

# Expertenworkshop 4

Transkript

## Workshop Conductor

Und dann sie noch einmal bitten zu sagen, dass Sie damit einverstanden sind, dass das aufgenommen wird und im Nachhinein alles transkribiert wird. Und zwar so, dass keine Rückschlüsse auf ihre Person möglich sind.

## Workshop Participant

Das ist jetzt alles in Englisch. Also dann würde ich sagen so, jetzt dürfte es richtig sein, oder?

## Workshop Conductor

Ok müsste laufen jetzt. Super dann würde ich meinen Bildschirm freigeben. Sehen Sie den?

## Workshop Participant

Ja

## Workshop Conductor

Okay, super, dann mach ich vielleicht eine ganz kurze Einführung. Worum geht es in meiner Forschung? Und dann können wir auch relativ schnell in das Interview und in die anschließende Diskussion starten. Ich untersuche öffentliche Wertkonflikte in den Dimensionen der Nachhaltigkeit und Lebenswertigkeit. Bedeutet, wenn man jetzt die klassische Definition der Nachhaltigkeit nimmt, dann hat man ja wirtschaftliche Ziele, soziale Ziele und ökologische Ziele, die miteinander im Konflikt stehen können. Manche Menschen wünschen sich vielleicht mehr wirtschaftliche Stadtentwicklung, manche Menschen eher ökologische Stadtentwicklung, manche mehr soziale Stadtentwicklung und meine Fragestellung ist mittels den Natural Language Processing rauszufinden, ob ich diese Wertkonflikte räumlich abbilden kann mit dem Algorithmus.

Und ob es auch nützlich ist für Planerinnen und Planer so eine Art Voraggregation liefern zu können, sodass man dann schon mal einen ersten Überblick hat, bevor man dann wirklich eintaucht in die Einzelkommentare. Und weil das relativ neu ist alles, ist der zweite Teil von meiner Forschung. Expertinnen und Experten der Stadtplanung zu fragen, welche Werte oder Gemeinwohlvorstellung in ihrem Alltag vorkommen und welche Konflikte vorkommen und dann zu überprüfen, ob der Algorithmus ähnliche Konflikte gefunden hat, aber dazu vielleicht später mehr. Vielleicht noch einen Satz zu den öffentlichen Werten. Auf Englisch heißt das Public Values und leider kann man das, glaube ich, in Deutsch nicht so ganz übersetzen. Es geht im Endeffekt um Gemeinwohlvorstellungen. Wenn ich denke, ich finde, die Stadt sollte am besten so und so entwickelt werden für alle, dann ist das ein Public Value oder ein öffentlicher Wert. Und da, wie ich eben schon sagte, gibt es mehrere Ansätze, die man eigentlich ganz gut aus manchen Beiträgen herauslesen kann. Ich hab einfach mal 3 Beispielebeiträge jetzt hier aufgelistet. Einer davon ist „Stoppt die Flächenversiegelung. Wir sollten aufhören, immer mehr Flächen zu versiegeln und stattdessen die Parks und Grünflächen ausweiten. Die Umwelt wird es uns danken.“ Wo ich jetzt zu den ökologischen Wert hinter sehen würde. Dann jemand, der sagt, die Bäume sollten einer zweispurigen Fahrbahnen weichen, Bürgersteigen und Parkplätzen. Man braucht dringend neue Abstellmöglichkeiten, wo ich jetzt beispielsweise einen wirtschaftlichen Wert dahinter sehen würde oder einen Wert von „Ich will mein Auto da haben“ und

jemand Drittes der sagt „Grünflächen schön und gut, aber wenn nachts ständig angetrunkene Jugendliche da sind, dann fühl ich mich dann nicht mehr sicher“. Also als Illustration, dass da ganz unterschiedliche Ziele dahinter stehen können?

Ich hab ein paar Fragen vorbereitet. Wenn Sie jetzt an Ihre Tätigkeit denken und an ihrer letzten Projektbeteiligung, die sie gemacht haben auf welche Art von diesem Gemeinwohlvorstellungen oder öffentlichen Werten stoßen Sie dort?

#### **Workshop Participant**

Also ich würde mal sagen Gemeinwohlvorstellung wären mehr Lärmschutz, mehr Verkehrssicherheit, Sicherheit, mehr Sicherheit für Rad, Verkehr. Und das würde für mich konkret bedeuten mehr Lärmschutz geht über Tempo 30. Geht aber auch über weniger Autoverkehr. Das ist letztendlich alles immer Verkehrspolitik außer aus unserer Sicht. Wir sind zwar Umweltbehörde und haben nicht das Ressort für die Verkehrspolitik. Die Lärmaktionsplanung macht es natürlich dann schwierig, weil wir den Lärmaktionsplan aufstellen und natürlich die Fachbehörden dazu einbinden müssen und sie müssen es umsetzen. Das ist ein großes Konfliktpotential. Weil wir dann natürlich auch fachlich auseinander sind. Der Umweltschutz möchte mehr. Wir möchten eben auch die Gesundheitsgefährdung senken. Dazu gibt es auch eine Gesundheitsbehörde. Aber die Lärmaktionsplanung ist das Instrument. Von daher ist das Hauptanliegen eben den Lärmschutz vor gesundheitlichen Gefahren, vor Belästigung in dem Bereich. Ja, das wäre so der Umriss dazu.

