

Grundlagenpapier

Mobilitätsberichterstattung

Ergebnisse aus den Zieldiskussionen mit dem
Bezirk Pankow und der Bevölkerung

Erstellt von:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin

Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme

Institut für Land- und Seeverkehr

Sekr. SG 4, Salzufer 17-19, 10587 Berlin

Prof. Dr. Oliver Schwedes, Projektleitung

Carolin Kruse, Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Sven Hausigke, Wissenschaftliche Mitarbeiter

www.ivp.tu-berlin.de

Inhalt

0. Einleitung	5
1. Analyseergebnisse	6
1.1. Stärken und Schwächen des Verkehrs in Pankow	6
1.2. Planungsbarrieren der bezirklichen Verkehrsplanung	11
1.3. Forschungsmethoden des Projektes MobilBericht	13
1.4. Visionen zur Mobilität der Zukunft in Pankow	17
2. Projektleitlinien	21
3. Reflektion der Methode Fokusgruppendifkussion	25
Anhang: Forschungsmethoden im Rahmen vom MobilBericht	26
Literaturverzeichnis	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Forschungsgebiet Berlin-Pankow mit den räumlichen Gebietstypen	5
Abbildung 2: Übersicht von verkehrspolitischen und -planerischen Aufgaben mit Umsetzungsmängeln als Barrieren im Bezirk.....	11
Abbildung 3: Übersicht von Einsatzorten für die Teilnehmende Beobachtung und das Community Mapping	15
Abbildung 4: Überschneidung mit dem StEP Verkehr.....	22
Abbildung 5: Überschneidung mit dem Koalitionsvertrag von SPD, Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen	23
Abbildung 6: Überschneidung mit dem Forschungsantrag MobilBericht.....	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Pankower Verkehrs.....	7
---	---

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BVV	Bezirksverordnetenversammlung
KoMoDo	Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RPV	Ressortübergreifende Planungsvernetzung
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr
SWOT	engl. Akronym für Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken
TU	Technische Universität
TVN	Tangentialverbindung Nord

0. Einleitung

Der "MobilBericht" ist ein Forschungsprojekt des Stadtentwicklungsamts Pankow zusammen mit der TU Berlin und der TU Dresden. Das Projekt will die Mobilitätsberichterstattung als neues Planungsinstrument für den Verkehr etablieren. Ziel ist es, die Verkehrspolitik im Bezirk strategisch neu auszurichten und die urbane Mobilität sozial-gerechter sowie ökologisch-verträglicher zu gestalten. Die Aufgabe besteht in der Reorganisation urbaner Mobilität anhand der individuellen Mobilitätsbedarfe der Menschen im Bezirk unter Berücksichtigung der Klima- und Gesundheitsziele.

Als Grundlage zur strategischen Ausrichtung der Mobilitätsberichterstattung als Planungsinstrument wird ein Grundlagenpapier benötigt, das Leitlinien und Anregungen zur Umsetzung des Projekts in Pankow erarbeitet, die auf Zieldiskussionen mit bezirklichen Vertreter_innen und der Bevölkerung basieren. Die Diskussionsrunden fanden in Form von bezirksamtinternen Informationsveranstaltungen zu Beginn des Projekts und drei Fokusgruppendifkussionen im Frühjahr 2018 statt. Die Fokusgruppendifkussionen hatten zum Ziel, mit Expert_innen des Bezirks und des Verkehrs über Stärken und Schwächen der aktuellen verkehrlichen Situation, die Umsetzung der Methoden in Pankow sowie potentielle Konfliktthemen und Visionen für eine Mobilität der Zukunft zu diskutieren. Die Aussagen und Vorschläge der Teilnehmenden der Fokusgruppendifkussionen sind Hauptbestandteil dieses Grundlagenpapiers. Es wurden drei Veranstaltungen initiiert, die sich jeweils auf die räumlichen Gebietstypen konzentrierten. Als Gebietstypen konnten Innenstadgebiete (Pankow und Prenzlauer Berg), Innenstadtrandgebiete (Niederschönhausen, Weißensee und Wilhelmsruh) und suburbane Gebiete (Buch, Blankenburg, Karow, Heinersdorf, Malchow, Blankenfelde, Französisch Buchholz und Rosenthal) identifiziert werden, denen sich die Ortsteile von Pankow zuordnen lassen. Die Zuteilung der Ortsteile in die Raumtypen fand aufgrund der Bevölkerungsdichten, Siedlungsstrukturtypen und sozialräumliche Eigenschaften statt.



Abbildung 1: Forschungsgebiet Berlin-Pankow mit den räumlichen Gebietstypen

Das Konzept der bezirklichen Mobilitätsberichterstattung verbindet ein quantitatives und ein qualitatives methodisches Vorgehen. Mit den Ergebnissen und methodenbezogenen Anpassungsvorschlägen aus den Zieldiskussionen kann im nachfolgenden Projektverlauf eine Weiterentwicklung und ortsangepasste Profilierung der Zielstellungen für das Projekt und der Methoden an die Situation in Pankow vorgenommen werden. Das Grundlagenpapier reflektiert die Situation zu Projektbeginn vor allem aus Sicht des Bezirksamts und der Bevölkerung. Es stellt somit eine Arbeitsgrundlage dar, die im weiteren Projektverlauf eine grundlegende Orientierung bietet, aber auch aufgrund weiterer Erkenntnisse und Anforderungen kontextspezifisch neu ausgerichtet werden kann.

1. Analyseergebnisse

Das Grundlagenpapier konkretisiert die Ziele des Forschungsprojektes MobilBericht für den Bezirk Berlin-Pankow. Grundlage sind die Erkenntnisse der drei Fokusgruppendifkussionen, die im Frühjahr 2018 mit Vertreter_innen der Politik, der Verwaltung, von Interessensverbänden und Bürger_innen aus verschiedenen Gebieten im Bezirk Pankow durchgeführt wurden, sowie Befragungen bei den gemeinsamen Informationsveranstaltungen mit Bezirksvertreter_innen. Die Teilnehmenden an den Fokusgruppendifkussionen waren Personen, die sich mit der verkehrlichen Situation in Pankow ausekennen und die Meinung der Institution und repräsentierten Bürger_innen vertreten können. Die Ergebnisse werden zunächst in diesem Kapitel nach unterschiedlichen Gesichtspunkten analysiert, um daraus anschließend die verkehrspolitischen Leitlinien der zukünftigen Mobilitätsberichterstattung in Pankow abzuleiten, die mit den Zieldiskussionen, Projektinhalten und übergeordneten strategischen und politischen Planwerken konformgehen.

Im ersten Schritt werden die in den Fokusgruppendifkussionen diskutierten Stärken und Schwächen des Verkehrs in Pankow dargelegt. Dadurch zeigen sich die Konflikte auf, die zu Themen des Verkehrs im Untersuchungsgebiet vorherrschen. Anschließend wird auf Planungsbarrieren eingegangen, die den Prozess der Verkehrsplanung derzeit begleiten. Die Anmerkungen aus den Fokusgruppendifkussionen zu den Forschungsmethoden, die eine optimale Anwendung im Untersuchungsgebiet Pankow gewährleisten sollen, werden im nächsten Kapitel zusammengefasst. Abschließend werden die Forderungen und Visionen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer betrachtet.

Für alle hier getroffenen Aussagen bleibt festzuhalten, dass es sich um einen ersten, notwendigerweise begrenzten Ausschnitt der verkehrlichen Situation in Pankow handelt. Es wurde aber das Ziel erreicht, grundlegende Probleme anzusprechen und auf diese Weise einen fundierten Ausgangspunkt für die Etablierung der angestrebten Mobilitätsberichterstattung zu bilden.

1.1. Stärken und Schwächen des Verkehrs in Pankow

In den Fokusgruppendifkussionen wurden vielfältige Stärken und Schwächen geäußert. Die Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse unterteilt in verschiedenen Themen. Die meisten Ausführungen bezogen sich auf die verschiedenen Verkehrsträger. Die Größe der Kreise spiegelt die Menge von hervorgebrachten Argumenten wider. Die Striche stellen Verbindungen entweder zu den Stärken und Schwächen oder zu angrenzenden Themen wie z. B. Radverkehr und ruhender Radverkehr, dar.

	Innenstadt		Innenstadtrandgebiet		Suburbanes Gebiet	
	Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
Radverkehr						
Ruhender Radverkehr						
Fußverkehr						
ÖPNV						
Motorisierter Individualverkehr (MIV)						
Ruhender Autoverkehr						
Platz / Raum						
Luft, Lärm / Gesundheit						
Liefer- und Schwerverkehr						
Pendler_innenverkehr						
Sicherheit						
Umwelt						
Sharing / alternative Angebote						
Bürgerengagement						
Transparenz						
Mobilitätskonzept für Wohnungsneubau						
Baustellen						

1-3 Nennungen ●

4-7 Nennungen ●

>7 Nennungen ●

Tabella 1: Stärken und Schwächen des Pankower Verkehrs

Zu beachten ist einerseits, dass nicht jedes Thema in den Diskussionsrunden angesprochen wurde, weshalb es in manchen Feldern keine Kreise gibt. Andererseits beruht die Darstellung auf qualitativen Aussagen einer kleinen Personengruppe, sodass es sich hierbei nicht um repräsentative Ergebnisse handelt. Vielmehr vermitteln die Ergebnisse schlaglichtartig die Einstellung in Pankow zu zent-

ralen verkehrspolitischen Themenfeldern, die von den beteiligten Expert_innen als besonders relevant eingeschätzt wurden und daher vordringlich im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung berücksichtigt werden sollten.

