



# MobilBericht

Verkehrsplanung am Menschen ausrichten.  
Sozial gerecht und ökologisch verträglich



## Wie Zukunftsstadtforschung wirkt

### MobilBericht: Verkehrsplanung am Menschen ausrichten

Herausgeber: Diese Veröffentlichung basiert auf Forschungsarbeiten im Verbundvorhaben „Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer\*Z)“. Das Projekt ist den Fördermaßnahmen „Zukunftsstadt“ und „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“ zugeordnet und Teil des Förderschwerpunkts „Sozial-ökologische Forschung“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Es wird unter dem Förderkennzeichen 01UR2107A gefördert.



Deutsches Institut  
für Urbanistik

#### Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (Verbundkoordination)

Dr. Jens Libbe  
Zimmerstr. 13-15  
10969 Berlin  
E-Mail: libbe@difu.de



#### Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)

Dr. Oskar Marg  
Hamburger Allee 45  
60486 Frankfurt am Main  
E-Mail: marg@isoe.de



#### Gröschel Branding GmbH

Lothar Gröschel  
Gottschedstr. 4  
13357 Berlin  
E-Mail: info@groeschel-branding.de

**Konzept und Layout:** Gröschel Branding GmbH

Der vorliegende Text basiert auf der Publikation „Vorgehensweisen und Rahmenbedingungen zur Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen in transdisziplinären Forschungsprojekten. Eine vertiefende Fallstudie anhand des Projekts MobilBericht.“

**Autor\*innen:** Oskar Marg, Elena Maria Troia, Michael Kreß-Ludwig, Alexandra Lux (alle ISOE)

**DOI:** <https://doi.org/10.5281/zenodo.7583937>

**Redaktion:** Lothar Gröschel, Lena Heller, Gröschel Branding

**Titel, Grafiken:** Daniel Wieczorek, Gröschel Branding

## Inhalt

### Einblicke in die BMBF-Projekte

Wie die Zukunftsstadtforschung unsere Städte nachhaltiger macht . . . . . 5

### MobilBericht

Verkehrsplanung am Menschen ausrichten – sozial gerecht und ökologisch verträglich. . . . . 6

### Wirkungsdimensionen

Wo MobilBericht Veränderungen erzeugt . . . . . 8

### Wirksamkeit fördern

Methoden und Vorgehensweisen. . . . . 16

### Fazit

Impulse und Ansatzpunkte für Transformation. . . . . 19



Einblicke in die BMBF-Projekte

## Wie die Zukunftsstadtforschung unsere Städte nachhaltiger macht

### Einführung zur Heftreihe Wirkung\*Z

In der Wirkungsforschung von SynVer\*Z haben wir zu Beginn untersucht, welche verschiedenen Arten von Wirkungen die verschiedenen Zukunftsstadt-Projekte, die wir begleiten, anstreben. Daraus entstand ein Wirkungsschema, bei dem wir auf der obersten Ebene zwischen sozialen und individuellen Veränderungen, Veränderungen der Governance und physischen Veränderungen unterscheiden. Auf dieser Basis sind wir in der Folge der Frage nachgegangen, wie es die Zukunftsstadt-Projekte schaffen, diese verschiedenen Wirkungen zu erzeugen und so einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit in unseren Städten zu leisten. Dafür haben wir einzelne Projekte tiefergehend angeschaut und Projektbeteiligte befragt.

Die vorliegende Heftreihe möchte Erkenntnisse aus diesen Vertiefungsstudien in einer komprimierten und verständlichen Weise illustrieren. Dazu stellen wir einige der tiefergehend untersuchten Projekte vor und zeigen, mit welchen Methoden und Vorgehensweisen diese das Entstehen ihrer jeweiligen Wirkungen gefördert haben. Dabei gibt es keine einfachen kausalen Zusammenhänge im Sinne von: Tue x, dann erreichst du y. Dafür ist die Welt, in welcher die Projekte agieren und welche sie verändern wollen, zu komplex und die angestrebten Wirkungen zu unterschiedlich. Zudem spielen auch die jeweiligen (dynamischen und kaum von den Projekten beeinflussbaren) Rahmenbedingungen der Projekte eine wichtige – förderliche wie hinderliche – Rolle für die entstandenen Wirkungen. Aus diesen Gründen ist es wichtig, bei der Frage nach der Entstehung von Wirkungen genauer auf die einzelnen Projekte und ihre Vorgehensweisen innerhalb ihrer jeweiligen Kontext zu schauen. Das wollen wir mit dieser Heftreihe tun.

## MobilBericht

### Verkehrsplanung am Menschen ausrichten – sozial gerecht und ökologisch verträglich

Der Berliner Bezirk Pankow wächst und die Menschen leiden unter dem zunehmenden Verkehr. Lärm- und Luftbelastung überschreiten Grenzwerte, es mangelt an ruhigen Orten. Viele Städte stehen vor der ähnlichen Herausforderung einer umweltverträglichen und sozial-gerechten Verkehrsplanung.