#### **Workshop Conductor**

Und diese Werte wie identifizieren Sie die?

#### **Workshop Participant**

Wir identifizieren das über eine Lärmkartierung, die wir alle 5 Jahre machen müssen. Dort werden dann über gesamt Hamburg der Straßenverkehr kartiert, Fluglärm, Schienenverkehr, kartiert auch Hafen, Gewerbe, Industrie. Das weißt dann Pegelbänder aus von 5 dB-Schritten und da kann man dann sagen „Ach, das sind Bereiche, die gehen über 70 db tagsüber, 60 DB nachts. Das ist im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Oder über 65 tags, 55 nachts. Das ist die Belästigung.“ Und an diesen Punkten möchten wir arbeiten auf allen Gebieten.

#### **Workshop Conductor**

Bedeutet klare gesetzlich vermutlich vorgeschriebene Grenzwerte?

#### **Workshop Participant**

Nee, leider nicht. Das sind Auslösewerte. Diese Wertepaare haben wir uns für Hamburg festgelegt, gerade auch jetzt im zweiten Schritt. Wenn man sich die Karten anguckt, heißt wenn man die Karte als Überblick sieht von Hamburg, ist alles rot oder ist alles lila. Da gibt es ganz viel, was schon in die Gesundheitsgefährdung geht. Das kann man nur sukzessive abarbeiten. Das kann man nicht auf Schlag machen, außer man macht ein Gesamtkonzept. Das ist nicht denkbar gewesen bisher. Von daher haben wir uns straßenweise rangehangelt und eben Straßenabschnitte gewählt, die wir dann sukzessive umsetzen wollten. Für den Schienenverkehr ist es schwierig. Für den Schienenverkehr haben wir zwar den hamburgereigenen Schienenverkehr wie AKN, Hochbahn und Hafenbahn, können aber auch schwer da was umsetzen. Der Rest, die S Bahn und alles ist Eisenbahnbundesamt. Dafür sind wir gar nicht zuständig. Aber wir haben gerade in Hamburg hier viel gehabt, dass wir Lärmschutzwände an dieser sogenannten Güterumgehungsbahn hatten oder auch in Harburg und Bergedorf, wo wir über das freiwillige Sanierungsprogramm des Bundes viel gemacht haben. Also

von da ja, da haben wir angesetzt. Maßgebend ist dann nach wie vor die Kartierung mit Orientierungswerten, mit Pegelklassen und Auslösewerten, die wir dann festgelegt haben.

#### **Workshop Conductor**

Inwiefern spielen die Daten, die sie von DIPAS bekommen haben oder die einzelnen Bürgerbeiträge mit rein?

#### **Workshop Participant**

Die Kommentare geben uns ja jetzt wieder, wo die Schwerpunkte liegen. Also viele Bürger haben jetzt geschrieben wir möchten an der Straße Tempo 30 haben. Warum ist sie nicht mit drin? Wir möchten mehr Verkehrssicherheit haben für unsere Radfahrer, für unsere Kinder. Warum wird nicht mehr kontrolliert? Wir haben das auf der Kommentarebene, weil die uns ermöglicht, dass wir nicht antworten müssen. Weil Internet ermöglicht ja auch sehr viele Möglichkeiten der Beteiligung. 2013 hatten wir die Möglichkeit gewählt, Foren zu machen und dort die Bürger direkt zu befragen. Und hatten denen aber auch gesagt, sie kriegen eine Antwort zu dem, was sie vorschlagen. Das hat natürlich zu 2 Jahren Arbeit geführt, das alles auszuwerten und zu beantworten. Das wollten wir diesmal nicht machen und haben gesagt, wir machen das jetzt über diese Stadtwerkstatt Tool. Das ist ja eigentlich auch so kommen konzipiert, dass man nicht antwortet, sondern die Menschen können Kommentare abgeben. Die werden für uns ja gesammelt. Wir können Sie lesen und wir können Sie filtern. Und können jetzt sagen „Ach, da liegt euer Schwerpunkt im Straßenverkehr“, „Oh, es gibt auch tatsächlich relevante Gegner gegen Tempo 30 - kann man auch nicht außer Acht lassen.“, „Ja wo liegen denn sonst eure Schwerpunkte?“ Das lässt sich dann aus diesen Kommentaren filtern?

#### **Workshop Conductor**

Bedeutet, sie gehen dann auch, wenn es jetzt darum geht, eine Lärmschutzplanung zu machen, wirklich die einzelnen Kommentare durch und schauen, wenn jetzt eine Straße X, sag ich mal manche für Tempo 30 sind manche sagen „Ne Tempo 50 ist hier komplett in Ordnung“. Wie gehen Sie dann damit um?