Der Gesprächsschwerpunkt lag auf den Schwächen des Verkehrs im Bezirk. Die Fokusgruppens Diskussionen erlaubten es den Teilnehmenden, Unzufriedenheit mit dem Status Quo des Verkehrs darzustellen. Oftmals wurde die Aufzählung von Problemen dazu verwendet, Verbesserungsvorschläge und Änderungswünsche zu äußern, wodurch die Benennung von positiven Beispielen in den Hintergrund gerückt ist.

Anders als in der Diskussion über die Innenstadt, in welcher ähnlich viele Stärken wie Schwächen für den **Radverkehr** genannt wurden, wurden im suburbanen Raum mehr Schwächen aufgezeigt. Auch sind die Schwächen unterschiedlicher Natur. In der Innenstadt wurde z. B. auf Konflikte zwischen Fußgänger_innen und Radfahrenden aufgrund von enger Führung oder die Gefahr bei der Überquerung von unübersichtlichen Kreuzungen durch radfahrende Kinder hingewiesen. Im suburbanen Raum wurde als großes Problem dargestellt, dass oftmals die Radinfrastruktur fehlt oder, wenn es sie gibt, diese nicht nutzbar ist (bspw. am Panke-Trail: zugewachsen im Sommer und vereist im Winter), sodass auch manche Supermärkte nicht sicher mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Ebenso wurde die Anzahl der Radabstellanlagen insbesondere an ÖPNV-Haltestellen bemängelt. Sie seien entweder überfüllt (Innenstadt) oder gar nicht vorhanden (suburbanes Gebiet). Teilnehmende im suburbanen Raum beklagen sich insbesondere über den geringen Platz für Radfahrende im fließenden Verkehr und über unsichere Querungen an Hauptstraßen.

Es wurden ferner Schwächen für den **Fußverkehr** herausgestellt. Hier wurden Einengungen für den Fußverkehr durch zugeparkte Nebenstraßen, die nicht überquerungsfreundliche Taktung von Ampeln (beides Innenstadt), unzureichende Bordsteinabsenkungen für Senior_innen (Innenstadtrandgebiet) sowie Rollstuhlfahrende (Innenstadtgebiet), nicht vorhandene Fußwege zu z. B. Supermärkten und gefährliche Fußwege für Kinder in der Nähe von Schulen und Tankstellen (suburbanes Gebiet) bemängelt. Als besonders kritisch wurde hervorgehoben, dass in Teilen von Pankow Fußverkehr schon durch die nicht vorhandene oder nur unzureichende Infrastruktur entsprechend eingeschränkt wird. Fußgängeranteile zu erhöhen, ist besonders bedeutsam, um die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen im Alltag zu ermöglichen. Eine fußgänger_innenfreundliche Umgebung kann hierzu einen großen Beitrag leisten.

Der **ÖPNV** in Form von Taktungen, Strecken und Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit wurde in den äußeren Stadtteilen stark bemängelt. Demgegenüber stießen die Taktung als auch angebotenen Strecken für die Personen aus der Innenstadt auf Zufriedenheit. Im Innenstadtrandgebiet wurde stark das unzureichende Angebot und die Schwierigkeit beanstandet, in den Bezirk Reinickendorf zu fahren. In der Verbindung mit dem ehemaligen West-Berliner Nachbarbezirk fallen die Probleme der unterschiedlichen Verkehrssysteme bis 1990 ins Gewicht, da die Tramanschlüsse von Ost-Berlin auf die dort praktizierten Busverbindungen trafen, sodass heute kaum Ost-West-Verbindungen existieren. Im suburbanen Raum wurden viele weitere Schwächen des ÖPNV genannt: die fehlenden Linien für Tangentialverkehre zum Krankenhaus und zu Schulen sowie die Unpünktlichkeit vieler Busse, die dann keinen Anschluss an andere Linien zu lassen. Zusätzlich wurde die schlechte Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen (> 30 Minuten Fußweg) in Französisch-Buchholz erörtert. Insgesamt steigt die Unzufriedenheit mit dem ÖPNV in dem Maße, wie sich das Angebot im ländlichen Raum ausdünnert. Vernachlässigte Investitionen in die Instandhaltung sorgen für immer häufiger auftretende Probleme zur Erhaltung

des Status Quo. Diese Problematik ist zu lösen, um keine weiteren Barrieren für den Einsatz des ÖPNV in der Gesamtplanung zu erzeugen. Die Linienführung der Busse und Trams sowie Verspätungen zur Rushhour erzeugen Raumwiderstände, welche die Nutzung des ÖPNV in einigen Wohngebieten unattraktiv machen. Es gab einen weitreichenden Konsens, dass das fehlende ÖPNV-Angebot zu höherem Pkw-Verkehr führt und durch ein verbessertes Nahverkehrsangebot – auch nach Brandenburg und die Berliner Nachbarbezirke von Pankow – Autoverkehr reduziert werden könnte. Das Image der BVG wurde als ausgesprochen positiv wahrgenommen, was eine gute Voraussetzung für eine Steigerung der Attraktivität und eine Verkehrsverlagerung zum ÖPNV bildet. Ferner wurde über Preise des ÖPNV diskutiert. Von vielen wurde der Preis für eine Einzelfahrt als zu hoch empfunden, die Preise für Zeitkarten hingegen als angemessen bewertet. Es wurde zudem herausgestellt, dass weniger der Preis für die Anschaffung einer Monatskarte eine Rolle spielt als die Zuverlässigkeit, die Taktung und Linienführung von Bahn und Bus. Erst wenn diese strukturellen Probleme des ÖPNV angegangen werden, sollte über die Tarifstruktur und Anreize der finanziellen Angebote nachgedacht werden. Im Allgemeinen ergibt sich für den ÖPNV aber das Problem der Planungs- und Umsetzungs-hoheit, da die BVG ein Landesbetrieb ist und die S-Bahn dem Bund (Deutsche Bahn) unterstellt ist. Der Bezirk kann daher nur Planungen und Ausbau fordern, jedoch selbst nicht tätig werden, um potentielle Verkehrsreduzierungen durch eine bessere Erreichbarkeit des ÖPNV zu erwirken.

In allen Diskussionsrunden wurde der aktuell praktizierte MIV aufgrund der von ihm erzeugten Sicherheits-, Gesundheits- und Flächenprobleme grundsätzlich infrage gestellt. Die Zunahme des **Autoverkehrs** in den letzten Jahren, impliziert durch das Bevölkerungswachstum und den steigenden Pkw-Besitz in Pankow (vgl. Afs BBB 2017), wurde von den Teilnehmenden bestätigt. Nebenstraßen werden zunehmend vom Autoverkehr frequentiert. Dadurch vermindert sich die Lebensqualität und die notwendigen Versorgungsfahrzeuge wie Rettungsfahrzeuge und die Müllabfuhr haben stetig größere Probleme, durchzukommen. Von vielen Teilnehmenden aus der Innenstadt wurde eine räumliche Beschränkung des Autoverkehrs befürwortet, um **gesundheitsschädliche Emissionen** zu reduzieren und den **Flächenverbrauch** auf der Straße (**fließend**) und an den Seiten (**ruhend**) einzuschränken. Es wurde gefordert, dass dieser Platz für den Fußverkehr sowie für die im Bezirk benötigten Grünflächen und Spielplätze genutzt werden sollte, um vor allem die Kinder- und Familienfreundlichkeit zu erhöhen. Hierdurch könnte eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums für die verschiedenen Verkehrsmittel hergestellt werden. Einige Teilnehmende haben sich aber auch positiv gegenüber dem Auto ausgesprochen und die Vorteile der Autoverfügbarkeit herausgestellt. Nichtsdestotrotz waren sie offen für andere Konzepte, sofern die Vorteile die Nachteile überwiegen. Des Weiteren wurde positiv bemerkt, dass immer weniger junge Anwohnende ein Auto besitzen oder gar einen Führerschein machen. Unschlüssig war man sich in der Bewertung der **Parkraumbewirtschaftung**, da es das Parken für Anwohner_innen aktuell aus Sicht der Politik aufgrund der niedrigen Kosten nicht unattraktiver machen würde (vgl. Berliner Morgenpost 2017). Jedoch ist das Gefühl geäußert worden, dass die Parkraumbewirtschaftung in Pankow die Anzahl der parkenden Einpendler_innen reduziert hat. Die weiteren Parkplätze außerhalb der Bewirtschaftungszonen sollen besser gesteuert werden, um mit weniger Raum für diese Nutzungsart auskommen zu können. Parken ist jedoch für Fußgänger_innen aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen ein **Sicherheitsproblem**. Für den Autoverkehr wurde von Vielen – ähnlich wie beim ÖPNV – die unzureichende Straßenanbindung nach Reinickendorf bemängelt. Umstritten war die Verteuerung vom Autoverkehr durch Gebühren, da höhere Kosten auch zu sozialem Ausschluss führen.

