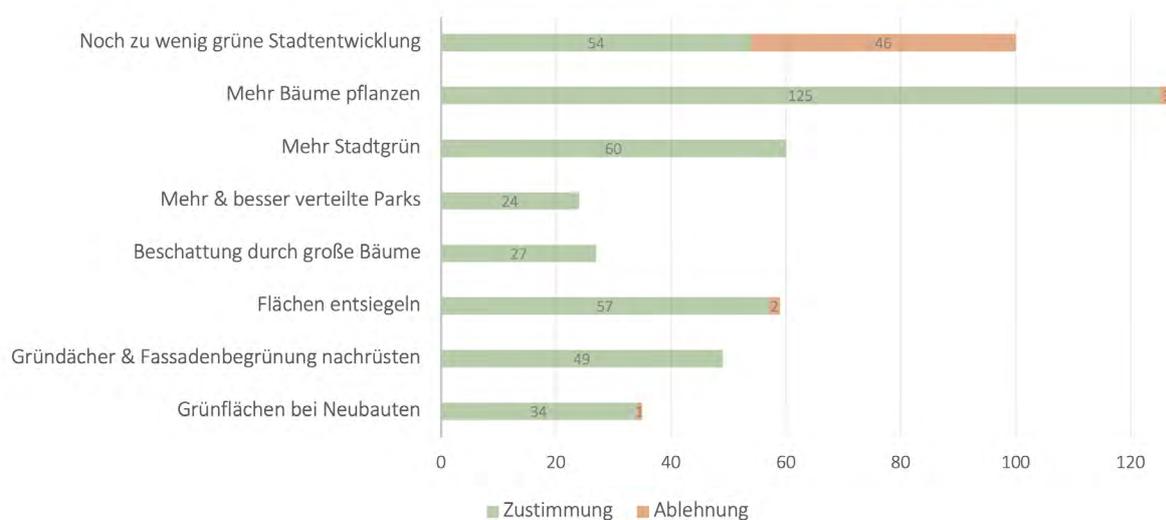


Stadtgrün

Insgesamt 188 Fahrgäste diskutierten über den Themenkomplex „Stadtgrün als natürliche Adaptionsmaßnahme“. Weniger als die Hälfte der dazu Befragten konnte in den letzten Jahren eine grüne Entwicklung in Dresden beobachten. Nichtsdestotrotz wurde das aktuell vorhandene Stadtgrün als bereits hilfreiche Anpassungsmaßnahme empfunden und persönlich geschätzt. Hier wurde mehrheitlich von den metro_polis-Diskutierenden folgende Einschätzung geteilt: Die Umsetzung von sehr viel mehr grünen, d.h. natürlichen Klimamaßnahmen in Dresden wäre wünschenswert.

Die Mehrheit der Personen, die sich mit diesem Themenbereich beschäftigten, befürwor-

teten in großer Einstimmigkeit, dass für ein besseres Stadtklima und als natürlicher Hitze- und Sonneneinstrahlungsschutz (niedrigere Temperaturen/umfangreichere Beschattungsflächen) mehr Bäume in Dresden gepflanzt und der bestehende Baumbestand gepflegt und – durch ausreichende Bewässerung – erhalten werden sollte. Allgemein wurde der Vorschlag auf mehr Stadtgrün, d.h. Wiesen, Hecken, Pflanzen im Allgemeinen, zu setzen, von Teilnehmenden unterstützt. Dabei wurde zusätzlich der Vorschlag eingebracht, mehr Parks anzulegen bzw. existierende Brachen als grüne Lungen im Stadtgebiet zu erhalten. Verwundert teilten Fahrgäste ihre Beobachtungen zu Baumfällungen ohne wahrgenommene Ausgleichspflanzungen im Stadtgebiet mit. Hier wünschten sich Fahrgäste größere Transparenz von Seiten der Stadt, um diese Vorgänge besser nachvollziehen zu können. Um Beschattungen auf großen Plätzen zu ermöglichen, präferierten Teilnehmende das Pflanzen großer Bäume, diskutierten und befürworteten aber auch künstliche Schatten-spender wie z. B. Sonnensegel. Um Flächen für Bepflanzungen und natürliche Klimaanpassungsmaßnahmen zu nutzen, wurde von Fahrgästen eingebracht, bereits versiegelte Flächen (z.B. Parkplätze) wieder aufzunehmen und diese zu renaturieren. Ein wiederkehrendes Diskussionsthema betraf Baumaßnahmen: metro_polis-Teilnehmende sprachen sich insbesondere bei Neubauten für eine konsequente Planung und Umsetzung von Grünflächen und Bepflanzungen des Bodens, auf Dächern und an Fassaden aus. Hier wurde von mehreren Fahrgästen das Beispiel Singapur genannt, wo durch Fassadenbegrünung die natürliche Kühlung von Häusern und des Stadtklimas angestrebt wird.