#### **Workshop Participant**

Sie werden jetzt einfach erstmal mengenmäßig erfasst, also wir haben im Moment 650 Kommentare zu den unterschiedlichsten Themen die möglich waren. Das kann man schon mal filtern. Das Tool hatte jetzt nicht die optimalen Möglichkeiten. Es ist noch nicht konzipiert für Texte. Es ist ja mehr interaktiv in kleinem Raum konzipiert und von daher muss man da noch einiges anpassen, wenn man es jetzt nur auf Texte bezieht. Wir hatten ja auch den ganzen Text quasi einzugeben und haben das kapitelweise oder abschnittsweise gemacht, damit die Leute nicht immer alles lesen müssen. Also ich glaube, wir haben 20 verschiedene Themenfelder somit. Die wir auch noch händisch zuordnen mussten das hat Person X dann für uns gemacht und können jetzt sagen. „Ach zu Kapitel so und so gibt es jetzt so viele Kommentare“ Die werden jetzt natürlich alle gelesen und zugeordnet und so eine Art Ranking gemacht: Was müssen wir mitnehmen? Was ist ein Kommentar auf Kommentar, wo die Leute sich untereinander ausgelassen haben? Was müssen wir mitnehmen für die Fortschreibung in den Plan? Was müssen wir uns merken? Was ist nicht verstanden worden am Lärmaktionsplan? Das fand ich interessant. Wo muss man vielleicht inhaltlich noch nachbessern, damit die Leute das besser verstehen? So, das ist das, was wir damit machen können.

#### **Workshop Conductor**

Okay also auch praktisch als Feedback auf die Kommunikation, die im Vorhinein gelaufen ist? Aber versteh ich das richtig: Die Pegel sind die Grundlage und dann geht es darum auf Basis von den Kommentaren rauszufinden: Wo sollten wir priorisieren, weil es einfach so viel zu tun gibt?

#### **Workshop Participant**

Nee, wir haben bestimmte Themen. Also wir haben gesagt, wir machen wieder Tempo 30 nachts und haben dazu über 80 Straßenabschnitte genannt, die wir in den nächsten Jahren bis 2024 umsetzen wollen. Die sind immer nur abschnittsweise. Das ist nie gesamte Straße, die kann ja quer durch Hamburg gehen und ist ja auch sehr unterschiedlich belastet mit Anwohnern, die dort wohnen. Von daher haben wir gesagt, wir haben einmal Tempo 30 nachts. Wir haben einmal Kopfsteinpflasterstraßen, da können wir etwas machen, dass wir da vorrangig vielleicht Tempo 30 machen. Wir haben die Möglichkeit, vielleicht Lärmschutzwände aufzustellen an Straßen, was dann dazu führt, dass es dort leiser wird. Wir haben das Thema Fluglärm, was wir da alles gemacht haben: 21 Punkte-Plan und sonstige Punktepläne. Wir haben eine Fluglärmschutzbeauftragte. Wie kann sie das machen? Das ist alles in diesem 80 Seiten Dokument niedergelegt. Man kann zu dem Kapitel Fortschreibung konkret was wir jetzt neu aufnehmen oder ergänzend zu dem aus 2013 machen Kommentare abgeben.

So also wir haben schon konkrete Vorschläge gemacht, das wollen wir tun. Es geht um die ganze Verkehrspolitik. Die Verkehrspolitik möchte in Hamburg ja den ÖPNV deutlich stärken. Letztendlich bis 2030 wirklich den motorisierten Individualverkehr deutlich senken. Das ist Verkehrsentwicklung. Das steht natürlich auch alles drin, dieses gesamtstädtische. Die Leute können das kommentieren.

#### **Workshop Conductor**

Welche Konflikte sehen Sie da? Wo sehen Sie da potentielle Konflikte?

#### **Workshop Participant**

Konflikte sind die wirtschaftlichen Interessen und auch die behördlichen Interessen untereinander. Die wirtschaftlichen Interessen, Fluglärm, wenn jeder zweite sagt „Ich möchte nur Fluglärm von 8 – 22 Uhr. Jetzt kann man bis 23:00 Uhr in Hamburg starten und landen. Das sind reine wirtschaftliche Konflikte. Und natürlich auch behördliche, weil die Verkehrsbehörde sieht natürlich eher die wirtschaftliche Seite. Wir als Umweltbehörde sagen „Ne, ihr müsst euch was einfallen lassen.“

Leisere Flugzeuge wäre ne Möglichkeit, ist aber auch eine rein wirtschaftliche Frage. Die Entwicklung geht dahin. Man versucht Alternativen zu finden. Der Klimaschutz macht dort mehr, hat bessere Ansätze. Letztendlich sind diese beiden Konfliktfelder. Dass die Umwelt Behörde letztendlich immer mehr möchte als andere Behörden. Wenn wir Tempo 30 mehr haben, kann ich verstehen, dass man mehr kontrollieren soll. Da sagt die Polizei „Nee, das können wir nicht leisten“. Also, da ist der Konflikt ja ganz klar. Da den Mittelweg zu finden, das ja das stellt sich für uns immer als problematisch dar.

#### **Workshop Conductor**

Okay kurze Nachfrage wenn sie, wenn sie von den wirtschaftlichen Konflikten sprechen: Sehen Sie das auch in den Kommentaren widergespiegelt, dass manche Leute sagen „Wir brauchen einen starken Flughafen“. Die dann vielleicht gar nicht in dem Einzugsgebiet leben und die Leute, die im Einzugsgebiet leben sind dann eher für eine Beschränkung des Flugverkehrs, oder Nachtflugverbote.