Zudem wurde bemängelt, dass beim **Wohnungsneubau** zuletzt wenig auf den Anschluss an den Umweltverbund gedacht wurde und es scheint, dass sich dies weiter fortsetzt. Das könnte zu mehr Pkw-Verkehr führen, sofern keine Änderung in der Planung vorgenommen wird. Unschlüssig waren sich die Teilnehmenden des Innenstadtrandgebietes und suburbanen Raums in Bezug auf die Tangentialverbindung Nord (TVN) für den motorisierten Verkehr. Einerseits wurde erkannt, dass hierdurch mehr Autoverkehr entsteht, andererseits sahen viele auch die Notwendigkeit, einen besseren Anschluss an das Umland zu schaffen. Darüber hinaus wurde in den verschiedenen Gebieten der Wirtschaftsverkehr in Form von **Liefer- und Schwerverkehr** bemängelt: In der Innenstadt die Paketauslieferung, da die Auslieferfahrzeuge viele Räume zu stellen; in den anderen Gebieten wurde der Schwerverkehr als problematisch gesehen, insbesondere in der Kastanienallee. Es herrschte Konsens, dass ein Umbau in der Kastanienallee nötig ist, jedoch war die Frage nach dem „Wie“ sehr umstritten. Kontrovers wurde ebenso die Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn diskutiert, da auch wenn sie viele Lasten von der Straße nehmen könnte, durch Fahrt auf Straßenlevel und durch Warnsignale bei Bahnübergängen vermutlich sehr laut ist, weswegen eine Troglage präferiert wird. Ferner ist zu bedenken, dass jedes Bauvorhaben einen Eingriff in die Natur erfordert und somit die Planung schon frühzeitig Biotop- und weitere naturräumlich restriktive Gebiete berücksichtigen muss. Eine weitere Schwäche sehen die Pankower_innen des Innenstadtrandgebiets sowie des suburbanen Gebiets im **Pendler_innenverkehr**, der aus anderen Stadtteilen Pankows und Berlins sowie Brandenburg kommt. Das Pendlersaldo in Berlin wächst seit zwanzig Jahren stetig an (vgl. IAB 2017: 40) und wird vermutlich durch die geplanten Bauvorhaben in Pankow und Brandenburg, sofern der ÖPNV nicht massiv ausgebaut wird, noch weiter ansteigen.

Alternative Angebote wie Carsharing wurden grundsätzlich für gut empfunden, sofern sie den Verkehr und den Pkw-Besitz minimieren. Jedoch ist Carsharing derzeit nur in der Innenstadt nutzbar, wo das Auto kaum benötigt wird bzw. genügend alternative Angebote vorhanden sind. Es wurde sich für eine Ausweitung des Carsharing in die Randbezirke ausgesprochen.

Im Weiteren wurde das **Bürgerengagement** in Prenzlauer Berg als gut und erfolgreich eingeschätzt und auch im suburbanen Raum besteht beispielgebend rund um die Kastanienallee ein guter Austausch der Bürgerinitiativen.

Baustellen wurden lediglich im suburbanen Raum angesprochen und bemängelt. Bürger_innen und Interessensverbände fordern eine bessere Abstimmung der Baustellen und Kommunikation mit den Bürger_innen in Form eines Baustellenmanagements, um die Konflikte und Beeinträchtigungen gering zu halten.

Im Weiteren wird sich mehr **Transparenz** gewünscht. Auch wurde darauf hingewiesen, dass Verkehr durch die Schließung von öffentlichen Einrichtungen wie z. B. Büchereien, induziert wird.

Die Diskussionen zeigen, dass die Teilnehmenden mit der jetzigen Verkehrssituation in vielen Bereichen unzufrieden sind. Viele von ihnen wünschen sich weniger Verkehr an Ihrem Wohnort, mehr Sicherheit, bessere Erreichbarkeit, alternative Mobilitäts- und Lieferkonzepte, Beschränkung der Pendler_innen und eine bessere Verlässlichkeit des ÖPNV. Sie möchten kein „Weiter-so“ – allein schon wegen des großen Bevölkerungswachstums in Pankow mit den vielen neuen Wohnbaukonzepten. Durch bessere Alternativen würden manche Teilnehmenden ihren Pkw, sofern vorhanden, weniger nutzen und denken, auch andere Bürger_innen von der Verkehrsvermeidung, d. h. geringere Nutzung vom Pkw, überzeugen zu können.

Diskussionen um den Neubau von Straßen wurden kontrovers geführt, da eine bessere Erschließung dadurch gewährleistet wird, aber auch neuer Autoverkehr auf den neuen Straßen und den Zubringern entsteht. Vielmehr zeigte sich eine Offenheit gegenüber Alternativen zum Autoverkehr und es bestand der explizite Wunsch nahezu aller Teilnehmenden, die alternativen Angebote weiter auszubauen. Es zeigte sich dadurch implizit eine Mehrheitsfähigkeit für die Ziele des Planungsinstrumentes, durch den reduzierten MIV die Klimaziele weiterzuverfolgen sowie eine sozialverträglichere und umweltgerechtere Mobilität anzustreben.

1.2. Planungsbarrieren der bezirklichen Verkehrsplanung

In den Diskussionsrunden zeigten sich drei verschiedene Arten von Barrieren, die Hürden für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung im Bezirk darstellen:

- die nicht erkennbare integrierte Strategieformulierung und -orientierung,
- die Systematik des Planungsprozesses für den Verkehr in seinen Zuständigkeiten und deren Aufgabenkoordination als Hindernisse für eine effektive, zielorientierte Planung und
- die mangelnden Ressourcen und deren Allokation in der Verwaltung.

Für eine strategisch, integrierte Verkehrsplanung, die mit der Mobilitätsberichterstattung initiiert wird, müssen diese Barrieren konstruktiv behandelt und Widerstände aktiv angegangen werden, um die politischen Ziele erfolgreich in die Planung zu integrieren und die zu erarbeitenden Strategien umzusetzen.

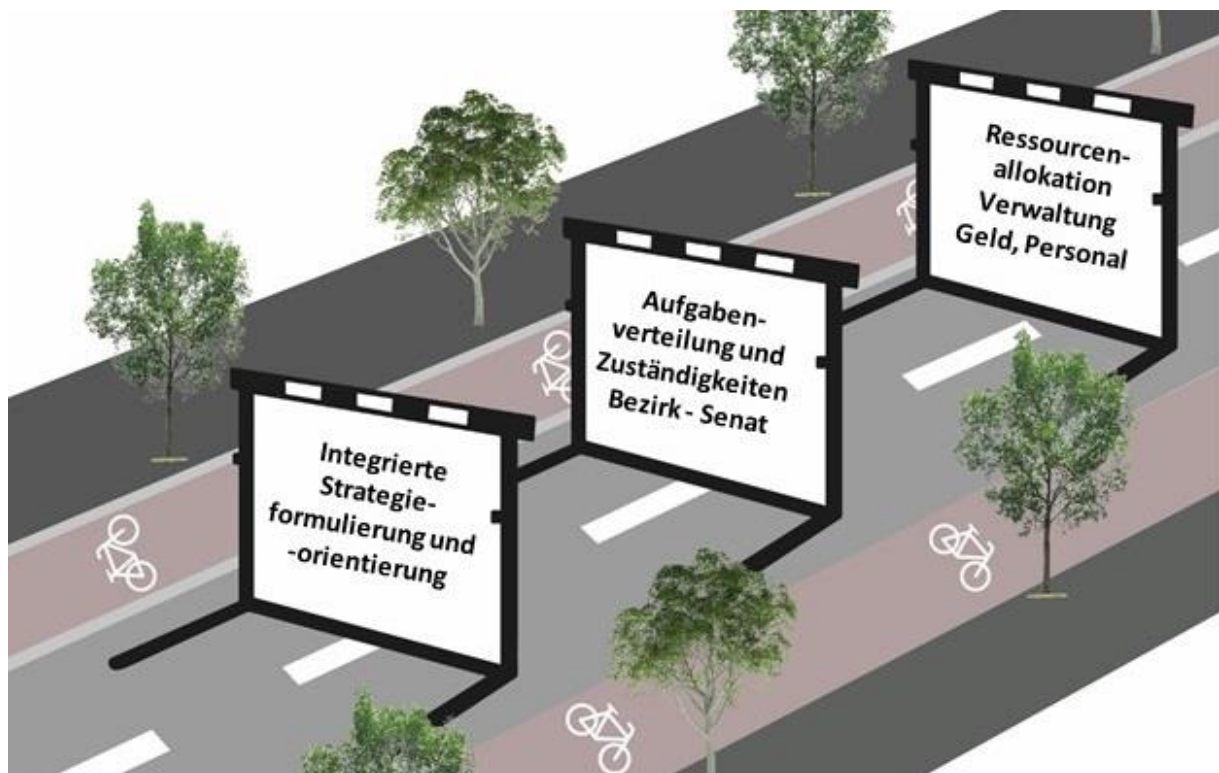


Abbildung 2: Übersicht von verkehrspolitischen und -planerischen Aufgaben mit Umsetzungsmängeln als Barrieren im Bezirk

Aufgabenverteilung und Ressourcenallokation zwischen Bezirk und Senat

Alle Fokusgruppendifkussionen fanden Konsens in der Wahrnehmung, dass die Zusammenarbeit zwischen den Planungsebenen des Senats und des Bezirks nicht abgestimmt und zielorientiert abläuft. Die übergeordnete, strategische Verkehrsplanung auf gesamtstädtischer Ebene übernimmt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) mit dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr, in der das Straßennetz von der Verkehrslenkung Berlin als steuernde Behörde koordiniert wird. Das Hauptstraßennetz mit Straßen bis Kategorie IV auf Basis der Klassifizierung des Straßennetzes nach der RIN 2008 sowie anliegende Radverkehrswege werden vom Senat bewirtschaftet und geplant. Alle Nebenstraßen, die keine Verbindungsfunktion bis Kategorie IV haben, sondern nur eine Ergänzungs- oder Erschließungsfunktion, werden vom Bezirk geplant und instandgehalten. Einen erhöhten Koordinierungsaufwand hat diese Ressourceneinteilung darin, dass die Zuständigkeit von Baustellen an Straßen der Kategorie IV an die Bezirke gehen und die Bezirke für den gesamten ruhenden Verkehr auch im Hauptstraßennetz sowie Fußgängerzonen verantwortlich sind. Die Kompetenzen sind zwar eindeutig zugeordnet, allerdings fehlt eine behördenübergreifende, überblickende Koordination. Von den Akteur_innen wird ein stark wahrnehmbarer Geld- und Personalmangel in der Umsetzung beklagt, der dazu führt, dass sich neben dem Zustand von Straßen auch über Bürger_innensteige und Radverkehrsanlagen beschwert wird. Vonseiten des Bezirks besteht zusätzlich eine finanzielle Abhängigkeit vom Senat, die zu geringerer Eigenständigkeit und Verantwortungsübernahme führt. Teilweise können Fördergelder für potenzielle Baumaßnahmen nicht genutzt werden, da die derzeitigen Mitarbeitenden in den Bezirken ausgelastet und Neuanstellungen nicht möglich sind oder durch bürokratische Prozesse erschwert werden, sodass Stagnation und Resignation innerhalb der Behörden und der Projektausführung zu vernehmen ist.

