MOBIL BERICHT

Mobilitätsbericht Berlin Pankow 2020

Der Mensch im Fokus der Verkehrsplanung

GEFÖRDERT VON

Bundesministerium für Bildung und Forschung

FONA Forschung für Nachhaltigkeit

DURCHGEFÜHRT VON

PROFESSUR FÜR VERKEHRSÖKOLOGIE

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

mobilbericht.de

Erstellt von

Bezirksamt Pankow von Berlin

Abt. Stadtentwicklung und Bürgerdienste
Stadtentwicklungsamt
Postfach 730113, 13062 Berlin

berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht

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, Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Laura Doyé, Studentische Mitarbeiterin
Lena Schildbach, Studentische Mitarbeiterin

Professur für Verkehrsökologie Technische Universität Dresden

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Hettnerstraße 1, 01069 Dresden

Prof. Dr. Udo Becker, Projektleitung
Julia Gerlach, Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Jan Peter Glock, Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Elisa Bender, Studentische Mitarbeiterin

Gestaltung

Natalja Knauer, Layout, Grafik und Satz

nakn.de

Das diesem Bericht zugrunde liegende Projekt **MobilBericht** wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UR1703 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Zitierhinweis: Stadtentwicklungsamt Pankow (Hrsg.) (2021): Mobilitätsbericht Berlin Pankow 2020.
Der Mensch im Fokus der Verkehrsplanung.

Datum der Veröffentlichung: 01.04.2021

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL 1
Geleitwort 7

KAPITEL 2
Einleitung 9

KAPITEL 3
Das Leitbild – Unsere Vision für eine nachhaltige Mobilität im Bezirk 14

KAPITEL 4
Berlin Pankow – Vielfalt im Bezirk 17

KAPITEL 5
Die Analyse: nachhaltige urbane Mobilität in Pankow 20

KAPITEL 5.1
Umwelt- und ressourcenschonend 23

KAPITEL 5.2
Vielfältig und nah 31

KAPITEL 5.3
Gesund und sicher 40

KAPITEL 5.4
Vielseitig erreichbar 45

KAPITEL 5.5
Sozial gerecht 51

KAPITEL 5.6
Zusammenfassung als SWOT 56

KAPITEL 6
Die Konsequenz: 10 Strategien für eine nachhaltige Mobilität in Pankow 59

KAPITEL 7
Handlungskonzept 63

KAPITEL 8
Ausblick 110

Literaturverzeichnis 112
Datenquellenverzeichnis 120
Glossar 125
Anhang 130

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 | Aufbau des Verkehrssystems **10**
Abbildung 2 | Planungsprozess der Mobilitätsberichterstattung **11**
Abbildung 3 | Nutzen der Mobilitätsberichterstattung für Politik, Verwaltung und Gesellschaft **13**
Abbildung 4 | Zielkriterien einer nachhaltigen Mobilität **15**
Abbildung 5 | Am Community Mapping und der Teilnehmenden Beobachtung beteiligte Personengruppen **21**
Abbildung 6 | Durchführung eines Community Mappings für das Innenstadtrandgebiet **21**
Abbildung 7 | Durchführung einer Teilnehmenden Beobachtung im Ortsteil Karow **22**
Abbildung 8 | Der wegebezogene Modal Split der Einwohner*innen des Bezirks Pankow im Vergleich **24**
Abbildung 9 | Verteilung der täglich zurückgelegten Wege nach Entfernungsklassen und Hauptverkehrsmittel **24**
Abbildung 10 | Tägliche Wegstrecke pro Einwohner*in des Bezirks Pankow nach Hauptverkehrsmittel **24**
Abbildung 11 | Durchschnittliche tägliche Wegstrecke pro Einwohner*in des Bezirks Pankow nach Raumtyp **25**
Abbildung 12 | Verteilung der mobilitätsbedingten CO_2-Emissionen nach Wegezwecken **25**
Abbildung 13 | Durchschnittliche tägliche Verkehrsleistung (km) und CO_2-Emissionen nach Altersklasse **25**
Abbildung 14 | Anzahl (und Anteil) der von Schienen- und Straßenverkehrslärm über dem Vorsorgegrenzwert belasteten Personen je Raumtyp **26**
Abbildung 15 | Zufriedenheit mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs **27**
Abbildung 16 | Subjektive Lärmbelastung nach Verkehrsträger (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr) **27**
Abbildung 17 | Subjektive Belastung mit Luftschadstoffen nach Raumtyp **28**
Abbildung 18 | Anzahl (und Anteil) der mit Erholungsflächen unterversorgten Personen je Raumtyp **29**
Abbildung 19 | Subjektive Einschätzung von Personen in Pankow zur Möglichkeit selbstständig grundsätzlich verlässlich von A nach B zu kommen **32**
Abbildung 20 | Zufriedenheit mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Alltagszielen **33**
Abbildung 21 | Anteil der Menschen im suburbanen Raum, die unzufrieden sind mit der Entfernung zu ... **34**
Abbildung 22 | Zufriedenheit mit der Wohnumgebung insgesamt in Pankow **35**
Abbildung 23 | Zufriedenheit mit den Möglichkeiten, sich draußen aufzuhalten und zu spazieren in Pankow **35**
Abbildung 24 | Zufriedenheit mit der Entfernung zu ... **36**
Abbildung 25 | „Spielplätze, Parkanlagen und andere Freiflächen sind in gutem Zustand.“ **38**
Abbildung 26 | Bewertung verschiedener Aspekte der Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit **42**
Abbildung 27 | Anteil der Befragten, die sich aufgrund des starken Verkehrs unsicher fühlen **44**
Abbildung 28 | Anteil der Befragten, die es unsicher finden, ein angeschlossenes Fahrrad stehen zu lassen **44**
Abbildung 29 | Anteil aller Pankower*innen eingeteilt nach der durchschnittlichen ÖPNV-Reisezeit von ... **46**
Abbildung 30 | Anteil der Bewohner*innen pro Stadtraumtyp eingeteilt nach ihrer durchschnittlichen ÖPNV-Reisezeit über alle Ziele hinweg **47**
Abbildung 31 | Anteil der Befragten, die ihre Erreichbarkeit zum jeweils nächstgelegenen Ziel mit dem Umweltverbund als nur befriedigend oder schlechter angeben **48**
Abbildung 32 | Durschnittliche ÖPNV- und MIV-Reisezeiten zu ausgewählten Zielen in den Stadtraumtpyen **49**
Abbildung 33 | Bewertung des Zustands der Fußverkehrsinfrastruktur **52**
Abbildung 34 | Bewertung des Zustands der Radverkehrsinfrastruktur **52**
Abbildung 35 | Kosten verschiedener ÖPNV-Ticket-Varianten in deutschen Großstädten **54**
Abbildung 36 | Baulich getrennter Radweg entlang eines bestehenden Fußweges **71**
Abbildung 37 | Bikesharing am Campus Buch zur Förderung der Mobilität der dort Beschäftigten wurde 2018 in Zusammenarbeit mit nextbike eingeführt **74**
Abbildung 38 | Fahrzeug zur Parkraumüberwachung mit automatischer Kennzeichenerfassung aus den Niederlanden **77**
Abbildung 39 | Fertiger U-Bahnanschluss der Seestadt Aspern in Wien auf der grünen Wiese, bevor das Wohngebiet fertiggestellt wurde **80**
Abbildung 40 | Das Pankower Tor als innerstädtische Brachfläche mit guter Erschließung zur Ansiedlung von Wohn- und Gewerbegebieten **83**
Abbildung 41 | Parklet in der Schönhauser Allee **85**
Abbildung 42 | Geschützter Kreisverkehr in Rotterdam **88**
Abbildung 43 | Gestaltung des Straßenraums in einem Superblock in Barcelona **91**
Abbildung 44 | Radschnellrouten bis ins Umland, das Beispiel Kopenhagen **93**
Abbildung 45 | Geschützte Radfahrstreifen in Berlin **95**
Abbildung 46 | Beschilderung über eine Vorrangschaltung zur Information des Kfz-Verkehrs **97**
Abbildung 47 | Beschilderung für einen Pendler*innenparkplatz **99**
Abbildung 48 | Historische Fahrscheine der BVG **101**
Abbildung 49 | Ausschnitt der Online-Karte wheelmap.org **104**
Abbildung 50 | Ausschnitt aus dem Projekt AccessMap, einem Navigationsservice für mobilitätseingeschränkte Menschen **104**
Abbildung 51 | Barrierefreie Bushaltestelle in Schwerte **108**
Abbildung 52 | Übersicht über das Vorgehen zur Gestaltung eines lebenswerten Gleimviertels **155**

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 | Ortsteilprofile **19**
Tabelle 2 | Vorsorgegrenzwerte für Dauerlärmpegel verschiedener Verkehrsträger zur Nachtzeit (LNight) und für den 24-Stunden-Tag (L_{DEN}). **26**
Tabelle 3 | Anteil der Personen, die in Blöcken mit extrem vielen einfach, zweifach oder dreifach Belasteten oder in Blöcken ohne extrem viele Belastete leben **30**
Tabelle 4 | Vergleich der Grünflächendichte der Bezirke in Berlin **37**
Tabelle 5 | Durchschnittliche Differenz zwischen ÖPNV- und MIV-Reisezeit **50**
Tabelle 6 | SWOT-Matrizen der fünf Zielkriterien **57**
Tabelle 7 | EW-basierter Zuordnungsschlüssel der statistischen Planungsräume zu den Ortsteilen **134**
Tabelle 8 | Spearman-Korrelationskoeffizienten des Anteils lärm- und luftschadstoffbelasteter Einwohner*innen mit dem Anteil von Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften **174**
Tabelle 9 | Konsolidierte Maßnahmenliste als Input für die 2. Diskussionsrunde zur Priorisierung des Maßnahmenkonzepts **175**

Kartenverzeichnis

Karte 1 | Zuordnung der Ortsteile zu den drei Stadtraumtypen im Bezirk Pankow **18**
Karte 2 | Menge der von Straßen- und Schienenverkehrslärm über dem Vorsorgegrenzwert belasteten Personen je Block (Kartenausschnitt) **27**
Karte 3 | Menge der durch Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs über dem Vorsorgegrenzwert Betroffenen pro Block (Kartenausschnitt) **28**
Karte 4 | Menge der unzureichend mit Erholungsflächen versorgten Personen pro Block (Kartenausschnitt) **29**
Karte 5 | Blöcke mit jeweils extrem vielen ein- bis dreifach belasteten Einwohner*innen **30**
Karte 6 | Angebotsvielfalt in fußläufiger Entfernung **32**
Karte 7 | Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohner*innen **33**
Karte 8 | Zusammenfassende Darstellung der Wohnbaupotenzialflächen in Pankow **34**
Karte 9 | Fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten **35**
Karte 10 | Fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen **36**
Karte 11 | Fußläufige Erreichbarkeit von Grünflächen **37**
Karte 12 | Übersicht der von den Teilnehmenden der Erhebungen eingezeichneten Orte, die als dreckig wahrgenommen werden (Kartenausschnitt) **38**
Karte 13 | Unfallorte mit Zufußgehenden (2017) **41**
Karte 14 | Unfallorte mit Radfahrenden (2017) **41**
Karte 15 | Orte, an denen sich im Verkehr zu Fuß und auf dem Rad unsicher gefühlt wurde (Kartenausschnitt) **42**
Karte 16 | Reisezeiten zum nächstgelegenen Krankenhaus mit dem ÖPNV **47**
Karte 17 | Reisezeitverhältnis zum nächstgelegenen Krankenhaus mit dem ÖPNV oder MIV **49**
Karte 18 | Sozialstruktur des Bezirks Pankow **53**
Karte 19 | Sozialräumliche Verteilung der Angebotsvielfalt (Kartenausschnitt) **54**
Karte 20 | Sozialräumliche Verteilung der Lärmbelastung (Kartenausschnitt) **55**
Karte 21 | Sozialräumliche Verteilung der Luftschadstoffbelastung (Kartenausschnitt) **55**
Karte 22 | Fußläufige Erreichbarkeit von Kindergärten **151**
Karte 23 | Erreichbarkeit von Grundschulen **152**
Karte 24 | Erreichbarkeit von Allgemeinmediziner*innen **153**
Karte 25 | Erreichbarkeit von Apotheken **154**
Karte 26 | Reisezeiten zur nächstgelegenen weiterführenden Schule mit dem ÖPNV **159**
Karte 27 | Reisezeiten zu nächstgelegenen Kultureinrichtungen mit dem ÖPNV **160**
Karte 28 | Reisezeitverhältnisse zur nächstgelegenen weiterführenden Schule **162**
Karte 29 | Reisezeitverhältnisse zum nächstgelegenen Kino **163**
Karte 30 | Reisezeitverhältnisse zum nächstgelegenen Museum **164**
Karte 31 | Reisezeitverhältnisse zum nächstgelegenen Theater **165**

Abkürzungsverzeichnis

ADA	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BA	Bezirksamt
BEK	Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BVV	Bezirksverordnetenversammlung
CM	Community Mapping
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EFH	Einfamilienhaus
FNP	Flächennutzungsplan
GIS	Geoinformationssystem
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KGA	Kleingartenanlage
Lkw	Lastkraftwagen
LOR	Lebenswelt orientierte Räume (Systematik der Raumgliederung in Berlin)
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QPK	Qualitätsentwicklung, Planung und Koordination des öffentlichen Gesundheitsdienstes
RVA	Radverkehrsanlage
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SenWEB	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
SGB II	Zweites Buch Sozialgesetzbuch
SHK	Integriertes Struktur- und Handlungskonzept
SPK	Sozialraumorientierte Planungskoordination
SrV	Mobilität in Städten (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
StEP	Stadtentwicklungsplan
StVO	Straßenverkehrsordnung
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (englisch für Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
TB	Teilnehmende Beobachtung
TVN	Tangentialverbindung Nord
WHO	World Health Organization (englisch für Weltgesundheitsorganisation)
WoFIS	Wohnbauflächen-Informationssystem
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VKRZ	Verkehrsregelungszentrale

KAPITEL 1

Geleitwort

© Robert Herhold / stock.adobe.com

Pankow - Der Mensch im Fokus der Verkehrsplanung

Pankow ist der einwohnerstärkste Berliner Bezirk. Das anhaltende Bevölkerungswachstum bei gleichzeitig zunehmenden Pendler*innenströmen vor allem aus dem Umland stellt den Bezirk Pankow auch angesichts veralteter und nicht ausreichender Verkehrsinfrastruktur insbesondere vor verkehrliche Herausforderungen. Schon heute gibt es täglich Stau auf unseren Straßen, sind Bahn und Bus ausgelastet und Rad- wie Gehwege stark frequentiert. Die Bewohner*innen von Pankow nehmen aktiv am Verkehr teil, bewegen sich zur Arbeit und suchen im Kiez Orte des täglichen Bedarfs auf. Die Pankower*innen von heute als auch von morgen haben Ansprüche an die Infrastruktur, an den ÖPNV, an mehr Sicherheit und Flächengerechtigkeit gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen sowie an eine Mitgestaltung.

Die Mobilität der Bürger*innen liegt uns stark am Herzen. Denn Mobilität heißt nicht nur Orte zu erreichen, sondern auch gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten. Wir möchten die Mobilität der Pankower*innen gezielt gestalten und haben daher die Mobilitätsberichterstattung als neues Verkehrs- und Stadtplanungsinstrument eingeführt und wollen sie weiter etablieren. Das Ziel ist eine Stadt der kurzen Wege mit einladenden öffentlichen Räumen im menschlichen Maß, die aktive Mobilität durch geringe Reichweiten begünstigt. Bewohner*innen von Buch sollen ebenso wie Bewohner*innen von Prenzlauer Berg dazu befähigt werden, ihren persönlichen Bedürfnissen vor Ort nachkommen zu können.

Die Mobilitätsberichterstattung möchten wir nutzen, um den Verkehr in unserem Bezirk ökologisch-verträglich, sozial-gerecht und ökonomisch-effizient zu gestalten. Das Planungsinstrument hilft der Verwaltung durch die Verwendung von partizipativen Erhebungsmethoden, die Menschen in Pankow und ihre Mobilitätsbedarfe besser zu verstehen und in der Planung angemessen zu berücksichtigen. Die Bedarfe der Bürger*innen müssen aus der Perspektive der Nutzer*innen erhoben und analysiert werden, um daraus Maßnahmen abzuleiten, die mit den Anforderungen eines sozial- und ökologisch-verträglichen Verkehrssystem im Einklang stehen. Damit wir dieses strategische Ziel erreichen können, ist eine ressortübergreifende Kooperation meiner Abteilungen zu den Ämtern für Gesundheit, Umwelt sowie Soziales, eine gute Vernetzung von Stadt- und Verkehrsplanung sowie die Zusammenarbeit mit Nachbarbezirken und -gemeinden erforderlich.

Wie sieht für mich als Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und stellvertretender Bezirksbürgermeister ein solches sozial-gerechtes und ökologisch-verträgliches Verkehrssystem aus? Die Prinzipien stehen schon im Mobilitätsgesetz von Berlin. Mir ist es besonders wichtig, dass für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht und die Mobilität der Pankower*innen in allen Ortsteilen unabhängig von Geschlecht, Alter und Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie individuell verfügbarer Verkehrsmittel garantiert wird. Dabei sind Klima- und Umweltschutzbelange zu berücksichtigen und umweltgerechte Verhältnisse herzustellen. Insbesondere die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie eine Neuverteilung des Straßenraums können die Gesundheit durch aktive Bewegung fördern, Luftschadstoffe und Lärmbelastungen reduzieren, Barrierefreiheit ermöglichen und eine höhere Verkehrssicherheit gewährleisten. Kurzum: Die Mobilitätsberichterstattung hat das Ziel, eine sozialinklusive und umweltgerechte Verkehrs- und Stadtplanung zu etablieren, damit die Lebensqualität aller Pankower Bürger*innen steigt.

H. Kuhn

KAPITEL 2

Einleitung

© Adrian Agylar / iStock.com

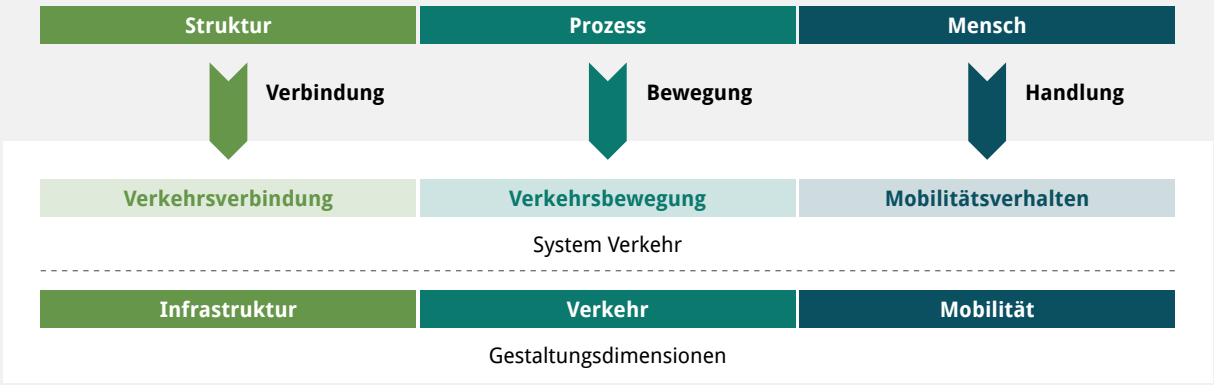
Die Verkehrsplanung für den Bezirk Pankow wurde in den letzten Jahrzehnten von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) übernommen. Die dort praktizierte Planung umfasst das gesamte Land Berlin und wurde vor allem durch den Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr kommuniziert, der 2011 veröffentlicht wurde und dessen Überarbeitung parallel zur Erstellung dieses Berichts stattfindet. Das System Verkehr wird dabei auf der Landesebene betrachtet, woraus einzelne Maßnahmen abgeleitet werden. Diese Vorgehensweise ist stark auf die Gestaltung der Infrastruktur und des Verkehrs fokussiert. In Verkehrsmodellen zum Autoverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird mit den aktuellen und prognostizierten Verkehrszahlen simuliert, inwieweit das Verkehrssystem weiterentwickelt werden muss, um die Kapazitäten fassen zu können.

Dieser Ansatz ist problematisch: Die Modelle sind auf lediglich zwei Verkehrsmittel konzentriert, wohingegen der Rad- und Fußverkehr im Modell nicht berücksichtigt werden. Eine Konsequenz aus dem jahrelang wachsenden Verkehr ist der fortschreitende Infrastrukturausbau. Dabei wird nicht ein verkehrspolitisches Ziel verfolgt, sondern lediglich der Verkehrsfluss soll mit der Anpassung der Infrastruktur aufrechterhalten werden. Dieser – vor allem Kfz-verkehrsinduzierende – Ansatz nimmt der Verkehrsplanung die gestalterische Funktion, die auch Verkehrsverlagerung zum Ziel haben kann – nicht nur räumlich, sondern ebenso verkehrsmittelbezogen. Mit der Betrachtung von Quantitäten im Verkehr geht die Bedeutung der Qualitäten im Verkehrssystem verloren, wobei Aspekte wie Verkehrssicherheit oder Nutzer*innenfreundlichkeit marginalisiert werden. Des Weiteren ist die Modellierung intransparent und bietet den Bürger*innen keine Möglichkeiten, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Der bedeutendste Mangel der derzeit praktizierten Verkehrsplanung ist die Vernachlässigung der Mobilität neben der Infrastruktur und dem Verkehr.

Mobilität ist die subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeit einer Person oder Personengruppe, die zur Erfüllung von spezifischen Bedürfnissen nötig ist.

Dieser individuelle Möglichkeitsraum resultiert aus räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung. Kurzum bedeutet das, dass mit der Mobilität die Menschen in den Fokus der integrierten Verkehrsplanung rücken müssen, um ihre verkehrsrelevanten Entscheidungen, Bedarfe und Anforderungen an das Verkehrssystem zu verstehen und in die Planung einfließen zu lassen. Die verschiedenen Anforderungen von unterschiedlichen Personengruppen an das Verkehrssystem können somit neben der Gestaltung der Infrastruktur und des Verkehrs in die Planung integriert werden (siehe **Abbildung 1**). Jeder Mensch soll dazu befähigt werden, eigenständig ein gutes Leben führen zu können, um soziale Teilhabe zu gewährleisten. Insbesondere die Verkehrsträger des Umweltverbunds in Form von Fuß-, Rad- und öffentlichem Personennahverkehr finden somit stärker Berücksichtigung in der Planung, da sie für die Mehrheit der Menschen zugänglich sind

Abbildung 1 | Aufbau des Verkehrssystems



Quelle: Schwedes et al. 2018

und weniger negative Effekte auf andere Menschen haben. Mobilität ist auch die Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Stadtplanung. So hat die Steigerung der Aufenthaltsqualität Einfluss auf die (Nah-)Erreichbarkeit und deren Wahrnehmung. Zudem bietet die Integration der Mobilität in die Planung die Option, die Beteiligung der Bürger*innen sowie deren Interessenverbände im Planungsprozess zu intensivieren. Partizipation muss sowohl in der Erfassung und Bewertung der aktuellen Situation im Verkehrssystem als auch in der Zieldiskussion, wohin sich das System weiterentwickeln soll, ermöglicht werden. Denn die Nutzer*innen sind die Praxisexpert*innen und können wichtige Erkenntnisse bieten, die in die Planung integriert werden und das Verkehrssystem verbessern. Dieser intensive Beteiligungsprozess in der Verkehrsplanung wird nun erstmals für den Bezirk Pankow umgesetzt.

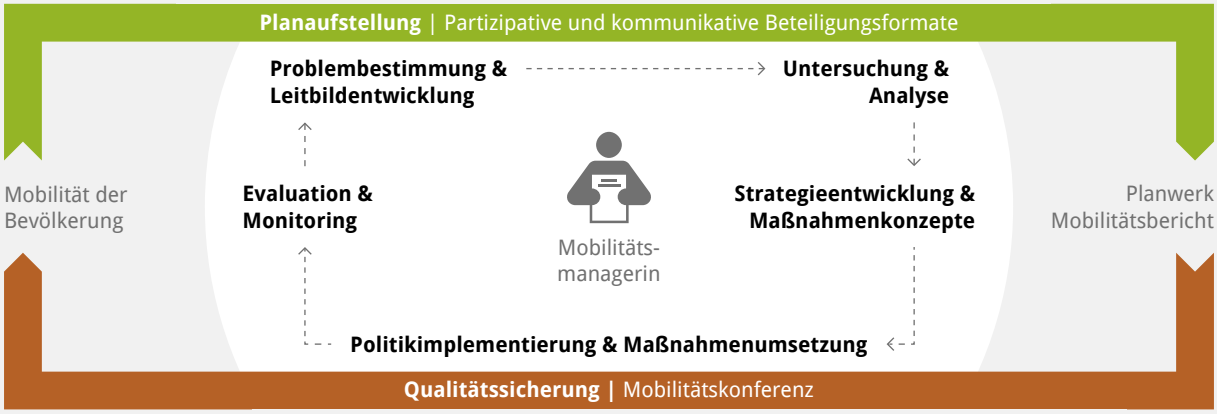
Das neue Planungsinstrument: die Mobilitätsberichterstattung

Verkehrsplanungsinstrumente werden von den Verwaltungen angewendet, um die Verkehrspolitik bei ihrer Entscheidungsfindung beratend zu unterstützen. Auf Grundlage der Planungsergebnisse wird die Verkehrspolitik befähigt, Maßnahmen nach verschiedenen Bewertungskriterien anzuordnen, um das Verkehrssystem zu verändern. Die Verkehrspolitik der letzten Jahre wurde dafür kritisiert, den Entscheidungsfindungsprozess und damit die dahinterstehende zielorientierte, strategische Bewertung nicht transparent aufzuzeigen bzw. die Meinungen der Bürger*innen nicht abzubilden. Das im Bezirk Pankow erstmalig angewendete strategische Verkehrsplanungsinstrument der Mobilitätsberichterstattung begegnet diesem und den vorher genannten Kritikpunkten, indem es mit Hilfe der Nutzer*innen und Betroffenen des Verkehrssystems einem klaren Prozess folgend Strategien und Maßnahmen für den Bezirk erarbeitet und aufzeigt. Der Planungsprozess, siehe auch **Abbildung 2**, erfolgt in den folgenden, sich wiederholenden Arbeitsschritten:

- Erörterung von wahrgenommenen Problemen und des Handlungsrahmens sowie Formulierung von zu berücksichtigenden Bedarfen und Zielen für die Verkehrsplanung (Problembestimmung und Leitbildentwicklung)
- Analyse des Status Quo im Bereich Mobilität und den Einfluss der Rahmenbedingungen nach den Nachhaltigkeitszielen (Untersuchung und Analyse)
- Bewertung des Status Quo im Vergleich zur Vision und den Zielen, Entwicklung von Strategien und Ableitung von Maßnahmenkonzepten (Strategieentwicklung und Maßnahmenkonzepte)
- Politische Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahmen und Realisierung (Politikimplementierung und Maßnahmenumsetzung)

Dieses strukturierte Vorgehen ermöglicht eine zielorientierte Gestaltung des Verkehrssystems. Dadurch, dass der Verkehrsplanung nur ein begrenztes Budget an Ressourcen zur Verfügung steht, können nicht alle strategisch abgeleiteten Maßnahmen umgesetzt werden. Es ist Aufgabe der Verkehrspolitik, auf Grundlage der Ergebnisse der Mobilitätsbericht-

Abbildung 2 | Planungsprozess der Mobilitätsberichterstattung



erstattung zu entscheiden, welche Maßnahmen im Bezirk Pankow realisiert werden. Die bisherigen Planungen, die im Zusammenhang mit Mobilität stehen, können erst sukzessive an die neuen Ziele und geplanten Maßnahmen angepasst werden, sodass in der praktischen Umsetzung eine Latenzzeit besteht, in der die Anpassungen vorgenommen werden. Die Ziele einer nachhaltigen Mobilität finden sich somit nicht sofort, sondern erst in den kommenden Jahren im Stadtbild wieder.

Die Mobilitätsberichterstattung ist als Prozess zu verstehen, der nicht mit der Aufstellung eines Mobilitätsberichts endet, sondern danach in die Umsetzungsphase geht und fortgeschrieben wird. Dem Planungszyklus folgend wird der Mobilitätsbericht durch weitere Erhebungen, Bewertungen und Zieldiskussionen fortgeschrieben, um den Entwicklungen und ggf. veränderten Ansprüchen fortdauernd gerecht zu werden.

Damit der Prozess der Mobilitätsberichterstattung dauerhaft in der Verwaltung Fuß fassen kann, wird ein*e Mobilitätsmanager*in eingesetzt. Diese Person nutzt auf der einen Seite das Verkehrsplanungsinstrument, um den Mobilitätsbericht aufzustellen, auf der anderen Seite wird auch die Umsetzung von ihr koordiniert. Damit steht der Bevölkerung eine Ansprechperson zur Verfügung, die sich um die Belange der Mobilität in der Kommune kümmert. Die Kooperation zwischen Politik, Verwaltung und den Bürger*innen sowie ämterübergreifende und fachgebietsübergreifende Zusammenarbeit wird durch neue Beteiligungs- und Austauschformate institutionalisiert und gestärkt.