#### **Workshop Participant**

Also wir haben hier eine sehr starke Lobby an Fluglärmgegnern, die im Einzugsgebiet leben. Das Einzugsgebiet ist ja durch diese Fluglärmschutzzonen markiert, aber es ist ja im Grunde wesentlich grösser. Auch andere empfinden den Fluglärm als laut. Wenn ich hier in Bergdorf sitze, sehe ich die Flieger reinkommen. Ich höre sie. Ich bin natürlich jetzt gebrieft, ich höre sie automatisch, weil ich ja auch lärmfixiert bin. Aber andere sehen das schon als laut an, ist aber ein Unterschied, ob ich das in Alsterdorf oder in Langenhorn habe, wo die Maschine runter geht. Das muss man schon differenzieren. Hier in Hamburg gibt es Situationen, da sind ist diese Lobby so stark. Fluglärmgegner haben wir sehr stark, wir haben sehr starke Befürworter jetzt zu Tempo 30 weil es eine starke Lobby gibt für mehr Radverkehr. Sichere Radwege und sowas. Das spiegelt sich in den Kommentaren ganz deutlich wider. Der Fluglärmgegner ist genauso derjenige, der den Flughafen nutzt. Das blendet er für sich ja aus, weil das interessiert ja nicht. Aber er möchte natürlich gut wegkommen, so ist ja schon. Man kann alles machen, nur nicht bei mir vor Ort. Oder eben keine Einschränkung, wenn ich davon betroffen bin.

#### **Workshop Conductor**

Bedeutet dann geht es im Endeffekt gar nicht so arg ums Gemeinwohl, sondern eher sehr um den individuellen Vorteil.

#### **Workshop Participant**

Ja, da geht es dann um das individuelle, genau.

#### **Workshop Conductor**

Nochmal eine Nachfrage. Ich finde es super interessant, wenn es diese starken Lobbies gibt für ein bestimmtes Thema. Wie gehen Sie damit um? Wenn Sie jetzt sagen, das ist eine sehr starke Lobby, aber eventuell gibt es ja auch eine schweigende Mehrheit, die eigentlich - ich weiß nicht sag mal als Beispiel Bürgerabstimmungen, Baden-Württemberg, Stuttgart 21, eigentlich dafür ist für das Projekt. Wie fließt es dann in den Alltag ein oder in ihre Planung?

#### **Workshop Participant**

Ja also ich würde jetzt sagen die Praxis ist so, „Wer am lautesten schreit, kriegt das meiste Gehör“ und wird noch am ehesten berücksichtigt. Alles, was schweigt fällt so ein bisschen hinten runter. Wir sehen natürlich den Lärmschutz nicht nur nach den Lobbyisten. Der Fluglärm spielt eine große Rolle, es ist eine große Belastung, aber die Anzahl der Leute ist ja deutlich geringer als beim Straßenverkehr, die betroffen sind. Beim Fluglärm lässt sich noch wenig machen, weil die wirtschaftliche Komponente so stark ist. Da kommen wir gar nicht gegen an, da können wir gar nichts machen. Deswegen versuchen wir schon für die Allgemeinheit letztendlich mit Tempo 30 gut voranzukommen. Beziehungsweise mit der Verkehrspolitik, wie sie jetzt im Moment läuft. Die läuft ja jetzt, seitdem wir eine neue Regierung haben, seit anderthalb Jahren. Weil wir jetzt grün geprägt sind, ist es auch in der Verkehrspolitik so. Das ist für uns dann eben positiv als Umweltbehörde, dass wir sagen können, es gibt jetzt auch deutlich mehr Interesse bei der Verkehrsbehörde da anders zu denken.

Trotzdem ist es nachher die Finanzierung, die Gelder müssen bereitstehen, das kostet alles Geld. Also eine Tempo 30 nachts ist nicht einfach nur ein Schild aufgestellt. Auch diese Schild kostet erstmal Geld, davon mal abgesehen. Aber es gab so viele Prüfungen dafür und das ganze Aufarbeiten und man muss die Lichtsignalanlagen vielleicht umstellen, um nachts eine andere Verstärkung zu haben und das kostet Geld.

### **Workshop Conductor**

Also auch da noch dann im Hintergrund im städtischen Kontext von behördlicher Seite die finanziellen Überlegungen, die auch noch mit rein spielen.

Wenn sie jetzt an die Konflikte denken von Bürgern und Bürgerinnen, die sich äußern, eventuell auch zu ihnen kommen. Wie äußern die sich konkret in ihrem Alltag? Also abgesehen von den Kommentaren gibt es Leute, die anrufen, die vorsprechen wollen, die dann irgendwie über andere Plattformen mobilisieren und nicht über die offizielle? Gibt es noch andere Arten, wie sich diese Konflikte äußern?

### **Workshop Participant**

Wir haben für den Fluglärm ein Telefon, was besetzt ist. Wo man auch die Beschwerden mit einem Formular quasi eingeben kann und die Beschwerden werden gezählt. Wir werden sehr stark telefonisch frequentiert, und zwar in einer sehr unglücklichen Form. Es geht unter die Gürtellinie. Man wird beschimpft und bedroht. Also da ist die Sachlichkeit nicht immer gegeben. Das ist insbesondere im Fluglärm so. Es kommt vor, dass Leute vorbeikommen, das ist eher weniger der Fall. Wir sind im Internet vertreten mit Telefonnummern. Von daher kann man dann direkt bei uns anrufen. Wir haben eine Emailadresse, da kann man hinschreiben und das wird dann auch beantwortet.