Der StEP Verkehr plant berlinweit Maßnahmen, während einzelne Belange auf Ebene der Bezirke dort nicht abgebildet werden. Aufgrund der fehlenden Verkehrsplanung auf Bezirksebene entsteht ein Verantwortungsvakuum, in dem der Bezirk auf den Senat verweist und umgekehrt der Senat die Verantwortung den Bezirken zuspricht. Eine Absprache untereinander wird kaum wahrgenommen, sodass der Senat zumeist delegiert und nur selten in den Projekten koordiniert. Die Ziele, die im StEP Verkehr formuliert sind, können von den Berliner Bezirken oftmals nicht angemessen verfolgt werden, da beispielsweise das SGA (Straßen- und Grünflächenamt) Pankow sich mit der Bauausführung beschäftigt und das Stadtentwicklungsamt noch keine Kompetenzen für den Bereich Mobilität und Verkehr aufgebaut hat. Folglich gibt es keine konkrete Instanz auf Ebene des Bezirks, die verkehrspolitische Ziele entweder vom Land übernimmt oder für den Bezirk in Absprache mit dem Senat entwickelt und dafür dementsprechend in Verantwortung tritt. Diese Dissonanz ist ein Kritikpunkt der Bürger_innen, deren Aufgabe derzeit nicht vonseiten der ausgelasteten Bezirksämter übernommen, sondern nur provisorisch betreut wird. In den Fokusgruppendifkussionen wurde weiterhin kritisiert, dass Schwerpunkte im Verkehrsbereich zu stark mit den Legislaturperioden und folglich den regierenden Parteien wechseln, ohne eine klare Linie erkennen zu lassen. Politische Ziele und Strategien müssen auch auf Ebene der bezirklichen Verkehrspolitik klar formuliert werden, um sich eindeutig und klar verständlich positionieren zu können, wodurch die Beteiligung der Bürger_innen eine neue Qualität gewinnen könnte.

Integrierte Strategieformulierung und -orientierung

In den Gesprächsrunden wurde problematisiert, dass sich die bezirkliche Verkehrspolitik aktuell durch eine projektbezogene Anpassungsplanung auszeichnet und keine zielorientierte Gestaltungsplanung praktiziert wird. Die Teilnehmenden der Fokusgruppendifkussionen brachten zum Ausdruck, dass zu viel monomodal argumentiert und zu wenig integriert – also zwischen den Verkehrsmitteln vernetzt – geplant wird. Integriert bedeutet zugleich, alle weiteren Fachgebiete und ihre Belange im Zusammenhang mit dem Verkehrssystem zu betrachten. Die Koordinierung zwischen den Zielen in den einzelnen Fachbereichen und die Implementation in die Verkehrsplanung wird ebenso vermisst.

Ferner wird im Verkehr zu wenig darauf geachtet, dass die lokal begrenzten Auswirkungen auf die Umwelt keine direkte Betroffenheit bei den Autofahrenden erzeugt, wohingegen sich die Anwohnenden der vielbefahrenen Straßen in ihren alltäglichen Lebensbedingungen mit einer beeinträchtigten Lebensqualität und teilweise gesundheitsschädlichen Umweltbedingungen konfrontiert sehen. Damit diese subjektive Betroffenheit objektiv nachvollziehbar wird und unter dem Gesichtspunkt der Umweltgerechtigkeit politisch thematisiert werden kann, müssen entsprechende Belastungsindikatoren erhoben werden. Auf der Grundlage von nachvollziehbaren Belastungsindikatoren können die zukünftig immer wichtigeren Beteiligungsverfahren zu verkehrspolitischen Maßnahmen mit mehr Informationen und im Ergebnis konstruktiver geführt werden. Für die Beteiligungsverfahren ist ebenfalls von Belang, dass die unterschiedlichen Räume im Bezirk gleichermaßen berücksichtigt werden. Aktuell nehmen die Menschen im suburbanen Raum eine einseitige politische Orientierung zugunsten der Innenstadtgebiete wahr.

Darüber hinaus ist jedes Thema, über deren Entscheidung ein großer Dissens herrscht, eine Barriere für die strategische Ausrichtung des Bezirks in der Verkehrspolitik. Beispielsweise wird vielseitig kontrovers argumentiert, ob eine Tangentialverbindung Nord für den Autoverkehr unabhängig von der Diskussion zur Trassenverlaufsplanung wirklich benötigt wird oder Alternativen bevorzugt werden sollen. Ebenso bedarf der Umgang mit dem Platzmangel in der Stadt, insbesondere durch den ruhenden Verkehr, grundsätzlich und richtungsweisende Entscheidungen, damit die Diskussionen nicht an jedem betroffenen Ort von Veränderungen einzeln verhandelt und gelöst werden müssen, wodurch ein unübersichtliches und potenziell miteinander inkompatibles Patchwork an Lösungen entstehen würde. Letztendlich bildet die Beantwortung dieser zentralen, komplexen verkehrspolitischen Fragen eine Barriere für den Planungsprozess, sodass eine grundsätzliche Abwägung der immer stärker divergierenden Interessen, Bedürfnisse und Bedarfe aller Planungsbeteiligten vonnöten ist und die Abwägungsgrundlagen elementarer Bestandteil der Mobilitätsberichterstattung sein müssen.

1.3. Forschungsmethoden des Projektes MobilBericht

Mit den Fokusgruppendifkussionen sollten auch die für das Projekt ausgewählten Forschungsmethoden reflektiert und lokale Einsatzgebiete der qualitativen Methoden mit den Expert_innen des Verkehrs in Pankow erörtert werden. Die Forschungsmethoden setzen sich aus den drei quantitativen Erhebungsmethoden der Erreichbarkeitsuntersuchung, verkehrsbezogene Umweltgerechtigkeitsanalyse und eine Erhebung zur subjektiven Wahrnehmungen der Mobilitätssituation von Bewohnern und Bewohnerinnen sowie den drei qualitativen Erhebungsmethoden der Fokusgruppendifkussionen, teilnehmenden Beobachtungen und partizipativen Community Mappings zusammen. Diese sind im Anhang nochmals näher beschrieben. Zusätzlich wurden die nachfolgende SWOT-Analyse zur Auswertung der Ergebnisse und die allgemein zu erörternden Probleme im Bezirk zur Diskussion gestellt.

Die Vorschläge der Diskussionsteilnehmenden sollten für die Umsetzung berücksichtigt werden, um die Methoden an das Untersuchungsgebiet anzupassen. Ziel ist es, die Methoden zur Ausarbeitung des Planungsinstruments praktisch im Bezirk anzuwenden und dabei die bestehende Situation problemadäquat aufzugreifen. Die Anwendung der Forschungsmethoden wurde im Kick-Off des Projekts von den Vertreter_innen des Bezirks als Möglichkeit gesehen, neue Methoden zu testen und bei guter Anwendbarkeit in der praktizierenden Verkehrsplanung zu etablieren. Zu der **SrV- Zusatzbefragung** gab es keine weiteren Anmerkungen, da dieses Erhebungsinstrument in seiner Umsetzung allgemein für gut befunden wurde.

Für die **Fokusgruppendifkussionen** gab es in der Umsetzung ein positives Feedback, da die Personengruppen das gemeinsame, zielorientierte diskutieren mit Vertreter_innen verschiedener Institutionen als produktiv und anregend empfanden. Für die weitere Projektarbeit wurde vorgeschlagen, zusätzliche, themenspezifische Diskussionsrunden zu initiieren, um die Probleme im Bezirk gemeinsam erörtern zu können. Die Reflexion des Strategieerarbeitungsprozesses in der Phase der **SWOT-Analyse** wird als sinnvoll erachtet, um Entscheidungen auf Grundlage einer Mehrheit zu treffen. Damit die Strategien- und Maßnahmenarbeit anschaulicher und reflektierter gestaltet werden kann, sollen Good-Practice-Beispiele aus vergleichbaren Stadträumen zur Lösungsfindung für Pankow genutzt und potenzielle Kooperationen für eine erfolgreiche Umsetzung geschlossen werden.

Zur Umsetzung der **Teilnehmenden Beobachtung** wurde angemerkt, dass bei der Auswahl von Routen die Zeiten der Befahrung sowie Routenoptionen beachtet werden sollen. Geeignete Tageszeiten sind die Phasen der Rushhour am Morgen und am späten Nachmittag zur Erfassung des Berufsverkehrs sowie verschiedene andere Tageszeiten für den durchschnittlichen Verkehr. Bei der Auswahl der Jahreszeit sollten wetterbedingte Einschränkungen sowie die Zeit der Schulferien vermieden werden. Als Alltagsrouten sollten nicht nur die tatsächlich gewählten Wege betrachtet werden, sondern auch potenzielle Routenoptionen, die aufgrund verschiedener Ausschlusskriterien der Probanden nicht gewählt werden. Insbesondere die Ausschlusskriterien weisen auf Missstände im Verkehrssystem hin. Neben den Pendelwegen zur Arbeit sollte auch der Freizeitverkehr in Betracht gezogen werden, um die gesamten Netztypen zu überprüfen. Die teilnehmende Beobachtung sollte multimodal sein, um alle verkehrsmittelspezifischen Probleme sowie Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erfassen. Die in den Diskussionen vorgeschlagenen Orte und der Fokus der Verkehrsmittel zur Durchführung der Beobachtung sind in der Abbildung 2 eingezeichnet.