Die Mobilitätsberichterstattung in Pankow

Der Bezirk Pankow ist ein deutschlandweiter Vorreiter, indem der Bezirk die Mobilität der Menschen erstmalig strategisch in den Fokus der Verkehrsplanung rückt. Der erste Mobilitätsbericht ist das Resultat eines Forschungsprojekts des Stadtentwicklungsamts Pankow in Zusammenarbeit mit der TU Berlin und der TU Dresden, das vom BMBF im Rahmen der Initiative Zukunftsstadt gefördert wird. Das Instrument ermöglicht es, wissenschaftliche Erkenntnisse in die Planungspraxis einfließen zu lassen. Im Bezirk Pankow wurden in den letzten drei Jahren neue Erhebungsmethoden zur Erfassung der Mobilität angewendet, auf deren Grundlage dieser Mobilitätsbericht entstanden ist. Die transdisziplinäre Zusammenarbeit beweist den Mut aller Akteure in Politik, Verwaltung und Wissenschaft, sich gemeinsam den Herausforderungen einer sich wandelnden Mobilität der Gesellschaft zu stellen und sie aktiv zu gestalten. Das Projekt lädt auch andere Berliner Bezirke und Kommunen in Deutschland ein, ihre bestehenden Verkehrsplanungsprozesse mit Methoden und Ansätzen der Mobilitätsberichterstattung zu erweitern.

Der Bezirk Pankow bietet einige Herausforderungen für die Gestaltung der Mobilität: Er ist der größte Berliner Bezirk mit ca. 410.000 Einwohner*innen und weist darüber hinaus das größte Bevölkerungswachstum auf – auch durch zahlreiche geplante und realisierte Neubaugebiete. Trotz dieses Wachstums wurde das Verkehrssystem im Bezirk in den letzten Jahrzehnten kaum weiterentwickelt. Des Weiteren erstreckt sich der Bezirk von der Innenstadt bis an den Stadtrand von Berlin. Die einzelnen Ortsteile bieten deshalb sehr unterschiedliche Voraussetzungen für die Mobilität. Die Spannbreite reicht vom hochverdichteten, urbanen Prenzlauer Berg mit ca. 165.000 Einwohner*innen auf 11 km² bis hin zum sehr dünn besiedelten, eher dörflichen Blankenfelde mit ca. 2.500 Einwohner*innen auf über 13 km².

In der Pankower Verkehrspolitik gab es in den letzten Jahren die Bestrebungen, die Verkehrsplanung im Bezirk zu verbessern, obwohl der Senat Baulastträger des Hauptstraßennetzes ist (d. h. für den Bau und Erhalt des Hauptstraßennetzes zuständig) und der Bezirk – wie auch alle anderen Bezirke – von der finanziellen Mittelzuweisung des Senats abhängig ist. Bisher bestand die Aufgabe und Zuständigkeit des Bezirks darin, den ruhenden Verkehr, das Nebenstraßennetz sowie die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu planen und zu gestalten. Durch eine bessere Abstimmung lokaler Ziele mit der übergeordneten Landesplanung soll die Mobilität für alle Pankower*innen verbessert werden. Um den neuen Herausforderungen gerecht zu werden, arbeitet die SenUVK parallel an einer Erweiterung des StEP Verkehr hin zum StEP Mobilität und Verkehr (MoVe) (vgl. §16 MobG BE). Das bezirkliche Mobilitätsmanagement in Form der Mobilitätsberichterstattung kann daher als vermittelndes Instrument zwischen den landespolitischen Zielen und den Bürger*innen betrachtet werden. Der Bezirk hat dadurch die Chance, lokale Problemgebiete und -schwerpunkte gemeinsam zu diskutieren und aktiv umzugestalten.

Zielgruppen der Mobilitätsberichterstattung

Die Mobilitätsberichterstattung agiert im Spannungsfeld zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft auf der Verwaltungsebene des Bezirks. Insbesondere auf dieser Ebene besteht ein hohes Konfliktpotenzial, das durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen auf Grundlage politischer Beschlüsse hervorgerufen wird. Die Bevölkerung wird in ihrem Lebensumfeld damit konfrontiert, was politisch ausgehandelt und von der Verwaltung aus der Theorie in die Praxis überführt wird. Die folgenden Lesarten zum Mobilitätsbericht sind als Empfehlung zu verstehen, um insbesondere die Einflussmöglichkeiten sowie die eigene Betroffenheit nach den jeweiligen Zielgruppen überblicken zu können (siehe **Abbildung 3**):

Politik
Den größten Einfluss hat die Politik auf das Leitbild der Mobilitätsberichterstattung. Mit der Übersicht zur Mobilität in diesem Bericht wird eine wichtige Entscheidungsunterstützung geboten. Nach Berücksichtigung aller Interessen im Erarbeitungsprozess wurde verkehrspolitisch entschieden, welche normativen Ziele leitbildgebend und damit gestalterisches Vorbild sein sollen. Neben den inhaltlichen Herleitungen und deren strategischen Konsequenzen sollten vor allem die Maßnahmen und deren Handlungskonzept als Vorgabe verstanden werden, die es in der Umsetzung parteiübergreifend zu unterstützen gilt. Dafür bedarf es nachfolgend notwendige Beschlüsse, um die Umsetzung politisch zu unterstützen.

Verwaltung
Das Stadtentwicklungsamt koordiniert die Erstellung des Mobilitätsberichts und beteiligt dabei die Politik und Zivilgesellschaft. Durch die Reflexion des Ziels, die Bewertung des Status Quo und die strategischen Folgen für die Umsetzung von Maßnahmen gilt das Handlungskonzept als Übersicht und künftiger Handlungsauftrag für eine abteilungs- und ämterübergreifende Zusammenarbeit bei der Gestaltung des Verkehrssystems. Dieser muss in der Umsetzung mit der Bevölkerung und den politischen Vertreter*innen abgestimmt werden und sich anschließend in der Gestaltung des öffentlichen Raums wiederfinden.

Zivilgesellschaft
Für die Bevölkerung des Bezirks dient der Mobilitätsbericht als transparente Darstellung, um verkehrspolitische Entscheidungen und deren Umsetzung in Maßnahmen nachvollziehen zu können. Grundsätzlich wird in diesem Bericht das Leitbild erstmalig für den Bezirk festgeschrieben und soll weiterhin diskutiert werden, um damit die aktuelle Problemlage im Bezirk dauerhaft in der Berichterstattung abbilden zu können. Durch verschiedene partizipative Erhebungsmethoden konnten Freiwillige an der Erarbeitung mitwirken. Durch die Analysekapitel erhält die Pankower Bevölkerung Einsicht in die individuelle Lage der Ortsteile des Bezirks sowie die Sicht unterschiedlicher Personengruppen. Hierdurch erhalten sie ein Gesamtbild über die Mobilität im Bezirk. Abschließend wird klar aufgeschlüsselt, welche Handlungskonsequenzen daraus entstehen, um an deren Umsetzung mitwirken zu können.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmenden und Mitwirkenden an den Veranstaltungen im Laufe des Planaufstellungsprozesses. Eine Übersicht aller von den Teilnehmenden repräsentierten Institutionen befindet sich im ▶ Anhang: **Anhang 1**, S.131.

Abbildung 3 | Nutzen der Mobilitätsberichterstattung für Politik, Verwaltung und Gesellschaft

Entscheidungsunterstützung durch Übersicht Kommunikation der Verkehrspolitik	**Kommunalpolitik**
Zusammenführung aller Beteiligten der Planung Zentrale Übersicht zu Themen und Gestaltungsalternativen der Mobilität	**Kommunalverwaltung**
Transparente Informationen und Planungsschritte Partizipation in der Planung	**Zivilgesellschaft**

KAPITEL 3

Das Leitbild – Unsere Vision für eine nachhaltige Mobilität im Bezirk

© babaroga / stock.adobe.com

Leitbild

Mobilität soll alle Menschen dazu befähigen, ein gutes Leben führen zu können. Wir möchten Freund*innen und Familie besuchen, arbeiten, Erledigungen tätigen oder andere Freizeitaktivitäten durchführen. Hierfür ist es oftmals notwendig, die Wohnung zu verlassen und zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad, Auto, Bus oder Bahn zu fahren. Die Entscheidung, welcher Weg mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird, hängt davon ab, wie schnell, schön, entspannt, sicher oder kostengünstig die verfügbaren Alternativen sind. Auch wird der Weg nicht immer als Mittel zum Zweck gesehen, sondern erfüllt selbst einen Zweck: sich zu bewegen und zu erholen.

Durch die Ortsveränderungen der Menschen wird Verkehr erzeugt. Durch die hohe Bevölkerungsdichte in Teilen des Bezirks wird der Straßenraum als Ort der Fortbewegung von allen Menschen stark beansprucht. Verkehr wird nicht nur durch die Menschen in der unmittelbaren Nachbarschaft erzeugt. Durch die Möglichkeiten, weite Distanzen schnell zu überwinden, kommen bei hoher Dichte an Verkehrszielen viele Menschen auf engem Raum zusammen und beanspruchen diesen mit ihren Verkehrsmitteln. Mobilität und Verkehr sollten demnach vom Kiez bis zur Metropole mit ihrem Umfeld betrachtet werden.

Gleichzeitig erzeugen die motorisierten Verkehre (Auto, Lkw, Bus, Bahn) gesundheitsschädliche Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Hiervon sind häufig Hauptverkehrsstraßen stärker betroffen als kleinere Straßen. Durch die Emissionen sind diese Wohnlagen kostengünstiger, sodass vor allem sozial benachteiligte Menschen Lärm und Luftverschmutzung ausgesetzt werden, da ihnen die Wahlfreiheit fehlt. Zudem entstehen klimawirksame Treibhausgasemissionen mit globalen Auswirkungen.

Neben den gesundheitlichen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs sorgt auch die derzeitige Verkehrsinfrastruktur für Ungerechtigkeiten und Konflikte. So können sich nicht alle Verkehrsteilnehmenden sicher im Straßenverkehr bewegen und folglich nicht uneingeschränkt fortbewegen. Beispielsweise gefährden uneinsichtige Kreuzungen vor allem Fuß- und Radfahrende im jungen und höheren Alter. Schlaglöcher auf Gehwegen führen entweder zu Stürzen oder erfordern Umwege für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. In Gebieten geringer Wohndichte und Zielen der Daseinsvorsorge (in Bezug auf Kultur, Einkaufsmöglichkeiten, Sport usw.) nehmen Menschen längere Verkehrswege auf sich, was zusätzliche Verkehrsmengen und dadurch weitere Emissionen erzeugt.

Damit Bedürfnisse erfüllt werden können, aber die Umwelt und andere Menschen nicht unter den Auswirkungen der Bedürfnisbefriedigung leiden, ist es notwendig, die Mobilität nachhaltig zu gestalten. Für den Bezirk Berlin Pankow wurde diese Vision mithilfe von fünf Zielkriterien konkretisiert. Die Zielkriterien sind Ergebnis der Zieldiskussion und des davon abgeleiteten Grundlagenpapieres (▶ Anhang: **Anhang 2**, S.132).

Abbildung 4 | Zielkriterien einer nachhaltigen Mobilität

Umwelt- und ressourcenschonend | Vielfältig und nah | Gesund und sicher | Vielseitig erreichbar | Sozial gerecht

Zielkriterien einer nachhaltigen Mobilität

UMWELT- UND RESSOURCENSCHONEND

Jede*r sollte im urbanen Raum umweltschonend mobil sein können. Um dies für alle gleichermaßen zu ermöglichen, braucht es insgesamt weniger motorisierten Verkehr. Erzielt wird dies durch die Verkehrsverlagerung von Personen- und Lieferverkehr auf einen gut ausgebauten wohn- und arbeitsortnahen Umweltverbund. Für den begrenzten Berliner Stadtraum bedeutet das eine effiziente Nutzung von Flächen und Fortbewegungsarten mit gleichzeitiger Verringerung des Ressourcenbedarfs, der Emissionen und der Flächenversiegelung.

VIELFÄLTIG UND NAH

Attraktive Stadträume zeichnen sich durch gemischte Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität und ausreichend Erholungsflächen aus. Diese sind von sicheren, sauberen und abwechslungsreichen Plätzen und Straßen mit ausreichend Grünflächen und Platz für Zufußgehende und Radfahrende geprägt. Das kulturelle und soziale Leben findet seinen Platz in kollaborativ gestalteten Kiezen. Die angestrebte Stadt der kurzen Wege verringert Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, Bildung, Einkaufen, Freizeit und Dienstleistungen. So entstehen kompakte, durchmischte Strukturen innerhalb der Kieze und deren Gebäuden. Alltagsziele werden für alle komfortabel und in kurzer Zeit erreichbar.

GESUND UND SICHER

Die Förderung aktiver Mobilitätsformen wie Fuß- und Radverkehr ermöglicht gesunde Fortbewegung. Die Nutzung des Umweltverbunds verringert gesundheitsschädliche Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Von besonderer Bedeutung ist die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

VIELSEITIG ERREICHBAR

Wer sich im Bezirk Pankow fortbewegt, sollte nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sein. Unabhängig von Start und Ziel braucht es daher nutzer*innenfreundliche Verkehrsangebote und Infrastruktur. So können Bewohner*innen ihre alltäglichen Wege zuverlässig, schnellstmöglich und auch über den Bezirk hinaus gut zurücklegen.

SOZIAL GERECHT

Ein barrierefreies, bezahlbares und für alle offenes Mobilitätssystem ist eine Grundvoraussetzung für ein gehaltvolles, gutes Leben und gesellschaftliche Teilhabe. Es muss gewährleisten, dass alle Menschen unabhängig von ihrem sozialen Status in einem gesunden Wohnumfeld leben können. Die Menschen in Pankow sind eingeladen, dieses Mobilitätssystem aktiv mitzugestalten – hierzu sind insbesondere auch Gruppen zu einer wirkungsvollen Beteiligung zu befähigen, die sich sonst eher selten aktiv einbringen.

KAPITEL 4

Berlin Pankow – Vielfalt im Bezirk

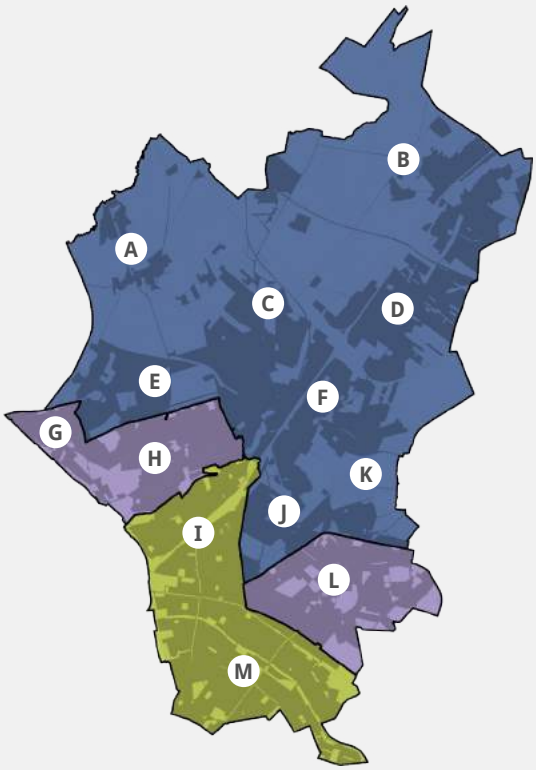
© Nikada / iStock.com

Ortsteilprofile

Der Bezirk Pankow ist sehr heterogen in seiner Struktur und erstreckt sich vom innerstädtischen Ortsteil Prenzlauer Berg mit einer Bevölkerungsdichte von 15.004 Menschen pro km² bis zum Stadtrand von Berlin z. B. nach Blankenfelde mit 183 Menschen pro km². Insgesamt hat der Bezirk 13 Ortsteile, deren Unterschiede in der Siedlungs- und Verkehrsstruktur, der Bevölkerungsdichte und den sozialräumlichen Eigenschaften ganz unterschiedliche Stärken und Schwächen des Verkehrssystems bewirken. Um raumspezifische Probleme analysieren und diskutieren zu können, wurden die Ortsteile daher auf Basis der Unterschiede in drei Raumtypen kategorisiert (siehe **Karte 1**, ▶ Anhang: **Karte 1**, S.133).

Für alle Ortsteile von Pankow wurden Profile mit zentralen Daten zur Mobilitätssituation der Bevölkerung erstellt. Viele statistische Daten liegen in Berlin kleinräumig für die LOR-Planungsräume vor, die in Einzelfällen von den historisch gewachsenen Grenzen der Ortsteile abweichen. Für die Übertragung statistischer Werte von Planungsraum zu Ortsteil wurden für nicht deckungsgleiche Abgrenzungen Übertragungsschlüssel auf Basis der Bewohner*innenanzahl vorgenommen, die in ▶ Anhang: **Tabelle** 7, S.134 zu finden sind. Die Daten umfassen insbesondere Aussagen zur Infrastruktur, die wiederum Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen haben. Die erhobenen Daten ermöglichen ein Monitoring in den jeweiligen Planungszyklen der Mobilitätsberichterstattung, um festzustellen, ob sich die Mobilitätssituation im Laufe der Jahre verbessert. Ebenso lassen sich räumliche und thematische Defizite feststellen, die Hinweise für Handlungsmöglichkeiten liefern. Zusätzlich zu den in **Tabelle 1** für drei Beispielortsteile aufgeführten Mobilitätsdaten werden weitere Daten zu den Ortsteilen im ▶ Anhang: **Tabelle 1**, S.135 ff. aufgeführt.[1]

Karte 1 | Zuordnung der Ortsteile zu den drei Stadtraumtypen im Bezirk Pankow



Bevölkerung je Stadtraumtyp

Darstellung in Prozent (%)

Fläche je Stadtraumtyp

Darstellung in Prozent (%)

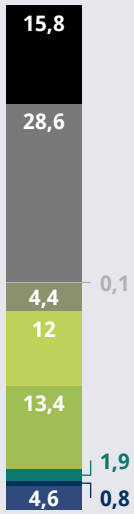
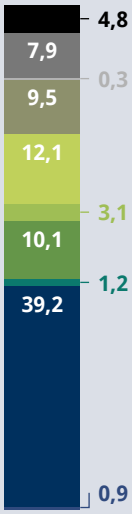
- Innenstadtgebiet
- Innenstadtrandgebiet
- Suburbaner Raum

A Blankenfelde
B Buch
C Französisch Buchholz
D Karow
E Rosenthal
F Blankenburg
G Wilhelmsruh
H Niederschönhausen
I Pankow
J Heinersdorf
K Stadtrandsiedlung Malchow
L Weißensee
M Prenzlauer Berg

[1] Weitere mobilitätsrelevante Daten zum Bezirk Pankow, z. B. für aktuelle Bauvorhaben oder BVV-Beschlüsse, finden Sie auch auf den Webseiten des Bezirkes unter berlin.de/ba-pankow/aktuelles/vorhaben-und-projektliste/ und berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/to034_d.asp

Tabelle 1 | Ortsteilprofile

Datenquellen finden Sie in der erweiterten Version der Tabelle 1 im ▶ Anhang: **Tabelle 1**, S.135

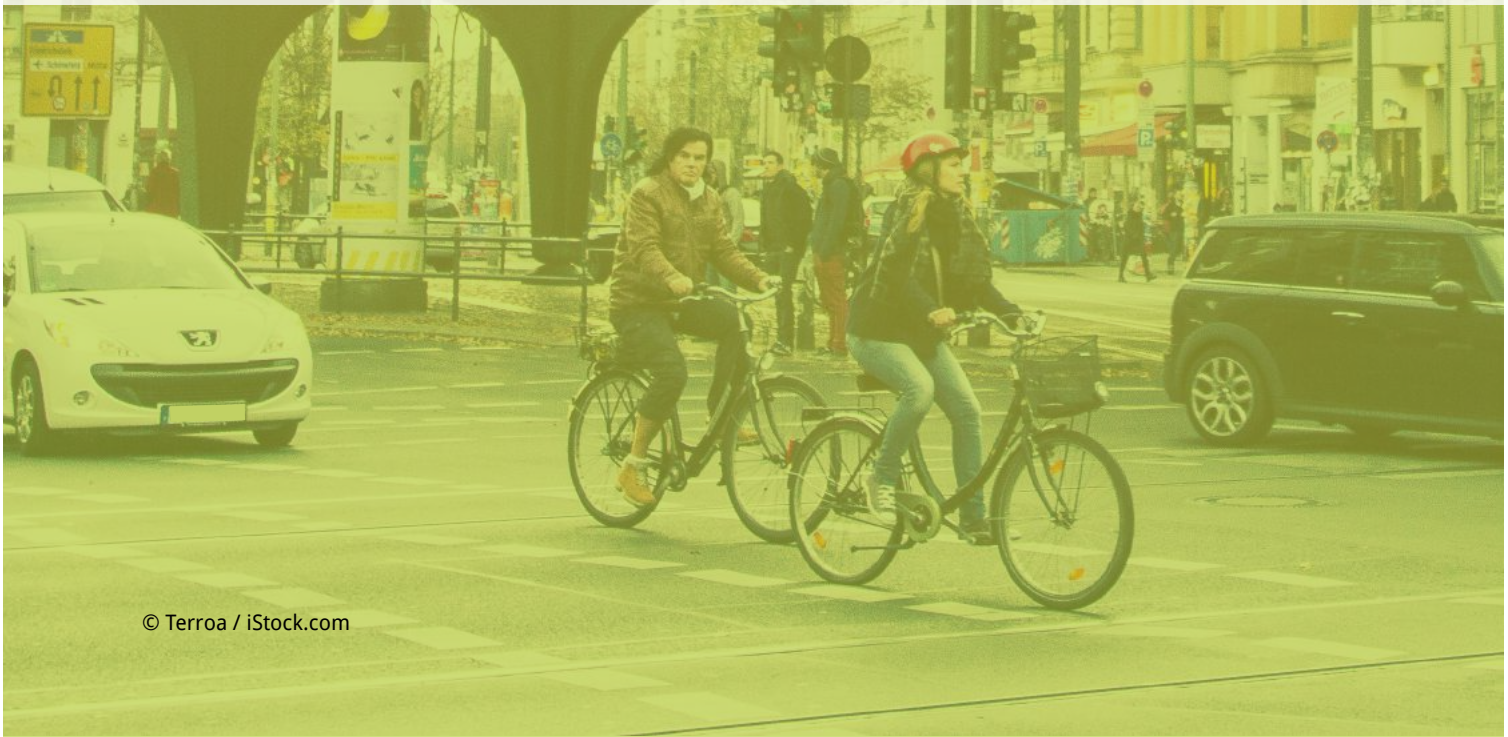
	Prenzlauer Berg	Weißensee	Buch
Schwarzplan			
Bevölkerung	165.003	54.032	16.865
Fläche (km²)	11	7,9	18,1
Bevölkerungsdichte (EW / km²)	15.041	6.835	932
Bevölkerungsentwicklung (2007 - 2019, %)	9,5	15	22,6
Arbeitslosenquote (%)	5,2	6,1	7,4
Anteil an Bürger*innen in SGBII Bedarfsgemeinschaften (%)	7,8	10,7	15,3
Zum Alexanderplatz mit dem Rad (Minuten)	2,8 km / ca. 10	6,3 km / ca. 21	15 km / ca. 50
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	51.055	12.799	8.421
Haltestellen / 1.000 EW	0,3	1,5	1,5
KfZ / 1.000 EW	267	378	388
Anteil der Straßen mit maximal Tempo 30 (%)	37	31	14
Park&Ride-Stellplätze	0	0	P+R Helios Klinikum
Öffentliche Fahrradstellplätze	ca. 3.928 (Stand: 06/2020)	ca. 196 (Stand: 06/2020)	80
Öffentliche Fahrradstellplätze pro Einwohner*in	0,022	0,001	0,005
E-Ladestation (Auto, Fahrrad)	47, 4	8, 0	0, 0
Verkehrsunfälle 2017 / 1.000 EW	3.311 (38)	1.292 (24)	277 (16)
Anteil der Flächennutzung in Prozent			

Verkehrsfläche inkl. Straßen
Wohnen
Ver- / Entsorgung
Park / Grünfläche
Gemeinbedarf / Sondernutzung
Gewerbe / Industrie / großfl. Einzelhandel
Ackerland / Gartenbau
Gewässer
Wald
KGA / Wochenendhäuser

KAPITEL 5

Die Analyse: nachhaltige urbane Mobilität in Pankow

5.1 Umwelt- und ressourcenschonend
5.2 Vielfältig und nah
5.3 Gesund und sicher
5.4 Vielseitig erreichbar
5.5 Sozial gerecht
5.6 Zusammenfassung als SWOT



© Terroa / iStock.com

Nachdem der Sollzustand in Form des Leitbilds formuliert wurde, wird in diesem Kapitel der Istzustand der Mobilität in Pankow beschrieben. Neben den Informationen aus den Ortsteilprofilen wurden eigenständig Erhebungen durchgeführt, um die Mobilität in Pankow erstmals vollumfänglich zu messen und anschließend durch eine SWOT-Analyse (SWOT = Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats – englisch für Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) zu bewerten. Der Abgleich des Status Quo mit den Zielvorstellungen einer nachhaltigen urbanen Mobilität zeigt auf, welche Veränderungen notwendig sind, um die Mobilität zielorientiert weiterzuentwickeln.

Zur Erfassung von Informationen über die Mobilität der Menschen in Pankow wurden qualitative Methoden angewendet, um die subjektive Wahrnehmung der Möglichkeitsräume von Personen und Personengruppen zu ermitteln. Die partizipativen Methoden helfen, auf die einzelnen Menschen und ihre unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe eingehen zu können, um die Mobilität aus der Nutzer*innenperspektive bewerten zu können. Die folgenden drei qualitativen Methoden waren Teil der Untersuchungen:

Fokusgruppen
Zusammen mit Vertreter*innen aus der Lokalpolitik, dem Bezirksamt, der Interessenverbände im Verkehr und Bürger*innenvereinen wurde über das Leitbild, die Bewertung des Status Quo der Mobilität und die Anpassung der nachfolgenden Untersuchungen an den Bezirk Pankow diskutiert. Die wichtigsten Erkenntnisse dazu sind dem Grundlagenpapier aus dem Jahr 2018 auf der Projektwebseite zu entnehmen (▶ Anhang: **Anhang 2**, S.132).

Community Mapping (CM)
Mit verschiedenen Personengruppen (siehe **Abbildung 5**) aus Pankow wurden Kartierungen zu ihrem Wohnumfeld durchgeführt. Darin wurden Aspekte der Mobilität, wie die Versorgungsinfrastruktur, der Zustand der Verkehrsinfrastruktur und die Wahrnehmung des Verkehrs sowie die Auswirkungen auf die eigene Mobilität in Interviews thematisiert.

Abbildung 5 | Am Community Mapping und der Teilnehmenden Beobachtung beteiligte Personengruppen

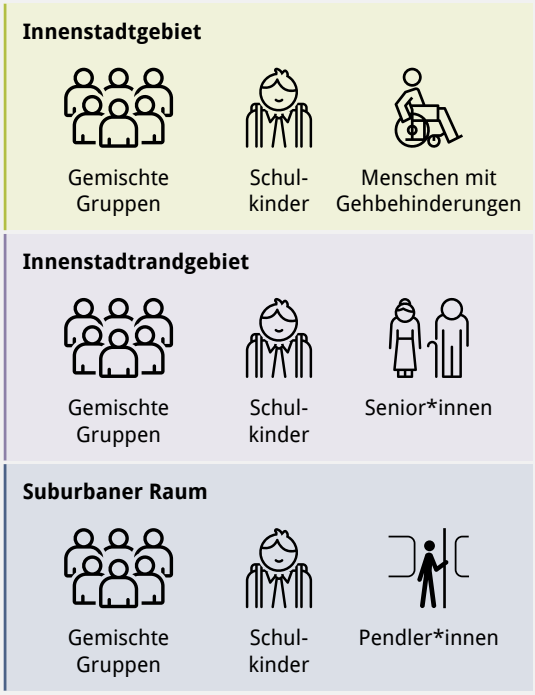
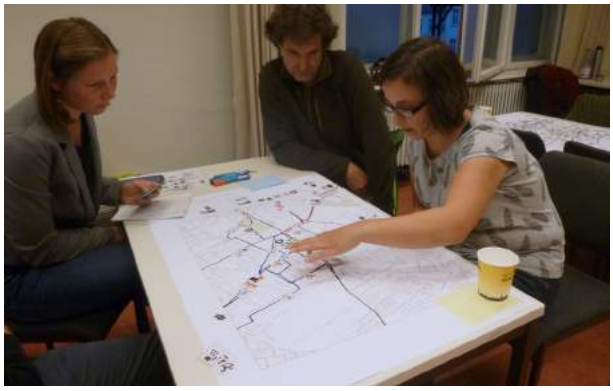


Abbildung 6 | Durchführung eines Community Mappings für das Innenstadtrandgebiet



Quelle: Eigenes Foto

Teilnehmende Beobachtung (TB)
Einzelne Personen wurden auf ihren alltäglichen Wegen im Umweltverbund begleitet und ihre Wahrnehmung mit der Kamera und im Interview dokumentiert. Verkehrsbezogene Konflikt(potenzial)e, Bewältigungsstrategien und weitere Einflussfaktoren auf die subjektiv wahrgenommene Qualität des Verkehrssystems standen dabei im Fokus der Erhebung. Flankiert wurden die TB mit sechs stationären Beobachtungen an den gefährlichsten Kreuzungen im Bezirk, um herauszufinden, welche Ursachen Konflikte an diesen Kreuzungen haben.