### **Workshop Conductor**

Wie ist das Verhältnis von Onlinekommentaren zu diesen anderen Arten von Äußerungen?

### **Workshop Participant**

Also Emails, wenn das als online gezählt wird, Emails überwiegen.

### **Workshop Conductor**

Ich meinte DIPAS hauptsächlich.

### **Workshop Participant**

Das ist ja jetzt für uns das eine einmalige Sache von 4 Wochen und damit ist es abgeschlossen. Das ist natürlich überproportional stärker als Emails. Oder je nachdem. Beim Fluglärm haben wir aber auch schon Tausende an Emails bekommen, die uns dann geschickt wurden, einfach um uns zu bombardieren, um uns lahmzulegen aus lauter Frust. Ich würde das jetzt auch nicht so werten als Standardmittel. Sondern normal schreiben die Ihre Beschwerden und das machen Sie regelmäßig, weil sie eben am Ball bleiben. Das finde ich auch ok. Aber wir hatten Phasen, die haben uns die ganzen Kommentare, die haben uns mit tausenden Emails vollgeballert. Das war dann natürlich schwierig zu handeln. Aber wenn es normal läuft, ist es Onlinekommentierung. Wir können es allerdings noch relativ wenig. Wir hatten eine Phase 1 und da haben wir ne Umfrage gestaltet 2018. Da hatten wir über 4000 Zugänge. Der Umfragebogen der wurde anders angenommen. Das hatten wir aber auch ein bisschen anders noch beworben. Wenn man da mehr macht, dann kommt natürlich auch mehr Rücklauf. Hier haben wir eine Pressekonferenz gehabt und das wurde in den Wochenblättern und den Tageszeitungen aufgegriffen. Dann laufen die 4 Wochen und dann geht es zu Ende. Wir haben natürlich noch diese Verbände: BUND, ADFC und sowas alles. der BUND hat gestern reagiert, also einen Tag vor Schluss. Hat gemerkt „Scheiße, wir haben unsere Mitglieder nicht mobilisiert“. Das ist natürlich dumm gelaufen. Das sind dann wieder Sachen, die reagieren in

der Regel auch, aber die machen als Verband Stellungnahmen. Und sie versuchen natürlich auch, ihre Mitglieder auf ihren eigenen Seiten zu mobilisieren.

Das kriegen wir in der Regel auch gesagt. Also sie wenden sich an uns und sagen, „Wir werden das auf unserer Seite veröffentlichen“. Entweder mit dem Link oder dann jetzt beim BUND mit dem Lärmaktionsplan selber und dass man sich noch beteiligen kann in Schriftform per E-Mail. Und dann wird es da noch einen Rücklauf geben. Also der BUND hat verpennt und wir hatten eigentlich gedacht, dass es da mehr Rücklauf gibt, aber das hat mit dem Wechsel zu tun. Die Person Y ist gegangen genau in unserer Beteiligungsphase. Der war immer ein kritischer Gegner und dann hat er immer viel dazu gesagt. Und der ist jetzt bei uns im Haus, also von daher hat man das wohl nicht so mitgekriegt würde ich mal sagen.

### **Workshop Conductor**

OK, aber sind es dann nur die Umweltverbände, also Fahrradverband der BUND. Oder ist auch der ADAC beispielsweise für Stellungnahmen da?

### **Workshop Participant**

Also normal wäre der ADAC auch da, aber er hat sich nicht gerührt. Der ADFC hat sich gerührt. Normal reagieren Sie alle ja.

### **Workshop Conductor**

Dann vielen Dank schon mal für die Fragen. Ich hab etwas kleines vorbereitet und zwar als Einblick wie mein Tool funktioniert so ein bisschen Hintergrundwissen und dann im Nachhinein auch ein paar Ergebnisse. Ich habe die DIPAS-Beiträge bekommen, die geo-lokiert sind. Die man auf der Karte messen kann. Was Natur Language Processing, die Textverarbeitung macht, ist sie versucht, verschiedene Themen rauszufinden, die immer wieder vorkommen in den Beiträgen auf Grundlage von Wörtern, die häufig im Zusammenhang auftreten. Also Baum, Grünstreifen, kommt häufiger vor als Baum und Lärm sag ich jetzt mal. Dann habe ich die Themen geordnet und dann versucht, diesen Themen einen jeweiligen Wert zuzuordnen. Zu sagen „Ok, Thema Baum, Grünstreifen etc sind ökologische Werte“ und dann sehe ich auf der Karte wo diese einzelnen Cluster überlappen und wo es dann eventuell Konflikte geben könnte.

Das war meine Herangehensweise und ich würde ihnen jetzt gerne mal vier Beispiel Themen präsentieren und sie fragen, ob Sie da einen Zusammenhang oder ein Wert drin erkennen können?

### **Workshop Participant**

Ahh, da bin ich ja mal gespannt!