*Impulse für die Verkehrsplanung: wie können Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden?  
Foto: Gröschel Branding*



Bislang orientiert sich diese allerdings meist in traditioneller Weise an quantitativen Maßstäben mit Fokus auf das Auto, anstatt die Bedürfnisse der Menschen vor Ort zu berücksichtigen. Das Projekt MobilBericht entwickelte deshalb das Planungsinstrument „Mobilitätsberichterstattung“ in Anlehnung an die Gesundheits- und Sozialberichterstattung, mit dem Strategien und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Pankow erarbeitet wurden. Dazu arbeiten Wissenschaft und der Bezirk Pankow in dem Projekt eng zusammen. In der ersten Projektphase (2017-2021) wurde der Bezirk bei der Planaufstellung begleitet. Im Folgeprojekt MobilBericht2 (2021-2023) ging es dann darum, die Mobilitätsberichterstattung zu verstetigen und die entwickelten Maßnahmen umzusetzen. So soll beispielsweise im Komponistenviertel ein Kiezblock entstehen. Ein Kiezblock ist ein städtisches Wohnquartier ohne Kfz-Durchgangsverkehr mit guter Aufenthaltsqualität. Die Straßen innerhalb des Kiezes sind vor allem für den Fuß- und Radverkehr da, während das Auto nur zu Gast ist. Auch weitere Maßnahmen wie die Parkplatzflächenumwidmung, eine Erweiterung des Nahverkehrsangebotes sowie die Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen sind im Bezirk in Planung.

„Wir wollen mit unserem Bezirkspartner Pankow die Verkehrspolitik strategisch neu justieren und den Verkehr sozial gerechter sowie ökologisch verträglicher gestalten“.

(Sven Hausigke, Projektkoordinator, Technische Universität Berlin)

Besonderes Augenmerk liegt entsprechend auf Nutzer\*innenbedürfnissen, sozialen Unterschieden, ökologischen Aspekten und Partizipationsmöglichkeiten, die in den derzeit angewandten Planungsinstrumenten kaum Berücksichtigung finden.

Im Rahmen des Forschungsprojekts schuf der Bezirk auch eine eigene Stelle für das Mobilitätsmanagement. Künftig soll die Person bezirkliche Mobilitätsprojekte anstoßen und begleiten sowie die ämterübergreifende Zusammenarbeit und den Austausch mit Bürger\*innen im Dienste einer nachhaltigen Mobilität fördern.



## MobilBericht

### Laufzeit:

Phase 1: 01.08.2017 - 31.05.2021 // Phase 2: 01.06.2021 - 31.08.2023

### Verbundleitung:

Technische Universität Berlin - Fakultät V - Verkehrs- und Maschinensysteme - Institut für Land- und Seeverkehr - Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

### Verbundpartner:

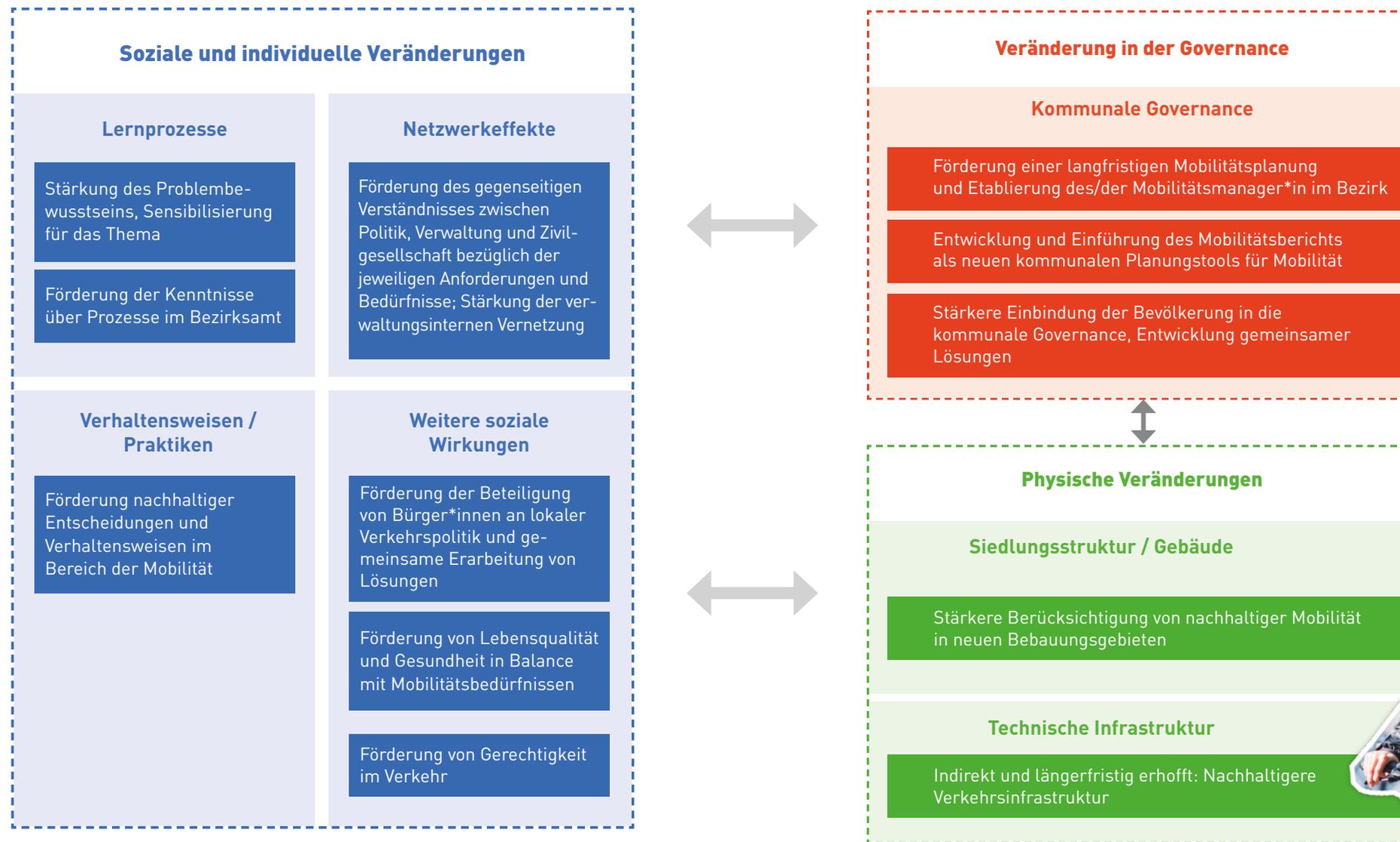
Technische Universität Dresden; Bezirksamt Pankow von Berlin