Abbildung 7 | Durchführung einer Teilnehmenden Beobachtung im Ortsteil Karow

Quelle: Eigenes Foto

Zudem wurden quantitative Erhebungsmethoden angewendet, um mobilitätsbeeinflussende Faktoren sowie Auswirkungen des Verkehrs auf gesamtbezirklicher Ebene zu bewerten. Damit konnten zusätzlich auch raumspezifische Unterschiede erfasst werden. Es kamen drei Methoden zum Einsatz:

Erreichbarkeitsanalyse
Im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse wurden die Reisezeiten zu relevanten Alltagszielen (z. B. Apotheke, Einkaufsmöglichkeiten, Schule, Restaurant, Sportstätten) mit inklusiven Verkehrsmitteln (zu Fuß und mit dem ÖPNV) ermittelt. Damit wurden Teilräume identifiziert, in denen Ziele ohne Auto nicht gut erreichbar sind. Dies ist für die Beurteilung der Daseinsvorsorge, aber auch der Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbunds relevant.

Umweltgerechtigkeitsanalyse
Die räumliche Verteilung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung wurde auf Blockebene analysiert. Neben der Analyse der reinen Belastung ging es dabei auch um die Frage, ob Teilräume mit einem hohen Anteil an sozioökonomisch benachteiligten Einwohner*innen auch häufiger durch gesundheitsschädigende Emissionen belastet sind. Zusätzlich wurde die nahräumliche Verfügbarkeit von (nicht-verlärmten) Erholungsflächen untersucht, da diese die vom Verkehr ausgehenden Belastungen gegebenenfalls kompensieren können.

Onlinebefragung
In einer quantitativen Befragung wurden 714 Einwohner*innen von Pankow zur Qualität ihres Wohnumfelds sowie zur Erreichbarkeit von Alltagszielen mit dem Umweltverbund befragt. Dies ermöglichte einen umfangreichen Einblick in die subjektive Wahrnehmung der Mobilitätsmöglichkeiten durch die Befragten sowie die empfundenen Problemlagen in den einzelnen Stadtraumtypen.

Zusätzlich zu den eigenen Erhebungen im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung wurden bisher durchgeführte Planungen, Konzepte, Beschlüsse der BVV, Erhebungen und Studien in die Bewertungen eingebunden. In den folgenden Unterkapiteln werden die gesammelten Daten und Informationen nach den jeweiligen Zielkriterien des Leitbilds bewertet. Somit wird ein umfangreiches Bild der Mobilität und der Nachhaltigkeitswirkungen des Verkehrssystems im Bezirk Pankow dargestellt, auf deren Grundlage Konsequenzen für die Planung abgeleitet werden können.

Für viele der im Folgenden analysierten Nachhaltigkeitsthemen spielen räumliche Analysen eine große Rolle. Deshalb werden im Folgenden auch viele Karten oder Kartenausschnitte gezeigt. Für jede dieser Karten gibt es im Anhang auch eine entsprechende Darstellung in einem größeren Format. Dort finden sich auch ausführliche Hinweise zum Inhalt der Karten und den genutzten Datenquellen.

KAPITEL 5.1

Umwelt- und ressourcenschonend

Hochbelastete Verkehrsachsen des Auto- und Schienenverkehrs beeinträchtigen maßgeblich die Lebensqualität in den angrenzenden Wohngebieten (▶ **Verkehrsbelastung**). Gleichzeitig trägt der Verkehrsbereich maßgeblich zur Gesamthöhe der Umweltbelastungen in Städten bei. Die Gestaltung eines nachhaltigen städtischen Verkehrssystems muss deshalb mit der Reduzierung lokaler Luftschadstoff- und Lärmbelastungen einhergehen (▶ **Lärm / Luft**). Nachhaltigkeit bedeutet darüber hinaus, die Verwendung fossiler Energieträger und die damit verbundenen CO_2-Emissionen zu reduzieren sowie im Allgemeinen mit den verfügbaren Ressourcen möglichst sparsam umzugehen (▶ **Klimaschonend**). Im Folgenden wird für die genannten Themen jeweils der Ist-Zustand im Bezirk sowie ggf. die sich abzeichnenden Chancen und Risiken dargestellt.

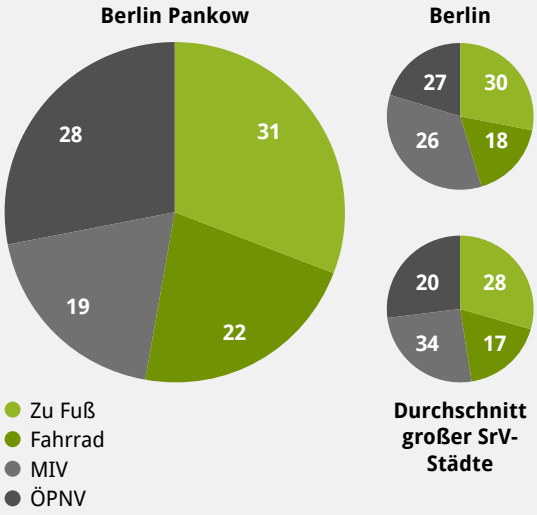
Klimaschonend mobil – in Pankow nicht nur ein Lippenbekenntnis

Das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen Berlins wird regelmäßig im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Verkehr im Rahmen der Befragung „Mobilität in Städten - SrV“ erhoben. Die folgenden Analyseergebnisse basieren auf einer eigenen Auswertung der SrV-Teilstichprobe für den Bezirk Pankow (▶ Datenquellenverzeichnis: **Nr. 4**, S.121). Bereits heute sind die Menschen in Pankow vergleichsweise umweltfreundlich mobil. Sie legen anteilig mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Verkehr zurück, als dies in Gesamtberlin, aber auch in anderen Großstädten in Deutschland üblich ist (siehe **Abbildung 8**).

Dabei liegen die aufgesuchten Ziele häufig in der Nähe – fast die Hälfte aller Wege (48 %) sind maximal 2 km lang und weitere 20 % liegen mit einer Länge zwischen 2 und 5 km in idealer Fahrradentfernung (siehe **Abbildung 9**). Für den Klimaschutz sind vor allem die übrigen 30 % der Wege relevant. Diese Wege tragen aufgrund ihrer Länge zu fast 80 % der insgesamt von den Einwohner*innen zurückgelegten Kilometern bei – die meisten davon mit dem öffentlichen Verkehr und dem Auto. **Abbildung 10** zeigt hierfür die Verteilung der im Durchschnitt je Einwohner*in und Tag zurückgelegten 19,2 km auf die jeweils genutzten Hauptverkehrsmittel.

Abbildung 8 | Der wegebezogene Modal Split der Einwohner*innen des Bezirks Pankow im Vergleich

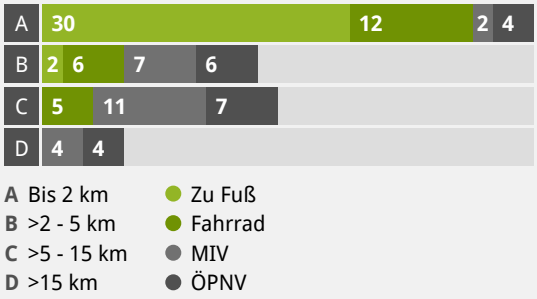
Darstellung in Prozent (%)



Quelle: Gerike 2019a, 2019b, 2020

Abbildung 9 | Verteilung der täglich zurückgelegten Wege nach Entfernungsklassen und Hauptverkehrsmittel

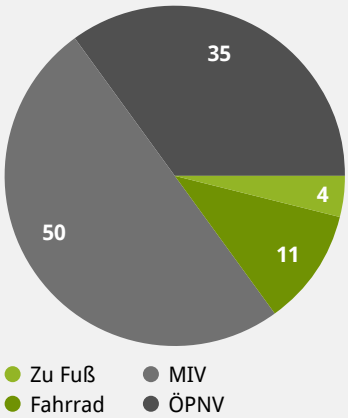
Darstellung in Prozent (%) der Wege der EW des Bezirks Pankow



Quelle: Eigene Auswertung auf Basis von „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Stichprobe Berlin (Datenquelle 4)

Abbildung 10 | Tägliche Wegstrecke pro Einwohner*in des Bezirks Pankow nach Hauptverkehrsmittel

Darstellung in Prozent (%)



Quelle: Eigene Auswertung auf Basis von „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Stichprobe Berlin (Datenquelle 4)

Auch zwischen den Einwohner*innen der verschiedenen Raumtypen gibt es große Unterschiede im Mobilitätsverhalten. So steigt die Zahl der durchschnittlich täglich zurückgelegten Kilometer vom Innenstadtgebiet über das Innenstadtrandgebiet zum suburbanen Raum stetig an, gleiches gilt für die Häufigkeit der Autonutzung (siehe **Abbildung 11**).

Insgesamt liegen die von den Einwohner*innen des Bezirks durch ihre Alltagswege verursachten CO_2-Emissionen im Durchschnitt bei 1,6 kg pro Tag bzw. 620 kg CO_2 pro Jahr. Ausgeklammert sind hier aber z. B. die CO_2-Emissionen durch sehr lange Wege (>100 km) z. B. im Rahmen von Dienst- oder Urlaubreisen. Diese finden in der Regel nicht alltäglich statt, können aber einen merklichen Beitrag zur Gesamtbilanz liefern. Im Vergleich der Raumtypen sind die durch die Alltagswege bedingten CO_2-Emissionen mit ca. 450 kg pro Person und Jahr im Innenstadtgebiet am niedrigsten. Im Innenstadtrandgebiet liegen die durchschnittlichen Emissionen bereits um 50 % höher, im suburbanen Raum führen die langen Wege und die häufigere Autonutzung pro Kopf zu doppelt so hohen Emissionen wie in im Innenstadtgebiet.

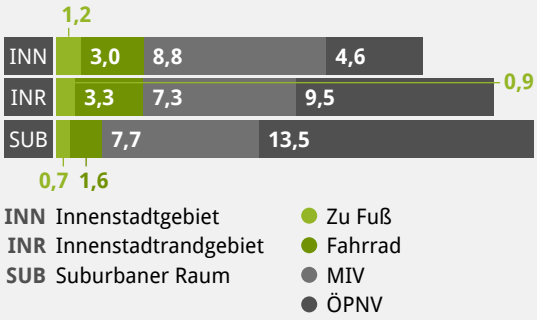
Rund 70 % dieser CO_2-Emisisonen stammen aus dem MIV. Wie **Abbildung 12** zeigt, sind dabei insbesondere die Arbeits- und Dienstwege und mit einigem Abstand die Freizeitwege relevante Treiber. **Abbildung 13** zeigt den Einfluss der Lebensphase auf das Mobilitätsverhalten und die damit verbundenen Emissionen. Erwachsene im Ausbildungs- und Erwerbstätigenalter legen täglich besonders viele und weite Wege zurück. Mut macht, dass das Mobilitätsverhalten der jüngeren Erwachsenen dabei besonders umweltfreundlich ist. Sie setzen häufig auf den Öffentlichen Verkehr und nutzen auch das Fahrrad intensiv.

Trotz umweltfreundlicher Alltagsmobilität – die Verkehrsbelastung bleibt hoch

Auch wenn die Menschen in Pankow bereits recht umweltfreundlich mobil sind – die Verkehrsbelastung ist nach wie vor hoch. Zwar verringerte sich im Mittel über alle Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes zwischen 2005 und 2014 das Gesamtverkehrsaufkommen (7,4 %). Gleichzeitig stieg jedoch das Aufkommen von LKW bis 3,5 t, also Lieferwagen, allein von 2009 bis 2014 um 26 % (siehe ▶ Datenquellenverzeichnis: **Nr. 5, 6,** 7, S.121).

Abbildung 11 | Durchschnittliche tägliche Wegstrecke pro Einwohner*in des Bezirks Pankow nach Raumtyp

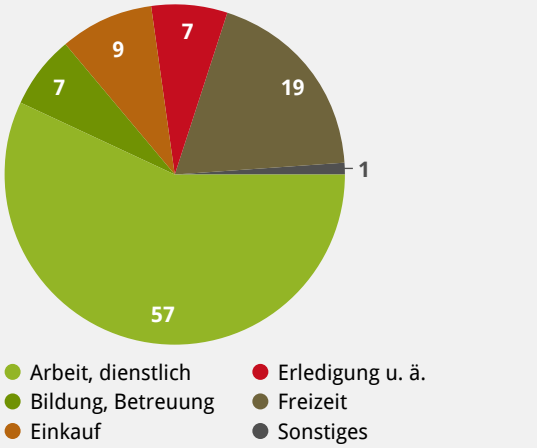
Darstellung in Kilometer (km)



Quelle: Eigene Auswertung auf Basis von „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Stichprobe Berlin (Datenquelle 4)

Abbildung 12 | Verteilung der mobilitätsbedingten CO_2-Emissionen nach Wegezwecken

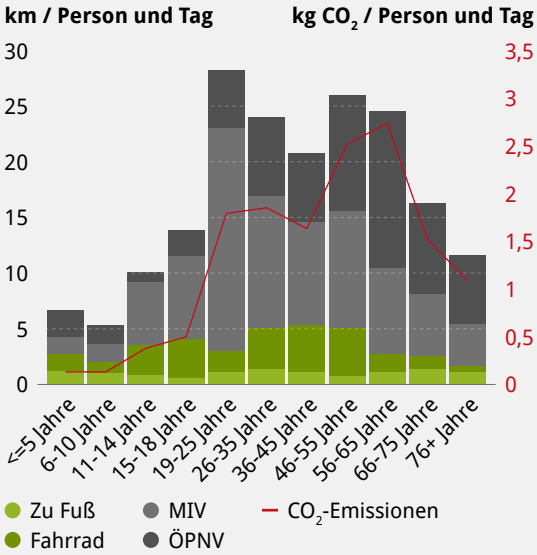
Darstellung in Prozent (%), Bezug: EW des Bezirks Pankow



Quelle: Eigene Auswertung auf Basis von „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Stichprobe Berlin (Datenquelle 4)

Abbildung 13 | Durchschnittliche tägliche Verkehrsleistung (km) und CO_2-Emissionen nach Altersklasse

Bezug: EW des Bezirks Pankow



Quelle: Eigene Auswertung auf Basis von „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Stichprobe Berlin (Datenquelle 4)

Auch subjektiv beeinträchtigt die Verkehrsbelastung die Lebensqualität der Menschen in Pankow vergleichsweise stark. **Abbildung 14** zeigt, dass je nach Stadtraumtyp zwischen 38 % und 57 % der Befragten eher oder sehr unzufrieden mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs in ihrem Wohnumfeld waren. Entsprechend der Aussagen aus dem Community Mapping und bei den teilnehmenden Beobachtungen beeinträchtigen dabei insbesondere die folgenden Aspekte die Lebensqualität vor Ort:

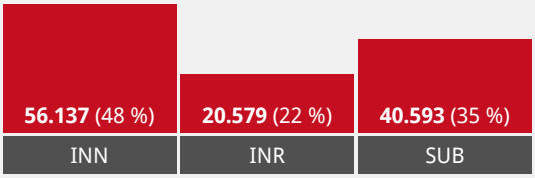
- Stauungserscheinungen, die zu lokal erhöhten Umweltbelastungen führen
- Hohe Belastung durch den Lieferverkehr
- Zunahme des Pendelverkehrs sowie eine wahrgenommene Verkehrszunahme durch Bevölkerungsanstieg und Wohnungsneubauten
- Zunahme von Schleichverkehr in den Nebenstraßen des Innenstadt- und Innenstadtrandgebiets

Hier fahre ich [bei Stau] sofort durch das Wohngebiet und [...] umgehe diese ganze Geschichte.

— Pendlerin aus Brandenburg, fährt Auto

Die folgenden beiden Abschnitte beschreiben, wie sich das hohe Verkehrsaufkommen auf die verkehrsbedingten Umweltbelastungen auswirkt.

Abbildung 14 | Anzahl (und Anteil) der von Schienen- und Straßenverkehrslärm über dem Vorsorgegrenzwert belasteten Personen je Raumtyp



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

Verkehrslärm – nach wie vor allgegenwärtig

Der Flugzeuglärm fängt so früh um 6 Uhr an [...] und wenn dann noch früh morgens die LKWs losfahren... ja, da braucht man keinen Wecker!

— Frau aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad und ÖPNV

Verkehrslärm wird nicht nur als Störung erfahren, sondern macht auch krank. So erhöht sich durch die hohe Dauerbelastung des Lärms unter anderem die Gefahr, an Herz-Kreislauf-Krankheiten zu erkranken (SenUVK 2017). Von der Weltgesundheitsorganisation (WHO 2018) wurden daher gesundheitlich begründete Lärmvorsorgegrenzwerte festgelegt (siehe **Tabelle 2**).

In ganz Pankow waren 2017 fast 40 % der Bevölkerung von einer Belastung mit Verkehrslärm über dem Vorsorgegrenzwert der WHO betroffen. Die Schließung des Flughafen Tegels hatte hier eine merklich entlastende Wirkung. Ohne die Fluglärmbelastung sinkt die Anzahl der lärmbelasteten Einwohner*innen

Tabelle 2 | Vorsorgegrenzwerte für Dauerlärmpegel verschiedener Verkehrsträger zur Nachtzeit (LNight) und für den 24-Stunden-Tag (L_{DEN}).

Darstellung in dB(A)

LNight	45	44	40
L_{DEN}	53	54	45

Quelle: WHO 2018a

auf 30 %. Knapp die Hälfte der dann noch durch Straßen- und Schienenlärm belasteten Bevölkerung leben im Innenstadtgebiet (siehe **Abbildung 15**). Dabei liegen insbesondere entlang der Hauptstraßen und Bahnschienen Blöcke, in denen relativ viele Bewohner*innen von Lärmbelastung betroffen sind (siehe **Karte 2**, ▶ Anhang: **Karte 2**, S.141).

Auch subjektiv ist die empfundene Belastung durch Verkehrslärm hoch. In der Onlinebefragung gaben ca. 40 % der Befragten an, sich durch mindestens eine Lärmquelle stark oder sehr stark belästigt zu fühlen. Die Verteilung auf die einzelnen Lärmarten zeigt dabei **Abbildung 16**. Hier wird die dominierende Rolle der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und das große Entlastungspotenzial durch die Schließung des Flughafens Tegel sichtbar.

Und dann gibt's den Lieferverkehr [...]. Da kommen so 20-25 Lieferwägen am Tag. Auch nachts, da kommen dann vielleicht so 3-4 Lieferwägen. [...] Der Fuß- und Radverkehr stört ja nicht! Nur eben pro Stunde so 10 Sondersignalfahrten und dazu der Autoverkehr und Straßenbahn. Wobei das mit der Straßenbahn eigentlich geht, wenn nicht jemand mit seinem Auto auf der Schiene steht, wenn die Straßenbahn eigentlich Grün hat.

— Mann aus Prenzlauer Berg, fährt Fahrrad und läuft

Luftschadstoffe – Wahrgenommene Belastung

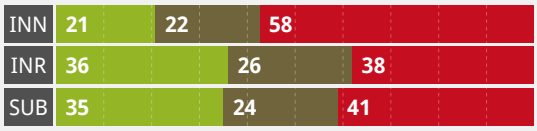
Eine besonders schöne Strecke ist es nicht, weil man eigentlich die ganze Zeit parallel zum Autoverkehr fährt [...] und es die ganze Zeit ziemlich laut ist, man zwischen Abgasen steht und auch ziemlich viele Ampeln hat.

— Pendlerin aus Wedding, fährt Fahrrad

Die zwei wesentlichen Bestimmungsgrößen für die Luftqualität in Städten sind die Luftschadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM2.5). Während ein Teil der Luftschadstoffbelastung von nicht verkehrsbezogenen Quellen, wie Feuerungsanlagen in der Industrie und Haushalten stammt, ist in Städten der Großteil der Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung dem Straßenverkehr zuzuordnen. Nur dieser Teil wurde für die vorliegende Analyse der Luftqualität herangezogen. Für beide Luftschadstoffe definiert die WHO Vorsorgegrenzwerte

Abbildung 15 | Zufriedenheit mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs

Darstellung in Prozent (%), n = 643

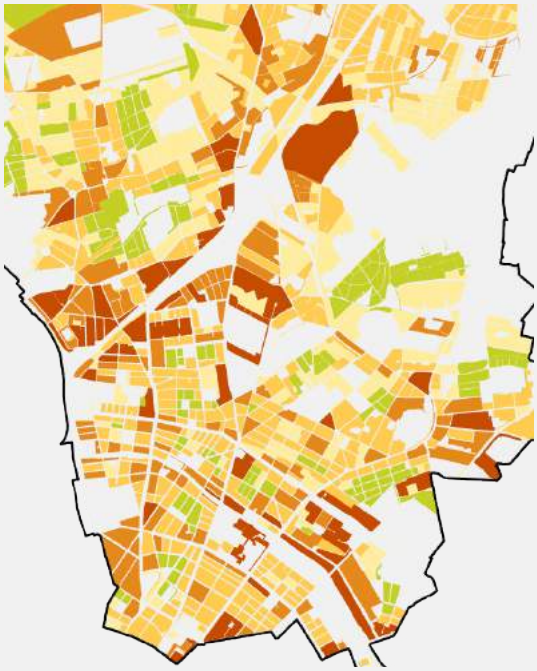


INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

● (Sehr) zufrieden
● Weder noch
● (Sehr) unzufrieden

Quelle: Onlinebefragung

Karte 2 | Menge der von Straßen- und Schienenverkehrslärm über dem Vorsorgegrenzwert belasteten Personen je Block (Kartenausschnitt)

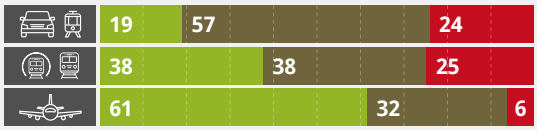


● Keine Belastung über Vorsorgegrenzwert
● Wenig Belastete
● Überdurchschnittlich viele Belastete
● Viele Belastete
● Extrem viele Belastete

Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

Abbildung 16 | Subjektive Lärmbelastung nach Verkehrsträger (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr)

Darstellung in Prozent (%), n = 652, Befragung wurde vor der Schließung des Flughafens Tegel durchgeführt



● Überhaupt nicht gestört
● Mittelmäßig / etwas gestört
● Stark / äußerst gestört

Quelle: Onlinebefragung

(NO_2: 40 µg/m³/a [WHO 2005, übereinstimmend mit 39. BImSchV §3(2)], PM2.5: 10 µg/m³/a [WHO 2006]). Im Bezirk Pankow sind 26 % der Gesamtbevölkerung Luftschadstoffimmissionen ausgesetzt, die mindestens einen der genannten Vorsorgegrenzwerte überschreiten, jedoch größtenteils den Vorsorgegrenzwert für PM2.5. Dabei ist der Anteil der belasteten Einwohner*innen im Innenstadt- und Innenstadtrandgebiet mit 29 % etwas höher als im suburbanen Bereich (16 %).

Auch die subjektive Wahrnehmung der Luftschadstoffbelastung spiegelt die objektiven Zahlen wider. Insgesamt 27 % der Pankower*innen fühlen sich subjektiv stark oder äußerst durch die Belastung mit Luftschadstoffen gestört. Dabei ist anteilig das Innenstadt- stärker betroffen als das Innenstadtrandgebiet und der suburbane Raum (siehe **Abbildung 17**).

Wird die räumliche Verteilung näher betrachtet, ergeben sich vor allem an den Hauptstraßen vereinzelte Luftbelastungs-Hotspots. Im Innenstadtgebiet belastet die schlechte Luftqualität insbesondere an der Schönhauser Allee und der Ringbahn überdurchschnittlich viele bis hin zu extrem vielen Menschen pro Stadtblock (**Karte 3**, ▶ Anhang: **Karte 3**, S.142).

Ich muss sagen, ich bin hier geboren und aufgewachsen und ich nehme das [Luftverschmutzung] einfach mittlerweile nicht mehr so wahr. Doch, auf der Danziger Straße: Da ist es fast noch schlimmer als auf der Schönhauser, weil das [auf der Schönhauser] noch grüner ist. Das ist Wahnsinn! Das merkst du auch richtig an den Balkonen, das ist eine wahnsinnige Verschmutzung.

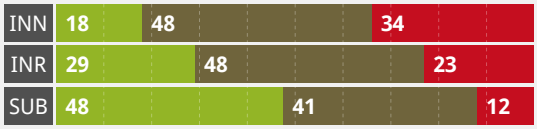
— Frau aus Prenzlauer Berg, fährt Fahrrad, ÖPNV und läuft

Erholung von Lärm, Luftverschmutzung und Stress

Um die Möglichkeit zu haben, sich von verkehrlichen Umweltbelastungen zu erholen, hat die Versorgung der Menschen mit unbelasteten Erholungsflächen als positive Umweltgüter einige Bedeutung. Die Versorgung wurde daher methodisch aktualisiert in Anlehnung an das Verfahren aus dem Umweltatlas und dem Basisbericht Umweltgerechtigkeit Berlin (SenUVK 2019a) berechnet. Grundlage ist die Vorgabe der Stadt Berlin, dass pro Bewohner*in nicht weniger als 6 m² öffentliche Erholungsfläche zur Verfügung stehen soll.

Abbildung 17 | Subjektive Belastung mit Luftschadstoffen nach Raumtyp

Darstellung in Prozent (%), n = 635

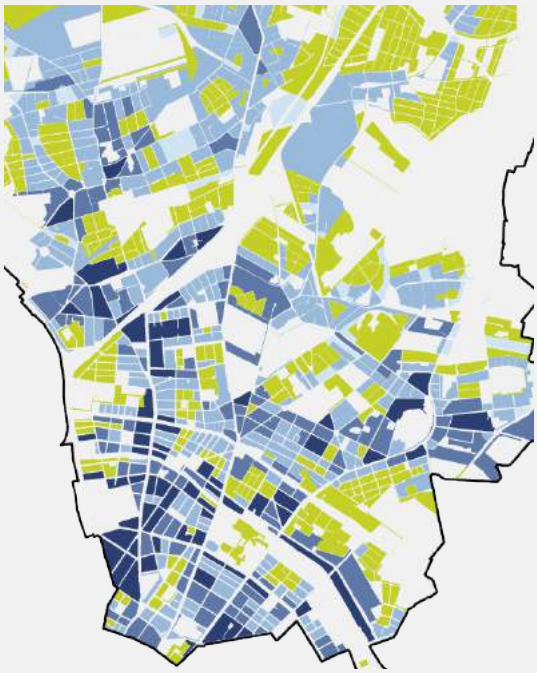


INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

- Überhaupt nicht gestört
- Mittelmäßig / etwas gestört
- Stark / äußerst gestört

Quelle: Onlinebefragung

Karte 3 | Menge der durch Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs über dem Vorsorgegrenzwert Betroffenen pro Block (Kartenausschnitt)



- Keine Belastung über Vorsorgegrenzwert
- Wenig Belastete
- Überdurchschnittlich viele Belastete
- Viele Belastete
- Extrem viele Belastete

Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

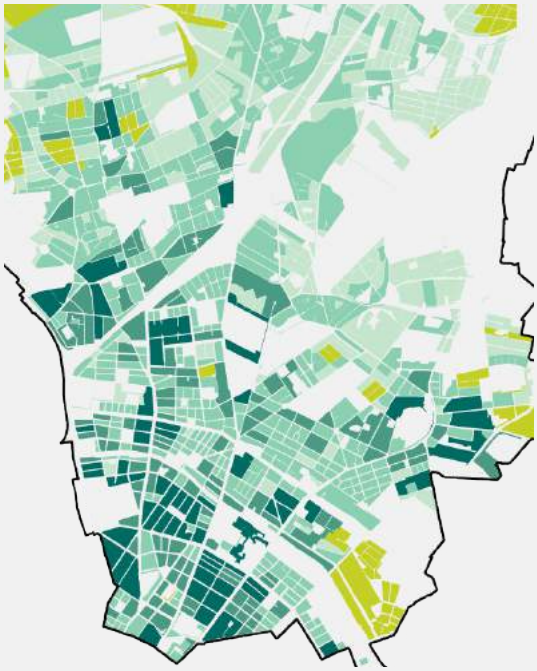
Den Pastor-Niemüller-Platz, den meide ich. Das ist so ein hässlicher, lauter Platz, wo eigentlich auch der Innenplatz kaum genutzt wird, diese Grünfläche, weil [dort sind] eigentlich nur laute Verkehrsmittel.