### **Workshop Conductor**

Es ist immer ein bisschen schwer die Themen zu präsentieren. Das ist jetzt das Erste. Eine Art der Präsentation ist diese Wortwolke, wo die wahrscheinlichsten Worte drin stehen, die in dem Thema vorkommen. Also, je größer das Wort, umso wahrscheinlicher kommt es vor im spezifischen Thema. Beispielsweise Stadt kommt am häufigsten oder am wahrscheinlichsten vor. Mensch, wohnen, leben, Et cetera. Eine andere Art das zu präsentieren sind die exklusivsten Wörter in dem Thema,

also die Wörter, die hauptsächlich in dem Thema vorkommen, aber nicht in allen anderen Themen. Die sehen Sie hier auch aufgelistet.

Um das Ganze ein bisschen greifbarer zu machen, habe ich jeweils noch Beispielbeiträge genommen, die mit der höchsten Wahrscheinlichkeit diesem Thema zugeordnet worden sind. Dann wird gesagt Beispiel Beitrag 1 ist jetzt - weiß nicht - zu 70% Thema 11 zuzuordnen. Aufgrund der Wörter, die da drin vorkommen. Und dann sind es jetzt 3 Beispiele Beiträge für dieses Thema. Da können Sie gerne laut denken, wenn Sie das möchten. Da wäre Frage, ob sie da hinter dem Thema einen gewissen Wert sehen, der hinter den Wörtern und den Beispielbeiträgen steckt.

#### **Workshop Participant**

Also ich finde diese Wolke sehr schön. Stadt, Mensch, wohnen, da kann man schon sehen, wo da der Schwerpunkt liegen wird und daraus kristallisiert sich dieser Mietpreis oder Wohnraum. Dann finde ich ist das ne ganz interessante Aussage. Ich kann das hier auch auf den Lärm beziehen, wenn man das jetzt ein bisschen spezifiziert und sagt dann Stadt Mensch Lärm oder so diese Begriffe kommen, dann würden sich auch örtlich nachher in der Karte zeigen, wo Schwerpunkte liegen. Also Flughafen Hauptmagistralen und sowas. Von daher kann man da ja auch interessante Sichtweise entdecken, sag ich mal.

Und hier ist es natürlich dann sehr interessant „aha was das ist der Mietpreis, der wichtig ist?“. Der Wohnraum für Menschen mit Beeinträchtigungen scheint ein interessantes Thema zu sein. Da würde ich als Bürger ja gar nicht drüber nachdenken. Nachbarschaftsprojekte fördern. Interessant, im Stadtteilbereich dort ein bisschen anders zu denken als klassischer Wohnbau, sondern eher eben auch Nachbarschaftsprojekte zu sehen. Finde ich dann zumindest als Bürger schon mal sehr interessant, dass man ein solches Fazit daraus ziehen kann.

#### **Workshop Conductor**

Würden Sie sagen, das lässt sich unter einem Wert zusammenfassen? Dieses Thema?

#### **Workshop Participant**

Dieses Thema 11 jetzt speziell?

#### **Workshop Conductor**

Genau

#### **Workshop Participant**

Müsste ja eigentlich gehen, ja.

#### **Workshop Conductor**

Und welcher Wert wäre das?

#### **Workshop Participant**

Wohnraum. Der Wert Wohnraum, ja.

#### **Workshop Conductor**

Okay. Ein weiteres Beispielthema. Jetzt alles auf einmal eingeblendet.

#### **Workshop Participant**



Erhalt von Grün. Darum wird es gehen. Aber da ist man so ein bisschen vorgefiltert, sag ich mal. Weil ich eben weiß es geht eben auch um Erhalt von Grün. Das wünschen sich viele. Es gibt "nicht" dazu. Das taucht dann aber rechts nicht auf, also das ist ja auch deutlich. Von daher würde mir da jetzt eine Aussage fehlen, warum ist „nicht“ auch relevant?

Also geht es doch nicht nur um Erhalt von Grün.

**Workshop Conductor**

Ja, das ist mir tatsächlich noch gar nicht aufgefallen, dass natürlich „nicht grün“, wenn man das so nebeneinander sieht, genau die gegenteilige Aussage hat.

**Workshop Participant**

„Nicht“ ist ja eine Verneinung auf dieses Thema.

**Workshop Conductor**

Genau.

**Workshop Participant**

Von daher muss es ja auch was Relevantes geben in diesem Bereich, was nein sagt. Das muss man ja auch darstellen.

**Workshop Conductor**

Ich kann gerne dazu etwas sagen, wenn Sie möchten. Warum ich glaube, dass da „nicht“ drin vorkommt, einfach aus meinem Verständnis von dem Algorithmus heraus.

**Workshop Participant**

Ja.

**Workshop Conductor**

Nicht ist ein Wort, was relativ häufig vorkommt. Und wenn, wenn ich jetzt sag, ich möchte nicht Parkplätze, sondern mehr grün haben. Dann kommt dieses nicht dadurch wahrscheinlich rein. Wenn sie sich jetzt die exklusiven Wörter anschauen, die nur in dem Thema vorkommen und nicht in anderen Themen, taucht das „nicht“ dann da gar nicht auf, weil es wahrscheinlich in sehr vielen Themen auftaucht, dass Leute immer sagen, „Ich will nicht das, ich will das und das haben“.

Daher, glaube ich kommt das „nicht“ da rein. Aber das ist natürlich interessant zu sehen.