Als Personengruppen zur Durchführung des **Community Mapping** wurden:

- Kinder und Schüler_innen differenziert nach Altersgruppen
- Senior_innen
- Nutzende des ÖPNV
- Zu Fuß Gehende
- Radfahrende
- Migrant_innen
- Sportgruppen und
- Behindertenvereine
- Arbeitende in Buch (da Pendler_innen)

genannt. Gewünschte Einsatzorte sind der Abbildung 2 zu entnehmen.

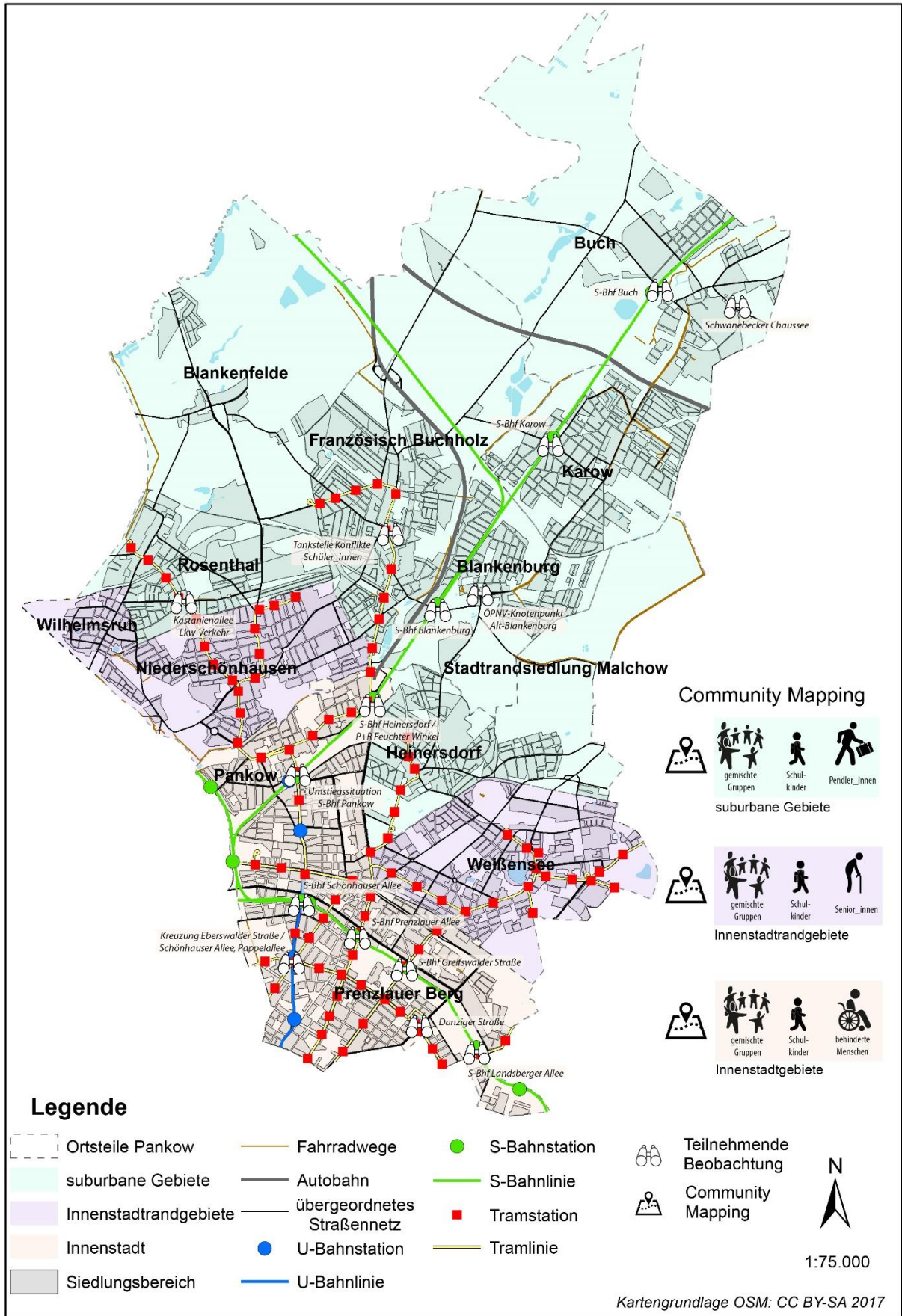


Abbildung 3: Übersicht von Einsatzorten für die Teilnehmende Beobachtung und das Community Mapping

Beim Mapping sollte neben den Defiziten auch ein Fokus auf den Stärken liegen – also den gern genutzten Orten und Ressourcen (sog. Assets). Das Mapping für Radfahrende und Nutzende des ÖPNV sollte besonders häufig genutzte und vermiedene Routen betrachten, um ein besseres Verständnis für die Funktionstüchtigkeit der einzelnen Routen zu bekommen. Für den Gesundheitsstandort Buch wurde vorgeschlagen, die Pendler_innentypen nach Wohnort und Verkehrsmittelwahl zu analysieren, da viele an dem Standort arbeiten, aber nicht in unmittelbarer Nähe wohnen.

Als Prämisse für die quantitativen Methoden gilt die bezirkswerte, gesamtträumlich abdeckende Analyse. Dementsprechend gibt es für diese Methoden keine gesonderten Einsatzorte. Von den Teilnehmenden der Fokusgruppensitzung wurde darüber hinaus gewünscht, für die Methode der **Erreichbarkeitsanalyse** die umliegenden Gemeinden und Bezirke einzubeziehen, da auch die dort Wohnhaften die Infrastruktur des Bezirks nutzen und umgekehrt die Bewohner_innen von Pankow die dort angesiedelte Infrastruktur nutzen. Für die Analyse der Verkehrsmittel sollte die Intermodalität berücksichtigt werden, da viele Menschen sich nicht mehr nur monomodal fortbewegen. Für den ÖPNV sollte ein Analyseschwerpunkt auf dem Nachtverkehr liegen, da das Linienangebot zu dieser Tageszeit besonders eingeschränkt ist.

Die Methode der **Umweltgerechtigkeitsanalyse** wurde von den Fokusgruppen als sinnvoll eingeschätzt. Insbesondere am Fall der Kastanienallee, in der von den Bewohner_innen die Lärmerzeugung als Hauptkritikpunkt aufgeführt wird, könnte unabhängig von einer flächendeckenden Lärmanalyse über das Projekt hinaus eine Überprüfung durch Messung und Bewertung von zulässigen Grenzwerten hilfreich sein, um in Konflikten faktenbasiert zu argumentieren und auf deren Grundlage zu entscheiden. Die aufkommenden Konfliktsituationen zwischen den Planer_innen und Bewohner_innen könnte mithilfe dieser Methode moderiert werden. Zusätzlich wird gewünscht, dass subjektive Wahrnehmungen wie das erhöhte Aufkommen von Schleichverkehren in Wohngebieten auf Nebenstraßen anhand von Lärm- und Luftverschmutzungsemissionswerten überprüft wird, um auf dieser Grundlage Entscheidungen zum Ergreifen von Maßnahmen zu treffen. In puncto Gerechtigkeit solle neben den genannten Aspekten der Flächenverbrauch als weiterer Faktor untersucht werden, um die Ressourcenallokation des Raumes zwischen den Verkehrsmitteln insbesondere mit Fokus auf den ruhenden Verkehr zu überdenken.

Für die Durchführung der allgemeinen Datenanalysen und Untersuchung bestehender Planwerke für die Ortsteile des Bezirks kam der Hinweis, dass die Bezirksverordnetenversammlung- (BVV-)Beschlüsse als tagespolitische Anliegen einzubeziehen sind, um die Bürger_innenanfragen in der Planung zu berücksichtigen. Oftmals wurde in den Diskussionsrunden gewünscht, einen besonderen Fokus auf Pendler_innen zu legen, da der Durchgangsverkehr ein spürbares Problem für die Anwohner_innen darstellt. Es ist anzunehmen, dass sich in Zukunft das Problem aufgrund der zahlreichen Wohnbauprojekte in den suburbanen Gebieten sowie den Brandenburger Nachbargemeinden weiter verschärfen wird. Im Rahmen des Projekts solle die Möglichkeit wahrgenommen werden, mit den angrenzenden Gemeinden in Kontakt zu treten, wie es bspw. auf dem kommunalen Nachbarschaftsforum bereits stattfindet, um die genannten Probleme zu erörtern und insbesondere im Wohnungsbau sowie den Verkehrsplanungsfragen gemeinsam zu planen. In welchem Ausmaß das Thema der Pendler_innen berücksichtigt werden kann, wird im weiteren Verlauf geprüft. Jedoch kann schon einmal festgehalten werden, dass im Projekt MobilBericht keine Zählungen von Pendler_innenströmen durchgeführt werden. Es können lediglich Hinweise an die Verkehrsplanung des Bezirks, des Senats und der Brandenburger Landkreise weitergeleitet werden, in Zukunft die Anzahl an Pendler_innen zu messen, um diesen Verkehrstyp zu quantifizieren und belastbare Aussagen sowie darauf aufbauende Strategien und Maßnahmen zu treffen.