### Webseite:

[www.mobilbericht.de](http://www.mobilbericht.de)

**Wo MobilBericht Veränderungen erzeugt**

Im Folgenden werden die Wirkungen dargestellt, die im Projekt MobilBericht aus Sicht von Projektbeteiligten erreicht wurden.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Das Begleitforschungsprojekt SynVer\*Z hat das Projekt MobilBericht vertiefend analysiert im Hinblick auf die Frage, wie dieses Projekt mit seinem partizipativem Forschungsansatz Wirkungen erreicht hat. Dazu wurden Projektbeteiligte interviewt, Dokumente ausgewertet und die Erkenntnisse anschließend in einem ausführlichen Bericht zusammengeführt. Die Erkenntnisse aus der vorliegenden Broschüre stützen sich in großen Teilen auf diesen Bericht. Sie basieren somit auf dem Zeitraum der Durchführung der Befragung.  
Download der Vertiefungsstudie: [www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/SynVerZ\\_MobilBericht\\_Wirkungsanalyse.pdf](http://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/SynVerZ_MobilBericht_Wirkungsanalyse.pdf)



## Kommunale Verwaltung und übergreifende Governance von Mobilität

### (1) Netzwerkeffekte: internen Austausch der Verwaltung stärken

Ein Grundproblem in der Verwaltung besteht häufig darin, dass die verschiedenen Ämter relativ wenig miteinander in Austausch stehen, auch der Austausch mit der Politik und mit Bürger\*innen ist begrenzt.

Lastenräder zum Verleihen in  
Berlin Prenzlauer Berg  
Foto: Gröschel Branding



Das Projekt ermöglichte es, ämter- und abteilungsübergreifende Kommunikationsprozesse anzustoßen. Hierbei handelt es sich um eine der zentralen Wirkungen des Projekts. In einem informellen Rahmen und über Methoden wie Fokusgruppen und World Cafés wurden Akteur\*innen zusammengebracht, die normalerweise kaum miteinander ins Gespräch kamen. Die Beteiligten kamen etwa aus Ämtern der Bereiche Straßen- und Grünflächen, Umwelt sowie Soziales, darüber hinaus auch aus verschiedenen politischen Ebenen und Fachbereichen, dem Senat sowie der Zivilbevölkerung.

Der Austausch fand hier auf Augenhöhe statt, auch weil alle Beteiligte mehr oder weniger über die gleichen Informationen verfügten. So konnten außerhalb der alltäglichen Arbeitsstrukturen offen, direkt und ohne Vorurteile Ideen diskutiert werden, anstatt Personen anderer Abteilungen aufwendig auf formalem Weg zu kontaktieren. Auf diese Weise entstanden auch persönliche Kontakte, welche die zukünftige Kooperation und Kommunikation erleichtern dürften, dann „kann man auch mal den kurzen Weg gehen“. Zudem nahmen sich die veränderungsbereiten Mitarbeiter\*innen gegenseitig wahr und merkten so, „dass sie nicht die Einzigen sind, die so denken“. Das Verständnis für den Nutzen der ämterübergreifenden Kooperation hat zugenommen und es sei zudem „sehr inspirierend, nicht immer in die gleichen Gesichter zu schauen“. Auch etablierte Austauschformate wie AGs

und Foren wurden aufgegriffen und für das Thema Mobilität neu eingerichtet, um es in den formalen Prozessen stärker zu etablieren.

### (2) Austausch zwischen Verwaltung und Bürger\*innen stärken

Die fehlende Einbeziehung der Problemwahrnehmungen und Bedürfnisse der Bürger\*innen in die Verkehrsplanung wird auch in der Verwaltung zunehmend als ein Problem gesehen, „wo sie [die Verwaltung] auch eine Verantwortung sehen, dass sie das in den Griff kriegen müssen, sie können die Bürger\*innen nicht mehr im Regen stehen lassen“. Der Austausch mit Bürger\*innen – auch in Vertretung durch organisierte Vereine und Interessenverbände – half dabei, diesem Manko entgegenzuwirken.

„*Wenn durch unsere Veranstaltungen Eigenmotivation stimuliert wird und dann das Interesse geweckt wird, ist das natürlich auch erfreulich für uns.*“<sup>2</sup>

Das Projekt MobilBericht hat sich auch zunehmend mit (parallel oder zuvor entstandenen) zivilgesellschaftlichen Initiativen aus der Bevölkerung vernetzt, wie ein Projektbeteiligter erzählt. Zu nennen ist hier vor allem das Pilotprojekt der Kiezblocks, das in Anlehnung an sogenannte „Superblocks“ in Barcelona für verkehrsberuhigte Wohnkiese bzw. die Befreiung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr steht. Das Anliegen dieser Initiative wird auch unabhängig vom Projekt bereits von einigen Vertreter\*innen der Politik und der Verwaltung unterstützt.