**Workshop Participant**

Also ich würde sofort auf das nicht reagieren. Jetzt als Mitarbeiterin der Behörde, weil ich genau das für mich ja auch filtere. Es gibt ja auch Tempo 30 Gegner. Und diese Sprache muss man ja auch hören.

**Workshop Conductor**

Okay, dann ein weiteres Thema.

**Workshop Participant**

Regelmäßig Fußgänger Fahrzeug gefährden. Aha, Spiegel aufstellen gegenüber Tiefgaragen, Ausfahrten, Wendemanöver, Fahrradstreifen breiter machen. Ist ein sehr lokales Thema danach.

Also auf einen kleinen Teil bezogen, nicht gesamtstädtisch. Aus meiner Sicht. Also da muss es eine gezielte Umfrage zu einem kleinen Vorhaben geben. Also Tiefgaragenausfahrten finde ich jetzt ja selten, ungewöhnlich.

**Workshop Conductor**

Ok, auch da wieder die Frage: sehen Sie da einen Wert dahinter, wo sie das zusammenfassen könnten?

**Workshop Participant**

Das ist Sicherheit. Verkehrssicherheit, sogesehen wieder.

**Workshop Conductor**

Okay, dann ein weiteres. Der ist jetzt der Beitrag sehr lang. Das müssen Sie auch nicht komplett lesen. Es war nur der wahrscheinlichste Beitrag, deswegen habe ich ihn aufgenommen.

**Workshop Participant**

Schon alt, schon ganz. Spielplätze ist das Thema also. Also es geht um den Wert, qualitativ bessere Spielplätze zu haben.

**Workshop Conductor**

Okay und ein letztes hätte ich noch.

**Workshop Participant**

Gut leben, Groß, Raum. Es geht um Kinder, Jugendliche, der Wert Familie. Aus „gut leben groß“ das Angebot für Jugendliche zu ziehen, kann ich noch nicht so nachvollziehen. Babyschaukel oder so, da muss ich da fehlt mir jetzt der Kontext zu.

**Workshop Conductor**

Okay, also, sie könnten da dann keine Aussage treffen.

**Workshop Participant**

Nee, nee.

**Workshop Conductor**

Vielen Dank. Das ist auch das, was ich denke bei so Themen, weil manchmal kommen halt auch Sachen raus, die jetzt nicht wirklich so zusammengehören. Wo man keine Struktur dahinter erkennt.

Dann würde ich ihn jetzt gerne als letzten Schritt noch die Karte zeigen. Das sind jetzt jeweils die Werte, die ich zugeordnet hatte. Also ich hatte manchen Beiträgen einfach Lebenswerte Stadt gegeben. Was sie so ein bisschen als qualitativ bessere Spielplätze gesehen haben, hätte ich jetzt unter dem Wert Lebenswertigkeit zusammengefasst. Dann die ökologischen Werte, Sicherheit, Gesundheit, ökonomische Werte und soziale Gerechtigkeit, Equity.

Und jetzt, wenn das funktioniert könnten Sie auch die Maus bewegen auf meinem Bildschirm.

**Workshop Participant**

Ne geht nicht.

**Workshop Conductor**

Bei mir funktioniert das. Ich sehe, sie können auch rein zoomen.

**Workshop Participant**

Ich kann nix.

**Workshop Conductor**

Sehen Sie, dass sich das verändern? Können Sie da navigieren oder funktioniert das gerade nicht?

**Workshop Participant**

Ich, ich verstehe sie jetzt nicht.

**Workshop Conductor**

Entschuldigung. Können Sie sich auf der Karte mit Ihrer Maus bewegen?

**Workshop Participant**

Ich kann schon selber drauf gehen, ja.

**Workshop Conductor**

Und verändert sich das auch, wenn sie jetzt zum Beispiel auf verschiedene Sachen anklicken?

**Workshop Participant**

Moment, ich versuche mal. Ich kann nicht lesen, was da steht. Ich hab jetzt geklickt, da hat sich was verändert. Aber die Schrift ist zu klein, da kann ich nicht lesen, was da steht.

**Workshop Conductor**

Ah ok. Das ist natürlich doof.

**Workshop Participant**

Das Bild ist ja relativ klein.

**Workshop Conductor**

Dann kann ich sie vielleicht kurz durchführen. Ansonsten hätten sie es selber ausprobieren können.

Also ich hoffe, Sie sehen es jetzt. Die Idee war jetzt hier zu fragen: Wo sind denn verschiedene Häufungen von bestimmten Werten, also beispielsweise Ökologie scheint hier an gewissen Stellen gehäuft aufzutreten.

Und dann kann ich die einzelnen Beiträge mir anzeigen und durch navigieren.

Können Sie das jetzt lesen was hier steht?

**Workshop Participant**

Ja, Grünachse erhalten. Ach so, die Beiträge sind dann verortet?

**Workshop Conductor**

Genau richtig. Auch nach den verschiedenen Werten geordnet. Sodass man dann sehen kann „Ok auf dieser Straße scheinen einige Beiträge zu kommen, die mehr ökologische Aspekte sehen würden.“

**Workshop Participant**

Ah das würde ja die Arbeit deutlich erleichtern. Zu diesen jeweiligen Themen.

**Workshop Conductor**

Genau. Zumindest, dass man schon mal eine Art Vorsortierung hat. Auch noch Sicherheit, hier viel mit Tempo 30, also gefährliche Querungen.