— Frau aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad und läuft

Im Bezirk Pankow sind 88 % der Gesamtbevölkerung mit Erholungsflächen unterversorgt. Das sind 357.336 Pankower*innen. Im Innenstadt- und Innenstadtrandgebiet ist die Versorgung mit Erholungsflächen beinahe ausnahmslos unterdurchschnittlich (siehe **Karte 4**, ▶ Anhang: **Karte 4**, S.143). Die Versorgungslage im suburbanen Raum ist etwas besser, aber fast nirgendwo ausreichend (siehe **Abbildung 18**). Die meisten Unterversorgten gibt es im dicht besiedelten Stadtteil Prenzlauer Berg.

Die qualitativen Untersuchungen untermauern diese Zahlen. So wurde die Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen im Community Mapping als unzureichend wahrgenommen: Es gibt (insbesondere im Innenstadtgebiet) zu wenig Grün- und Erholungsflächen (siehe ▶ **Kapitel 5.2 Vielfältig und nah** für eine tiefergehende Betrachtung der Qualität des Wohnumfeldes). Die unzureichende Versorgung liegt allerdings nicht an der Entfernung zu Grünflächen – nur knapp über 10 % der Befragten sind mit der Entfernung zu Grünanlagen eher oder sehr unzufrieden. Gleichzeitig zeigt auch die Erreichbarkeitsanalyse von Grünflächen, dass 76 % aller Pankower*innen Grünflächen fußläufig sehr gut erreichen können (siehe ▶ Anhang: **Karte 11**, S.150). Grund ist vielmehr die geringe Zahl und Gesamtfläche an nicht verlärmten und damit erholungswirksamen Grünanlagen.

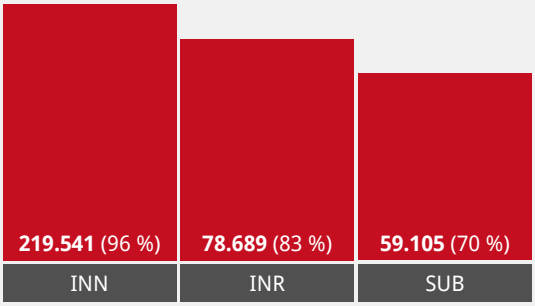
Karte 4 | Menge der unzureichend mit Erholungsflächen versorgten Personen pro Block (Kartenausschnitt)



- Alle Einwohner*innen versorgt
- Wenig unzureichend Versorgte
- Überdurchschnittlich viele unzureichend Versorgte
- Viele unzureichend Versorgte
- Extrem viele unzureichend Versorgte

Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

Abbildung 18 | Anzahl (und Anteil) der mit Erholungsflächen unterversorgten Personen je Raumtyp



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

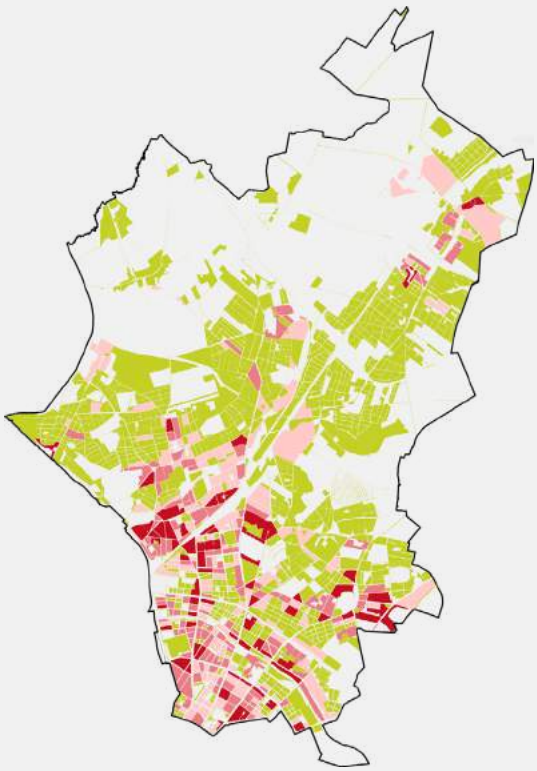
Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

Gemeinsame Betrachtung aller Umweltbelastungen

Einige Teilräume des Bezirks sind nicht nur stark von einer, sondern von mehreren Umweltbelastungen betroffen. Bei der Ermittlung von mehrfach belasteten Blöcken wurden dabei die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Einwohner*innen sowie die unzureichende Versorgung mit Erholungsflächen berücksichtigt und zusammengeführt (siehe **Karte 5**, ▶ Anhang: **Karte 5**, S.144).

In der gemeinsamen Betrachtung aller genannten Belastungsarten hat sich bezirksübergreifend ergeben, dass im Innenstadtgebiet Stadtblöcke mit extrem vielen mehrfach belasteten Bewohner*innen häufig sind, während im suburbanen Raum nur in wenigen Blöcken extrem viele mehrfach belastete Bewohner*innen leben (siehe **Tabelle 3**).

Karte 5 | Blöcke mit jeweils extrem vielen ein- bis dreifach belasteten Einwohner*innen



Blöcke mit extrem vielen Belasteten...
- Durch eine Umweltwirkung
- Durch zwei Umweltwirkungen
- Durch drei Umweltwirkungen

Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

Tabelle 3 | Anteil der Personen, die in Blöcken mit extrem vielen einfach, zweifach oder dreifach Belasteten oder in Blöcken ohne extrem viele Belastete leben

Anteile unter INN, INR und SUB beziehen sich auf den jeweiligen Stadtraumtyp sowie unter G auf Gesamtpankow. Darstellung in Prozent (%)

	Einfach	Zweifach	Dreifach	Ohne
INN	23	28	26	23
INR	16	13	19	53
SUB	20	14	4	61
G	**21**	**22**	**20**	**37**

INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum
G **Gesamtpankow**

Quelle: Umweltverträglichkeitsanalyse

KAPITEL 5.2

Vielfältig und nah

Vielfältig und nah – dies sollten Eigenschaften der Raumstruktur einer Stadt sein, um Nahmobilität zu ermöglichen. Das bedeutet, den Bewohner*innen kurze Wege zu ermöglichen, um Orte der Daseinsvorsorge im Umweltverbund zu erreichen, damit sie dort den Bedürfnissen des Alltags nachkommen können. Insbesondere die Fortbewegungsarten zu Fuß und mit dem Rad haben eingeschränkte Reichweiten, sodass die räumliche Nähe zwischen Quell- und Zielverkehr ein entscheidender Faktor ist, sie zu fördern.

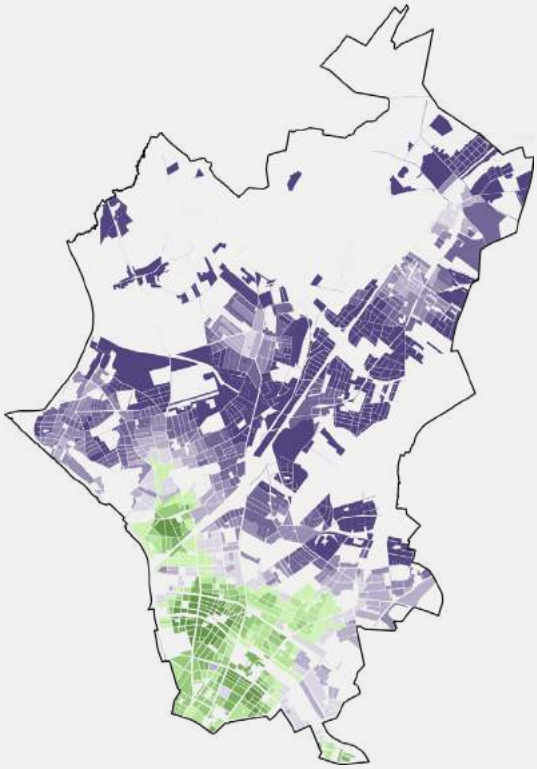
Zu den Zielen der Daseinsvorsorge, die nahräumlich erreichbar sein sollten, zählen Sozial- und Bildungseinrichtungen (Kindergärten [▶ Anhang: **Karte 22**, S.151], Grundschulen [▶ Anhang: **Karte 23**, S.152]), Gesundheitseinrichtungen (Allgemeinmediziner*innen [▶ Anhang: **Karte 24**, S.153], Apotheken [▶ Anhang: **Karte 25**, S.154]) und Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf (Supermärkte und Lebensmittelläden [**Karte 9**, ▶ Anhang: **Karte 9**, S.148]), aber auch Erholungsmöglichkeiten (Spielplätze [**Karte 10**, ▶ Anhang: **Karte 10**, S.149], Grünflächen [**Karte 11**, ▶ Anhang: **Karte 11**, S.150]). Viele Auswahlmöglichkeiten zur Erfüllung von Bedürfnissen in kurzer Distanz ermöglichen geringe Verkehrsdistanzen, weswegen neben der Grunddaseinsvorsorge auch die Vielfältigkeit des Angebots Einfluss auf die Mobilität hat. Eine durchmischte, verdichtete Raumstruktur mit Einrichtungen zum Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen und für Bildung Tür an Tür sind dafür notwendig. Sie sollten attraktive öffentliche Räume zur sicheren und komfortablen Nutzung der aktiven Mobilität bieten. Da der Verkehr im geteilten öffentlichen Raum stattfindet, ist die Verteilung der Verkehrsträger auch eine Frage der Gerechtigkeit untereinander, die im stadt- und verkehrsplanerischen Kontext beantwortet werden muss.

Nutzungsmischung für die Stadt der kurzen Wege

Es gibt im Bezirk nur wenige Menschen, die nicht vollumfänglich ihren alltäglichen Mobilitätsbedarfen selbstständig nachkommen können (siehe **Abbildung 19**). Je näher die Bewohner*innen an der Innenstadt wohnten, umso weniger offene Bedürfnisse hatten sie, da dort eine hohe Angebotsvielfalt herrscht (siehe **Karte 6**, ▶ Anhang: **Karte 6**, S.145). Im Durchschnitt besteht dort eine gute fußläufige Erreichbarkeit vieler unterschiedlicher Ziele. Dies wurde anhand der Fragebögen der Bewohner*in-

Karte 6 | Angebotsvielfalt in fußläufiger Entfernung

Die Klassifizierung der Angebotsvielfalt erfolgt auf Basis der Anzahl der gut fußläufig erreichbaren Alltagsziele



Angebotsvielfalt

Sehr niedrig — Sehr hoch

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Abbildung 19 | Subjektive Einschätzung von Personen in Pankow zur Möglichkeit selbstständig grundsätzlich verlässlich von A nach B zu kommen

Darstellung in Prozent (%), n = 678

- Stimme vollständig zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher bzw. überhaupt nicht zu

Quelle: Onlinebefragung

nen in Pankow definiert und beträgt ca. 13 Gehminuten als Abstand vom Wohnort zum Ziel. Die am Stadtrand wohnenden Menschen können zwar ihre Bedürfnisse erfüllen, jedoch müssen sie aufgrund größerer Distanzen mehr Zeit dafür aufwenden als die im Innenstadtgebiet wohnenden Menschen. Die höhere Dichte und Diversität an Arbeitsplätzen und Wohnraum im Innenstadtgebiet (siehe **Karte 7**, ▶ Anhang: **Karte 7**, S.146) ermöglicht die Durchmischung von Quell- und Zielverkehr innerhalb der Kieze, wodurch weniger Distanz zu überwinden ist.

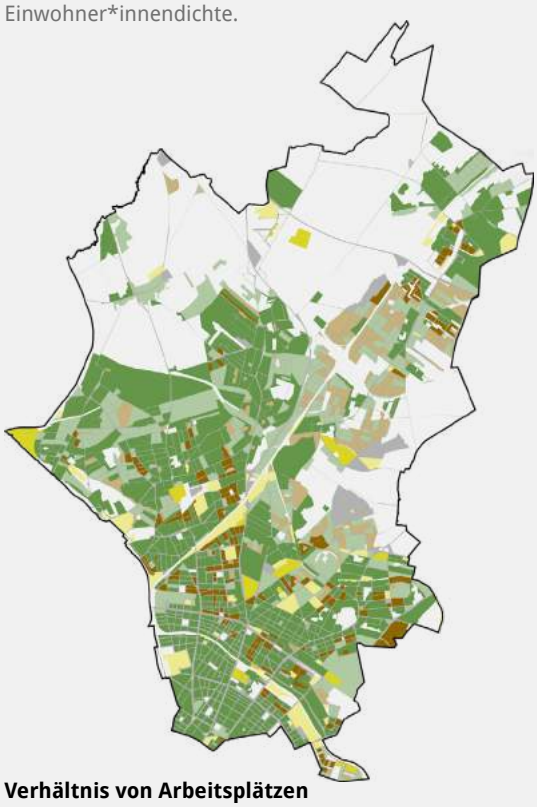
Dementsprechend bieten sich insbesondere für die Bewohner*innen des Innenstadtgebiets der Fuß- und Radverkehr als Fortbewegungsmittel an (siehe **Abbildung 20**). Im suburbanen Raum zeigt sich ein anderes Bild. Besonders deutlich zum Ausdruck haben hier die Bewohner*innen den Mangel an Sportmöglichkeiten, weiterführenden Schulen und den kulturellen Angeboten gebracht (siehe **Abbildung 21**). Der subjektiv wahrgenommene Mangel an Orten der Daseinsvorsorge ist zu relativieren, denn in Bezug zum Innenstadtgebiet ist die Dichte an Angeboten weitaus geringer, aber die Erreichbarkeiten sind noch deutlich besser als in den ländlichen Gebieten von Brandenburg. Die Erreichbarkeit der Supermärkte wird im suburbanen Raum lediglich als autofreundlich beschrieben, ansonsten besteht kein Angebotsmangel.

Das Kaufland und so... das sind so Supermärkte mit großen Parkplätzen, wo es sich irgendwie anbietet mit dem Auto den Großeinkauf zu machen. Ich glaube, wenn ich kleine Geschäfte um die Ecke hätte, würde ich öfter auch mal wegen zwei Eiern in das kleine Geschäft. Aber wenn man zu Kaufland geht, macht man in der Regel eben einen Großeinkauf.

— Frau aus Heinersdorf, fährt Fahrrad, ÖPNV und Auto

Karte 7 | Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohner*innen

Bei bis zu einem EW pro Arbeitsplatz gibt es eine überproportionale Arbeitsplatzdichte, bei mehr als 20 EW pro Arbeitsplatz eine überproportionale Einwohner*innendichte.



Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohner*innen pro Block

- Überproportional viele Einwohner*innen
- Ausgeglichen
- Überproportional viele Arbeitsplätze

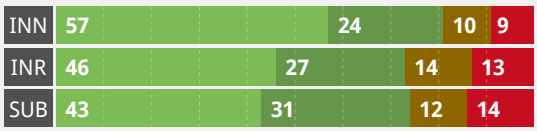
Gemeinsame Summe der Arbeitsplätze und Einwohner*innen

- Überdurchschnittlich
- Unterdurchschnittlich

Quelle: Eigene Analyse

Abbildung 20 | Zufriedenheit mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Alltagszielen

Durchschnitt über 13 Alltagsziele, Darstellung in Prozent (%), n = 680



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

- Sehr gut
- Gut
- Befriedigend
- Ausreichend bis ungenügend

Quelle: Onlinebefragung

Wenn man mal einen kleinen Laden um die Ecke hätte, würde man auch mal zufußgehen … [einen kleinen Laden] hatten wir. Aber das Problem ist, dass der das nicht kann. Der hat dann angefangen die alleinstehenden alten Damen zu beliefern und dann ist er auch in Rente gegangen. Weil da konnten sie anrufen…rufen sie jetzt mal bei Rewe oder Netto an. Da heißt es, sie müssen zuerst bezahlen oder über das Internet kommen. Wer kann das?!

— Senior aus Blankenburg, läuft und fährt Auto

Eine Abhängigkeit vom Auto besteht somit über die Fahrt zum Supermarkt hinaus, welche die Menschen in ihrer verkehrsrelevanten Entscheidung beeinflusst. Durch die zunehmende Anzahl an Wohnungsbauprojekten im suburbanen Raum (siehe **Karte 8**, ▶ Anhang: **Karte 8**, S.147) besteht in Zukunft das Potenzial neue Angebote zu schaffen, wovon auch die vor Ort bereits wohnende Bevölkerung profitieren wird.

Im Innenstadtrandgebiet ist die Wahrnehmung eines Angebotsmangels geringer als im suburbanen Raum, da die räumliche Dichte und Nähe zur angebotsreichen Innenstadt gegeben ist, wodurch Supermärkte (siehe **Karte 9**, ▶ Anhang: **Karte 9**, S.148) und Dienstleistungen beispielsweise guter und sehr guter fußläufiger Erreichbarkeit sind.

Das Innenstadtrandgebiet profitiert von einer Durchmischung von Wohnen und Arbeiten (vgl. **Karte 7**, ▶ Anhang: **Karte 7**, S.146) durch die räumliche Nähe zu den Gewerbestandorten. Allerdings sollte nur störungsarmes Gewerbe in Mischgebieten angesiedelt werden, um die Qualität des Wohnens nicht einzuschränken.

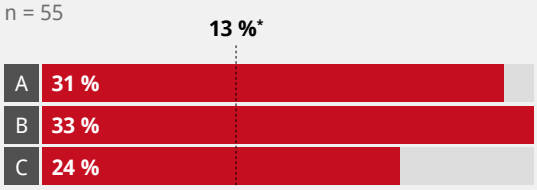
Das kulturelle Leben im Innenstadtgebiet ist sehr divers und wird als Stärke von den Bewohner*innen herausgestellt. Das soziale Leben zeigt sich beispielsweise in jährlich stattfindenden Straßenfesten in den Nebenstraßen.

Ich wohn in einer Einbahnstraße. Da haben wir einmal im Jahr im Sommer so ein Straßenfest. Und da geht eben unsere ganze Straße [Nachbarschaft] auf die Straße und machen da Spiele. Die sperren auch die Straße ab und es fahren alle Autos [weg] … also nicht alle, ein paar bleiben drin. Das ist schön!

— Grundschülerin aus Innenstadt, fährt Fahrrad

Abbildung 21 | Anteil der Menschen im suburbanen Raum, die unzufrieden sind mit der Entfernung zu …

n = 55

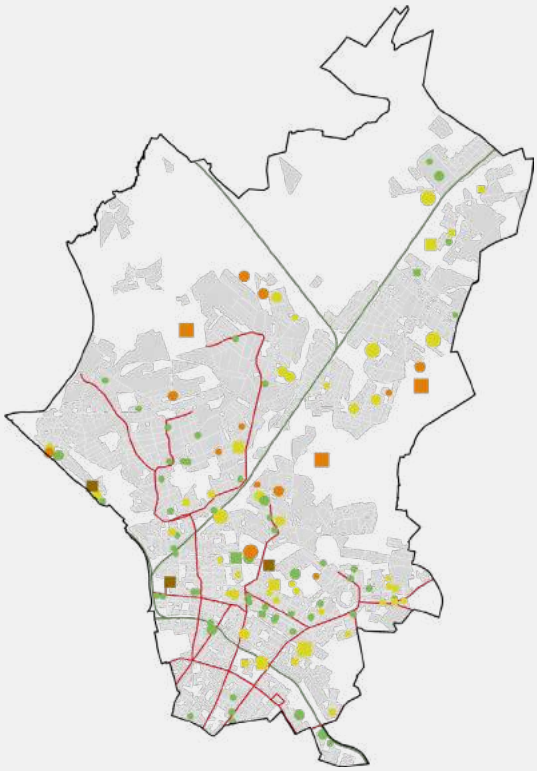


A Weiterführende Schulen
B Theater
C Sport- oder Freizeiteinrichtungen

* Durchschnittlicher Anteil an Personen, die zu anderen Einrichtungen wie lokale Geschäfte oder Freizeiteinrichtungen unzufrieden sind

Quelle: Onlinebefragung

Karte 8 | Zusammenfassende Darstellung der Wohnbaupotenzialflächen in Pankow (Erklärung der Flächentypen siehe Anhang)



Kurzfristig
Mittelfristig
Langfristig
Potenzialfläche
S-Bahn
Tram
Überwiegend landeseigen
Überwiegend nicht landeseigen
50 - 199 Wohneinheiten
200 - 999 Wohneinheiten
> 1.000 Wohneinheiten

Quelle: SenSW 2020

Durch die Nutzung von Verkehrsmitteln der aktiven Mobilität ist ein Begegnen der Menschen auf den Straßen möglich, sodass mehr soziale Interaktionen entstehen.

Und weil ich überall, wo ich auch meine Anlaufpunkte habe (Gemüseladen, Café, Apotheke und Internetladen) – und die grüßen mich meistens – dort möchte ich an den Läden vorbeifahren. Ich will bloß einfach die Leute eventuell treffen. So nach dem Motto 'Ach, hallo'.

— Frau aus Prenzlauer Berg, fährt Dreirad für Menschen mit Behinderungen

Der Bevölkerung im suburbanen Raum fehlt die hohe Dichte an kulturellen Angeboten (siehe ▶ Anhang: **Karte 27**, S.160), daher wird oftmals die Fahrt zur Innenstadt für die Bewohner*innen notwendig.

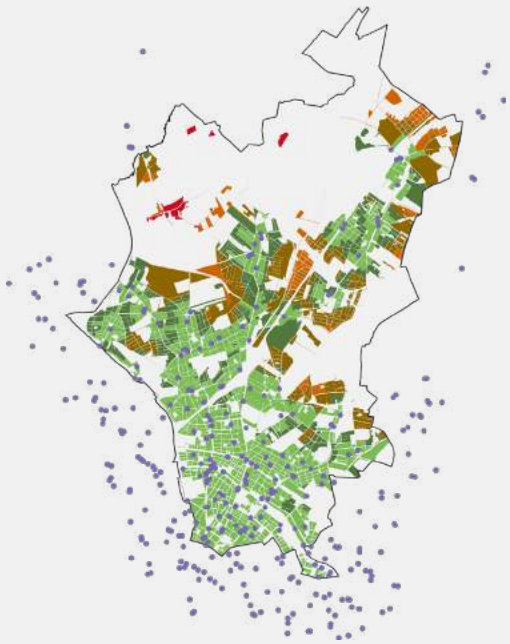
Das hohe Angebot zieht auch Menschen aus anderen Stadtteilen und Touristen an, sodass die vorhandene Infrastruktur für die aktive Mobilität an einigen Orten nicht ausreichend Kapazitäten bietet. Die Gehwege im Innenstadtgebiet fassen neben dem normalen Fußverkehr zusätzlich den Schulverkehr, Radfahrende, Tourist*innengruppen sowie Auslagen der Geschäfte und Restaurants, wodurch Engpässe entstehen.

Also mein Schulweg ist von der Dunckerstraße beim Starplatz zur Gemeinschaftsschule. Diesen Weg finde ich teilweise sehr sehr eng, weil an der Dunckerbrücke noch zwei Gymnasien sind und dann sind da immer ganz viele Kinder und dann ist es da ganz eng. Und dann noch mit dem Fahrrad und so.

— Grundschüler aus Innenstadt, läuft und fährt Fahrrad

Es gibt im Bezirk Pankow keine Fußgänger*innenzonen, sodass die Menschen im Straßenraum immer an den Rand verbannt werden. Die Konzentration an Menschen führt zu Stau auf den Fuß- und Radwegen, was insbesondere in der Schönhauser Allee deutlich wird. Der Radverkehr leidet unter einer defizitären, separaten Radinfrastruktur mit Engstellen und Beschädigungen und im Übergang zum Innenstadtrand unter Netzlücken im Radinfrastrukturnetz, sodass einige Radfahrende ebenfalls auf den Fußweg ausweichen.

Karte 9 | Fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten

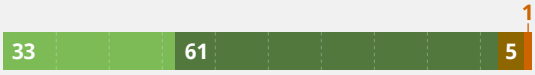


- Supermärkte
- Sehr gut (bis 9 Minuten)
- Gut (bis 13 Minuten)
- Befriedigend (bis 20 Minuten)
- Bis 30 Minuten
- Über 30 Minuten

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Abbildung 22 | Zufriedenheit mit der Wohnumgebung insgesamt in Pankow

Darstellung in Prozent (%), n = 693



- Sehr zufrieden
- Eher zufrieden
- Weder noch
- Eher unzufrieden
- Sehr unzufrieden

Quelle: Onlinebefragung

Abbildung 23 | Zufriedenheit mit den Möglichkeiten, sich draußen aufzuhalten und zu spazieren in Pankow

Darstellung in Prozent (%), n = 693

- Sehr zufrieden
- Eher zufrieden
- Weder noch
- Eher unzufrieden
- Sehr unzufrieden

Quelle: Onlinebefragung

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für die Nahmobilität

Ein attraktiver öffentlicher Raum animiert dazu, sich dort aufzuhalten, ihn zu nutzen, zu gestalten und sich zu begegnen. Insbesondere wenn kurze Wege für die Menschen durch Nähe von Wohn-, Arbeits- und Versorgungsort gewährleistet sind, kann der öffentliche Raum ein wichtiger Standortfaktor für das Wohlbefinden sein und die Nutzung der aktiven Mobilität fördern. Die Attraktivität des öffentlichen Raumes steht dadurch stark im Zusammenhang mit der Attraktivität der Nutzung des Umweltverbundes, also auch der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus oder Bahn. Der Weg zur und der Aufenthalt an der Haltestelle profitieren von einem attraktiven öffentlichen Raum.

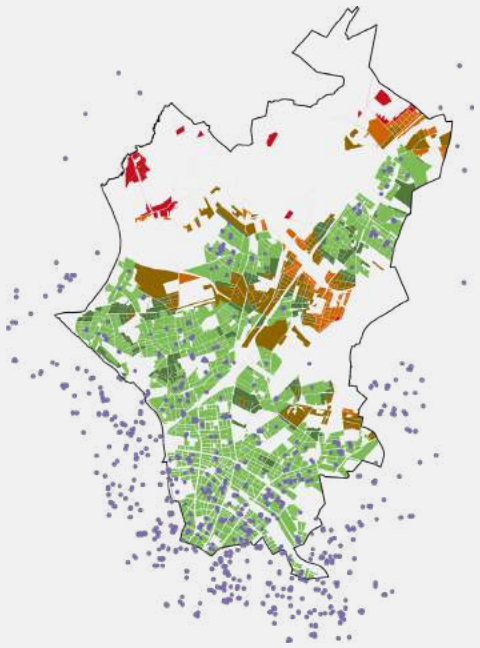
Die Ergebnisse der Onlinebefragung zeigen, dass die Einwohner*innen von Pankow grundsätzlich ihr Wohnumfeld positiv wahrnehmen (siehe **Abbildung 22**), was zum Wohlbefinden beiträgt. Auch die Aufenthaltsqualität wird grundsätzlich als hoch eingeschätzt (siehe **Abbildung 23**), wobei die Zufriedenheit im Innenstadtgebiet etwas niedriger ist. Im Community Mapping wurden dabei vor allem fehlende Sitzmöglichkeiten und öffentliche Toiletten, der Zustand des Wegenetzes und ein Mangel an Spielplätzen (siehe **Karte 10**, ▶ Anhang: **Karte 10**, S.149) als Ursache genannt.

Es müsste überall, ja auch in den Parks, auch an den Stationen, dass es generell mehr sichtbar ist, mehr öffentliche Toiletten geben. Mehr öffentliche Toiletten finde ich ganz wichtig. Wenn man älter ist, muss man immer mal gucken. Das ist dann richtig ein Stressfaktor.