1.4. Visionen zur Mobilität der Zukunft in Pankow

Um über Ideen und Visionen zur Mobilität der Zukunft in Berlin und konkret im Bezirk Pankow zu diskutieren, wurde als Impuls ein Video¹ gezeigt, das die Diskussion zur zukünftigen Verkehrsentwicklung in Pankow anregen sollte. In dem Video wurde das Fachkonzept Mobilität aus dem Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 gezeigt. Zentrale Aussagen des Imagefilms sind:

- *die Stärkung des Umweltverbunds,*
- *die Reduzierung des MIV und Parkraums für attraktive öffentliche Räume,*
- *Sicherheit im Verkehr,*
- *Mobilität unabhängig von Wohnort, Einkommen oder (physischen) Möglichkeiten sowie*
- *die Förderung von Intermodalität und Sharing für das Miteinander.*

Diese Inhalte decken sich mit den Zielen der Mobilitätsberichterstattung sowie dem STEP Verkehr von Berlin. Die Reaktionen zu den Zielen waren in allen Fokusgruppendifkussionen bei allen Teilnehmenden durchweg positiv. Wien wird insbesondere aufgrund der großen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs eine hohe Lebensqualität attestiert. Den Teilnehmenden zufolge sind die Ziele ebenso im Bezirk Pankow wie auch für den gesamten Raum Berlin erstrebenswert. Es sollte aber bei den Visionen zwischen den Innenstadt- und den Stadtrandgebieten aufgrund unterschiedlicher Bedarfe unterschieden, beide aber gleichermaßen beachtet werden. Wichtig ist es, gemeinsam Strategien zu schaffen, diese konsequent zu verfolgen und medienwirksam zu kommunizieren, um den Rückhalt für die richtungsweisenden, verkehrspolitischen Entscheidungen zu erhalten und umfassend über das Vorgehen zu informieren.

Es herrschte weitgehende Einigkeit darüber, dass Wien durch den jahrzehntelangen systematischen Ausbau des **ÖPNV** eine bessere Infrastruktur geschaffen hat als Berlin. Dementsprechend wurden Berlin zur Erreichung derartiger Ziele sowohl strukturelle Mängel der Planung als auch der verkehrlichen Infrastruktur vorgeworfen, deren Behebung die Umsetzung von Langzeitprojekten erfordert. Von nahezu allen Teilnehmenden am Kick-Off, der Fokusgruppendifkussion sowie der AG RPV (Ressortübergreifende Planungsvernetzung) wurde bekräftigt, dass in Zukunft die Berliner Verkehrspolitik einen Fokus auf den Ausbau der Möglichkeiten, multimodal und mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisen zu können, legen soll, da die Bewältigung zusätzlicher MIV-Verkehrsströme als nicht realistisch eingeschätzt wird. Ziel sollte es sein, ein für mehr Fahrgäste tragfähiges und verlässliches Linien-, Haltestellen- und Taktungskonzept aufzustellen. Der Ausbau von barrierefreien Haltestellen und Fahrzeugen soll weiter gefördert werden, um allen Bevölkerungsgruppen die Nutzung zu ermöglichen. Die bisherige Werbung durch den landeseigenen ÖPNV-Anbieter der BVG wird positiv wahrgenommen, denn der ÖPNV erhält dadurch ein attraktives und nutzungssteigerndes Image, wovon der Umweltverbund profitiert.

Für den **Fußverkehr** ist eine offene Bebauung von Vorteil, da einige große Blöcke in der Blockrandbebauung Umwege erzeugen. Bei weiteren Blockrandbebauungen sollten Querungsmöglichkeiten vorgesehen werden. In Parks und Kleingartenanlagen sollten ebenfalls sinnvolle Durchquerungen angelegt werden, um die Erholungsfunktion dieser Anlagen für alle Bewohner_innen zur Verfügung zu stellen. Städtebauliches Ziel sollte sein, die Stadt der kurzen Wege mit lokaler Nahversorgung in allen

¹ Wiener Planungswerkstatt (2015): Fachkonzept Mobilität, https://www.youtube.com/watch?v=Be-vKmbN_qyo [Abruf 01.03.2018]

Bauprojekten anzustreben, um die Stadtteile zu beleben und für den Fußverkehr attraktiv zu gestalten.

Der aufstrebende **Radverkehr** soll weiterhin mehr Beachtung in der Verkehrsplanung bekommen. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist notwendig, um eine sichere, schnelle und komfortable Fortbewegung auf dem Fahrrad zu ermöglichen. Fokus der Hauptverbindungsrouen im Radverkehr sollte auf dem Nebenstraßennetz liegen, um Konflikten mit dem Autoverkehr vorzubeugen und dem Fahrrad Vorrang zu gewährleisten. Im Berufsverkehr sollen Fahrräder aber nicht im ÖPNV mitgenommen werden, um die limitierten Kapazitäten für die Pendler_innen zu nutzen, solange keine Alternativen bestehen. Es wurde von den Teilnehmenden herausgestellt, dass sich derzeit der Radverkehr oftmals noch durch die Substitution des Autoverkehrs profiliert, wodurch ein Widerstands-Image gegen das Auto aufgebaut wird. Gewünscht ist ein rein positives Image für den Fahrradverkehr aufgrund intrinsischer Qualitäten wie die Gesundheitsförderung und nicht durch Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Die Ansprache junger Menschen ist entscheidend, da sie über die Mobilität der Zukunft entscheiden werden und Veränderungen übernehmen sollen. Ferner wurde geäußert, dass darüber nachgedacht werden sollte, ob nicht auch Fahrradstraßen saisonal z. B. von Ostern bis Oktober experimentell angeordnet werden könnten. Das Ausprobieren ist ein wichtiger Bestandteil zum Erkenntnisgewinn und über die „Experimentierklausel“ im § 2 Abs. 7 des PBefG (Personenbeförderungsgesetz) rechtlich gesichert.

Die Reduktion des **MIV** zur Verbesserung der Gesundheit in der Bevölkerung, der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz soll durch allgemeine Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität vorangetrieben werden. Die individuelle Entscheidung für eine Mobilitätswende mit der Abkehr vom Auto kann aber nach Meinung der Teilnehmenden an den Fokusgruppendifkussionen nur konsequent stattfinden, wenn die monetäre Belastung zur Nutzung des Autos höher wird. Internationale Beispiele, die als Vorschläge dazu genannt wurden, sind die Einführung einer Innenstadtmaut oder ausgeweitete Parkraumbewirtschaftungszonen mit höheren Kosten. Die niedrigen Kosten für das Parken in Berlin trafen auf allgemeines Unverständnis, da es kein persönliches Recht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum gibt. Zur Konfliktvermeidung mit dem Umweltschutz sollen Bäume in die Straßenraumplanung integriert werden und die Fahrradinfrastruktur nicht auf Kosten des begleitenden Grüns, sondern der Autoinfrastruktur installiert werden. Als weitere, mögliche restriktive Push-Faktoren wurden die zeitliche Begrenzung aller Parkplätze sowie die Erweiterung der Umweltzone genannt. Dabei sollten aber Ausnahmen sowohl für privaten wie auch gewerblichen Verkehr bedacht werden; sei es etwa für körperlich beeinträchtigte Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind oder notwendigen Wirtschaftsverkehr, für den es keine Alternativen gibt.

Als problematisch wird erachtet, dass in der Bevölkerung nach wie vor starke emotionale Bindungen zum Auto vorherrschen, die berücksichtigt werden sollen, um die Transformation schrittweise voranzutreiben. E-Autos mindern oder verlagern zwar das Problem der Luftverschmutzung und sind größtenteils weniger lärmintensiv, nichtsdestotrotz werden durch den Abrieb bspw. Feinstaub erzeugt, der Flächenverbrauch des Autos bleibt identisch und die Verkehrssicherheit ist im gleichen Maße beeinträchtigt. Sharing-Angebote führen hingegen zu einer Reduktion des ruhenden Verkehrs, wenn das Angebot ausreicht. Das Teilen von Fahrrädern und Autos löst das Fahrzeug aus den vorherrschenden Konsum- und Besitzmustern, was zu einem neuen Grad an Flexibilität und Freiheit führt, sobald ausreichend Fahrzeuge jederzeit und an allen Orten verfügbar sind. Die Sharing-Angebote sollen wie auch Elektroladesäulen in die äußere Stadt übertragen werden, da dort die meisten Wege aufgrund weiterer Distanzen mit dem Auto zurückgelegt werden. Allerdings sollten die Gefahren von Rebound-

Effekten berücksichtigt werden, z. B. wenn Menschen ohne Auto erst durch das Sharing-Angebot auf ein Auto zurückgreifen. Wie in jedem Transformationsprozess bedarf es Aushandlungsmöglichkeiten und zeitlich bedingten Gewöhnungseffekten zur Anpassung an Veränderungen – in der Infrastruktur sowie im Verkehrsverhalten der Menschen. Infrastrukturplanungen benötigen beispielsweise mehrere Jahre Vorlaufzeit, sodass heutzutage die Planungen von vor vier bis acht Jahren umgesetzt werden. Solange keine attraktiven, bedarfsorientierten Alternativen dem Auto gegenübergestellt und keine Push-Anreize zur Abkehr vom Auto geschaffen werden, ist der Autoverkehr die tolerierte Lösung, für die weitere Infrastruktur geschaffen wird.