**Workshop Participant**

Ja, genau und gerade diese Verordnung ist dann auch ein wichtiger Punkt. Ja.

**Workshop Conductor**

Da wäre dann die Frage, ob sowas für Sie interessant wäre?

**Workshop Participant**

Ja, ohne Frage, ohne Frage. Also, wenn man quasi unsere 650 Kommentare so verorten könnte, weil sich dann ja auch genau die Schwerpunkte zeigen und vor allen Dingen man gesamt städtisch sehen kann, wo die Leute sitzen. Kristallisieren sich da bestimmte Wohnbereiche raus oder Straßenabschnitte? Fluglärm würde man sofort sehen in dem Fluglärm-Bereich.

Das wäre natürlich eine tolle Aussage. Da kann man natürlich Rückschlüsse darauf ziehen „Aha, sind es die bessergestellten Stadtteile, die sich beschwerten, Problem Stadtteil sagen gar nichts, beteiligen sich wenig“. Das sind ja auch alles Rückschlüsse, die man ziehen kann. Das ist natürlich faszinierend. Das würden wir jetzt so nicht leisten können.

**Workshop Conductor**

Weil sie das gerade ansprechen, haben sie da eine Vermutung, dass bessergestellte Stadtteile sich eher beteiligen als die anderen?

**Workshop Participant**

Bei uns jetzt? Oh die bessergestellten Stadtteile. Ich glaube nicht, dass Wilhelmsburg oder Billstedt sich sehr intensiv beteiligt. Es ist Wandsbek, es ist Blankenese, es ist Rissen. Also das kann man schon sehen. Bergeorf gibt es auch. Also ich glaube schon, dass sich das zeigen würde. Gut die Magistralen muss man natürlich sehen. Wenn man die dazu legt, kann man sehen „Aha, das sind die stark lärmbelasteten Straßen. Die Zufahrtsstraßen aus Schleswig-Holstein oder so, wo die Leute dann sagen hier geht unser ganzer Verkehr durch. Und ja, das sind zwar Einfamilienhäuschen, aber wir haben eben kein Tempo 30. Das hat aber damit zu tun, weil wir gesagt haben wir wollen möglichst viele Anwohner schützen und dann haben wir den Mietwohnungsbau, also da, wo mehr Einwohner sind, die Bereiche gewählt. Das ist ja genau das was jetzt dann zum Tragen kommt, wenn die Leute sagen, wir wollen überall Tempo 30 haben auf dieser Straße.

Also das würde sich so schön darstellen lassen, ohne Frage.

Wir haben ja auch ruhige Gebiete als Thema und das sind dann eben auch die Grünflächen. Das könnte man auch sehen. Wäre auch interessant.

**Workshop Conductor**

Okay, dann vielleicht noch eine letzte Sache: Ich hab jetzt ja nämlich wie gesagt Themen genommen, die verschiedenen Werten zugeordnet und die dann hier auf der Karte aufgetragen. Aber ich hab auch den einzelnen Themen jeweils Überschriften gegeben, was ich glaube, dass das Hauptthema ist in dem jeweiligen in diesem Thema was identifiziert wurde. Dann kann man halt nochmal viel direkter schauen, also beispielsweise Zebrastreifen.

**Workshop Participant**

Ah, alles noch diese ja, diese unter Differenzierung, genau.

**Workshop Conductor**

Genau oder ich sag jetzt mal „Gefährliche Radwege“. Oder hier geht es um Ampelschaltung beispielsweise. Alle Beiträge können natürlich nicht richtig zugeordnet werden. Sag mal, das ist noch alles in der Entwicklung, aber es ist zumindest ein erster Ansatz und da mit den Daten vielleicht ein bisschen besser umgehen zu können. Aber dann wäre das für Sie auch interessant?

**Workshop Participant**

Ja, sie machen es ja jetzt wahrscheinlich bezirksweise oder immer so regionalweise. Wir haben ja eine Betrachtung gesamt städtisch. Aber das kann man ja zusammen führen. Also bei uns beteiligen sich 650 aber das ist ja nicht repräsentativ für Hamburg. Ist immer nur ein Ausschnitt. Die Aussagen dazu muss man natürlich auch da unter dem Aspekt sehen. Aber trotzdem die Verordnung und dass man lesen kann was den Bürger beschäftigt, das finde ich wichtig. Wenn das für alle zugänglich ist, dann ist das ja auch eine Form von Transparenz, die man nur unterstützen kann. Weil man vielleicht Fachbezogen, ja eine andere Wertung trifft. So, und das macht es ja dann wieder interessant.

**Workshop Conductor**

Okay super, dann hätte ich noch eine letzte Frage: Haben Sie noch irgendwas, was Sie gerne sagen möchten oder was hinzufügen würden?

**Workshop Participant**

Mich würde interessieren ja, also dieses Thema ist ja bei Person Z schon länger präsent. Also 2018 hatten wir da schon mal drüber gesprochen. Wir haben jetzt schon 2021, das sind 3 Jahre. Wir haben die nächste Lärmaktionsplanung 2024. Vielleicht können wir dann da schon mitarbeiten, das wäre ja dann für uns eine ganz interessante Perspektive.