- 💡 Begrünte Flächen zwischen Straßenbahnschienen
- 💡 Parkplätze versickerungsfähig gestalten
- 💡 Ausreichend Beschattung bei Kinderspielplätzen

Mobilität

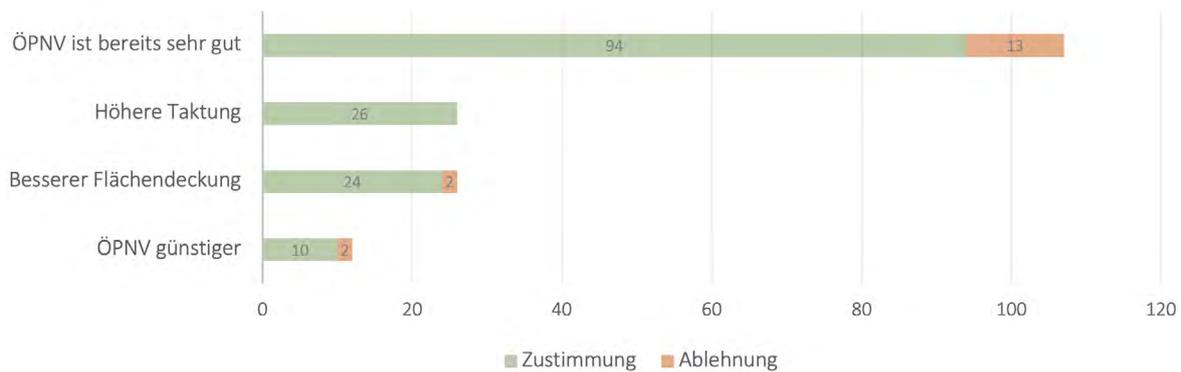
Hinweis: Das Thema Mobilität nahm für viele teilnehmende Fahrgäste einen zentralen Platz in der Diskussion um Klimaanpassungsmaßnahmen ein. Jedoch stehen Vorschläge zur Mobilität innerhalb von Dresden nur in einem mittelbaren Zusammenhang zur Klimadaptation und führen nicht direkt dazu, dass Klimawandelfolgen in Dresden erträglicher werden. Allerdings können durch Maßnahmen im Mobilitätsbereich einerseits CO₂-Emissionen eingespart werden (Mitigation). Andererseits können städtebauliche Folgen von Veränderungen im Mobilitätssektor als Klimaanpassung bewertet werden. Ehemals asphaltierte Böden könnten nach ihrer Entsiegelung in versickerungsfähige Grünflächen umgewandelt und für schattenspendende Bäume genutzt werden. Gleichzeitig würden die weniger in Asphalt und Autokarosserien gespeicherte Hitze zu einer Abkühlung des Stadtklimas in heißen Sommermonaten beitragen. Wegen dieser indirekten Effekte und deren Potenzial für die Anpassung an Klimawandelfolgen wird der Themenkomplex Mobilität im Folgenden behandelt.

Mobilität spielt eine zentrale Rolle im alltäglichen Leben der Menschen, sei es zu Fuß, auf dem Fahrrad, im ÖPNV oder mit dem Auto. Dementsprechend verfügten die Fahrgäste in puncto Mobilität über einen breiten Erfahrungsschatz, wie auch die reine Anzahl von 189 Gesprächsbeiträgen nahelegt.

Mehrheitlich positiv und lobend äußerten sich Fahrgäste zum ÖPNV in Dresden. Gleiches galt für das Deutschlandticket, auch hier bestand große Zufriedenheit. Dahingegen erlebten Teilnehmende das Fahrradfahren in Dresden als gefährlich und deutlich verbesserungswürdig: Sie wünschten sich ein besser ausgebauteres und sichereres Radnetz. Darüber hinaus erklärten einige Fahrgäste, aufgrund des Beitrags des motorisierten Individualverkehrs zur Veränderung des globalen Klimas, ihre private Nutzung im Stadtgebiet zu reduzieren oder bereits ganz zu vermeiden. Aufbauend auf diesen Erfahrungen werden im Folgenden konkrete und konstruktive Vorschläge für Veränderungen im ÖPNV, Fuß-, Rad- und Autoverkehr aufgeführt.