### (3) Problembewusstsein und Sensibilisierung zum Thema Verkehr und Mobilität

Das Projekt trug dazu bei, das Thema Verkehr und Mobilität in der Verwaltung ressortübergreifend „auf die Agenda zu setzen“ und zu etablieren, sodass es nun von vielen als ein wichtiges Problem wahrgenommen wird. Es gebe nun in der Bezirksverwaltung „eine ganze Reihe von Menschen“, die das Thema als wichtig erkannt haben und dort etwas verändern wollen. Ein relevanter Faktor bei der Problemwahrnehmung war die ständige Konfrontation mit dem Thema durch das Projekt und die durchgeführten Interviews, aber auch durch Politik und Öffentlichkeit. Mitwirkungsbereitschaft konnte über ein gesteigertes Problembewusstsein generiert werden, denn „wenn man Verständnis für eine Sache hat, dann kann man sich auch eher damit beschäftigen“. Die Einsicht in die Notwendigkeit einer verstetigten Mobilitätsmanagement-Stelle ist ein weiteres Indiz für die Sensibilisierung der Verwaltung.

Nicht nur in der Verwaltung, auch beim Berliner Senat – dessen Vertreter\*innen ebenfalls beim World Café beteiligt waren – wurde die Sensibilität für das Thema

<sup>2</sup> Dieses Zitat sowie alle folgenden stammen aus der Vertiefungsstudie zu MobilBericht; aus Gründen der Anonymität wurden die Namen entfernt.

erhöht und die Notwendigkeit verstärkter Kooperation verdeutlicht, auch über Verantwortungsebenen und Bezirksgrenzen hinweg.

#### **(4) Veränderung von persönlichen Einstellungen in der Verwaltung: Mehr Offenheit für Veränderungen**

Die in der Verwaltung teilweise vorherrschenden Einstellungen bzw. „Mindsets“ werden von einigen Projektbeteiligten als eher zurückhaltend gegenüber Veränderungen wahrgenommen. Viele Personen seien hier noch in „alten Planungsmustern“ verhaftet, die sich nur langsam ändern würden. Auch die relativ hierarchischen Strukturen in der Verwaltung fördern eine allgemeine Skepsis gegenüber neuen Herangehensweisen. Derartige Einstellungen bremsen die Beteiligung der Verwaltung und stellen ein Hindernis für Neuerungen dar, wie sie das Projekt MobilBericht anstrebt.

„An den positiven Erfahrungen von jetzt halte ich fest.“

Das Projekt hat nach Aussagen von Befragten jedoch dazu beigetragen, nicht nur das Verständnis für die Thematik zu erhöhen, sondern auch eine grundlegendere Offenheit für innovative Ansätze und Denkweisen zu erzeugen. Veränderungen werden in der Verwaltung nun insgesamt positiver gesehen. Zu diesen Veränderungen von Einstellungen hat der ständige, von der Wissenschaft angestoßene Austausch im Projekt beigetragen. Die Wissenschaftler\*innen im Projekt halfen dabei, indem sie die thematische Richtung vorgaben, Fragen stellten und Informationen verfügbar machten. Bezirk und Bezirksstadtrat würden in Bezug auf Mobilität immer innovativer denken, wie etwa das Beispiel der Kiezblocks zeigt – und auch wenn dies sicherlich nicht nur auf das Projekt MobilBericht zurückzuführen ist, liefert es hierzu doch einen Beitrag.

#### **(5) Systemverständnis erhöhen: Die Prozesse in der eigenen Verwaltung besser verstehen**

Die Beteiligten aus dem Bezirksamt haben durch die Teilnahme laut Befragten auch besser verstanden, wie die Prozesse im eigenen Amt funktionieren. Anders gesagt wurde ihr Systemverständnis in selbst-reflexiver Weise gestärkt. Ein besseres Verständnis der internen Prozesse ist zugleich eine wichtige Voraussetzung, um diese auch verändern zu können. Zugleich förderte der regelmäßige Austausch – in unterschiedlichen Formaten und unterstützt durch das Mobilitätsmanagement – auch, „dass die einzelnen Ämter und Abteilungen verstehen, was die jeweils anderen machen“.

„Es ist wichtig, sich abzustimmen und zu einem gemeinsamen Verständnis zu finden.“

#### **(6) Kommunale und partizipative Governance: Die Belange der Bevölkerung in die Verkehrsplanung aufnehmen**

Es gibt in Berlin bislang kaum eine eigene Verkehrspolitik auf Bezirksebene. Sie wird fast ausschließlich auf Landesebene (Senat) betrieben, obwohl allein der Bezirk Pankow etwa über 400.000 Einwohner\*innen hat. Zudem beruht die traditionelle Verkehrsplanung stark auf – vermeintlich objektiven – Zahlen, die vor allem den Status quo widerspiegeln. Dies führe zu einer „relativen Realitätsfremdheit“ der Planung, wie ein Befragter sagt. Die Wahrnehmungen der Bevölkerung zur Mobilität, wie diese sie selbst erlebt, kommen so nicht in der Verkehrsplanung an: Zum einen, weil der Senat seine eigene Planung eher unabhängig von der Bevölkerung macht, zu der er ferner ist als die Bezirke, zum anderen aufgrund der Art der traditionellen Verkehrsplanung.