— Seniorin aus Niederschönhausen, fährt ÖPNV

Die Bedingungen zum Spazieren und Radfahren werden vor allem durch die räumliche Nähe vielfältiger Angebote und die daraus resultierenden geringen Entfernungen als zufriedenstellend empfunden (siehe **Abbildung 24**). Es wird dem gesamten Bezirk eine ausreichende Versorgung mit Grünflächen durch Park- und Kleingartenanlagen, Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie Friedhöfe konstatiert, in denen zahlreiche Wege als Verbindungsrouten für die aktive Mobilität vorhanden sind (siehe **Karte 11**, ▶ Anhang: **Karte 11**, S.150). Pankow hat zwar mit 6,7 m² Grünfläche pro Einwohner*in eine durchschnittlich

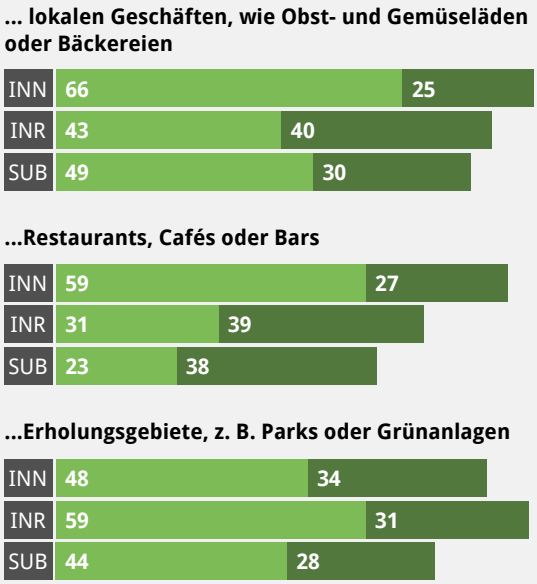
Karte 10 | Fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen



- Spielplätze
- Sehr gut (bis 9 Minuten)
- Gut (bis 13 Minuten)
- Befriedigend (bis 20 Minuten)
- Bis 30 Minuten
- Über 30 Minuten

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Abbildung 24 | Zufriedenheit mit der Entfernung zu ...
Darstellung in Prozent (%), n = 676



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

- Sehr zufrieden
- Eher zufrieden

Quelle: Onlinebefragung

ausreichende Versorgung (siehe **Tabelle 4**). Allerdings sind die Flächen im Bezirk ungleich verteilt, sodass es Teilgebiete mit weiten Distanzen zur Erreichbarkeit der Grünflächen gibt.

> ***Die Straße nach Mühlenbeck haben sie so schön gemacht. Auch mit Radweg. Die führt bis hier runter.***
>
> — Frau aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad

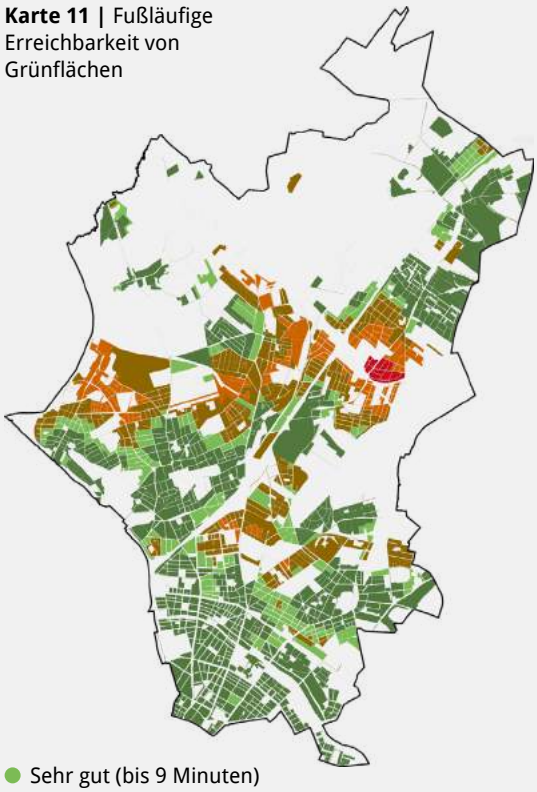
Allerdings bieten sich durch Lärmemissionen und ungleicher Verteilung in einigen Gebieten des Bezirks nur wenige Möglichkeiten zur Erholung, die Parkanlagen sind teilweise überlaufen und durch die intensive Nutzung werden die Parks von einigen Benutzenden als lokal vermüllt und wenig gepflegt wahrgenommen (siehe **Karte 12** [▶ Anhang: **Karte 12**, S.166] und **Abbildung 25**).

> ***Weißensee ist natürlich sehr voll heutzutage, also war schon früher, aber natürlich ziehen viele Leute nach Weißensee. Und das heißt, jetzt ist es sehr voll. Um in den See zu gehen am Sonntag, wenn es sonnig ist, auch zu Fuß... es ist... kompliziert.***
>
> — Mann aus Weißensee, fährt Fahrrad und läuft

> ***Die sitzen da [Brosepark] und lassen das Papier einfach achtlos herunterfallen. Die Hunde haben zugenommen bei uns. Klar, sind die Papierkörbe voll! Da müssten geschlossene Papierkörbe in die Parks, wegen der Wildtiere. Wir haben Waschbären, wir haben Füchse, die wollen ja auch was fressen. Genauso wie im Schlosspark, wenn die grillen. Man kann doch seine Abfälle wieder mitnehmen? Nein! Da ist alles voll, und wird an der Seite hingelegt. Ja, und dann sieht das aus wie ein Schlachtfeld!***
>
> — Seniorin aus Niederschönhausen, fährt ÖPNV

Die Vernachlässigung betrifft auch Straßen und Haltestellen, die teilweise als verschmutzt wahrgenommen werden, was die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen deutlich einschränkt. Auch die empfundene Sicherheit spielt für die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine wichtige Rolle. Entsprechend der Ergebnisse der Online-Befragung fühlen sich die Menschen im Bezirk im Allgemeinen sicher. Nur 4 % der Befragten stimmten der Aussage zu, dass sie sich tagsüber unsicher oder eher unsicher fühlen, nachts empfanden dies allerdings bereits 14 %. Im Community Mapping wurde hier beispielsweise die fehlende Beleuchtung in Grünanlagen problematisiert.

Karte 11 | Fußläufige Erreichbarkeit von Grünflächen



- Sehr gut (bis 9 Minuten)
- Gut (bis 13 Minuten)
- Befriedigend (bis 20 Minuten)
- Bis 30 Minuten
- Über 30 Minuten

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Tabelle 4 | Vergleich der Grünflächendichte der Bezirke in Berlin

	Grünfläche in km²	Einwohner	**Dichte in m²/EW**
Span	3,8	243.977	**15,5**
MaHe	3,1	268.548	**11,7**
Lich	3,2	291.452	**10,9**
Rein	2,3	265.225	**8,6**
StZe	2,6	308.697	**8,4**
TrKö	2,1	271.153	**7,7**
Pank	**2,7**	**407.765**	**6,7**
Mitt	1,8	384.172	**4,8**
TSch	1,5	351.644	**4,4**
FrKr	1,2	289.762	**4,1**
Neuk	1,4	329.691	**4,1**
ChWi	1,3	342.332	**3,8**

Span Spandau
MaHe Marzahn-Hellersdorf
Lich Lichtenberg
Rein Reinickendorf
StZe Steglitz-Zehlendorf
TrKö Treptow-Köpenick
Pank **Pankow**
Mitt Mitte
TSch Tempelhof-Schöneberg
FrKr Friedrichshain-Kreuzberg
Neuk Neukölln
ChWi Charlottenburg-Wilmersdorf

Quelle: FIS-Broker

Wenn ich ab 22 Uhr durch den Schlosspark fahre, dann ist das nicht mehr so ganz angenehm. [...] Weil im Schlosspark oft Leute gehen, die völlig dunkel gekleidet sind. Und wenn mir ein Fahrrad entgegenkommt, werde ich oft geblendet. Ich hätte neulich darauf beinahe eine umgefahren, weil ich sie nicht gesehen habe.

— Seniorin aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad

Eine weitere wahrgenommen Beeinträchtigung des öffentlichen Raums und der Aufenthaltsqualität ist das hohe Kfz-Aufkommen. Neben den Behinderungen des Umweltverbunds kommt es zu hohen Umweltverschmutzungen (vgl. ▶ **Kapitel 5.1 Umwelt- und ressourcenschonend**) auf den Hauptstraßen, sodass die Straßen teilweise bereits gemieden werden.

Größte Problemstellen sind halt Stau und wenn die Straße blöd geführt ist mit dem öffentlichen Personennahverkehr zusammen.

— Mann aus Niederschönhausen, fährt ÖPNV und Fahrrad

Nachmittags versuche ich die Grabbeallee zu meiden. Eigentlich, wo viel Autoverkehr ist, der sich staut. [...] Wenn es zu gestaut ist, ist es unangenehm weil, dann wird's eng. Und ich fahre ungern durch enge Lücken. Wenn es zu eng ist, bleibe ich dahinter stehen und, wenn ich dann zu lange brauche, ärgert mich das und dann fahre ich lieber woanders lang. Das wäre eben zum Beilspiel die Grabbeallee am Nachmittag.

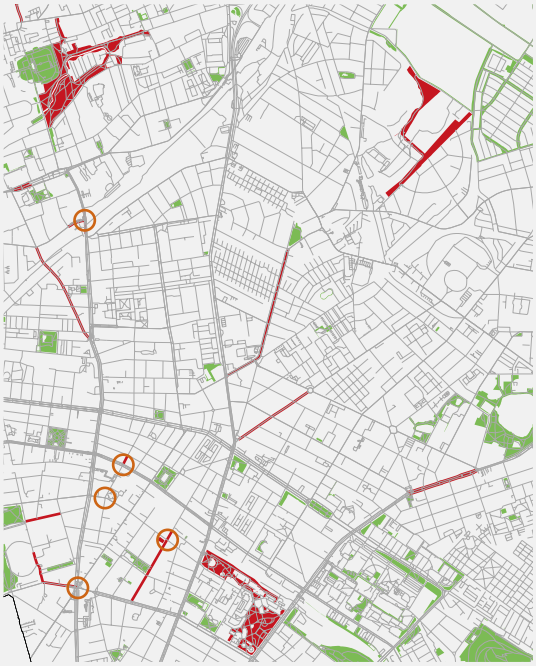
— Mann aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad

Der hohe Anteil an Autoverkehr führt auch zu Emissionen durch Rückstau, Schleichverkehr und Gewerbeverkehr in den Nebenstraßen und nimmt einen beträchtlichen Anteil des öffentlichen Raums zum Parken ein.

Die Beuthstraße, das finde ich richtig schwierig darüber durch den Verkehr. Es ist eng, es ist eine kleine Straße und Autos, manchmal kommen Lastwagen da lang in die Nischen rein. Das ist richtig schwierig, weil diese Straßen benutzt werden, damit die Leute in die Stadt reinfahren...die Nebenstraße. Das ist generell ein Problem in Niederschönhausen.

— Seniorin aus Niederschönhausen, fährt ÖPNV

Karte 12 | Übersicht der von den Teilnehmenden der Erhebungen eingezeichneten Orte, die als dreckig wahrgenommen werden (Kartenausschnitt)

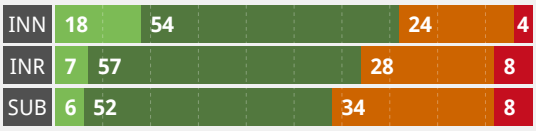


- Bebaute Fläche
- Verschmutzte Straßen und Wege
- Verschmutzte Kreuzungen
- Verschmutzte Grünanlagen
- Grünanlagen

Quelle: Community Mapping

Abbildung 25 | „Spielplätze, Parkanlagen und andere Freiflächen sind in gutem Zustand."

Darstellung in Prozent (%), n = 680



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

- Stimme vollständig zu
- Stimme eher zu
- Stimme eher nicht zu
- Stimme überhaupt nicht zu

Quelle: Zusatzbefragung SrV

Was mir an den kleinen Straßen nicht gefällt, sind meistens die vielen parkenden Autos. Man kommt natürlich nicht durch. Das heißt man muss, wenn man ein kluger Fahrer ist, warten, bis andere Autos aus dieser Straße herauskommen, sonst gibt es Stau. Es ist zu schmal, es ist zu unsicher und unübersichtlich, weil in den meisten Straßen rechts vor links ist. Und wenn da ein großer Transporter mitten auf der Ecke steht, kommt man halt einfach in die Straße nicht rein. Und die parkenden Autos nehmen den Platz weg…

— Schülerin am Oberstufenzentrum, fährt Auto und läuft

Daraus resultiert auch aus Teilen der Bevölkerung der Wunsch, die Anzahl an Parkplatzflächen zu verringern, bei den vorhandenen die Gebühren zu erhöhen oder im Haupt- und Nebenstraßennetz Verkehrsberuhigungen vorzunehmen. Das Beispiel einer aufkommenden Bürger*inneninitiative in der Gleimstraße beweist den Wunsch, die Straßenraumaufteilung zugunsten des Umweltverbunds zu ändern und mehr Kfz-verkehrsberuhigte oder -befreite Zonen zu wagen (siehe ▶ Anhang: **Anhang 3**, S.155 ff.).

Bei der Schönhauser würde ich irgendwie [sagen], dass die ihr Auto woanders parken könnten – oder nicht mehr so stark auf der zweiten Spur halten sollten. Also, dass man irgend so ein Verbot oder Parkhaus so in der Art [einführt].

— Grundschüler aus Innenstadt, fährt ÖPNV und Fahrrad

Parkende Autos sind insbesondere ein Problem für Kinder, würde ich denken, was die Orientierung und was die Verkehrssicherheit betrifft. Grundsätzlich ist es natürlich ein Umweltproblem und sollte einfach vermieden werden, indem man Autos wesentlich höher besteuert oder Carsharing Konzepte in den Vordergrund holt, was […] eine Entlastung für alle bringen würde.

— Mann aus Niederschönhausen, läuft, fährt Fahrrad und ÖPNV

Im Community Mapping wurde ebenfalls über den idealen Verkehrsraum diskutiert. Er setzt sich entsprechend der Teilnehmenden aus breiteren Fußwegen, eigenständigen Radverkehrsanlagen, mehr Grünstreifen und Querungshilfen zusammen. Dafür setzen sich auch viele Interessenverbände wie bspw. das Netzwerk fahrradfreundliches Pankow oder Nachhaltige Verkehrsentwicklung Pankow e. V. bereits ein. Der Ausbau für Verkehrsträger des Umweltverbunds bedarf aber auch der Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten, denn der Ausbau von Radwegen anstelle von Straßenbäumen ist keine Option, solange im Straßenraum keine anderen Optionen zur Straßenraumaufteilung möglich sind. Insbesondere die ehemaligen Dorfkerne wie z. B. Blankenburg oder Karow sind ein Transitraum für den täglichen Autopendler*innenverkehr geworden, wodurch ein großer Verlust der Aufenthaltsqualität wahrgenommen wird.

Das, was vor 25 Jahren noch sehr gut war, hat sich durch die vielen Menschen, wo die Infrastruktur nicht nachgekommen ist, verschlechtert.

— Senior aus Karow, fährt Auto und läuft

Der Ortskern ist hier [Heinersdorf]. Aber dadurch, dass der Verkehr von Norden aus Blankenburg, als auch aus Osten vom Autobahnzubringer und Prenzlauer Allee kommt, um in die Stadt weiterzufahren, da ist ist dann immer Stau! Da gibt's auch kein Laufpublikum.

— Frau aus Heinersdorf, fährt Fahrrad, ÖPNV und Auto

KAPITEL 5.3

Gesund und sicher

Ob bestimmte Wege und Verkehrsmittel genutzt werden hängt vom Sicherheitsempfinden ab. Sicherheit ist auf der einen Seite durch Unfallzahlen objektiv messbar, auf der anderen Seite gibt es ohne Unfälle aber auch (Beinahe-)Zusammenstöße und Konflikte, die das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigen, ohne dass dies polizeilich erfasst wurde. Unfälle beeinträchtigen die Gesundheit – häufig kurzfristig, aber leider auch langfristig. Zufußgehen und Radfahren tragen als aktive Mobilitätsformen zur Gesundheit und dem Wohlbefinden bei und mindern öffentliche Gesundheitskosten. Voraussetzung hierfür ist eine sichere und komfortable Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden.

Zur Sicherheit

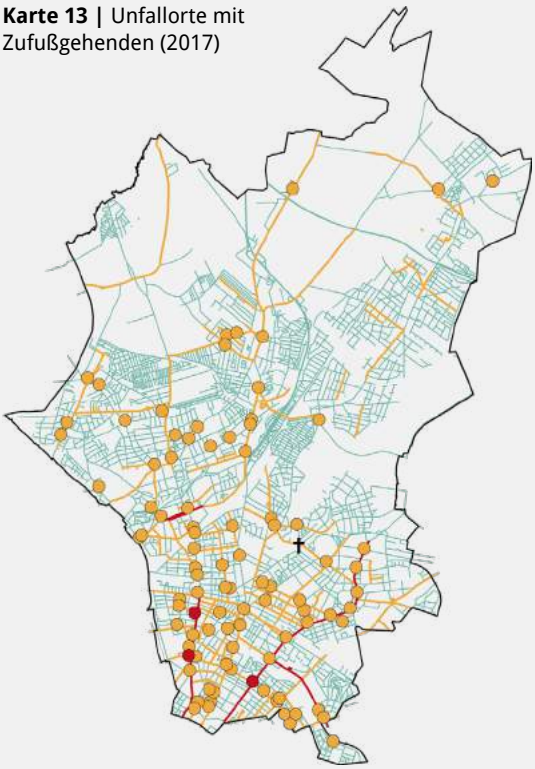
Das ist ein Verkehrsknotenpunkt mit Straßenbahn und großen LKW [Prenzlauer Promenade / Wisbyer Straße]. Da habe ich einfach immer Angst. Wenn ich am Fahrradweg stehe, neben mir steht ein LKW, ich guck dann immer links, da fahr ich natürlich sofort auf den Bürgersteig.

— Frau aus Prenzlauer Berg, fährt Dreirad für Menschen mit Behinderungen

Es bestehen Sicherheitsmängel auf den Straßen vom Bezirk Pankow. 2017 wurden im Bezirk Pankow 174 Unfälle mit Zufußgehenden und 446 mit Radfahrenden polizeilich registriert (Der Polizeipräsident in Berlin 2018). Von den Unfällen mit leichter und schwerer Verletzung der Unfallbeteiligten fanden die meisten an Kreuzungen statt. Auffallend ist, dass zwar mehr Unfälle mit Radfahrenden als mit Zufußgehenden registriert wurden (das 2,5-fache), aber absolut gesehen die Unfälle mit schweren Verletzungen bei den Zufußgehenden und Radfahrenden ähnlich verteilt waren (Fuß: 32 Unfälle, Fahrrad: 39 Unfälle). In den **Karten 13 und 14** (▸ Anhang: **Karte 13**, S.167 und **Karte 14**, S.168) sind die Unfallorte mit Zufußgehenden und Radfahrenden verzeichnet.

Beobachtete Unfälle erlebte Konfliktsituationen wirken sich negativ auf die empfundene Sicherheit aus. Zufußgehende haben in den Community Mappings und Teilnehmenden Beobachtungen angegeben Unfallrisiken insbesondere durch schlecht instandgehaltene Infrastruktur (Schlaglöcher, Barrieren auf dem Weg) und an Kreuzungen zu sehen. Auch in der Onlinebefragung haben über die Hälfte der Befragten (58 %) im suburbanen Raum angegeben, dass die

Karte 13 | Unfallorte mit Zufußgehenden (2017)



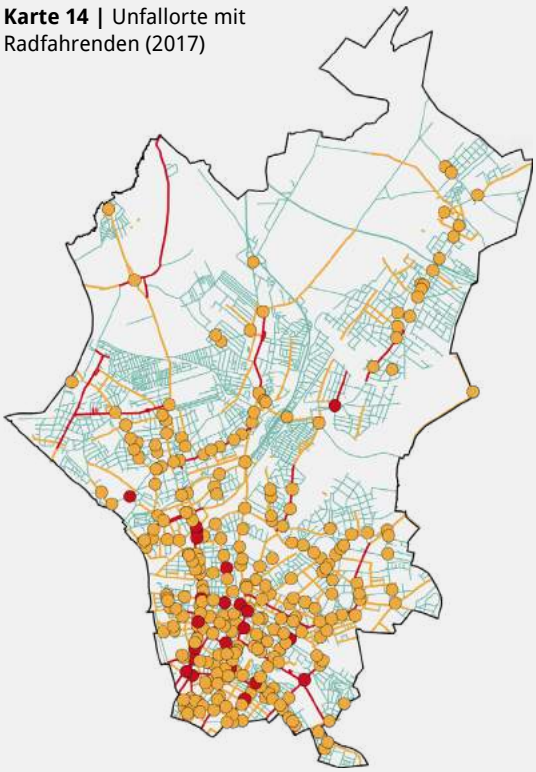
Anzahl der Unfälle auf Straßenabschnitten
— <1 — 1–3 — >3

Anzahl der Unfälle an Kreuzungen
● 1–3 ● >3

Todesfall
†

Quelle: Polizei Berlin (2018)

Karte 14 | Unfallorte mit Radfahrenden (2017)



Anzahl der Unfälle auf Straßenabschnitten
— <1 — 1–3 — >3

Anzahl der Unfälle an Kreuzungen
● 1–3 ● >3

Quelle: Polizei Berlin (2018)

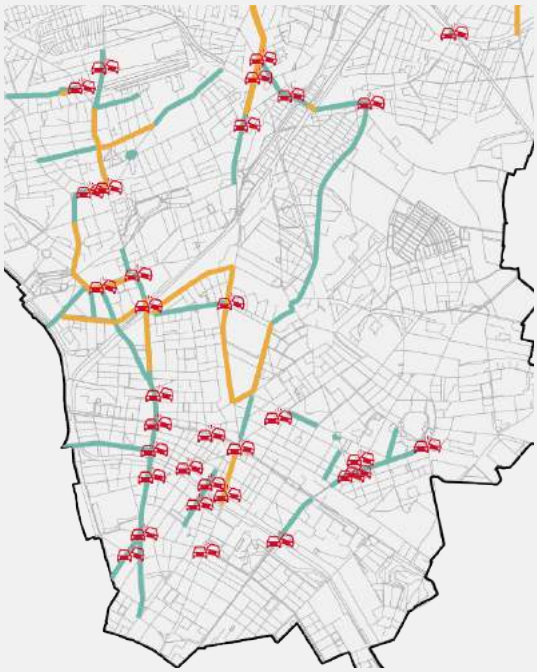
Gehwege sich nicht in einem guten Zustand befinden (siehe **Abbildung 26**). Personen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, berichteten in den Interviews im Rahmen der partizipativen Erhebungsmethoden (Community Mapping und Teilnehmende Beobachtung) von Konflikten beim Zugang zu Haltestellen durch parallel geleitete Radwege oder durch Umstiegshaltestellen, die nur über mehrere Überquerungen von Ampeln zu erreichen sind sowie durch konfliktträchtige Ausstiegssituationen (Straßenbahnhalte inmitten der Straße). Radfahrende bemängeln unübersichtliche Wegeführungen, den Oberflächenzustand, schlechte Beleuchtung und Laub im Herbst. Sie sehen vor allem große Unfallrisiken durch Kopfsteinpflaster, Tramschienen, kurvenreiche Wegeführungen und unübersichtliche Kreuzungsgestaltungen.

Die **Karte 15** (▶ Anhang: **Karte 15**, S.169) zeigt einen Ausschnitt aus dem Bezirk Pankow von Orten, die als unsicher wahrgenommen werden. Das war ein Ergebnis der Community Mappings. Da dies nur die subjektive Wahrnehmung vereinzelter Verkehrsteilnehmender aus dem Bezirk Pankow ist, hat die Karte keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie zeigt aber ganz deutlich, dass insbesondere Kreuzungen als unsicher wahrgenommen werden. Dies deckt sich auch mit den objektiven Unfallzahlen. Die unsicheren Orte für den gesamten Bezirk befinden sich im ▶ Anhang: **Karte 15**, S.169.

In der Onlinebefragung wurde die subjektive Wahrnehmung verschiedener Aspekte der Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit erhoben. Neben der Frage, ob überhaupt eine geeignete Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr vorhanden ist, spielte auch die Frage nach deren Qualität eine Rolle. Außerdem wurde die allgemeine Attraktivität des Straßenraums, die empfundene Sicherheit (sowohl in Bezug auf Kriminalität als auch auf Verkehrssicherheit) und die Netzdurchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr einbezogen. **Abbildung 26** zeigt, bei welchen Aspekten und in welchen Stadtraumtypen Pankow vergleichsweise gut oder schlecht aufgestellt ist. Dabei fehlen Gehwege nur im suburbanen Raum, Radverkehrsinfrastruktur allerdings in allen Stadtraumtypen. Auch der Zustand der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wurde in allen Stadtraumtypen vergleichsweise schlecht bewertet.

Einige Einwohner*innen haben aufgrund von Missachtungen der Straßenverkehrsordnung Angst vor Autos. Sie gaben in den Community Mappings an, dass die Autofahrenden teilweise riskante und ver-

Karte 15 | Orte, an denen sich im Verkehr zu Fuß und auf dem Rad unsicher gefühlt wurde (Kartenausschnitt)

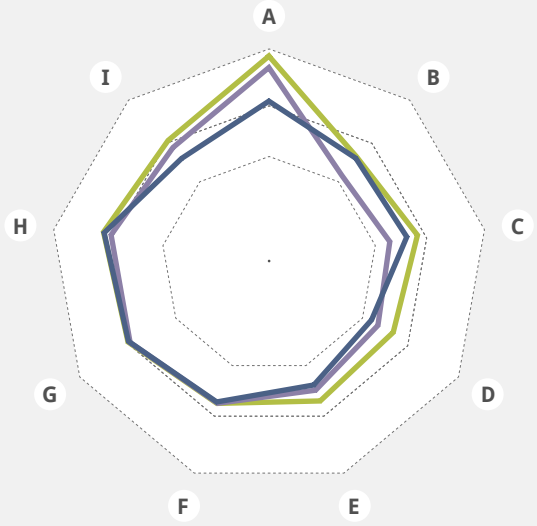


Kreuzungen
Unsichere Straßenabschnitte (Fahrrad)
Unsichere Straßenabschnitte (Fuß)

Quelle: Community Mapping

Abbildung 26 | Bewertung verschiedener Aspekte der Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit

Je größer die im Netzdiagramm aufgespannte Fläche ist, desto besser wurden die Aspekte bewertet, n = 686



Innenstadtgebiet
Innenstadtrandgebiete
Suburbaner Raum

A Vorhandensein Gehwege
B Vorhandensein Radinfrastruktur
C Zustand Radwege
D Zustand Gehwege
E Zustand Parks und Freiflächen
F Sicherheitsgefühl im Verkehr (zu Fuß / Fahrrad)
G Kriminalität
H Attraktivität Straßenraum
I Anbindung / Netzdurchlässigkeit

Quelle: Onlinebefragung

kehrswidrige Überholmanöver unternehmen, nicht auf Kinder achten und die Höchstgeschwindigkeit regelmäßig überschreiten. Es gibt aber ebenso Beschwerden gegenüber Radfahrer*innen von Seiten der Zufußgehenden, die auf dem Gehweg fahren. Gleichwohl wurde Verständnis dafür geäußert, sofern es in Straßen mit Kopfsteinpflaster passiert und rücksichtsvoll gefahren wird.

> ***Man ist als normaler Verkehrsteilnehmer ungeschützt im Verkehrsfluss unterwegs. Man ist nicht abgegrenzt von den anderen.***
>
> — Pendler aus Wandlitz, fährt Fahrrad

Insbesondere besteht der Wunsch nach besserer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und, damit verknüpft, sicheren Kreuzungen. Pankower*innen möchten auf separaten und ausreichend breiten Radwegen fahren, die abgegrenzt sind vom Fuß- und Kfz-Verkehr. Zudem werden längere Ampelschaltungen für Zufußgehende und eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur gewünscht. Die Forschungsteilnehmenden (in Community Mappings und Teilnehmenden Beobachtungen) wünschen sich, in ruhigen Anlagen fahren zu können wie z. B. in Kleingartenanlagen, die für den Radverkehr freigegeben sind oder für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen.

Da gerne Fahrrad in Parkanlagen gefahren wird, besteht bei vielen Teilnehmenden in den partizipativen Erhebungsmethoden der Wunsch nach mehr und besser zugänglichen Parkanlagen. Parkanlagen erlauben, sicher und entspannt Fahrrad zu fahren und sind gleichzeitig ein Erholungsraum. Zudem wurde sich positiv über die Möglichkeit der Einschränkung des Kfz-Verkehrs auf Straßen geäußert, um diesen gewonnen Platz für Menschen zu öffnen – in Form von Begegnungszonen und temporären Spielstraßen. Schüler*innen haben gesagt, dass weniger Autoverkehr vor Schulen herrschen soll – also eine Abkehr von den sogenannten Elterntaxis.

> ***[Ich nutze] Nebenstraßen halt deswegen, weil's sicherer ist, oder nicht so laut ist.***
>
> — Frau aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad

Nebenstraßen, die wenig vom Auto- und Schwerlastverkehr genutzt werden, nutzen die Pankower*innen am liebsten. Nicht nur ist es sicherer, sondern auch entspannter.

Das in 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz und die zukünftigen Strategien für den Fuß- und Radverkehr wirken förderlich, um die Straßen sicherer und angenehmer für Fahrradfahrende und Zufußgehende zu gestalten. Auch die im April 2020 in Kraft getretene StVO-Novelle beinhaltet viele Änderungen zugunsten des Radverkehrs. Hierdurch besteht die Chance, die Anzahl von geöffneten Einbahnstraßen zu erhöhen, Grünpfeile für den Radverkehr und Fahrradzonen einzurichten. Diese Maßnahmen dienen dazu, dem Radverkehr mehr Platz zu geben, was zu einer erhöhten Sicherheit führen soll.