1. ÖPNV

Wie bereits erwähnt wurde der ÖPNV in Dresden von teilnehmenden Fahrgästen insgesamt lobend hervorgehoben. Allerdings sahen einige Fahrgäste noch Verbesserungspotential: Besonders häufig wurden hier Taktung und Flächendeckung angesprochen – dieses vor allem von Fahrgästen, die außerhalb von Dresden wohnen und insbesondere abends auf den Individualverkehr zurückgeworfen sind. Hier bestand der Wunsch nach flächendeckenderen Verbindungen, die auch abends bedient werden. Obwohl viele Fahrgäste eine grundlegende Zufriedenheit in Hinblick auf vereinfachte Nutzungsmöglichkeiten durch das Deutschlandticket bekundeten, wurde der Preis für die Nutzung des ÖPNVs von einigen Teilnehmenden als weiterhin zu teuer bewertet.



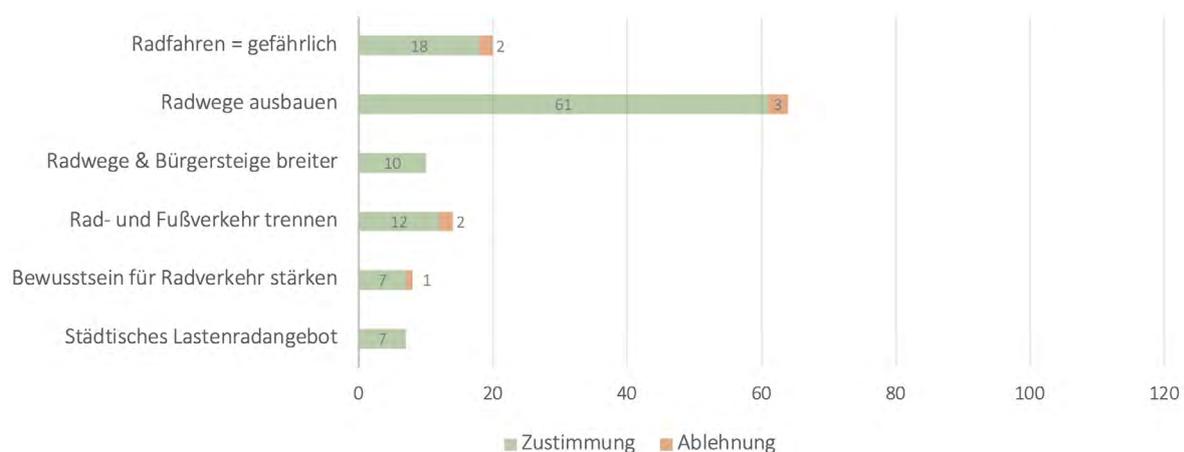
💡 Vorrang von ÖPNV vor Autoverkehr

2. Fuß- und Radverkehr

Die Teilnehmenden von metro_polis äußerten ihre Einschätzung, dass der Radverkehr in Dresden vergleichsweise gefährlich sei.

Begründet wurde das mit teilweise fehlenden, unsicheren oder plötzlich unterbrochenen Radwegen. Es bestand der deutliche Wunsch nach einem besseren Radnetz, also die flächendeckende Verfügbarkeit von guten Fahrradwegen. Außerdem sollten diese gut sichtbar und möglichst physisch vom Autoverkehr getrennt sein. Darüber hinaus bestand der Wunsch Fuß- und Radwege auf Gehsteigen voneinander zu trennen – beide sollten überdies mehr Platz erhalten und breiter gestaltet werden. Des Weiteren wurde das mangelnde Bewusstsein für Fahrradfahrende im Straßenverkehr angesprochen: Hier könnten Schilder zu Abstandsregeln beim Überholen oder allgemeine Hinweise auf bestehenden Radverkehr insbesondere das Bewusstsein bei Autofahrenden für den nicht-motorisierten Verkehr stärken und damit die Sicherheit aller erhöhen.