Das Projekt bewirkte hier mehr Handlungsfähigkeit auf der Ebene des Bezirks Pankow, indem Verkehrsplanung überhaupt auf dieser Ebene installiert wurde. Gleichzeitig sorgte es für eine stärkere Einbindung der subjektiven Wahrnehmungen und Perspektiven der lokalen Bevölkerung bezüglich der Mobilität in Pankow. Dies geschah mithilfe qualitativer, beteiligender Methoden – wie etwa Community Mapping – im Rahmen des Planungsprozesses und der neuen Stelle der Mobilitätsbeauftragten. Um diese Veränderungen zu erreichen, musste zuerst Akzeptanz für diese neue Art der Verkehrsplanung geschaffen werden, in der die Mobilität und die Perspektive der Menschen in die verkehrsrelevanten Entscheidungen einfließen können.



Impulse für die Verkehrsplanung: wie können Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden?  
Foto: MobilBericht

In der Folge steigerten die angestoßenen Prozesse im Projekt innerhalb der Verwaltung die Akzeptanz der Bevölkerungsmeinungen, da sie nun stärker als etwas wahrgenommen werden, das sich konstruktiv in die Planung aufnehmen lässt. Eine Nebenfolge des Einholens der Bevölkerungsperspektiven in die Verkehrsplanung ist auch, dass die Wissenschaft aus Sicht der Verwaltung stärker akzeptiert wird und sie nicht mehr so sehr als theorielastige praxisferne Forschung wahrgenommen wird.

*Das Kiezmobil in Pankow bietet als Parklet die Möglichkeit, temporär den Straßenraum umzugestalten und ihn damit neu zu denken  
Foto: MobilBericht*



## Wirkungen bei den beteiligten Bürger\*innen

### (1) Empowerment und Integration der lokalen Bevölkerung durch Einbindung ihrer Perspektiven in die Verkehrsplanung

Bislang wird die Mobilität der Bevölkerung als subjektive Wahrnehmung von Ortsveränderungsmöglichkeiten zur Erfüllung von Bedürfnissen oft nicht in die Verkehrsplanung aufgenommen - so auch in Pankow.

Im Projekt MobilBericht wurden die individuellen Sichtweisen auf die lokale Mobilität vor allem durch die eingesetzten qualitativen Methoden erhoben, sodass diese in die zukünftige Planung einfließen und produktiv genutzt werden können. Dabei wurden laut eines Projektbeteiligten vor allem Probleme, wie sie von den beteiligten Bürger\*innen wahrgenommen werden, und weniger konkrete Lösungsvorschläge für Planungen genannt. Wenn diese Rückmeldungen über individuelle Problemlagen aus der Bevölkerung von der Kommune bei weiteren Planungen berücksichtigt werden, dann werden die beteiligten Personen in ihrer Selbstbestimmung gestärkt (Empowerment).

Wichtig ist es bei derartigen Prozessen, wie eine Befragte betont, dass nicht nur die ‚Lauten‘ einbezogen werden, die „gerade eine Eigentumswohnung gekauft ha[ben] (...) und im eigenen Interesse dann bitteschön den Durchgangsverkehr da raus haben möchte[n]“, sondern alle Bürger\*innen und ihre Ideen. Zu berücksichtigen gilt – unter anderem in der Kommunikation über das Projekt –, dass der Mobilitätsbericht als Verkehrsplanungsinstrument zwar ganz Pankow flächendeckend behandeln kann, aber dabei Fokusthemen und -gebiete in Pankow zur Veränderung herausgearbeitet werden.

### (2) Indirekte Stärkung von Problembewusstsein und Sensibilisierung bei der am Projekt beteiligten Bevölkerung

Ein nicht speziell intendierter Nebeneffekt der durchgeführten Methoden wie Workshops oder Einzelinterviews war, dass die beteiligten Personen aus dem Stadtteil durch ihre Teilnahme nebenbei noch stärker für die dort adressierten Themen (wie nachhaltige Verhaltensweisen im Bereich Mobilität) sensibilisiert wurden. Zudem lernten sie dadurch noch neue Aspekte zu dem Thema kennen, etwa welche anderen Optionen es im Bereich nachhaltiger Mobilität im eigenen lokalen Umfeld noch gibt oder welche anderen Routen möglich sind.

## Wirksamkeit fördern

### Methoden und Vorgehensweisen

Über ein Community Mapping werden die Mobilitätsbedarfe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ermittelt  
Foto: MobilBericht



Für die Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen im Projekt MobilBericht spielten sowohl wissenschaftliche „Methoden“ im engeren Sinne eine Rolle – wie etwa quantitative Methoden, um Umweltgerechtigkeit zu fördern –, als auch „Vorgehensweisen“ in einem breiteren Verständnis – wie etwa dauerhafte Präsenz vor Ort zu zeigen.

Der Einbezug qualitativer Daten in die Verkehrsplanung im Projekt MobilBericht ist etwas Neues für den Bezirk Pankow und wäre es wohl für viele Ämter. Dabei sollen allerdings nicht qualitative Methoden quantitative ersetzen, sondern es geht um einen Methodenmix, sodass die Vorzüge beider Ansätze kombiniert werden können.