Zur Gesundheit

Bewegung ist gut für unsere Gesundheit. Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sollen erwachsene Personen sich mindestens 150 Minuten pro Woche bewegen. Unter Bewegung fällt auch moderates Radfahren und Zufußgehen Bewegung ist wichtig, um das Risiko von Herzerkrankungen, Schlaganfällen, Diabetes Typ 2 sowie Bluthochdruck und Übergewicht zu mindern (WHO 2018b). In Deutschland erreichen nur noch 46 % der erwachsenen Menschen diese Zahlen (WHO 2018c), ein Wert, der durch die Förderung der aktiven Mobilitätsformen sicher verbessert werden kann.

> ***Ich fahre seit 40 Jahren Fahrrad, weil ich Bewegung liebe und weil ich beim Fahrradfahren meinen Gedanken freien Lauf lassen und kann... Zwiesprache mit mir selber halten. Irgendwelche Sachen, die im Laufe der Woche entstanden sind, abarbeiten.***
>
> — Seniorin aus Niederschönhausen, fährt Fahrrad

Die Einwohner*innen des Bezirks sind bereits heute häufig zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs (vgl. hierzu z. B. **Abbildung 6** in ▶ **Kapitel 5.1 Umwelt- und ressourcenschonend**). Auch das Bewusstsein über die positiven Aspekte von Bewegung im Alltag steigt. Dies unterstützt die zukünftige nachhaltige Verkehrspolitik. Trotz Mängel in der Infrastruktur gaben 68 % der Befragten in der Onlinebefragung an, zufrieden mit der Möglichkeit zu sein, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zu erledigen. Unter den Zufußgehenden waren es sogar 85 %. Auch gaben 85 % der Pankower*innen an, zufrieden mit der Möglichkeit zu sein, sich draußen aufzuhalten und zu spazieren, wobei die Bewohner*innen im suburbanen Raum zufriedener (92 %) sind als im Innenstadtrand- (68 %) oder Innenstadtgebiet (78 %).

In der Schönhauser Allee, da gibt es diese Kreuzung. Die ist schrecklich, finde ich, weil, wenn man dahinläuft, dann die Ampel höchstens 2 Sekunden [grün zeigt] [...]. Man schafft es nicht mal über die erste rüber. Und dann hat man es höchstens über eine geschafft und dann ist die zweite wieder aus.

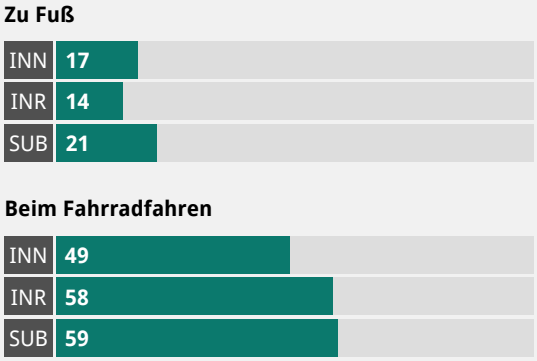
— Grundschüler aus Innenstadt, fährt Fahrrad und läuft

Dennoch wurden verschiedene Gründe in den Interviews der Community Mappings und Teilnehmenden Beobachtungen geäußert, warum das Zufußgehen und Radfahren nicht immer erste Wahl ist. Schlechte Wege, zu viel Verkehr und unüberschaubare Wege werden als Unfallgefahr oder stressig empfunden (siehe **Abbildung 27**). Dies führt auch dazu, dass Eltern ihre Kinder zur Schule fahren und damit andere Kinder gefährden und „unnötig“ Verkehr verursachen. Auch wurde der geringe Umfang des Fuß- und Radverkehrsnetzes kritisiert. So sind Rad- und Fußwege an verschiedenen Stellen zu schmal, können nicht durchgängig genutzt werden oder der motorisierte Verkehr führt zu einem Gefühl von Unsicherheit. Im suburbanen Raum gibt es Straßen, an denen sich kein Gehweg und keine sicheren Zuwegungen zu beispielsweise Supermärkten befinden (siehe auch ▶ **Kapitel 5.2 Vielfältig und nah**). An vielen Orten gibt es keine oder keine sicheren Abstellanlagen für Fahrräder. Manche Pankower*innen berichten von Fahrraddiebstählen, sodass diese Personen sich nicht mehr trauen ihre Fahrräder überall angeschlossen stehen zu lassen (siehe **Abbildung 28**).

Im ▶ **Kapitel 5.2 Vielfältig und nah** wird auf die fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen sowie im ▶ **Kapitel 5.4 Vielseitig erreichbar** auf die Erreichbarkeit von Krankenhäusern, weiterführenden Schulen und Kultureinrichtungen mit dem ÖPNV und dem Auto eingegangen. Die Naherreichbarkeit ist wichtig für die aktive Mobilität, die die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung steigern kann.

Abbildung 27 | Anteil der Befragten, die sich aufgrund des starken Verkehrs unsicher fühlen

Darstellung in Prozent (%), n = 686

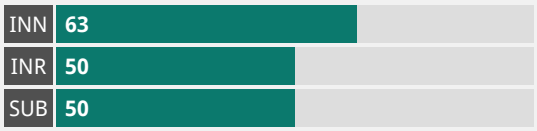


INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

Quelle: Onlinebefragung

Abbildung 28 | Anteil der Befragten, die es unsicher finden, ein angeschlossenes Fahrrad stehen zu lassen

Darstellung in Prozent (%), n = 686



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

Quelle: Onlinebefragung

KAPITEL 5.4

Vielseitig erreichbar

Nicht überall lassen sich alle Wege zu Fuß erledigen. Für längere Wege ist eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV unerlässlich. Denn gegenüber dem Auto, aber auch dem Fahrrad ist der ÖPNV potenziell vollständig inklusiv. Auch Kinder, Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und starken finanziellen Einschränkungen sollten ihn ohne großen Zugangsbarrieren nutzen können. Es wurde daher betrachtet, wie lange man mit dem ÖPNV zu wesentlichen Zielen – Orten der Daseinsvorsorge – benötigt, die für ein gutes Leben und gesellschaftliche Teilhabe unabdingbar sind. Dies sind als Teil der medizinischen Versorgung Krankenhäuser, als Orte sozialer und kultureller Teilhabe Theater, Kino und Museen sowie als Bildungsstätte für junge Menschen weiterführende Schulen. Es wurde außerdem analysiert, ob die Fahrt mit dem ÖPNV gegenüber dem Auto eine angemessene Alternative bietet und damit nicht nur eine Mindestversorgung, sondern auch ein attraktives Angebot darstellt.

Erreichbarkeit von Zielen der Daseinsvorsorge

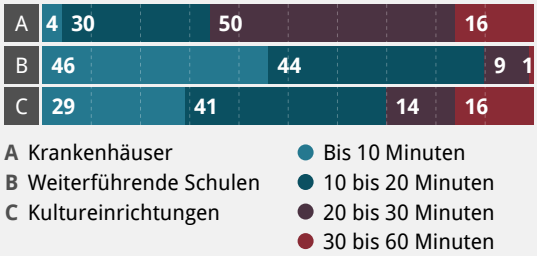
Ich nehme das Fahrrad. Es ist für mich schneller als Bahn oder Bus und steht nicht so oft im Stau. Zu meiner Bahnhaltestelle musste ich früher immer 20 Minuten laufen und das hat mir zu lang gedauert. So habe ich am Morgen noch ein bisschen mehr Zeit.

— Schüler der Integrierten Sekundarschule in Weißensee, fährt Fahrrad

Das im Zitat gezeichnete Bild der Verkehrssituation im suburbanen Raum Pankows spiegelt die teilweise unbefriedigende Situation für viele ÖPNV-Nutzende wider. Die Möglichkeit, Orte der Daseinsvorsorge mit dem ÖPNV zu erreichen, ist zwischen den untersuchten Zielen nicht gleich verteilt. Während weiterführende Schulen über Pankow hinweg vergleichsweise gut erreichbar sind, können insbesondere Krankenhäuser, aber auch Kultureinrichtungen von vielen Pankower*innen nicht gut mit dem ÖPNV erreicht werden (siehe **Abbildung 29**).

Aber auch zwischen den verschiedenen Stadtraumtypen Pankows unterscheiden sich die Erreichbarkeiten. Dabei ist die Möglichkeit zur Teilhabe durch Mobilität mit dem ÖPNV im suburbanen Raum am wenigsten gegeben. In der Tendenz werden die Reisezeiten in Richtung Stadtzentrum kürzer.

Abbildung 29 | Anteil aller Pankower*innen eingeteilt nach der durchschnittlichen ÖPNV-Reisezeit von …
Darstellung in Prozent der Einwohner*innen (%)



Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

So sind im Innenstadtgebiet alle betrachteten Ziele in maximal 30 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar, während im suburbanen Raum fast die Hälfte (47 %) der Bewohner*innen über 30 Minuten brauchen (siehe **Abbildung 30**). Im Innenstadtrandgebiet, sind von Reisezeiten über 30 Minuten nur 6 % der Bewohner*innen betroffen. Hauptgrund ist dabei die Erreichbarkeit von Krankenhäusern. Denn Krankenhäuser werden von 16 % der Bewohner*innen des Innenstadtrandgebietes nicht in unter 30 Minuten erreicht. Mit 78 % seiner knapp 8000 Bewohner*innen ist der Ortsteil Wilhelmsruh am stärksten von der vergleichsweise schlechten Erreichbarkeit betroffen (siehe **Karte 16**, ▶ Anhang: **Karte 16**, S.158 – Kartendarstellungen zu den anderen Zielen finden Sie im ▶ Anhang: **Karte 26**, S.159, **Karte 27**, S.160).

Die objektive Messung wird durch die subjektiven Wahrnehmungen bekräftigt, nach der sich die Erreichbarkeit vom suburbanen Raum in Richtung Innenstadtgebiet verbessert. Dies gilt sowohl für die Einschätzung der Erreichbarkeit über alle Ziele hinweg, als auch für die in der Onlinebefragung betrachteten Einzelziele Krankenhaus, weiterführende Schule und Kultureinrichtungen (siehe **Abbildung 31**). So wird die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund im Durchschnitt über alle Ziele und den ganzen Bezirk hinweg von 84 % der Pankower*innen als mindestens gut bezeichnet.

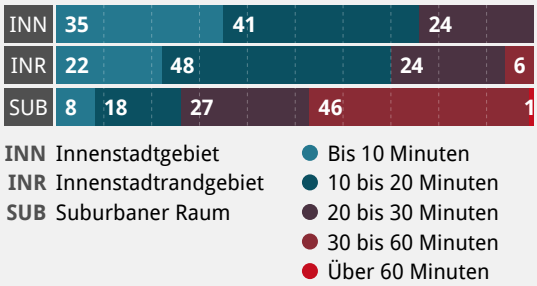
Insgesamt ergeben die in den GIS-Analysen ermittelten Reisezeiten und die in der Online-Befragung erhobene Zufriedenheit mit diesen ein stimmiges Bild. Allerdings gibt es im Detail Unterschiede, die dafür sprechen, dass auch andere Faktoren als die reine Reisezeit eine Rolle für die wahrgenommene Erreichbarkeit spielen. Folgende Themen wurden dazu im Community Mapping genannt:

- Zuverlässigkeit (negativ)
- Zugänglichkeit (negativ)
- Komfort (negativ)
- Kapazität der ÖPNV-Verkehrsmittel (negativ)
- Störungs- und Baustellenmanagement (negativ)
- Abhängigkeit zwischen MIV und straßengebundenem ÖPNV (negativ)
- Zustand der Zuwegung zu Haltestellen des ÖPNV (negativ)

Während in ganz Pankow das Störungs- und Baustellenmanagement des ÖPNV (aber auch des MIV) als unzureichend wahrgenommen wird, scheinen andere Einflüsse auf die subjektive Erreichbarkeit räumliche Schwerpunkte zu haben. So könnte zur Unzufriedenheit der Nutzer*innen im suburbanen

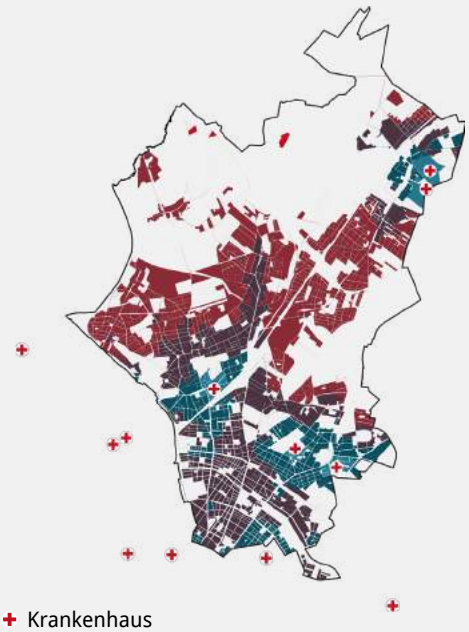
Abbildung 30 | Anteil der Bewohner*innen pro Stadtraumtyp eingeteilt nach ihrer durchschnittlichen ÖPNV-Reisezeit über alle Ziele hinweg

Darstellung in Prozent der Einwohner*innen des Stadtraumtyps (%)



Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Karte 16 | Reisezeiten zum nächstgelegenen Krankenhaus mit dem ÖPNV



Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

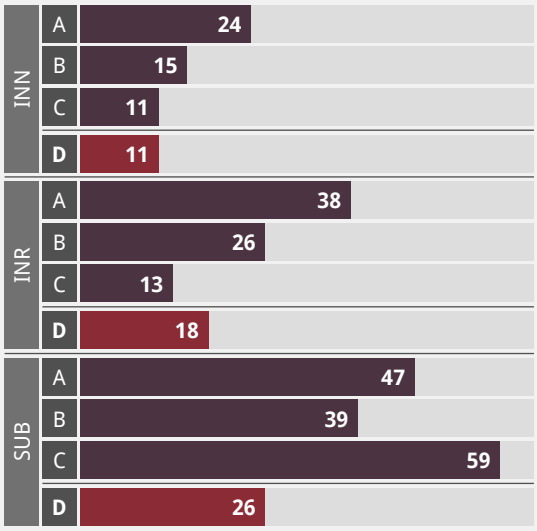
Raum auch beitragen, dass die Gehwege zu und von den Haltestellen des ÖPNV von 68 % der Befragten als in einem schlechten Zustand angesehen werden. Währenddessen wird im Innenstadtgebiet die Kapazität der Busse, Trams sowie S- und U-Bahnen des flächendeckend gut ausgebauten ÖPNV-Systems als oft ausgeschöpft wahrgenommen. Insbesondere im Innenstadtgebiet wird von Teilnehmenden auch auf das Phänomen hingewiesen, dass die hohe Verkehrsbelastung durch den MIV den ÖPNV behindert. Auf der anderen Seite wird aber z. B. die Taktfrequenz der Tramlinien insgesamt, über alle Räume hinweg auch als Positivmerkmal des ÖPNV-Systems genannt.

> ***Der 250 Bus ist des Öfteren im Stau oder kommt zu spät an. In der Regel hat man 2-3 Minuten Umsteigezeit [...] und dann ist der 207er schon weg.***
>
> — Schülerin am Oberstufenzentrum, fährt ÖPNV

Letztlich entscheiden aber weder die objektive Reisezeit zu Zielen der Daseinsgrundvorsorge, noch der subjektive Einfluss von Merkmalen des Verkehrssystems allein, ob Menschen sich dafür entscheiden, mit dem ÖPNV zu fahren. Neben weiteren wesentlichen Faktoren der subjektiven Erreichbarkeit, wie persönlichen Einstellungen, Sicherheitsgefühl oder Verfügbarkeit von Informationen (Lättman et al. 2018) wurde daher auch die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV analysiert. Dazu wurden die Reisezeiten des ÖV mit denen des MIV verglichen.

Abbildung 31 | Anteil der Befragten, die ihre Erreichbarkeit zum jeweils nächstgelegenen Ziel mit dem Umweltverbund als nur befriedigend oder schlechter angeben

Darstellung in Prozent (%), n = 196 - 680, je nach Ziel



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

A Krankenhäuser
B Weiterführende Schule
C Kultureinrichtungen*
D **Alle Ziele****

* Kultureinrichtungen ohne Museen

** Der alle Ziele enthaltende Durchschnittswert pro Stadtraumtyp enthält zusätzlich die Einschätzung der Erreichbarkeit der jeweils nächsten Supermärkte, Apotheken, Haltestellen, Restaurants und Cafés, Imbisse, lokale Einrichtungen (z. B. Bank), lokale Geschäfte (z. B. Bäckerei), Kindertagesstätten, Grundschulen, Parks und Grünanlagen sowie von Arbeitsplätzen.

Quelle: Onlinebefragung

Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV

Solange der Weg mit dem ÖPNV 10, maximal 15 Minuten länger dauert verglichen mit dem Auto, ist der ÖPNV eine Option.

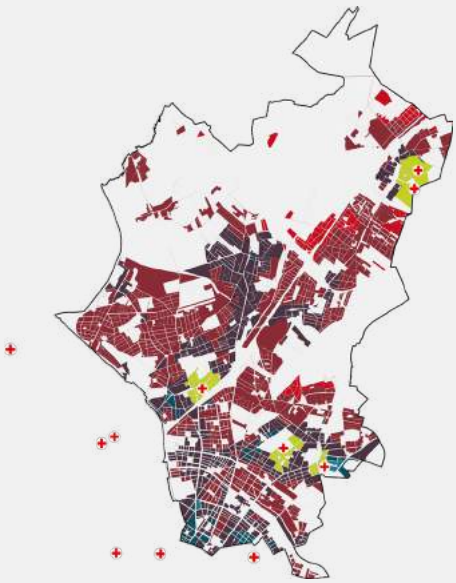
— Mann aus Niederschönhausen, fährt Rollstuhl, ÖPNV und Auto

So wie sich die ÖPNV-Erreichbarkeit für Pankower*innen zwischen den Zielen und den Stadtraumtypen unterscheidet, ist sie auch zwischen den Verkehrsmitteln ÖPNV und MIV verschieden. Dabei sind Ziele mit dem MIV größtenteils schneller zu erreichen, wenn nicht ohnehin fußläufige Erreichbarkeit gegeben ist (siehe **Karte 17**, ▶ Anhang: **Karte 17**, S.161 für das Ziel Krankenhäuser – Kartendarstellungen zu den anderen Zielen (weiterführende Schulen, Kultureinrichtungen) finden Sie im ▶ Anhang: **Karte 28**, S.162, **Karte 29**, S.163, **Karte 30**, S.164, **Karte 31**, S.165). Die schlechtere Erreichbarkeit von Zielen über alle Stadtraumtypen hinweg verdeutlicht der Vergleich der Reisezeiten mit dem MIV und dem ÖPNV (siehe **Abbildung 32**): Nur gut die Hälfte der Bewohner*innen im suburbanen Raum erreicht die betrachteten Ziele mit dem ÖPNV im Durchschnitt in unter einer halben Stunde, während das mit dem Auto nahezu alle Bewohner*innen (99 %) schaffen.

Dabei werden die Differenzen zwischen ÖPNV- und MIV-Reisezeit vom Stadtrand (im Durchschnitt 17 Minuten) in Richtung Zentrum (7 Minuten) geringer, was natürlich auch an der in Richtung Zentrum abnehmenden durchschnittlichen Länge der zurückzulegenden Wege liegt. Pankower*innen brauchen für den Weg zu ihren Zielen mit dem ÖPNV im Durchschnitt aber nur 10 Minuten länger als mit dem MIV. Dabei sind insbesondere die weiterführenden Schulen relativ gut an das ÖPNV-Netz angebunden. In allen Stadtraumtypen sind die Reisezeitdifferenzen bei weiterführenden Schulen am geringsten und bei Krankenhäusern am höchsten (siehe **Tabelle 5**). Die Abhängigkeit vom MIV ist also für notfallrelevante Ziele am stärksten. Während fast alle Pankower*innen ein Krankenhaus innerhalb von 20 Minuten mit dem MIV erreichen können (99 %), ist es in der gleichen Zeit bei Nutzung des ÖPNV nur gut ein Drittel (33 %).

Bei Betrachtung des Reisezeitverhältnisses fallen die Differenzen zwischen den Zielen und Stadtraumtypen auf. Da hier die Länge der Wege allerdings keinen großen Einfluss hat (nur das Verhältnis und

Karte 17 | Reisezeitverhältnis zum nächstgelegenen Krankenhaus mit dem ÖPNV oder MIV

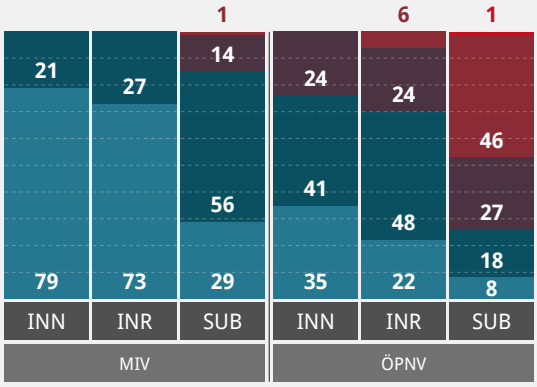


✚ Krankenhaus
- Fußläufig erreichbar
- Sehr günstig
- Günstig
- Zufrieden stellend
- Gerade noch akzeptabel
- Schlecht

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Abbildung 32 | Durschnittliche ÖPNV- und MIV-Reisezeiten zu ausgewählten Zielen in den Stadtraumtpyen

Anteil der Pankower*innen, die Krankenhäuser, weiterführende Schulen und Kultureinrichtungen in einer bestimmten Zeit erreichen können. Darstellung in Prozent (%)



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

- Bis 10 Minuten
- 10 bis 20 Minuten
- 20 bis 30 Minuten
- 30 bis 60 Minuten
- Über 60 Minuten

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

nicht die Differenz zählt), sind die Richtung Stadtzentrum kleiner werdenden Unterschiede in der Reisezeit zwischen ÖPNV und MIV geringer und die FGSV-Qualitätsstufe (FGSV, 2010) des Reisezeitverhältnisses verändert sich nicht. So ist das Verhältnis über alle Stadtgebiete hinweg für weiterführende Schulen und Kultureinrichtungen *zufriedenstellend*. Für Krankenhäuser ist es hingegen außerhalb der Innenstadtgebiet nur *gerade noch akzeptabel*.[2]

Der Vergleich der Reisezeiten, die Reisezeitdifferenzen und das Reisezeitverhältnis zeigt, dass die Reisezeiten selbst im Suburbanen Raum in Summe gut bis zufriedenstellend sind. Gleichzeitig ist aber der ÖPNV gegenüber dem MIV in ganz Pankow im Nachteil, also nur bedingt konkurrenzfähig. In der Praxis bedeutet das, dass zum Beispiel 16 % der Einwohner*innen durch sehr lange ÖV-Reisezeiten sehr stark auf das Auto angewiesen sind. Der Großteil dieser Einwohner*innen lebt im suburbanen Raum. Hier geben auch in der Onlinebefragung 26 % der Bewohner*innen an, dass viele Alltagsziele nur mit dem Auto erreicht werden können.

Tabelle 5 | Durchschnittliche Differenz zwischen ÖPNV- und MIV-Reisezeit

Darstellung in Minuten

	I	II	III	x̄
INN	11	5	5	7
INR	13	7	10	10
SUB	20	11	19	17
x̄	13*	7	9	10

INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum
x̄ Durchschnitt

I Krankenhaus
II Weiterführende Schule
III Kultureinrichtungen
x̄ Durchschnitt

* Durchschnitt pro Ziel für alle Ziele in ganz Pankow gewichtet nach Menge der Einwohner in den Stadtraumtypen

Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

[2] Die Qualitätsstufen entstammen den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2010)

KAPITEL 5.5

Sozial gerecht

Wo und wie viele Straßen, Rad- und Gehwege wir bauen oder wie häufig Busse und Bahnen fahren – all das beeinflusst nicht nur die Höhe der verkehrsbedingten Umweltbelastungen, sondern hat auch eine soziale Komponente. Ein sozial-gerechtes Verkehrssystem ermöglicht allen Menschen Mobilität und gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft. Der Schwerpunkt unserer Analysen liegt deshalb auf Bevölkerungsgruppen, die in ihrer selbstbestimmten Mobilität häufig eingeschränkt sind: Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (▶ **Ohne Barrieren unterwegs**) und Menschen mit stark eingeschränkten finanziellen Ressourcen (▶ **Kurze Wege zu Alltagszielen**). Im Rahmen der Umweltgerechtigkeitsanalyse beschäftigten wir uns deshalb mit der Frage, ob es im Bezirk Pankow Teilräume gibt, in denen sich soziale Problemlagen, hohe Umweltbelastungen im Wohnumfeld und ggf. schlechte Erreichbarkeiten häufen (▶ **Gesundes Leben in der Stadt**).

Ohne Barrieren unterwegs – eher Wunsch als Wirklichkeit

Also ich bin mit Rollstuhlfahrern da langgelaufen, weil ich in der Nähe gearbeitet habe für ein Praktikum. Ich habe echt gemerkt, dass die Wege so holprig sind, […] extrem holprig. Das ist für einen Rollstuhlfahrer echt zu eng.

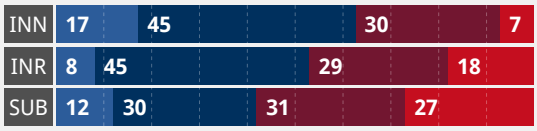
— Schülerin am Oberstufenzentrum, fährt ÖPNV und Auto (Mitfahrerin)

Körperliche, geistige oder sensorische Beeinträchtigungen können die individuell verfügbaren Mobilitätsmöglichkeiten stark einschränken. Mal sind Treppen und Stufen ein unüberwindbares Hindernis, mal Gehwegschäden eine gefährliche Stolperfalle oder der Fahrkartenautomat ein Buch mit sieben Siegeln. Ein barrierefreier Verkehrsraum ist daher eine zentrale Voraussetzung, um auch Menschen mit Beeinträchtigungen eine selbstbestimmte Mobilität und damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.

In der Onlinebefragung, aber auch bei den teilnehmenden Beobachtungen und Community Mappings offenbarte sich hier großer Nachholbedarf. Bemängelt wurden insbesondere:

- Sanierungsbedürftige Gehwege und fehlende Bordsteinabsenkungen an vielen Stellen, die beispielsweise für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl die zugänglichen Ziele und Wegeverbindungen stark einschränken (vgl. auch **Abbildung 33** und **Abbildung 34**)
- Regelwidrig auf dem Gehweg oder vor Bordsteinabsenkungen parkende Autos und Lieferfahrzeuge sowie zahlreiche Einbauten wie Poller und Sondernutzungen auf Gehwegen, die den verfügbaren Platz weiter einschränken und teils unüberwindbare Hindernisse bilden
- Das Fehlen von Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten sowie insgesamt einer auch zum Verweilen und zum Aufenthalt einladende Fußverkehrsinfrastruktur.

Abbildung 33 | Bewertung des Zustands der Fußverkehrsinfrastruktur:
„In meiner Wohnumgebung sind die Gehwege in gutem Zustand“
Darstellung der Anteile in Prozent (%), n = 685

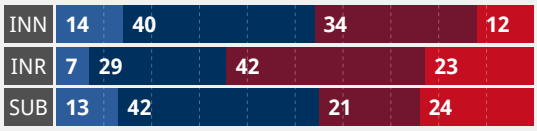


INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

● Stimme vollständig zu
● Stimme eher zu
● Stimme eher nicht zu
● Stimme überhaupt nicht zu

Quelle: Onlinebefragung

Abbildung 34 | Bewertung des Zustands der Radverkehrsinfrastruktur:
„In meiner Wohnumgebung sind die Radwege in gutem Zustand“
Darstellung der Anteile in Prozent (%), n = 668



INN Innenstadtgebiet
INR Innenstadtrandgebiet
SUB Suburbaner Raum

● Stimme vollständig zu
● Stimme eher zu
● Stimme eher nicht zu
● Stimme überhaupt nicht zu

Quelle: Onlinebefragung

Die parken dann auch, wo die Übergänge sind für die Rollstuhlfahrer. Da wollt' ich schon die Polizei anrufen. Vollgeparkt! Sie können da nicht mehr die Straße überqueren. Frech! Da müsste das Ordnungsamt öfter mal langfahren und dann ein Zettel…

— Seniorin aus Niederschönhausen, läuft und fährt Fahrrad

Ähnlich unbefriedigend stellt sich die Situation im Bereich des öffentlichen Verkehrs dar. Hier schreibt das Personenbeförderungsgesetz die Umsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV-Systems bis zum Jahr 2022 vor. Im Bezirk Pankow sind zwar mittlerweile alle S-Bahnhöfe barrierefrei, aber nur ein Bruchteil der Straßenbahn- und Bushaltestellen.[3]

Wie das folgende Zitat aus dem Community Mapping zeigt, sind die in Straßenbahnen und Bussen eingebauten Klapprampen eher als Notlösung, nicht als Ersatz für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zu sehen.