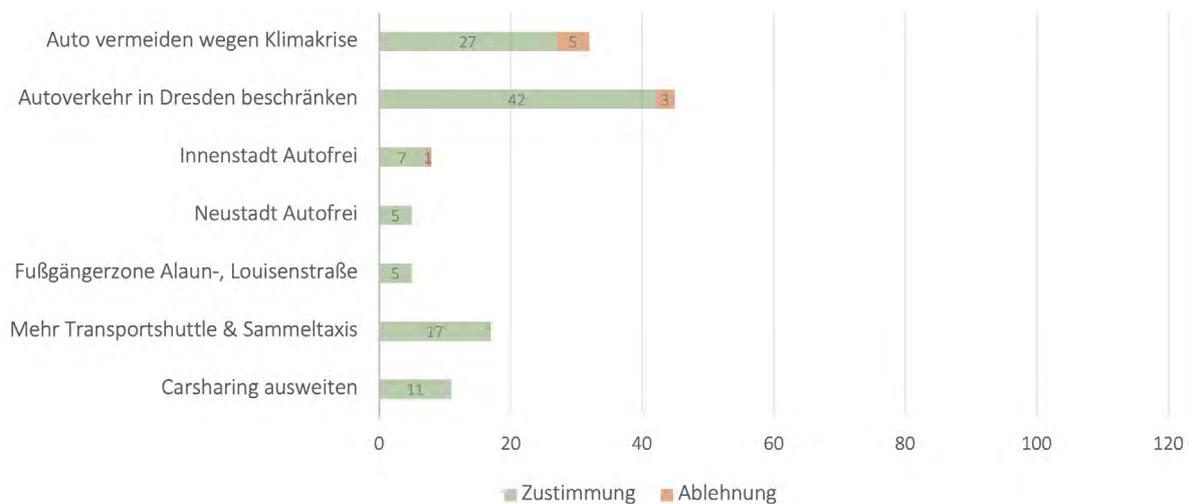
Um die Verkehrswende weiter voranzutreiben und den Autoverkehr zu reduzieren, schlugen einige Teilnehmende ein städtisches Angebot an Leih-Lastenfahrrädern vor.



💡 Zeitvorsprung (z.B. 4 Sekunden) für Fahrräder an Ampeln

💡 Mehr und sicherere Fahrradparksysteme 3. Autoverkehr

Fahrgästen berichteten wegen des Klimawandels auf den Besitz eines eigenen Autos zu verzichten. Diese und andere Teilnehmenden empfahlen Maßnahmen einzuleiten, um den Autoverkehr in Dresden insgesamt zu reduzieren. Dabei reichten die Vorschläge von neuen Fußgängerzonen (z.B. Alaunstraße, Louisenstraße) bis hin zu autobefreiten Stadtteilen (z.B. Äußere Neustadt, Innere Altstadt). Für die Umsetzung dieses Vorschlags benötigte es nach Angaben der Fahrgäste mehrerer Kompensationsleistungen, um tatsächlich auch auf die private PKW-Nutzung verzichten zu können. Dazu zählten Fahrgäste den bereits aufgeführten Ausbau des ÖPNV- und Radnetz sowie des (Lasten-)Radverleihs. Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, mehr Transportshuttles und Sammeltaxis anzubieten. Auch die Ausweitung von Carsharing-Angeboten wurde positiv diskutiert.



- 💡 Weniger Parkplätze
- 💡 Erhöhung der Parkplatzgebühren
- 💡 E-Mobilität und -Infrastruktur fördern