#### Teilnehmende Beobachtung und Community Mapping

- 1 Ermöglicht in strukturierter Weise die Erhebung subjektiver Sichtweisen der Bevölkerung auf die Mobilitätssituation vor Ort (für die kommunale Verkehrsplanung)
- 2 Über die teilnehmende Beobachtung lässt sich die subjektive Wahrnehmung der Qualität des Verkehrssystems auf Alltagswegen erfassen, über das Community Mapping (Karte und Interview) lassen sich besonders detaillierte Informationen erheben

#### Fokusgruppen

- 1 Schaffung eines Raumes, in dem die Beteiligten informell, auf Augenhöhe und wertfrei in Austausch kommen und Gehör finden

- 1 Ermöglicht Vernetzung von relevanten Akteur\*innen aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft
- 2 Heterogene Zusammensetzung in Bezug auf Einstellungen zum Verkehr
- 3 Identifizierung von Problemlagen im Verkehr des Bezirks

#### World Café

- 1 Gemeinsame Erarbeitung künftiger Maßnahmen aus der Bestandserhebung und den Strategien durch Teilnehmende aus der Pankower Bezirks- und Berliner Senatsverwaltung mit Einfluss im Themengebiet
- 2 erhöht die Verbindlichkeit der im Mobilitätsbericht erarbeiteten Maßnahmen
- 3 bietet die Möglichkeit, Ideen frei zu äußern und über den Tellerrand zu schauen

#### Erreichbarkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalysen

- 1 Identifizierung der mit dem Umweltverbund schwer erreichbaren Räume (inklusive Ansatz) sowie Verschneidung von Umweltbelastungs- und Sozialdaten: wichtige und neue Daten für Verkehrsplanung
- 2 Repräsentativität und verständliche Darstellungsweise der Daten sind zu beachten

#### Mobilitätsbericht

- 1 Reformierung der Verkehrsplanung durch Integration der Nutzer\*innenperspektive in ein übergeordnetes, strategisches Planungs-Tool inklusive Förderung der Nachhaltigkeit
- 2 Nutzen und arbeitserleichternde Wirkung des Tools für die Verwaltung muss von Anfang an betont werden, damit es angenommen und verstetigt wird; gute Aufbereitung dafür wichtig
- 3 Mobilitätsbericht bedarf individueller Schwerpunktsetzung sowie regelmäßiger Aktualisierungen durch Entscheidungsträger\*innen auf Basis politischer Aushandlungsprozesse
- 4 Schafft Handlungskorridor und Evaluierungsgrundlage

#### Mobilitätsmanager\*in

- 1 Neue Stelle: Vermittelnde Instanz zwischen Bezirk, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, schafft Schnittstellen, kommuniziert, vernetzt und koordiniert, ist Ansprechperson, sammelt Informationen und vermittelt sie
- 2 Benötigt ausreichend (zeitliche) Kapazitäten bei Verwaltung als Ausgangsbasis und sollte von Anfang an in Projekt integriert werden
- 3 Organisatorische Verortung ist gut zu durchdenken (je Vor- und Nachteile bei stärkerer oder schwächerer Integration in die bestehenden Entscheidungsstrukturen)

- Anspruchsvoller Job – wichtige Personalauswahl: Vermittelnd zwischen Wissenschaft und Verwaltung, Erfahrungen in beiden Bereichen hilfreich; nötig: Kommunikationsfähigkeit, Anpassungs- aber auch Durchsetzungsfähigkeit, Lernfähigkeit, fachliche / methodische Erfahrungen

#### Kooperation und Kommunikation zwischen Wissenschaft und Praxis

- Enge Beteiligung der Verwaltung im Projekt allgemein; Kooperation von Wissenschaft und Verwaltung speziell zu Beginn wichtig (Projektantrag, Grundlagenpapier mit Leitlinien) – Herausforderungen beachten
- Wissenschaft und Praxis: Durchgehend regelmäßige und klare Kommunikation von Zielen, zentralen Begriffen, Zuständigkeiten und unterschiedlichen Arbeitsweisen
- Praxisnutzen des Projekts (für Verwaltung hier) zeigen, Zwischenziele möglichst häufig kommunizieren
- Als Wissenschaftler\*innen dauerhafte Präsenz vor Ort zeigen und allgemein viel über das Projekt kommunizieren

**Podcast-Reihe:** „Forschung meets Praxis“ (Teil 1), „Die Mobilitätsberichterstattung von der Planungstheorie in die Verwaltungspraxis“ (Teil 2) und „Der Mensch im Fokus der Planung“ (Teil 3)

Was sind die Ziele und Aufgaben der Mobilitätsberichterstattung in Pankow? Politik, Verwaltung, das Mobilitätsmanagement und die Wissenschaft melden sich in den drei Podcasts zu Wort und erklären, wofür das neue Planungsinstrument in Pankow benötigt und wie es eingesetzt wird.

**Download:** <https://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/podcast/podcasts/>

**Hör Tipp**

## Fazit

### Impulse und Ansatzpunkte für Transformation

#### Fokus auf nachhaltige Mobilität

Das übergreifende Transformationsziel des Projekts MobilBericht besteht in der Förderung einer nachhaltigeren Mobilität. Längerfristig – also über das Projektende hinaus – geht es darum, die physischen Verkehrsinfrastrukturen, das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement so zu verändern, dass sie nachhaltigere Mobilitätsverhaltensweisen in der Bevölkerung begünstigen. Anders gesagt sollen über eine Veränderung der Strukturen Verhaltensweisen geändert werden. Das Projekt MobilBericht legte Grundsteine für diese Veränderungen.