Bis man den Fahrer [der Tram] gesprochen hat, bis der ausgestiegen ist bzw., wenn man einsteigen will, bis er einen registriert hat, bis die Rampe draußen ist – da habe ich es halt schon öfter erlebt, dass die Autofahrer nervös werden und dann an einem vorbeiziehen. Das macht keinen Spaß!

— Mann aus Niederschönhausen, fährt Rollstuhl, ÖPNV und Auto

Laut des Berliner Mobilitätsgesetzes heißt „Barrierefreiheit" hingegen, dass Verkehrsmittel und -infrastrukturen „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe" nutzbar sein müssen. Welche Wirkungen die vielen noch vorhandenen Barrieren im Verkehrssystem für mobilitätseingeschränkte Menschen haben, zeigt abschließend das folgende Zitat aus dem Community Mapping deutlich:

Immer dieses Angewiesensein […] wenn du mit den Öffentlichen fährst: Der Fahrstuhl geht, aber irgendwie geht etwas kaputt, oder… dann stehst du da. […] Vor allem gucken dich alle Leute schief an 'Ach, was ist denn?'. Du willst ja auch nicht immer die Leute auf Deutsch gesagt ‚auf Zack bringen'.

— Mann aus Pankow, fährt Rollstuhl

[3] In Berlin insgesamt sind nur ca. 35 % der Straßenbahn- und 10 % der Bushaltestellen barrierefrei (Stand: 2017, Quelle: SenUVK 2019d). Separate Werte für den Bezirk Berlin Pankow liegen nicht vor (SenUVK 2020f).

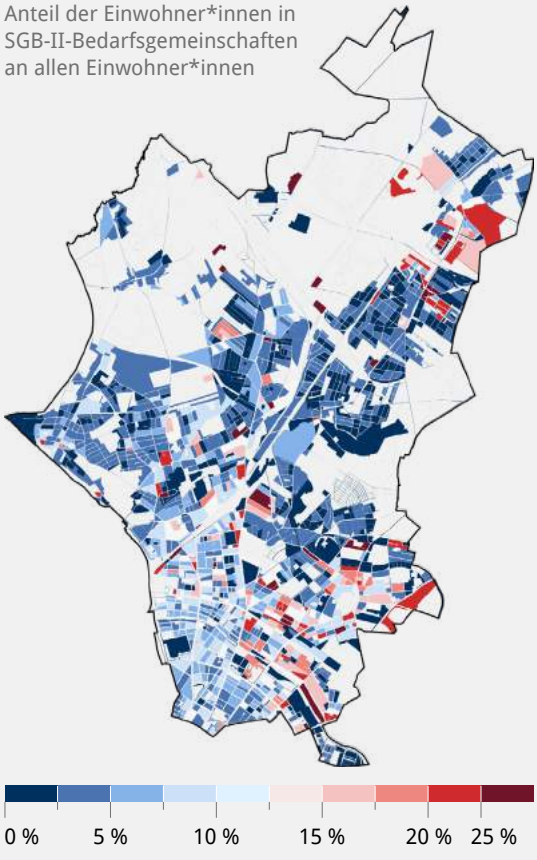
Kurze Wege zu Alltagszielen und ein guter ÖPNV – auch für Menschen mit wenig Geld

Insgesamt 6,8 % der Einwohner*innen des Bezirks Pankow leben in Bedarfsgemeinschaften nach Sozialgesetzbuch II (Berlin insgesamt: 12,7 %, SenSW 2019a). Sie beziehen Arbeitslosengeld II und können sowohl arbeitslos („Hartz IV") als auch erwerbstätig („Aufstocker") sein, wobei die Transferleistungen jeweils ein Haushaltseinkommen am Existenzminimum sichern. In unseren Analysen dient der Bezug von Sozialhilfeleistungen als Indikator für geringe finanzielle Ressourcen und ein hohes Risiko für soziale Benachteiligung.

Karte 18 (▶ Anhang: **Karte 18**, S.170) zeigt, dass es innerhalb des Bezirks Pankow je nach Wohnlage und vorherrschendem Mietpreisniveau Nachbarschaften fast ohne, aber auch mit recht hohen Anteilen an Bewohner*innen gibt, die auf Transferleistungen angewiesen sind (= sozial benachteiligte Blöcke). Dabei finden sich sozial benachteiligte Blöcke sowohl im suburbanen Raum als auch im Innenstadtrand- und Innenstadtgebiet.

Karte 18 | Sozialstruktur des Bezirks Pankow

Anteil der Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften an allen Einwohner*innen



Quelle: Umweltgerechtigkeitsanalyse

Wenn Menschen nur über begrenzte finanzielle Ressourcen verfügen, sind kurze Wege zu allen wichtigen Alltagszielen besonders wichtig. Fehlen Einrichtungen vor Ort, kann ein umfassendes und bezahlbares ÖPNV-Angebot entsprechende Defizite kompensieren. Die im Großstadt-Vergleich günstigen ÖPNV-Preise und das kostenlose Monatsticket für Schüler*innen in Berlin stellen hier bereits ein positives Alleinstellungsmerkmal dar (siehe **Abbildung 35**).

Die Analysen in den Kapiteln ▶ **5.2 Vielfältig und nah** und ▶ **5.4 Vielseitig erreichbar** zeigen, dass der Bezirk Berlin Pankow auch bei der fußläufigen Erreichbarkeit insgesamt gut aufgestellt ist. Im Rahmen der sozialräumlichen Analyse wurden hier auch noch einmal Teilräume mit geringen und mittleren Anteilen an Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften mit solchen mit höheren Anteilen verglichen.

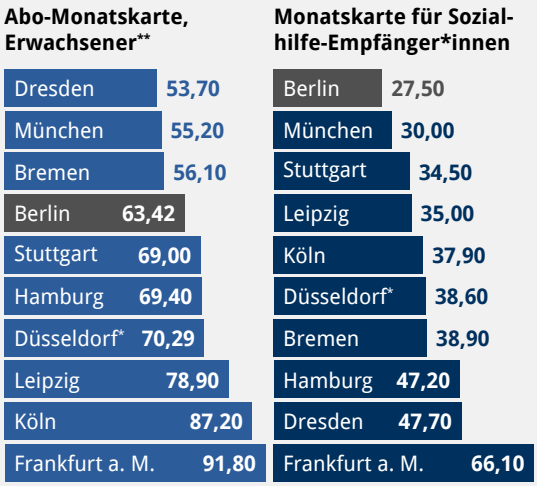
Diese Analyse zeigte, dass es bei den Reisezeiten zu wichtigen Alltagszielen im Innenstadtgebiet und im suburbanen Raum keine merklichen Unterschiede zwischen sozial benachteiligten Blöcken und nicht benachteiligten Blöcken gibt. Im Innenstadtgebiet sind die Reisezeiten für sozial benachteiligte Blöcke in der Tendenz etwas länger – allerdings ist die Stärke dieses Effekts sehr gering.

Im Innenstadtrandgebiet sind die Reisezeiten zu fast allen Zielen bei höherem Anteil SGB-II-Empfänger*innen kürzer. Dabei handelt es sich in Bezug auf die Erreichbarkeit von Supermärkten, weiterführenden Schulen, aber auch Theatern, Kinos und eines Krankenhauses um einen mittleren bis starken Effekt.

Karte 19 (▶ Anhang: **Karte 19**, S.171) verdeutlicht diese Zusammenhänge noch einmal räumlich. Dargestellt ist die Vielfalt der gut fußläufig erreichbaren Alltagsziele. Es ist zu sehen, dass es auch im Bezirk Pankow sozial benachteiligte Blöcke mit einer vergleichsweise geringen Anzahl gut fußläufig erreichbarer Alltagsziele gibt. Dies spiegelt im Innenstadtrandgebiet und vor allem im suburbanen Raum allerdings eher die generellen siedlungsstrukturellen Schwächen des jeweiligen Raumtyps wider. Beispielsweise ist die Vielfalt der fußläufig erreichbaren Ziele in sozial benachteiligten Blöcken in Karow Nord und Buch Süd eher gering – sie ist allerdings nicht schlechter, sondern eher besser als in anderen, nicht benachteiligten Blöcken im suburbanen Raum (z. B. Blankenburg). Im Innenstadtgebiet gibt es auch in sozial benachteiligten Blöcken eine mittlere und hohe

Abbildung 35 | Kosten verschiedener ÖPNV-Ticket-Varianten in deutschen Großstädten

Darstellung in Euro (€)

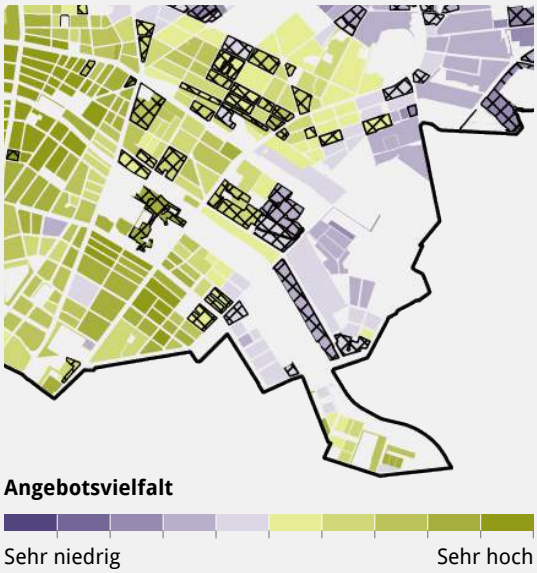


* Ebenso: Dortmund und Essen
** Angegeben ist der Preis bei monatlicher Zahlweise

Quelle: Eigene Darstellung, auf Basis der Tarifauskünfte der jeweiligen Verkehrsverbünde (Stand: 09/2020)

Karte 19 | Sozialräumliche Verteilung der Angebotsvielfalt (Kartenausschnitt)

Die Klassifizierung der Angebotsvielfalt erfolgt auf Basis der Anzahl der gut fußläufig erreichbaren Alltagsziele



Quelle: Erreichbarkeitsanalyse

Vielfalt erreichbarer Alltagsziele – allerdings im Vergleich zur teils sehr hohen Vielfalt in nicht benachteiligten Blöcken.

Gesundes Leben in der Stadt – eine Frage des Einkommens?

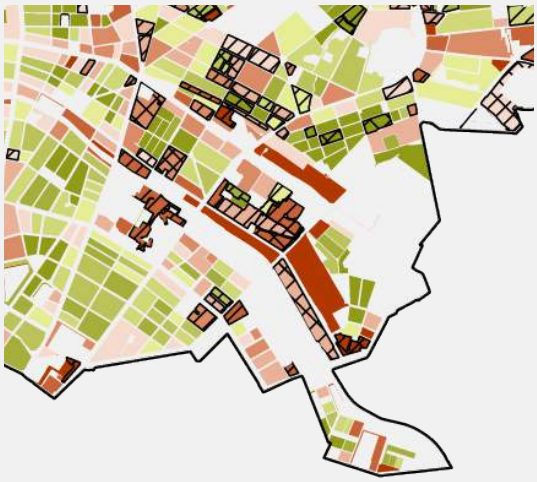
Die Wohnlage hat einen großen Einfluss darauf, wie stark jemand von Verkehrslärm oder Luftschadstoffen und deren Gesundheitsbeeinträchtigungen betroffen ist. Gleiches gilt für die wohnungsnahe Versorgung mit Grünanlagen und Parks, die als Bewegungs- und Erholungsräume wichtig für die öffentliche Gesundheit in der Stadt sind. Da diese Faktoren auch einen Einfluss auf das Mietpreisniveau haben, können sich ärmere Menschen potenziell weniger gut vor derartigen Belastungen schützen, z. B. weil sie sich entsprechend günstig gelegene Wohnungen nicht leisten können.

Bezogen auf die Belastung mit Luftschadstoffen lässt sich dieser Zusammenhang statistisch in allen drei Teilräumen nachweisen. So steigt mit dem Anteil an Personen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften in einem Block auch der Anteil der von Luftschadstoffbelastung betroffenen Einwohner*innen. Dabei handelt es sich um einen schwachen bis mittleren Effekt. Bezogen auf die Belastung mit Lärm ergibt sich hingegen nur im Innenstadtgebiet ein signifikanter Zusammenhang. Hier korreliert der Anteil der Personen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften in einem Block mittel bis stark mit dem Anteil der von Straßenverkehrslärm betroffenen Einwohner*innen (siehe ▶ Anhang: **Tabelle 8**, S.174).

Karte 20 und **Karte 21** (sowie ▶ Anhang: **Karte 20**, S.172 und **Karte 21**, S.173) verorten die sozialräumliche Verteilung verkehrsbedingter Umweltbelastungen. **Karte 20** und ▶ Anhang: **Karte 20**, S.172 zeigen am Beispiel von Lärm, dass in sozial benachteiligten Blöcken häufig anteilig viele Menschen mit übermäßigem Lärm belastet sind. Aber auch Wohngegenden mit vergleichsweise geringem Anteil an SGB-II-Empfänger*innen werden nicht immer von übermäßigem Lärm verschont. Beispiele hierfür sind Alt-Karow und Blankenburg, wo sich der von der S-Bahnstrecke sowie von der Bucher/Blankenburger Chaussee ausgehende Verkehrslärm aufgrund der vorherrschenden Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern besonders weiträumig ausbreiten kann.

Karte 20 | Sozialräumliche Verteilung der Lärmbelastung (Kartenausschnitt)

Anteil der Belasteten an allen Einwohner*innen des Blocks



Anteil lärmbelasteter EW

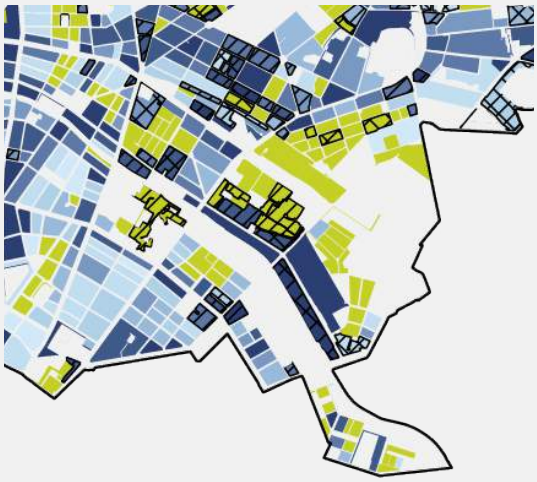
Sehr niedrig — Sehr hoch

☐ Sozial benachteiligter Block

Quelle: Umweltgerechtigkeitsanalyse

Karte 21 | Sozialräumliche Verteilung der Luftschadstoffbelastung (Kartenausschnitt)

Anteil der Belasteten an allen Einwohner*innen des Blocks



Anteil luftschadstoffbelasteter EW

Sehr niedrig — Sehr hoch

☐ Sozial benachteiligter Block

Quelle: Umweltgerechtigkeitsanalyse

KAPITEL 5.6

Zusammenfassung als SWOT

Nachfolgend sind die Hauptergebnisse aus den letzten Kapiteln in einer SWOT-Tabelle zusammengefasst. SWOT steht für Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats, d. h. für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Dies dient zur Übersicht. Basierend auf diesen Ergebnissen wurden Strategien entwickelt, die im nächsten Kapitel beschrieben und dargestellt sind.

Tabelle 6 | SWOT-Matrizen der fünf Zielkriterien

Stärken

Umwelt- und ressourcenschonend	Vielfältig und nah	Gesund und sicher	Vielseitig erreichbar	Sozial gerecht
Der Modal Split in Pankow ist bereits überdurchschnittlich umweltfreundlich	Gute Versorgung mit / Erreichbarkeit von Orten der Daseinsvorsorge im Innenstadtgebiet Bezirksweite gute Erreichbarkeit von Grünflächen Positive Wahrnehmung und gute Identifikation mit Wohnumfeld	Wege in Parkanlagen werden von Radfahrenden und Zufußgehenden gerne genutzt Gute Bedingungen für aktive Mobilität durch fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen Suburban: hohe Zufriedenheit mit den Möglichkeiten, sich draußen aufzuhalten und zu spazieren	Mit dem MIV können Ziele der Grunddaseinsvorsorge relativ gut erreicht werden Das Verhältnis der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV ist größtenteils zufrieden stellend Das ÖPNV-Netz ist im Innenstadtgebiet gut ausgebaut	Soziale Komponente in der ÖPNV-Tarifgestaltung (kostenloses Schülerticket, Berlin-Ticket S, VBB-Abo 65 Plus) Teilräume mit sozialen Problemlagen sind nicht hinsichtlich der Naherreichbarkeit von Daseinsgrundfunktionen benachteiligt

Schwächen

Umwelt- und ressourcenschonend	Vielfältig und nah	Gesund und sicher	Vielseitig erreichbar	Sozial gerecht
Etwa ein Drittel der Pankower*innen sind gesundheitsgefährdenden Luftschadstoff- und Lärmimmissionen ausgesetzt Die Versorgung mit nicht lärmbelasteten Erholungsflächen ist in ganz Pankow unzureichend, das Innenstadtgebiet ist am stärksten betroffen. Im Innenstadtgebiet sind stark bewohnte Blöcke oft von mehreren Umweltbelastungen betroffen	Unzureichende Erreichbarkeit von Orten der Daseinsvorsorge im Umweltverbund im suburbanen Raum Müll in öffentlichen Räumen wir Straßen, Parks und Haltestellen Hohes Kfz-Aufkommen durch autoorientierte Straßenraumaufteilung beeinträchtigt die öffentlichen Räume Schlechter Zustand des öffentlichen Raums in vielen Teilen des Bezirks durch Mangel an Sitzmöglichkeiten, Toiletten, Spielplätze etc.	Hohe Defizite in subjektiver und objektiver Sicherheit für Radfahrende und Zufußgehende insbesondere an HVS und deren Kreuzungen Unfallrisiken für Radfahrende durch fehlende und schlecht instand gehaltene Infrastruktur und für Zufußgehende durch schlecht instandgehaltene Infrastruktur Angst vor Autofahrenden durch Missachtung StVO (sehen Kinder auf Räder nicht, gefährliche Überholmanöver, Geschwindigkeitsüberschreitungen) Innenstadt- und Innenstadtrandgebiet: Konflikte beim Zugang zu Haltestellen Suburban: fehlende Fußverkehrsinfrastruktur (kein Gehweg)	Insbesondere die Erreichbarkeit von Krankenhäusern ist mit dem ÖPNV unzureichend Insbesondere im suburbanen Raum ist die ÖPNV-Erreichbarkeit unzureichend Die Kapazität der Verkehrsmittel des ÖPNV wird als ausgeschöpft wahrgenommen	Mangelnde Barrierefreiheit im ÖPNV (Tram- und Bushaltestellen) Fehlende Barrierefreiheit im Straßenraum: an vielen Stellen sanierungsbedürftige Gehwege, fehlende Gehwegabsenkungen und Querungshilfen, parkende Kfz (insb. Falschparker) als zusätzliche Barriere In einigen Teilräumen: Konzentration sozialer Problemlagen sowie hoher Umweltbelastungen, z. B. in Buch-Süd (auch Mangel an Kulturangeboten), Weißensee-Ost, Mühlenkiez

Chancen

Umwelt- und ressourcenschonend	Vielfältig und nah	Gesund und sicher	Vielseitig erreichbar	Sozial gerecht
Eine weitere Verringerung des Gesamtverkehrsaufkommens in Pankow Weniger Lärmbelastung durch Fluglärm nach Schließung des Flughafen Tegel Aktuell verlärmte aber potenziell erholungswirksame Grünflächen sind in Pankow gut erreichbar	Neue Wohn- und Gewerbebauflächen mit Orten der Daseinsvorsorge Hohe Nutzungsmischung bis zum Innenstadtrand mit Möglichkeiten zur Nahmobilität Hohe und steigende Nutzung des Umweltverbunds sowie Wunsch nach deren weiterer Förderung bei den Befragten	Positive Einstellung zur aktiven Mobilität und deren Gesundheitsvorteile MobG BE StVO-Novelle Rad- und Fußverkehrsstrategie Wunsch nach besserer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Querungssicherungen und Begegnungszonen	Pankower*innen sind gegenüber einem attraktiven ÖPNV positiv eingestimmt	Bezirkliches Entwicklungskonzept für die soziale und grüne Infrastruktur zielt auf gleichwertige Versorgung in allen Teilräumen ISEKs, Rahmenpläne u. ä. unterstützen die integrierte Weiterentwicklung der Teilräume und können dazu beitragen, Defizite in der Umweltqualität und Mobilität zu beheben Förderkulisse: Stadtumbaugebiet Buch, evtl. Sanierungsgebiet Langhansstraße

Risiken

Umwelt- und ressourcenschonend	Vielfältig und nah	Gesund und sicher	Vielseitig erreichbar	Sozial gerecht
Eine weitere Steigerung der Verkehrsbelastung durch Lieferverkehr in Pankow	Bau neuer Stadtquartiere unter alten Planungsparadigmen (z. B. fehlende Nutzungsmischung, Vernächlässigung Infrastruktur des Umweltverbunds, geringe Wohndichte) Steigende Einwohner*innenzahl ohne Veränderung im Angebot an sozialer, grüner und verkehrlicher Infrastruktur	Vermeidung des Fahrrads durch Unsicherheiten / Unfallgefahr wg. schlechter Wege und zu viel Verkehr / Stress (Folge: Anstieg MIV-Elterntaxis, Nutzung anderer Verkehrsmittel wie MIV)	Vermeidung des ÖPNV insbesondere im Suburbanen, da dieser gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig ist	Erschließung von Wohnbaupotenzialen in Gebieten mit hoher Lärmgrundbelastung (Buch IV, Pankower Tor) Gefahr der Verdrängung alteingesessener Bevölkerung bei Erschließung von Wohnbaupotenzialen und Aufwertung

KAPITEL 6

Die Konsequenz: 10 Strategien für eine nachhaltige Mobilität in Pankow

© Martin Barraud / iStock.com

Kapitel 5.6 fasst die wesentlichen Stärken und Schwächen des Bezirks sowie die existierenden Risiken und Chancen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zusammen. Diese dienten als Ausgangsbasis für die Formulierung von 10 Strategien zur Förderung einer umweltverträglichen und sozial-gerechten Mobilität im Bezirk. Sie wurden mit dem Ziel ausgewählt, identifizierte Chancen bestmöglich zu nutzen, bestehende bezirkliche Schwächen zu reduzieren und den Risiken proaktiv entgegenzutreten.

01. STRATEGIE

Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

Zur Reduzierung des Autoverkehrsaufkommens sowie der lokalen Umweltbelastungen mit Verkehrslärm und Luftschadstoffen wird die Umsetzung nachfragereduzierender und geschwindigkeitsmindernder Maßnahmen intensiviert. Der Straßenaus- und -neubau wird vor allem auf der Grundlage des Umweltverbundes betrieben.

02. STRATEGIE

Innovationen im Wirtschaftsverkehr fördern

Einen Anteil an der lokalen Umwelt- und Verkehrsbelastung trägt der Wirtschaftsverkehr. Die betriebliche Mobilität muss in den Bereichen des Personenverkehrs der Mitarbeitenden und Kund*innen sowie des Güter- und Dienstleistungsverkehrs verbessert werden. Für die Gestaltung bieten nachhaltige, lokale Konzepte und eine gezielte Verkehrsoptimierung, -vermeidung und -verlagerung auf den Umweltverbund, insbesondere des Schwerlastverkehrs, ein großes Potenzial.

03. STRATEGIE

Gemischt genutzte Stadtquartiere fördern

Die Koexistenz verschiedener, miteinander verträglicher Flächen- und Gebäudenutzungen wird weiter verstärkt. Das beinhaltet die Schaffung weiterer sowie die Erhaltung und Pflege bereits bestehender Erholungs-, Begegnungs- und Aufenthaltsräume.

Innenstadtgebiet
Die Innenstadt ist für eine hohe, kleinparzellierte Nutzungsmischung vorzubehalten. Das kulturelle und soziale Leben im öffentlichen Raum und auf den Straßen sind zu schützen. Die Möglichkeiten, temporär Straßenräume gemeinsam mit den Anwohner*innen für diese Aktivitäten umzunutzen, sind zu unterstützen und zu erproben.

Innenstadtrandgebiet und suburbaner Raum
Das Defizit an Angeboten der Daseinsgrundfunktionen soll im Sinne einer polyzentrischen Stadtstruktur durch eine Förderung der Ansiedlung dieser Einrichtungen in den Ortsteilzentren behoben werden. Die geplante Erschließung von Wohnbaupotenzialen vor allem im suburbanen Raum wird stark in die bestehenden sozialräumlichen Strukturen eingreifen, bietet aber auch Chancen für die Verbesserung der sozialen und grünen Infrastruktur vor Ort. Bei der Umsetzung ist auf eine hinreichende Dichte, soziale Durchmischung, die Nähe zu lokalen Versorgungseinrichtungen sowie kleinparzellierte Vielfältigkeit und eine gute Erschließung mit dem Umweltverbund zu achten. Die Chancen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Beseitigung von Mängeln in der sozialen und grünen Infrastruktur sind entsprechend der Leitlinien des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung zu nutzen. Die bestehende soziale Bevölkerungsstruktur ist dabei besonders zu schützen.

04. STRATEGIE

Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern

Bereits jetzt sind die Pankower*innen sehr umweltfreundlich mobil. Die Dominanz des fließenden und ruhenden Autoverkehrs im Straßenbild wird häufig kritisch gesehen. Dies soll sich auch in der Gestaltung öffentlicher Räume widerspiegeln. Ruhige, attraktive und sichere Straßen entstehen durch die Planung von Straßenräumen von außen nach innen. Damit sind auch an Hauptstraßen zuerst dem Fuß- und Radverkehr sowie geeigneten Aufenthaltsbereichen und straßenbegleitendem Grün ausreichend Fläche zu bieten. Danach erfolgt die Planung für einen leistungsstarken ÖPNV und die Zuordnung der verbleibenden Fläche primär zum fließenden und sekundär

zum ruhenden Autoverkehr. Des Weiteren ist der öffentliche Raum erholsam, kommunikativ und somit attraktiv zu gestalten, sodass er für alle Menschen einladend ist.

Innenstadtgebiet
Die Nebenstraßen werden größtenteils als ruhig und sicher wahrgenommen, was gefördert werden soll.

Innenstadtrandgebiet und suburbaner Raum
Radverkehrsinfrastruktur in Grünanlagen wird besonders positiv wahrgenommen, daher ist die bestehende zu pflegen und ein Ausbau in Abstimmung mit dem Fußverkehr anzustreben. Die historischen Ortskerne der ehemaligen Dörfer sind bisher nur Transitraum, sollen aber die Möglichkeit zum Aufenthalt und für Aktivitäten bieten.

05. STRATEGIE

Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen

Gehwegschäden sollen im Sinne der Barrierefreiheit, des Komforts und der Verkehrssicherheit sukzessive behoben werden, um das Spazierengehen und die fußläufige Erreichbarkeit stärker zu fördern. Durch entsprechende Gestaltung sind Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen an ÖPNV-Haltestellen zu vermeiden. Das Fußverkehrsnetz soll gemäß den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes qualifiziert werden. Kreuzungen und Anlagen für den ruhenden Verkehr sind für den Fußverkehr sicher zu gestalten. Auch sind sichere Abgrenzungen zum Radverkehr zu schaffen, um Gefahrenstellen zu vermeiden. Hierdurch wird insgesamt die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Suburbaner Raum
Hier sind insbesondere noch bestehende Lücken im Fußverkehrsnetz zu schließen. In Nebenstraßen, insbesondere vor Schulen, ist der Autoverkehr zu begrenzen. Die Verkehrswege zwischen den Ortsteilen sind für den Fuß- und Radverkehr zu optimieren, so dass Ziele der Daseinsvorsorge besser erreicht werden können.

06. STRATEGIE

Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

Der weitere Ausbau einer sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur, inkl. der Abstellanlagen, kann das bestehende positive Image des Fahrradfahrens und der damit bedingten Gesundheitsvorteile weiter verstärken. Durch ein durchgängiges Wegenetz entsprechend der Radverkehrsstrategie können viele Wege aktiv mit dem Fahrrad bewältigt und Konflikte zu anderen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Um die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen ist ein besonderes Augenmerk auf Kreuzungen und Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu legen. Mögliche Nutzungskonflikte, insbesondere in Grünanlagen, zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu beachten und zu minimieren.

07. STRATEGIE

Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen

Durchgängig barrierefrei gestaltete Verkehrswege sind eine zwingende Voraussetzung für die Inklusion mobilitätseingeschränkter Personen. Hierfür sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit bei neuen Planungsvorhaben hochwertig umzusetzen. Darüber hinaus sind große Anstrengungen zur Qualifizierung des Bestands erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Bereitstellung der finanziellen und personellen Ressourcen für die Sanierung von Gehwegschäden und den barrierefreien Ausbau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Gleichzeitig müssen Vorhaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit so priorisiert und koordiniert werden, dass auf Hauptrouten möglichst schnell durchgängig barrierefreie Wegeketten entstehen. Hierfür sind die datentechnischen und strukturellen Voraussetzungen zu schaffen.