Wasser und Kühlung

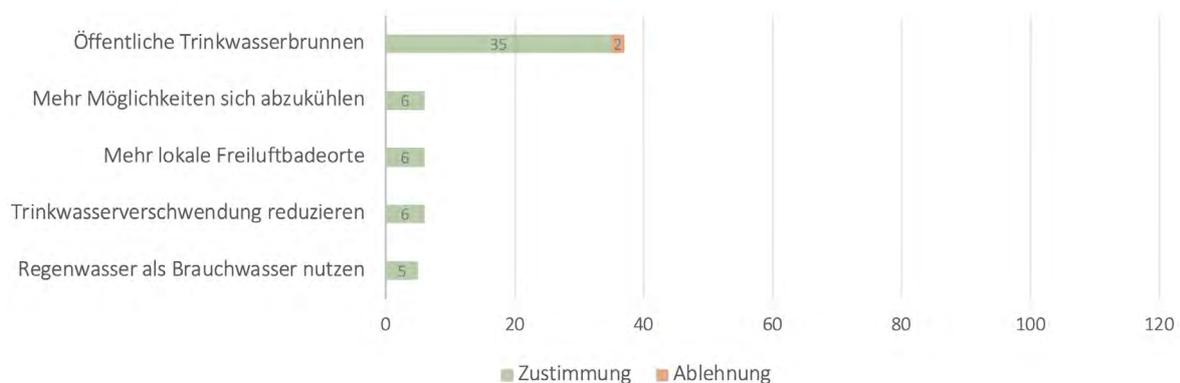
metro_polis Teilnehmende erlebten Dresden in den Sommermonaten der vergangenen Jahre mehrheitlich als zu heiß. Um dem entgegenzuwirken, bräuchte es den Teilnehmenden zufolge nicht nur ein optimiertes präventives Hitzemanagement (s.O. Grünflächen, Bäume, Schatten, Flächenentsiegelung, ...), sondern auch eine zeitnahe bessere Versorgung mit Wasser und Erfrischungs- bzw. Abkühlungsmöglichkeiten im gesamten Stadtbereich. Dazu könnten die folgenden, auf 55 Gesprächen basierenden Ideen, einen Beitrag leisten.

Um sommerliche Hitzeperioden besser bewältigen zu können, wurde eine adäquate Versorgung mit Trinkwasser von Fahrgästen als essenziell angesehen. Dementsprechend lautete ein zentraler Vorschlag in dieser Rubrik, dass die Stadt öffentliche Trinkwasserbrunnen zur allgemeinen Nutzung bereitstellen solle, die leicht sichtbar und auffindbar sind, ähnlich

wie es bereits in anderen Städten und europäischen Ländern üblich ist.

Zum Thema der Erfrischung und Abkühlung wurden außerdem die als unzureichend empfundenen Bademöglichkeiten in Dresden angesprochen und der Wunsch nach leicht erreichbaren (Freiluft-)Badeorten im städtischen Gebiet wurde deutlich. „Kleine Wasseroasen“ und Planschmöglichkeiten für Kinder auf Spielplätzen könnten diesen bei großer sommerlicher Hitze zumindest kurzfristig Erleichterung schaffen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt tauchte in den Diskussionen zum Umgang mit der zukünftig immer rarer werdenden Ressource Wasser auf: So wurde von mehreren Teilnehmenden vorgeschlagen, dass wertvolles Trinkwasser beispielsweise nicht für die Klospülung verwendet bzw. verschwendet werden sollte. Damit Dresden insgesamt mehr Wasser zur Verfügung stünde, sollte die Stadt außerdem Regenwasser konsequent auffangen, speichern und als Brauchwasser wiederverwenden (vgl. „Schwammstadt“).



💡 Höhere Kosten für Konzerne, die viel Wasser verbrauchen (z.B. Chipindustrie)