#### Mobilitätsberichterstattung als neues integratives Planungsinstrument für den Verkehrsbereich

Die Mobilitätsberichterstattung als übergeordnetes und integratives Planungsinstrument ist ein wichtiger Baustein, um mittel- bis langfristig die Infrastrukturen und darüber auch Verhaltensweisen zu ändern. Diese für den Verkehrsbereich innovative Idee ist der Gesundheits- und Sozialberichterstattung entlehnt und soll nun für den Verkehr etabliert werden. Mit dem Mobilitätsbericht soll eine übergreifende Strategie zur Orientierung für die verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen geschaffen werden, sodass diese integriert und nicht mehr vereinzelt und isoliert voneinander betrachtet werden. Zudem soll die Nutzer\*innen-Perspektive durch deren Erfassung in die Verkehrsplanung integriert werden, sodass diese sich stärker an menschlichen Bedürfnissen und Anforderungen orientiert und nachhaltige Verhaltensweisen unterstützt. Dazu ist es relevant zu informieren, Austausch zu fördern und zu vernetzen, damit das Problembewusstsein für dieses Querschnittsthema ressortübergreifend geschärft wird. Zudem soll ein fortlaufender Prozess der Selbstreflexion in den Verwaltungen angeregt werden, sodass die eigene Rolle für die Veränderung des Verkehrssystems in Richtung Nachhaltigkeit verstanden und genutzt wird.

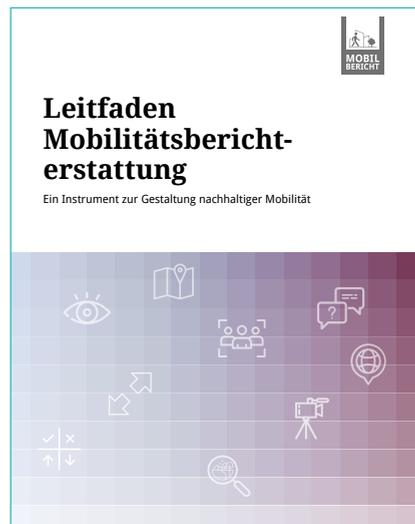
Der 1. Pankower Mobilitätsbericht fasst detailliert die Analyseergebnisse und Erkenntnisse über die Mobilität in Pankow zusammen, die über den Projektzeitraum von 2017 bis 2020 gewonnen wurden. Daraus ableitend konnten Strategien und Maßnahmen konkretisiert werden, sodass der Pankower Mobilitätsbericht als Instrument zur nachhaltigen Gestaltung urbaner Mobilität im Bezirk Pankow dient. Als Ergebnis des ersten Planungszyklus der Mobilitätsberichterstattung bildet der Bericht somit die Grundlage für die Umsetzungsphase; er soll alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

**Download:** [https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht\\_Pankow\\_2020.pdf](https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht_Pankow_2020.pdf)

## Leitfaden Mobilitätsberichterstattung - Ein Instrument zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität

Mit dem Leitfaden sollen Kommunen in Deutschland unterstützt werden, die Mobilitätsberichterstattung umzusetzen. Um Mobilität zu gestalten, ist ein integrierter und strategischer Ansatz notwendig. Alle Stakeholder werden am Planungsprozess beteiligt: Die Mobilitätssituation wird gemeinsam mit der Bevölkerung erfasst, Herausforderungen und Ziele gemeinsam definiert, Strategien erarbeitet sowie Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Der gesamte Prozess wird transparent und nachvollziehbar evaluiert, um alle Interessierten über die Fortschritte und Entwicklungen in der Mobilität zu informieren.

Download des Leitfadens:  
<https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/leitfaden.pdf>



### Subjektive Perspektiven für Verkehrsplanung

In der Einbeziehung subjektiven Perspektiven der Bürger\*innen bzw. Verkehrsangebotsnutzer\*innen in die Verkehrsplanung vor Ort besteht ein weiteres zentrales – mit der nachhaltigen Mobilität verknüpftes – Ziel des Projekts. Anders gesagt soll der Mensch stärker in den Fokus der Planung rücken. Dies trägt dazu bei, die Verkehrsplanung dahingehend zu transformieren, dass sie eher den Bedürfnissen der Menschen entspricht (zum Beispiel: Wie sicher wird der Weg von A nach B empfunden, wie zeitintensiv die Entfernung?) und sich weniger nur an Zahlen (traditionelle Verkehrsplanung) ausrichtet.

*„Der Hauptaspekt ist, diese Nutzer\*innen-Perspektive in die Planung aufzunehmen, das ist der entscheidende Schritt, weil Planung mittlerweile an den Bedürfnissen der Menschen vorbeigeht in unseren Augen und entsprechend die Planung wieder in den lokalen Kontext eingebettet werden soll.“*

Auf diese Weise soll über die Reformierung der Verkehrsplanung auch die gesellschaftliche Transformation vorangetrieben werden. Die mithilfe der Sozialwissenschaften erhobenen Informationen sollen dabei helfen, dass die Bedürfnisse der Menschen vor Ort stärker Eingang in die Verkehrsplanung und -politik finden, anstatt den Verkehr „nur zu zählen und zu modellieren.“

### Rolle der Bezirksverwaltung

Ein zentraler Ansatzpunkt zur Transformation wird in der Bezirksverwaltung gesehen. Es geht dabei darum, bei den Verwaltungsmitarbeiter\*innen ein größeres Problembewusstsein (für den Einbezug von Bedürfnissen der Bürger\*innen und für das Thema nachhaltige Mobilität) und Systemverständnis (für die eigenen Arbeitsprozesse und -strukturen) zu schaffen und abteilungs- sowie ämterübergreifende Kommunikation zu fördern (so wie die übergreifende Beschaffenheit des Problems es erfordert), um so den Grundstein für die mittelfristig anvisierten Veränderungen der Verkehrsinfrastrukturen als physischen Veränderungen zu legen.