Als besonders wichtig für die Verkehrsplanung wird der Netzgedanke und das integrierte Zusammendenken aller Verkehrsmittel von den Teilnehmenden der Diskussionen betont. Erst durch eine integrierte, nach den Bedarfen der Bevölkerung orientierte **Netzplanung** können strategische Ziele zur Bewältigung der Aufgaben für den Verkehr trotz steigenden Einwohner_innenzahlen formuliert und umgesetzt werden. Dem Umweltverbund soll ein schrittweise umzusetzendes, langfristig tragfähiges Netz zugrunde liegen, um den künftigen Herausforderungen mit adäquaten Angeboten begegnen zu können. Bei Abwägungsentscheidungen von Verkehrsstrassen wurde von den Teilnehmenden gewünscht, dass dem Umweltverbund gegenüber dem Auto Vorrecht eingeräumt wird. Zur Förderung der Multimodalität soll an den intermodalen Schnittstellen Mobilitätsstationen für einen attraktiven öffentlichen Raum entstehen, der alle Verkehrsteilnehmenden zur Nutzung aller Modi einlädt. Das Netz soll innerhalb des Bezirks zufriedenstellend für alle ausgebaut sein und sich gleichzeitig in ein gut ausgebautes stadtweites Verkehrsnetz einbetten, sodass überbezirkliche Verbindungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Dieses Netz muss sich wiederum mit den umliegenden Brandenburger Gemeinden abstimmen, um den Pendelverkehr adäquat zu berücksichtigen und ihn leise, emissionsarm und günstig durch den Bezirk zu leiten. Aus praktischer Sicht müssen sich dafür in Berlin Zuständigkeiten ändern, um eine bessere verkehrspolitische Koordination zwischen dem Berliner Senat und den Bezirken sowie dem Land Brandenburg zu erreichen.

Weitere, über die Verkehrsmittel hinaus diskutierte Wünsche an eine Mobilität der Zukunft in Verbindung mit der **Stadtplanung** ist die Vernetzung von Wohnen und Mobilität. Einige Projekte wie der Blankenburger Süden oder die Elisabeth-Aue zeigten auf, dass der Wohnungsneubau und daraus folgend der steigende Verkehrsbedarf künftiger Bewohner_innen von Pankow für den Bezirk zusammengeplant werden muss, bevor weitere strukturelle Defizite die Verkehrssituation verschlimmern. Diese Art der integrierten Verkehrsplanung ist für die Wohnungsbauprojekte als Baulückenschließung nach § 34 BauGB ebenso vonnöten, da auch diese Art der Nachverdichtung kumulativ mehr Verkehrsbedarf erzeugt, der in der Planung des Verkehrssystems berücksichtigt werden muss. Die Verkehrsplanung sollte idealerweise vor Projektbeginn tätig werden und die ÖPNV-Anbindung vor dem Wohnungsbau realisieren, um gleich bei Zuzug der Menschen ein gut ausgebautes Netz zur Erschließung der Wohngebiete mit dem Umweltverbund anbieten zu können, wie es beispielsweise in der Seestadt Aspern in Wien geschehen ist. Bauprojekte im Bezirk Pankow bieten die Möglichkeit, die Mobilität der Zukunft umzusetzen. In Wien ist mit der Mariahilfer Straße ein weiteres positives Beispiel zu finden: die Verbindung von mutigen Entscheidungen der Politik, die Straße mit einer dauerhaften Bürger_innenbegleitung und Evaluation abschnittsweise zu einer Fußgänger_innen- und zu einer Begegnungszone umzuwandeln, wobei die Raumgestaltung zunächst nur provisorisch umgesetzt wurde, um sie gegebenenfalls zurückbauen zu können. Erst mit der mehrheitsbasierten Entscheidung der Anwohner_innen, dass die Verkehrsberuhigung bleiben soll, erfolgte der dauerhafte Umbau der Straße. Solche Flexibilität, politischer Mut und aktive Bürger_inneneinbindung werden auch von der

Berliner Verwaltung gefordert. Selbst die Überlegung, autofreie Stadtquartiere zu errichten, wurde von den Teilnehmenden eingebracht und sollte auf experimenteller Ebene erprobt werden.

Das Bezirksamt sollte auch als Leuchtturm vorangehen und für die eigenen Mitarbeitenden ein Mobilitätsmanagement aufstellen, das sich für eine intensivere Nutzung des Umweltverbunds einsetzt und Elektromobilität für notwendige MIV-Fahrten zur Verfügung stellt. Das Transportwesen innerhalb der Stadt für die letzte Meile könnte durch neue Paketstationen revolutioniert werden, die sich an zentralen Umsteige- und Haltepunkte der lokalen Bevölkerung wie z. B. an U-Bahnhöfen befinden. Das Projekt KoMoDo (Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin), das Anfang Juni 2018 in der Straßenbahn-Wendeschleife Eberswalder Straße startete, ist ein guter Anfang, den lokalen Lieferverkehr neu zu denken. Eine weitere gewünschte Verbindung ist das Laden von Fahrzeugen beim Einkaufen durch Elektroladesäulen auf dem Parkplatz, wodurch das E-Auto gegenüber den Verbrennungsmotoren an Attraktivität gewinnt.

2. Projektleitlinien

Abschließend werden als Zusammenfassung die Projektleitlinien dargestellt, auf die sich die Arbeit im Rahmen des Forschungsprojekts konzentrieren soll. Die Leitlinien sind Auszüge der zentralen Aussagen, die im Rahmen der Fokusgruppendifkussionen und weiterer Veranstaltung mit dem Bezirk genannt wurden. Sie ergeben sich aus den analysierten Stärken und Schwächen, den Barrieren und Anmerkungen zu den Forschungsmethoden. Die von den Teilnehmenden der Diskussionen aufgestellten Visionen für eine Mobilität der Zukunft dienen zur Orientierung, wohin sich durch die Umsetzung der Leitlinien die Verkehrspolitik zukünftig strategisch entwickeln soll. Als Ergebnis konnten folgende zehn Leitlinien identifiziert werden:

- 1. *Mobilitätsberichterstattung als Koordinationsinstrument zwischen Landes- und Bezirkspolitik in der Verkehrsplanung entwickeln und etablieren.***
- 2. *Nachhaltige verkehrspolitische Ziele und stadtplanerische Konzepte auf Ebene des Bezirks in Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern entwickeln, klar formulieren und in der Verkehrsplanung und -steuerung integrieren.***
- 3. *Die Planungsmaxime einer kompakten und durchmischten Stadt der kurzen Wege zur Förderung der Nahmobilität, zur Verkehrsvermeidung sowie zur Schaffung einer guten Anbindung des suburbanen Raums durch den Umweltverbund etablieren.***
- 4. *Integriert und simultan die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Kooperation mit den angrenzenden Brandenburger Gemeinden und Berliner Bezirken planen.***
- 5. *Die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger stärker in die Stadt- und Verkehrsplanung einbinden.***
- 6. *Die Rahmenbedingungen für den Umweltverbund verbessern sowie den Abbau der Privilegien für den motorisierten Individualverkehr insbesondere in hochbelasteten Gebieten in die Planung integrieren.***
- 7. *Umweltfreundliche und flächenarme Lösungen für den verbleibenden motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr entwickeln.***
- 8. *Umweltfreundliche Antriebstechnologien fördern und Sharing-Angebote erweitern.***
- 9. *Das Angebot des ÖPNV-Angebot verbessern, barrierefreie Zugänge und sozialverträgliche Tarife schaffen sowie intermodale Mobilitätsstationen einrichten.***
- 10. *Die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr erhöhen sowie seine Infrastrukturen und Verbindungen verbessern.***

Es konnte herausgestellt werden, dass viele Wünsche der Teilnehmenden mit den Klimazielen der Bundesregierung und Forschungszielen des Projektes im Sinne von sozialer Gerechtigkeit und Umweltgerechtigkeit übereinstimmen. Die Abbildungen 3 bis 5 zeigen die Übereinstimmungen der Leitlinien zum Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr Berlin, zum Koalitionsvertrag von 2016 sowie den Grundzügen des capability approaches des Forschungsprojekts MobilBericht.

Inhalte

Überschneidung mit Leitlinien

**StEP
Verkehr
Berlin**

- Gleiche Mobilitätschancen für alle sichern und damit die Grundvoraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben schaffen und erhalten (S. 36)
- Bedingungen für Rad- und Fußverkehr verbessern (S. 36)
- Etablierung einer hochentwickelten Planungs- und Beteiligungskultur bei allen verkehrsplanerischen Prozessen (S. 36)
- Grundsatz der Barrierefreiheit (S.36)
- die Mobilität im Nahbereich wird durch überall günstige Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für den Radverkehr erleichtert (S. 36)
- sicheres und aktives Fortkommen insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende (S. 37)
- Umweltgerechtigkeit fördern (S. 38, 41)
- Soziale Gerechtigkeit durch bessere Lebensbedingungen fördern (S. 69)

- ➔ Nr. 9 und 10
- ➔ Nr. 10
- ➔ Nr. 2 und 5
- ➔ Nr. 9
- ➔ Nr. 3 und 10
- ➔ Nr. 10
- ➔ Nr. 6
- ➔ Nr. 10

Abbildung 4: Überschneidung mit dem StEP Verkehr

Inhalte

Überschneidung mit Leitlinien

Berliner Koalitions- vertrag 2016

- Gleichberechtigten und barrierefreien Zugang zu Mobilität (S. 39)
- Die Projekte ÖPNV-Beschleunigung und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur zügig vorantreiben (S. 39)
- Umverteilung des Straßenraums zugunsten des ÖPNVs, des Rad- und Fußverkehrs (S. 39)
- Erhöhte Sicherheit für Verkehrsteilnehmenden sichern (S. 39)
- Ausweitung von verkehrsberuhigten Straßen (S. 40)
- Einrichtung Koordinierungsstelle Radverkehr für Kommunikation zwischen Land und Bezirk (S. 41)
- ÖPNV-Tarife sozialverträglich gestalten (S. 45)
- Förderung von Elektromobilität und ökologisch ausgerichtetes Carsharing (S. 47)
- Erweiterung Parkraumbewirtschaftung innerhalb der S-Bahn Rings (S. 48)
- Innerstädtische Transporte bündeln und auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern (S. 48)
- Absprache mit Brandenburg und VBB bzgl. Pendler_innenverkehre (S. 48)
- Nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätskonzepte etablieren (S. 52)
- Förderung Umweltgerechtigkeit (S. 159)