💡 Öffentliche, kühle Gebäude als Rückzugsort

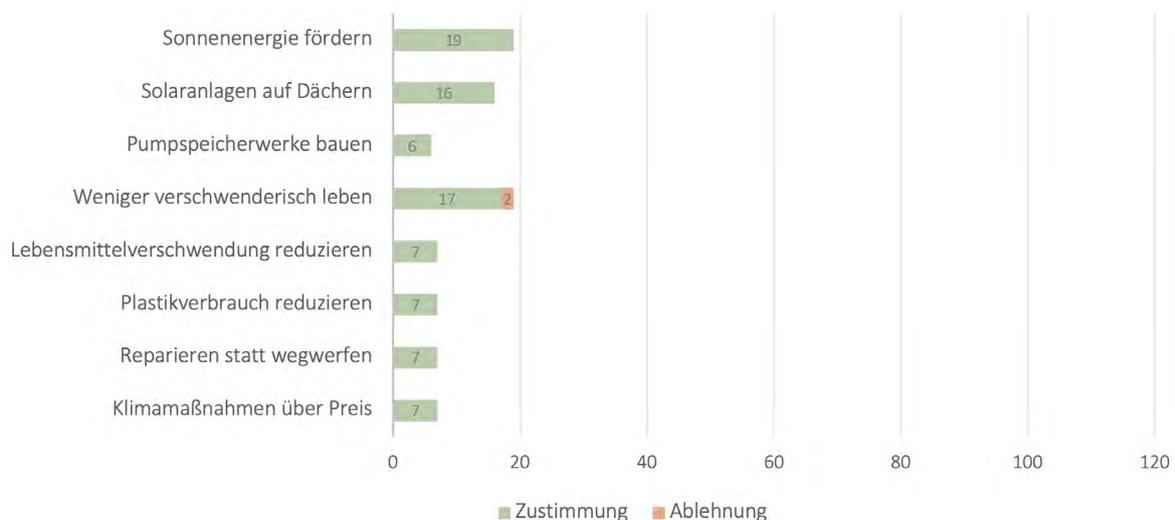
💡 Klimaanlage im ÖPNV

💡 Siesta-Zeit für Menschen, die draußen arbeiten

Mitigationsmaßnahmen

Gespräche über (die Anpassung an) den rasant verlaufenden Klimawandel zeigten die Komplexität dieser globalen Herausforderung. Damit eine lebenswerte Zukunft im Anthropozän für die Menschheit erhalten bliebe, brauche es den teilnehmenden Fahrgästen zufolge nicht nur Anpassungsmaßnahmen. Der Klimawandel müsse abgeschwächt, verlangsamt, idealerweise aufgehalten werden. 79 Teilnehmenden (= 29 %) brachten dafür Vorschläge ins Gespräch ein.

Um den Klimawandel abzuschwächen, sei der Wandel von fossiler zu erneuerbarer Energieinfrastruktur unabdingbar. Dafür sollte Dresden insbesondere Sonnenenergie nutzen und den Ausbau von Solaranlagen stärken. Die Fahrgäste sahen in der Förderung von bzw. Verpflichtung zur Installation von Solaranlagen auf Dächern öffentlicher Gebäude und Immobilien großer Wohnungsbaugesellschaften etc. eine gute Möglichkeit, um erneuerbaren Strom lokal zu gewinnen. Auch die intensivere Nutzung von Pumpspeicherkraftwerken betrachteten einige Fahrgäste als wichtig für die Umstellung auf erneuerbare Energien. Dabei wurde sich häufiger auf das stillgelegte Pumpspeicherkraftwerk in Cossebaude bezogen und von Fahrgästen eine Instandsetzung und Inbetriebnahme befürwortet. Neben der Energiegewinnung wurde von Fahrgästen über das private Konsumverhalten und den individuellen Lebensstil diskutiert. Die Teilnehmenden waren sich der Folgen des in der Gesellschaft verbreiteten (Über-)Konsumverhalten bewusst: Weniger Konsum könne ein wichtiger Baustein für Klimaneutralität werden. Folglich plädierten einige Teilnehmende für eine generell weniger konsumorientierte und verschwenderische Lebensweise – sei es bei der Nutzung von privaten PKWs, Wegwerfplastik oder Fleischkonsum. So könnte das Wegwerfen von Lebensmitteln gesetzlich anders geregelt und/oder Anreize für ein klimafreundliches Konsumverhalten durch eine entsprechende Preisgestaltung gesetzt werden – beispielsweise könnten Fleischprodukte prinzipiell teurer als vegane Alternativen angeboten und verkauft werden. Auch das Recht auf Reparatur wurde von Teilnehmenden als eine Maßnahme genannt, um das unverhältnismäßiges Angebot-/Nachfrageverhalten im Konsumbereich zu senken.



💡 Müllverbrennungsanlagen zur Energiegewinnung

💡 Lokale Märkte fördern

💡 Kollaboratives Pfandsystem lokaler Geschäfte

Zusammenfassung

Aus den Diskussionen zum Thema „Lebenswandel durch Klimawandel – Be- oder Entlastung?“ lassen sich zahlreiche Handlungsvorschläge herausarbeiten. Die wichtigsten sind hier zusammengefasst:

- ✓ Mehr Stadtgrün – in Form von Bäumen, horizontalen und vertikalen Bepflanzungen (Böden/Dächern/Wände)
- ✓ Die Entsiegelung von asphaltierten Flächen
- ✓ Die Reduktion von Autoverkehr allgemein bzw. Durchführung von autofreien Stadtteilen als Modellprojekte
- ✓ Der Ausbau von ÖPNV, Rad- und Gehwegen
- ✓ Das Aufstellen von öffentlichen Trinkbrunnen
- ✓ Alternativen zum herkömmlichen Konsumverhalten realisieren



metro polis e.V

Oskarstraße 1
01219 Dresden

0176-34532268

kontakt@metro-polis.online

April 2024