Um die Verwaltung entsprechend zu verändern, haben sich verschiedene abteilungsübergreifende, aber auch über die Verwaltung hinausgehende (Politik, Zivilgesellschaft) Austauschformate als hilfreich erwiesen, welche eine Kommunikation „auf Augenhöhe“ außerhalb der üblichen Strukturen ermöglichten und so einige positive „Aha“-Effekte in Bezug auf den Nutzen stakeholderübergreifender Kooperation schufen. Diese Vernetzung von relevanten Akteur\*innen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft kann auch über das Projektende hinaus wirksam bleiben und so die Kooperation miteinander erleichtern.

### Neue Stelle: Mobilitätsbeauftragte\*r

Die neu geschaffene Stelle des/der Mobilitätsbeauftragte\*n spielt eine wichtige Rolle dabei, den Austausch zwischen den Abteilungen aber auch darüber hinaus (mit Wissenschaft und Bürger\*innen) zu fördern.

Eine zentrale Funktion dieser Stelle ist die Herstellung von Schnittstellen bzw. die Vermittlung zwischen Bezirk, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft. Aufgabe ist es, die „Fühler auszustrecken“ in alle möglichen Richtungen, um Informationen zu sammeln und weiter zu verteilen. Der oder die Mobilitätsbeauftragte ist ständige\*r Ansprechpartner\*in im Bezirk, was auch für die Forscher\*innen ein Vorteil ist. Er/sie unterstützt sie auch, etwa Verwaltungsmitarbeitende zu einer Veranstaltung einzuladen. Zudem benötigen auch die Stadträt\*innen der Bezirke Ansprechpartner\*innen, welche ihre politischen Beschlüsse auf der operativen Ebene umsetzen können.

### Bezirksverwaltung und Landespolitik

Zugleich strebt das Projekt an, die Stellung und Handlungsfähigkeit der Bezirksverwaltung gegenüber der Politik bzw. dem Berliner Senat im Bereich der Verkehrsplanung zu stärken, die dort bislang kaum vertreten war. Auf diese Weise können auch lokale Bedürfnisse in Bezug auf das Thema Mobilität besser aufgegriffen werden, da die Bezirke näher an der Bevölkerung dran sind als der Senat.

### Kooperation von Wissenschaft und Praxis

Als transdisziplinäres Projekt betrachtet zeigen sich anhand von MobilBericht typische Herausforderungen der engen Kooperation von Wissenschaft und Praxis, in diesem Fall vor allem Verwaltung.

Diese Herausforderungen und der Umgang mit Widerständen und Konflikten sind jedoch oft unvermeidlich, um Veränderungen bewirken zu können (ein vollkommen „reibungsfrei“ verlaufendes transdisziplinäres Projekt kann mitunter auch ein Hinweis auf geringe gesellschaftliche Veränderungen sein, etwa wenn alle Beteiligten schon zu Beginn überzeugt sind). Die enge Kooperation von Wissenschaft und vor allem Verwaltung zeigt sich hier als essentiell, um Wissen für Lösungen zu erarbeiten, mit dem die Verwaltungspraxis auch etwas anfangen kann und das sie nicht (übermäßig) behindert.

### Günstige und hinderliche Rahmenbedingungen

Es gab Rahmenbedingungen, welche die Umsetzung von angestrebten Wirkungen des Projekts MobilBericht unterstützt haben. Zu nennen ist hier ein allgemein gesteigertes Problembewusstsein in Bezug auf Mobilität verbunden mit einzelnen relevanten Verbündeten und „Treiber\*innen“ sowie strukturelle Änderungen (etwa gesetzliche Änderungen), die integratives Arbeiten fördern sowie experimentelleres Vorgehen erleichtern.

Hinderliche Rahmenbedingungen sind beispielsweise die Strukturen der Verwaltung, die fehlende Handlungsfähigkeit auf Bezirksebene in Bezug auf Verkehr, ein anderes Problembewusstsein oder mangelnde Kooperation. Die grundlegenden Verwaltungsstrukturen, Ressourcenmangel und Arbeitsbelastung sowie tiefer sitzende Ablehnung gegenüber den Zielen kann ein einzelnes Projekt wie MobilBericht nicht ändern, sondern muss sich entsprechend adaptieren (etwa indem die entwickelten Lösungen nicht zu aufwendig für die Verwaltungspraxis sind).

#### 1. Pankower Mobilitätsbericht:

**Download:** [https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht\\_Pankow\\_2020.pdf](https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht_Pankow_2020.pdf)

#### Vertiefungsstudie „Vorgehensweisen und Rahmenbedingungen zur Erzeugung gesellschaftlicher Wirkungen in transdisziplinären Forschungsprojekten“:

**Download:** [www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/SynVerZ\\_MobilBericht\\_Wirkungsanalyse.pdf](http://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/SynVerZ_MobilBericht_Wirkungsanalyse.pdf)

[www.nachhaltige-zukunftsstadt.de](http://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de)

 @synverz