- ➔ Nr. 5 und 9
- ➔ Nr. 9 und 10
- ➔ Nr. 6, 9 und 10
- ➔ Nr. 10
- ➔ Nr. 6 und 10
- ➔ Nr. 1
- ➔ Nr. 9
- ➔ Nr. 8
- ➔ Nr. 3 und 6
- ➔ Nr. 7
- ➔ Nr. 4
- ➔ Nr. 2 und 4
- ➔ Nr. 6

Abbildung 5: Überschneidung mit dem Koalitionsvertrag von SPD, Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen

Inhalte

Mobil Bericht

- Verkehrsplanung, die Bedingungen schafft damit der Mensch gemäß seiner Fähigkeiten leben kann (Capability Approach)
- Berücksichtigung der Nutzer_innenperspektive sowie der Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung
- Schaffung eines sozial-gerechten, umweltfreundlichen Mobilitätssystem
- Walkability-Ansatz zur gesundheitsfördernden, bewegungsfreundlichen Gestaltung der städtischen Räume
- Vor allem sozial schwache Bevölkerungsschichten benötigen den Umweltverbund für einen gleichberechtigten Zugang zum Arbeitsmarkt sowie zur kulturellen und sozialen Infrastruktur
- Förderung Umweltgerechtigkeit

Überschneidung mit Leitlinien

- ➡ Nr. 3, 5, 6, 9 und 10
- ➡ Nr. 5
- ➡ Nr. 2, 6, 7, 8, 9 und 10
- ➡ Nr. 10
- ➡ Nr. 9 und 10
- ➡ Nr. 6

Abbildung 6: Überschneidung mit dem Forschungsantrag MobilBericht

3. Reflektion der Methode Fokusgruppendifkussion

Zusammenfassend soll reflektiert werden, wie geeignet die Methodik der Fokusgruppendifkussion für das neue Planungsinstrument der Mobilitätsberichterstattung ist. Die Vorteile der Fokusgruppendifkussion, viele verschiedene Stakeholder der Verkehrsplanung an einem respektive mehreren thematischen Tischen zusammenzubringen, ist für den Planungsprozess wichtig. Die Stärke wurde besonders deutlich bei den Diskussionsteilnehmenden, da sich viele Akteure, die nicht immer direkt in die Verkehrsplanung einbezogen werden, gefreut haben, mit allen weiteren Entscheidungsträger_innen gemeinsam über die Themen des Verkehrs in Pankow zu diskutieren und eigene Anliegen vortragen zu können. Durch die offene, aber auch moderierte Gestaltung der Runden konnte sehr produktiv zusammengearbeitet werden. Die Ergebnisse sind insbesondere für den ersten Schritt der Erfassung des Status Quo von erheblicher Bedeutung.

Da die Durchführung von der TU Berlin als außenstehende Forschungspartnerin durchgeführt wurde, wurde der Fokus auf grundsätzliche Diskussionen über Stärken und Schwächen, die Bewertung der Forschungsmethodik sowie Zukunftsvisionen gerichtet. Wenn die Bezirke unabhängig von Forschungsbeiträgen die Untersuchung durchführen, können spezifische Diskussionsrunden durchgeführt werden, da die Mitarbeiter_innen im Bezirk die Situation vor Ort gut kennen sollten. Allerdings zeigte sich bei der Durchführung in Pankow, dass Grundlagendifkussionen wichtig sind, da viele unterschiedliche Auffassung unter den Akteursgruppen vorherrschen, die alle zu berücksichtigen sind. Die Flexibilität der thematischen Gestaltung lässt es zu, für den jeweiligen Kontext der zu erhebenden Ergebnisse zielgerichtet die Fokusgruppendifkussion darauf abzustimmen.

Mit der selektiven Zusammensetzung von Teilnehmenden an den Diskussionsrunden konnte gezielt Einfluss auf thematische Runden genommen werden, wodurch sich die Dramaturgie des Gesprächsverlaufs verbesserte. Es gilt dabei zu beachten, dass keine gewünschten Resultate durch die Einbindung von auserwählten Teilnehmenden eintreten soll, sondern eine offene Gesprächskultur durch Akteure unterschiedlicher Interessensgruppen und -vereinigungen anzustreben ist. Ein Grad an Subjektivität hat sich bei der qualitativen Forschungsmethode durch die Auswahl der Probanden nicht verhindern lassen, doch durch eine angestrebte Mischung der Diskussionsrunden ließ sich die Einflussnahme auf die Ergebnisse auch durch die neutralen Moderationstechniken geringhalten.

Das Grundlagenpapier wird als Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen im Forschungsprojekt genutzt. Es konnten wichtige Themenfelder identifiziert werden, auf die der Fokus des weiteren Bearbeitungsprozesses gelegt werden sollte. Die erarbeiteten Projektleitlinien dienen der inhaltlichen Ausrichtung im weiteren Vorgehen. Die Ergebnisse aus den Stärken und Schwächen sowie den Planungsbarrieren sind ein Bestandteil zur Erfassung des Status Quo und gehen in die SWOT-Analyse des Mobilitätsberichts ein. Die Anmerkungen zu den Forschungsmethoden werden für die Durchführung berücksichtigt und bestmöglich versucht umzusetzen. Die Visionen sind eine Vorlage zur Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts im Mobilitätsbericht, das auf die Ergebnisse der SWOT-Analyse folgt. Für den weiteren Erarbeitungsprozess werden alle Anregungen einbezogen, allerdings können im Rahmen des Forschungsprojekts nicht alle angestoßenen Ideen in gleicher Intensität weiterverfolgt werden. Das Grundlagenpapier bildet den Rahmen, die Anmerkungen und Vorschläge zu dokumentieren, sodass sie auch in den Folgejahren der Fortschreibung des Mobilitätsberichts in Pankow wieder thematisiert werden können.

Anhang: Forschungsmethoden im Rahmen vom MobilBericht

A1 **Qualitativ**



Fokusgruppendifkussion

Ziel: Diskussion neuer strategischer Handlungsempfehlungen und Entwicklung neuer Maßnahmen

Methode: Diskussion mit bezirklichen Vertretern basierend auf quantitativen und qualitativen Daten / Ergebnissen

Sample: ca. 4 Diskussionsrunden

A2 **Qualitativ**



Community Mapping

Ziel: Umfassende Partizipation bei der Erhebung der Bestandssituation und bei der Maßnahmenentwicklung

Methode: In Workshops wird eine gemeinsame Karte kreativ erarbeitet

Sample: 6 gruppenspezifische und 3 Workshops mit 4 bis 8 gemischten Teilnehmenden in den 3 Stadtgebieten

A3 **Qualitativ**




Teilnehmende Beobachtung

Ziel: Erfassung des Einflusses von Konflikten auf die subjektiv wahrgenommene Qualität des Verkehrssystems

Methode: Begehung und Befahrung an repräsentativen Routen

Sample: Routenauswahl und -anzahl werden problemorientiert am Mobilitätsalltag festgelegt

B1 **Quantitativ**



SrV-Zusatzbefragung

Ziel: Identifizierung und Analyse der verfügbaren und fehlenden Ressourcen für die Entwicklung eines Mobilitätssystems

Methode: Fragebogenerhebung mit Verknüpfung zur Befragung „SrV – Mobilität in Städten“

Sample: Subsample der SrV-Erhebung

B2

Quantitativ



Umweltgerechtigkeitsanalyse

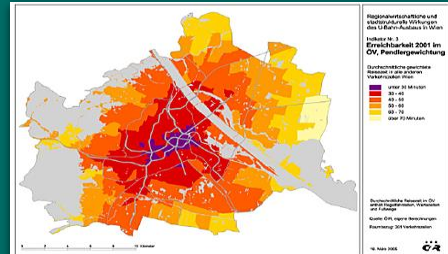
Ziel: Grobuntersuchung der räumlichen Verteilung negativer Umweltwirkungen (Lärm und Luft)

Methode: Analyse der Umweltbelastungsdaten und Verschneidung mit den Sozialstrukturdaten

Sample: Bezirk Berlin-Pankow

B3

Quantitativ



Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr

Erreichbarkeitsanalyse

Ziel: Identifizierung von Räumen, die nur schwer mit dem Umweltverbund erreichbar sind

Methode: Berechnung von Kostenfaktoren, wie Reisezeit, zwischen Wohnstandorten und Alltagszielen

Sample: Bezirk Berlin-Pankow

Literaturverzeichnis

AfS BBB – Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2017): Straßenverkehr. Lange Reihen Berlin-Brandenburg. Online verfügbar unter: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/langereihen/dateien/Strassenverkehr.xlsx> [27.06.2018].

Berliner Morgenpost (2017): Parken in Berlin soll für Anwohner teurer werden. Veröffentlicht von Thomas Fülling am 03.04.2017. Online verfügbar unter: <https://www.morgenpost.de/berlin/article210148873/Parken-in-Berlin-soll-fuer-Anwohner-teurer-werden.html> [27.06.2018].

IAB – Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2017): Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2015. IAB Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. Heft 1/2017. Online verfügbar unter: http://doku.iab.de/regional/BB/2017/regional_bb_0117.pdf [27.06.2018].