08. STRATEGIE

Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

Bezirksübergreifend
Der ÖPNV soll erweitert werden, für alle zugänglich und nutzerfreundlich sein sowie mit ausreichender Kapazität und attraktiven Umsteigemöglichkeiten versehen werden. Dabei sollen MIV und ÖPNV sich nicht gegenseitig verlangsamen. Ein Baustein des attraktiven ÖPNV soll der Ausbau des Bus-, Tram- und U-Bahnnetzes sein. Ergänzt und vernetzt werden soll der ÖPNV durch bezahlbare, gebündelte, und abgestimmte alternative Mobilitätsangebote. Durch Mobilitätsmarketing und -management werden Bürger*innen zudem motiviert den ÖPNV zu nutzen.

Suburbaner Raum
Durch Anschlusssicherung und attraktive Taktung des ÖPNV müssen Daseinsgrundfunktionen auch ohne Auto gut erreicht werden können. Geeignete Bezirks- und Ländergrenzen überschreitende ÖPNV-Verbindungen sollen dazu beitragen, das Hauptverkehrsstraßennetz von Pendler*innenverkehren zu entlasten.

09. STRATEGIE

Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren

Jede*r Einwohner*in von Pankow hat – unabhängig von seinem Einkommen, seiner Bildung oder Tätigkeit – das Recht, in einer gesunden Wohnumgebung zu wohnen. Insbesondere Menschen mit geringem Einkommen verfügen allerdings über weniger Ressourcen, um sich vor Verkehrslärm und hoher Luftschadstoffbelastung zu schützen. Bei Stadt- und Verkehrsplanungsvorhaben sind die Auswirkungen auf sozial benachteiligte Wohngebiete besonders zu berücksichtigen. Chancen zur Herstellung eines gesunden Wohnumfelds müssen dort prioritär genutzt werden.

10. STRATEGIE

Die informelle Beteiligung an der Planung ausbauen

Aufgabe der Planung ist die Integration der Bedürfnisse aller Betroffenen in konsensfähige, dem Leitbild einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung entsprechende Planungsvorhaben. Hierfür ist eine frühzeitige informelle Beteiligung entsprechend der Pankower Grundsätze für die Bürgerbeteiligung durchzuführen. Neue Wege der kooperativen und kollaborativen Planung sind insbesondere bei Projekten der Quartiersentwicklung zu erproben. Ziel dieser Ansätze ist es, Bewohner und Bewohnerinnen die gemeinsame, selbstbestimmte Gestaltung ihrer eigenen Wohnumgebung zu ermöglichen. Ein besonderes Augenmerk muss darauf gelegt werden, möglichst viele und verschiedene Bürgerinnen und Bürger – darunter auch Kinder und Jugendliche sowie „stillere Gruppen“ – zu einer gleichberechtigten Beteiligung zu ermächtigen.

KAPITEL 7

Handlungskonzept

© Francesco Scatena / iStock.com

Den Abschluss der SWOT-Analyse bildet die Ableitung von Maßnahmen aus den entwickelten Strategien. Sie operationalisieren die Strategien zur Veränderung des Verkehrssystems und sollen dazu beitragen, das Ziel eines nachhaltigen Verkehrssystems im Bezirk zu erreichen. Die Maßnahmen zeigen den Handlungsbedarf auf und sind nach aktueller Prioritätensetzung sowie Personal- und Budgetressourcen anzupassen. Allerdings sind die Anpassungen nur unter Beibehaltung der Ziele vorzunehmen.

Alle für die Mobilitätsberichterstattung erarbeiteten Maßnahmen verfolgen die überbezirklichen verkehrspolitischen Ziele, welche die Verkehrspolitik auf Landesebene in verschiedenen Plänen, Programmen und Konzepten formuliert hat. Sie bieten die Möglichkeit der Evaluation für die Mobilitätsberichterstattung. Pankow muss als bevölkerungsreichster Berliner Bezirk seinen Anteil dazu beitragen, diese Ziele zu erreichen. Nachfolgend werden diese teilweise jahresspezifisch formulierten Ziele aufgeführt, um die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zur Umsetzung abzustecken:[4]

Konkret definierte Ziele ohne Jahresvorgabe auf Landesebene:

- MobG BE § 10: Vision Zero
- MobG BE § 16: konkretisiert verkehrsmittelspezifische Handlungsziele u. a. für den Modal Split, die Verkehrssicherheit, den Gesundheits-, Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz sowie Qualitäts- und Jahresausbauziele insbesondere für Erhalt, Modernisierung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur im StEP MoVe, Rad-, Fuß- und Nahverkehrsplan
- MobG BE § 21: jährlich mindestens dreißig der gefährlichsten Knotenpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umbauen
- MobG BE § 22: regelmäßiges Monitoring der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds genutzten Straßeninfrastruktur
- MobG BE § 44: Bau von mindestens 100 km Radschnellverbindungen
- MobG BE § 47: Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen, innerhalb von sechs Monaten ab Kenntnis beseitigen

Konkret definierte Ziele mit Jahresvorgabe auf Landesebene:

2020
- EWG Bln § 3: Reduktion der CO_2-Emissionen um mindestens 40 % gegenüber 1990
- Nahverkehrsplan (SenUVK 2019d), S. 74: Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 ha/Tag reduzieren
- BEK (SenUVK 2019b), S. 102: mindestens 1.000 Ladepunkte für Strom und Wasserstoff errichtet

2022
- NVP (SenUVK 2019d), S. 19: barrierefreier Ausbau des U- und S-Bahnnetzes sowie Straßenbahnhaltestellen, Mobilitätsgarantie auch bei Störungen

2023
- MobG BE § 46: Bau von Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen an wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV
- NVP (SenUVK 2019d), S. 243: Beginn des barrierefreien Ausbaus von jährlich 200 der 6.000 noch nicht barrierefreien Bushaltestellen

2024
- MobG BE § 46: 50.000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV sowie weitere 50.000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum
- MobG BE § 58: Umsetzung von zehn relevanten Projekten zur Förderung des Fußverkehrs
- StEP Verkehr (SenStadt 2011b), S. 49: Modal Split Anteil des Umweltverbunds 75 %, in der Innenstadt 80 %
- StEP Verkehr (SenStadt 2011b), S. 48: Reduzierung der Zahl der Verkehrsunfälle des Jahres 2008 um mindestens 20 %, der Verkehrsverletzten um 30 %, der Verkehrstoten um 40 %
- StEP Verkehr (SenStadt 2011b), S. 48: Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen um 25 % gegenüber 2008

- StEP Verkehr (SenStadt 2011b), S. 49: Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzgkm) um 10 % gegenüber 2003

[4] Die Ziele gehen auch mit der neuen EU-Mobilitätsstrategie konform (vgl. European Commission 2020).

2027
- SenUVK 2020g: 2.160 neue S-Bahn-Wagen in Landesbesitz

2030
- EWG Bln § 3: Reduktion der CO_2-Emissionen um mindestens 60 % gegenüber 1990
- EWG Bln § 7: CO_2-neutrale Landesverwaltung
- BEK (SenUVK 2019b), S. 90: MIV-Anteil im Modal Split bei 22,5 %
- MobG BE § 40: Herstellung des Radverkehrsnetzes und dessen Beschilderung
- NVP (SenUVK 2019d), S. 15: vollständiger Betrieb des ÖPNV mit nicht fossilen Antriebsenergien
- Senatskanzlei 2020: blinden- und sehbehindertengerechter Umbau aller rund 2.100 Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- SenUVK 2020g: Projekt i2030 – bis zu 180 km neue und revitalisierte Strecken, fast 100 neue oder modernisierte Bahnhöfe und engere Taktzahlen
- SenUVK 2020g: Erweiterung des Straßenbahnnetzes um 40 %

2050
- BEK (SenUVK 2019b), S. 89: Klimaneutralität in Berlin mit einer CO_2-Reduktion im Verkehrssektor um rund 77 % gegenüber den Emissionen des Jahres 1990
- BEK (SenUVK 2019b), S. 90: MIV-Anteil im Modal Split bei 17 %
- BEK (SenUVK 2019b), S. 91: keine fossil betriebenen Kfz innerhalb Berlins
- EWG Bln § 3: Reduktion der CO_2-Emissionen um mindestens 85 % gegenüber 1990 und Klimaneutralität

Die Erarbeitung der Maßnahmen fand in zwei Diskussionsrunden statt, die gemeinsam mit Vertreter*innen aus der Kommunalpolitik, der Senats- und Bezirksverwaltung sowie Landesverkehrsunternehmen durchgeführt wurden. Die erste Veranstaltung fand in Form eines World Cafés statt, bei dem strategiebasiert offen und kreativ mögliche Maßnahmenkonzepte zur Untersetzung der Handlungsstrategien diskutiert wurden. Die Maßnahmenkonzepte sollen die Frage beantworten, wie die normativen Ziele unter Berücksichtigung des derzeitigen Zustands in Pankow in der Praxis erreicht werden können. Dabei wurde frei von Umsetzungsschwierigkeiten, Prioritäten oder Wirkungsvermutungen der Maßnahmen diskutiert.

In dieser ersten Runde entstand ein Pool von ca. 120 Maßnahmen. Diese vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Folgenden zusammengefasst, nach den fünf Zielkriterien und den dazugehörigen Strategien kategorisiert und konsolidiert. Anschließend wurden sie nach ihrer erwarteten Wirkung, der Umsetzbarkeit in Pankow, der Nützlichkeit zur Förderung der Nahmobilität und zur Nutzung des Umweltverbunds sowie dem Synergiepotenzial zur Umsetzung vieler Strategien bewertet. Zehn Maßnahmen pro Zielkriterium, also insgesamt 50 Maßnahmen, wurden für die Diskussion in einem zweiten World Café ausgewählt (vgl. ▶ Anhang: **Tabelle 9**, S.175). Hier stand die gemeinsame Priorisierung und Klärung von Umsetzungsschwierigkeiten im Vordergrund. Zu jedem Zielkriterium wurden für die drei bzw. vier am stärksten priorisierten Maßnahmen Steckbriefe ausgearbeitet, welche die Wirkungen, Beteiligten, Planungszusammenhänge und notwendigen Umsetzungsschritte darstellen. Es wurde darauf geachtet, dass sowohl Pull-Maßnahmen zur Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens, als auch Push-Maßnahmen zur Deattraktivierung besonders umweltbelastender Verhaltensweisen im Maßnahmenkatalog berücksichtigt wurden.

Die in den Steckbriefen genannte Umsetzungsdauer einer Maßnahme beschreibt, wie lange es voraussichtlich dauert, bis das definierte Umsetzungsziel nach Einleitung der ersten Planungsschritte erreicht wird. Dabei bedeutet kurzfristig eine für die (Verkehrs-)Planung übliche Zeitspanne von bis zu zwei Jahren, mittelfristig bewertete Maßnahmen sollten in einem Zeitrahmen zwischen zwei und fünf Jahren umgesetzt werden und langfristige zeigen ein Resultat in der Praxis erst nach mehr als fünf Jahren. Ein ausgewogener Mix dieser Typen von Maßnahmen ermöglicht gleichzeitig schnelle Erfolge, aber auch zeitintensive strukturelle Veränderungen zur Gestaltung der Mobilität. Alle 16 Maßnahmen sollen innerhalb der Umsetzungsphase der Mobilitätsberichterstattung bis zum nächsten Mobilitätsbericht von den verantwortlichen Institutionen angegangen werden, um zielorientiert die Mobilität in Pankow zu gestalten. Bis zur Veröffentlichung des nächsten Mobilitätsberichtes von Pankow besteht die Möglichkeit, den Umsetzungsfortschritt der Maßnahmen zu evaluieren und dort darzustellen.

Übersicht der Steckbriefe zu den 16 ausgewählten Maßnahmen

Maßnahme	Zielkriterium und Strategie	Beteiligte Fachverwaltungen	Zeitdauer
Umwelt- und ressourcenschonend			
01. Maßnahme Planung und Bau von Routen für einen attraktiven Umweltverbund auf bestehenden Tangenten und Radialen (u. a. TVN)	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **06. Strategie** Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten **07. Strategie** Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen **08. Strategie** Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen **09. Strategie** Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren	SenUVK Stadtentwicklungsamt	Mittel- bis langfristig
02. Maßnahme Förderung der Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **08. Strategie** Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen	SenUVK Bezirksamt Pankow Wirtschaftsförderung	Kurz- bis mittelfristig
03. Maßnahme Parkraummanagement erweitern und und Verstärkung der Kontrollen	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **04. Strategie** Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern	Ordnungsamt SGA	Mittelfristig
Vielfältig und nah			
04. Maßnahme Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen in Um- und Neubaugebieten priorisieren sowie gute Erschließung durch den ÖPNV vor Baufertigstellung	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **04. Strategie** Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern **05. Strategie** Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen **06. Strategie** Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten **07. Strategie** Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen **08. Strategie** Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen **09. Strategie** Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren	SenSW SenUVK Stadtentwicklungsamt SGA Umwelt- und Naturschutzamt	Mittel- bis langfristig

05. Maßnahme Integration von nicht störenden flächenintensiven Gewerbe- und Sondernutzungsstandorten in urbane, für den Umweltverbund gut erreichbare Stadtgebiete	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **02. Strategie** Innovationen im Wirtschaftsverkehr fördern **03. Strategie** Gemischt genutzte Stadtquartiere fördern	SenSW SenUVK Stadtentwicklungsamt SGA Wirtschaftsförderung SenWEB	Mittel- bis langfristig
06. Maßnahme Parkplatzflächenumwidmung	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **04. Strategie** Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern	SGA Stadtentwicklungsamt	Kurzfristig

Gesund und sicher

07. Maßnahme Neugestaltung von Kreuzungspunkten im Hauptroutennetz für den Rad- und Fußverkehr und Kreuzungen im Nebennetz	**05. Strategie** Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen **06. Strategie** Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten **07. Strategie** Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen	Stadtentwicklungsamt SenUVK SGA	Mittelfristig
08. Maßnahme Nebenstraßen durch Fahrradstraßen und Kiezblocks oder einer Kombination attraktiver machen	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **03. Strategie** Gemischte genutzte Stadtquartiere fördern **04. Strategie** Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern **05. Strategie** Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen **06. Strategie** Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten	Stadtentwicklungsamt SGA (SVB)	Kurz- bis mittelfristig
09. Maßnahme Verkehrserschließung durch Radschnellverbindungen bis nach Brandenburg	**06. Strategie** Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten	SGA SenUVK	Mittelfristig
10. Maßnahme Geschützten Radverkehrsanlagen auf allen Hauptstraßen errichten sowie größere Nebenstraßen miteinbeziehen	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **04. Strategie** Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern **06. Strategie** Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten	SGA SenUVK	Kurz- bis mittelfristig

Vielseitig erreichbar

11. Maßnahme Verbesserung bestehender ÖPNV-Vorrangschaltungen und Integration in weitere Kreuzungen	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **08. Strategie** Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen	SenUVK	Mittelfristig
12. Maßnahme Erweiterung des Nahverkehrsangebotes in den suburbanen Gebieten Pankows und im Umland	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **08. Strategie** Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen	SenUVK	Mittelfristig
13. Maßnahme Einführung neuer Tarifregelungen zum Zweck der Attraktivierung des ÖPNV	**01. Strategie** Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren **08. Strategie** Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen	SenUVK	Kurz- bis mittelfristig

Sozial gerecht

14. Maßnahme Schaffung einer offenen, zentralen Datenbasis zur Barrierefreiheit von Gehwegen, Kreuzungen und Haltestellen	**05. Strategie** Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen **07. Strategie** Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen	SenUVK Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung Beauftragter für Menschen mit Behinderung Pankow	Kurz- bis mittelfristig
15. Maßnahme Monitoring und regelmäßige Aktualisierung und Erweiterung des Entwicklungskonzepts für die grüne und soziale Infrastruktur im Bezirk	**03. Strategie** Gemischt genutzte Stadtquartiere fördern **04. Strategie** Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern **09. Strategie** Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren	Stadtentwicklungsamt SGA Umwelt- und Naturschutzamt SenSW SenUVK	Kurz- bis mittelfristig
16. Maßnahme Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen	**07. Strategie** Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen	SenUVK SGA	Kurzfristig

01. MAßNAHME

UMWELT- UND RESSOURCENSCHONEND

Planung und Bau von Routen für einen attraktiven Umweltverbund entlang bestehender und neuer Tangenten und Radialen

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

06. STRATEGIE
Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

07. STRATEGIE
Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen

08. STRATEGIE
Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

09. STRATEGIE
Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren

Ziele

- Heilung von Netzdefiziten im Zuge der tangentialen und radialen Hautpstraßen und Stadtstraßen zur Vermeidung von Schleichverkehr in den Nebenstraßen der Wohngebiete
- Attraktiver ÖPNV durch Ausbau des Bus- und Tramnetzes
- Erweiterung des Radverkehrsnetzes
- Strikte Trennung nach Verkehrsmodi auf den Hauptstraßen
- Neue Stadtquartiere: Wohnungsneubaubedingte Verkehrszunahme auffangen

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 5 Abs. 1, 7 Abs. 2 Nr. 3, 8 Abs. 1, 14 Abs. 1, 16 Abs. 6, 36, 41 Abs. 1, 50 Abs. 8 & 9, 54, 70 Abs. 1
- Liste existierender Planungen, in die die Maßnahme einfließen sollte (Bezirksamt von Pankow 2020d):
  - Integriertes Struktur- und Handlungskonzept (SHK) Entwicklungsraum Nordost
  - Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum Berlins
  - Themen- und länderübergreifendes Achsenentwicklungskonzept im „Nord-Ost-Raum“ Berlin und Berliner Umland (Achse Wandlitz) (Gemeinsame Landesplanung Berlin – Brandenburg 2020)
  - FNP-Trasse zwischen B2 und Verbindungsstraße B2-Karow, Verbindungsstraße B2-Karow, Verlängerung Egon-Erwin-Kisch-Straße bis B2
  - Straßenausbau (Schönstraße / Germanenstraße, Straße vor Schönholz / Friedrich-Engels-Straße / Bucher Straße / Triftstraße / Kastanienallee / Ferdinand-Buisson-Straße, Ludwig-Quidde-Straße, Straße 55)
  - Verkehrslösung Heinersdorf mit Netzelement N1 / N2 / N3 / N4 (SenUVK 2020c & 2020d)
  - Stadtquartier Blankenburger Süden mit vorbereitenden Untersuchungen und Grundlagenkonzept Mobilität (SenSW 2020b)

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme Umweltverbund / investiv / Infrastruktur / raum-strukturell

Der Umbau von tangentialen und radialen Hauptstraßen wird sich primär an der Neuplanung und dem Neubau von Routen für einen attraktiven Umweltverbund ausrichten. Auf Grundlage der umgebauten Straßeninfrastruktur wird der Bus- und Tramverkehr mit ausreichend Kapazitäten für den Pendelverkehr, geringeren Reisezeiten, stabilerer Taktung und attraktiven Umsteigemöglichkeiten versehen. Außerdem soll eine komfortable und großzügige Straßeninfrastruktur für aktive Mobilität durch die Erweiterung des Radverkehrsnetzes und komfortable Gehwege, nach Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und der Radverkehrsstrategie Pankows, geschaffen werden. Durch die strikte Trennung nach Verkehrsmodi soll auf den Hauptstraßen zudem dafür gesorgt werden, dass ÖPNV und aktive Mobilität mit eigenen, ausreichend breiten Fahrspuren versehen werden und sich dadurch nicht gegenseitig verlangsamen, womit auch insgesamt ein erheblich reduziertes Unfallrisiko gegeben wäre. Auf dieser Grundlage wird ein bezirksübergreifend ausgebauter Umweltverbund auch die zusätzlichen Verkehrslasten auffangen können, welche durch die neugeplanten Stadtquartiere in Buch, Französisch Buchholz, Blankenfelde, Karow und Pankow in das örtliche Straßennetz induziert werden.

Handlungsschritte / Meilensteine

Die folgenden Schritte können in Zusammenarbeit mit der Maßnahme „Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen in Um- und Neubaugebieten priorisieren sowie gute Erschließung durch den ÖPNV vor Baufertigstellung“ aus dem Zielkriterium „Vielfältig und Nah“ umgesetzt werden, da es viele inhaltliche Überschneidungen gibt.

Koordinierungsrunde der Verkehrsinfrastrukturprojekte in Pankow und Umgebung sowie Überprüfung des Planwerks Nordostraum sowie des Struktur- und Handlungskonzepts zur Förderung des Umweltverbunds
- In welcher Form? Strategische Ausrichtung Planwerk Nordostraum sowie des Struktur- und Handlungskonzepts
- Wozu? Übersicht zum Stand der Infrastrukturplanungen und gemeinsame Zieldiskussion der Verkehrsentwicklung

Inhaltliche Überarbeitung des Planwerks Nordostraum und Abstimmung im Struktur- und Handlungskonzept zur Förderung des Umweltverbunds und für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz sowie Überprüfung von Zielkonflikten beim Neubau mit dem Umwelt- und Naturschutzamt
- In welcher Form? Anpassung des Planwerks Nordostraum sowie des Struktur- und Handlungskonzepts unter Beteiligung von Initiativen, der IHK und Nachbarkommunen
- Wozu? Ziele einer nachhaltigen Mobilität in die Planungen integrieren unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit

Vorhabenbezogenes Monitoring bei der Umsetzung von Bauprojekten im Rahmen des Verkehrsnetzausbaus mit Fokus auf die Verbesserung der Infrastruktur für den Umweltverbund
- In welcher Form? Integration von Mobilitätsanforderungen in die Infrastrukturplanung
- Wozu? Koordination der Planungen und Implementierung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität in alle Verkehrsnetzplanungen

Evaluation der verkehrlichen Nutzungen neuer Infrastrukturen aus dem Planwerk Nordostraum
- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Überprüfung der Wirkung zur Verkehrsverlagerung

Raumbezug Pankow

Bezirksübergreifendes bis gesamtstädtisches Straßennetz

Umsetzungsdauer

Mittel- bis langfristig (Integration in alle Planungen und dauerhafte Umsetzung langfristig, mittelfristig Tangentialverbindungsplanungen bereits zu diesem Ziel lenken)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Alle Nutzenden des Umweltverbundes

Verantwortliche Institutionen
SGA, SenUVK, SenSW, Umwelt- und Naturschutzamt

Mitwirkende
BVG, InfraVelo, Initiativen, Bürger*innen, BA Reinickendorf, BA Lichtenberg, BA Mitte, BA Friedrichshain-Kreuzberg, Landkreis Barnim, Landkreis Oberhavel, Land Brandenburg

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand
Die Diversität der Möglichkeiten diese Maßnahme umzusetzen macht eine pauschale Kosteneinschätzung unmöglich.

Konflikte / Hemmnisse

- Der Ausbau des Hauptstraßennetzes bedeutete bisher eine verbesserte Straßeninfrastruktur für den MIV, wodurch – im Sinne von Angebot und Nachfrage – die Gefahr besteht mehr MIV in das Straßennetz zu induzieren.
- Ein verbesserter Tangentialverkehr des Umweltverbundes kann auf der von SenUVK langfristig geplanten Tangentialverbindung-Nord (TVN) aufbauen, allerdings wird sie von der BVV Pankow aufgrund der Nutzungs- und Eigentumskonflikten abgelehnt.

Fallbeispiele

Untersuchungen zu Transekten und Magistralen finden derzeit bspw. im Rahmen der Forschungsstudie und des Bauforums „Urban Transects and Trunk Roads – Observations in Hamburg“ zur Analyse und Bearbeitung der Magistralen für die strategische Stadt- und Verkehrsplanung Hamburgs statt (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg 2019). Diese Arbeit ist zu verbinden mit dem Radverkehrs-, Fußverkehrs- und ÖPNV-Netzplan, wovon sich die ersten beiden derzeit in Berlin in der Bearbeitung befinden. Als Beispiel dafür dienen die Fahrradstrategie Kopenhagen 2011 – 2025 (DIfU 2020) oder das Fußverkehrskonzept Stadt Norderstedt (Stadt Norderstedt 2014) sowie das in Aufstellung befindliche Fußgänger*innen-Konzept in Potsdam.

Abbildung 36 | Baulich getrennter Radweg entlang eines bestehenden Fußweges

Quelle: wikimedia, City of Ljubljana, cc-by-2.0

02. MAßNAHME

UMWELT- UND RESSOURCENSCHONEND

Förderung der Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM)

Strategien

- **01. STRATEGIE**
  Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren
- **02. STRATEGIE**
  Innovationen im Wirtschaftsverkehr fördern
- **08. STRATEGIE**
  Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

Ziele

- Beeinflussung von Mobilitätsverhalten und -routinen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität
- Nachhaltiges Management der Mobilität von Beschäftigten und Besucher*innen
- Nachhaltiges Fuhrparkmanagement
- Nachhaltige Gestaltung von Dienstreisen
- Anreize (Jobticket, Förderung Fuß- und Radverkehr) schaffen für die Reduzierung des MIV im Pendelverkehr mittels Substitution durch den Umweltverbund

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 17a, 36 Abs. 7, 60
- StEP Verkehr 2011: 123
- Luftreinhalteplan 2019: 227
- BEK 2030 (SenUVK 2019b): 100 f.

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme Umweltverbund / nicht-investiv / Mobilität / organisatorisch, informatorisch, verhaltenssteuernd

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) kann in Betrieben unterschiedlicher Größe und wirtschaftlicher Ausrichtung sowie in öffentlichen Einrichtungen wie Schulen oder der Verwaltungen angewendet werden und beschäftigt sich mit der Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg sowie innerbetrieblichem Verkehr, häufig auch mit dem Gäste- und Kund*innenverkehr. Um deren Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen, stehen „weiche Maßnahmen“ in den Bereichen Kommunikation, Organisation, Koordination sowie Marketing im Vordergrund. Im Sinne der Förderung von aktiver Mobilität hat das BMM nicht nur Vorteile für die Umwelt, sondern auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Beschäftigten. Durch BMM soll die Erreichbarkeit des Betriebes verbessert werden und zu einem zeitsparenden, kostengünstigen, verkehrssicheren und stressfreien Pendelweg für seine Beschäftigten führen, wie z. B. durch die Bildung von Fahrgemeinschaften. Die Organisation von Umweltentlastungspotenzialen im Bereich der Mobilität der Mitarbeitenden kann des Weiteren durch investive Maßnahmen, wie z. B. das nachhaltige Fuhrparkmanagement durch Elektrifizierung der Fahrzeugflotte erfolgen. Nicht zuletzt gehen Institutionen mit Mobilitätsmanagement mit gutem Beispiel voran. Handelt es sich um öffentliche Einrichtungen, werden sie ihrer Vorbildrolle im Kampf gegen den Klimawandel gerecht.

Handlungsschritte / Meilensteine

Bedarfsermittlung bei allen Mittel- und Großunternehmen in Pankow, um deren Stand im betrieblichen Mobilitätsmanagement zu ermitteln
- In welcher Form? Anschreiben der Unternehmen
- Wozu? Übersicht zum Stand des BMM

Koordination der Schaffung von Personalressourcen sowie Konzepterarbeitung zum BMM in Pankow mit einem Katalog förderungsfähiger und unterstützenswerter Maßnahmen
- In welcher Form? Konzeptpapier BMM Pankow
- Wozu? Strategische Vorgehensweise in der Unternehmensberatung und -unterstützung

Informationskampagnen und Durchführung von Beratung und Förderung des BMM vom Bezirksamt
- In welcher Form? Beratungsangebote für Unternehmen
- Wozu? Förderung der Nutzung des Umweltverbunds

Evaluation der Arbeit vonseiten des Bezirks in Rücksprache mit dem Landesprogramm sowie der Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen bei den Betrieben
- In welcher Form? Fortschrittsbericht über Umsetzung von Maßnahmen
- Wozu? Anpassung des Beratungs- und Förderangebots

Raumbezug Pankow

Bezirksweit für alle Betriebe

Umsetzungsdauer

Kurz- bis mittelfristig (kurzfristige Ausgestaltung des Aufgabenprofils der Wirtschaftsförderung und mittelfristige Mittelzuweisung und Kampagnenumsetzung)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Beschäftigte, Gäste, Kund*innen

Verantwortliche Institutionen
SenUVK, Straßen- und Grünflächenamt, Bezirksamt Abt. Schule, Sport, Facility Management und Gesundheit, Wirtschaftsförderung Pankow

Mitwirkende
BVG, DB, InfraVelo, Rad- und Fußverkehrsinitiativen, Sharing-Plattformen (z. B. Jelbi), Car-, Bike- und Scootersharing-Anbieter

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Der Senat arbeitet bereits an einem Profil für Mobilitätsmanagement bei Berliner Unternehmen, sodass Konzepterarbeitungskosten eingespart werden können. Die Wirtschaftsförderung von Pankow sollte gezielt diese Aufgabe ins Repertoire der Beratung aufnehmen und Stimuli an die im Bezirk angesiedelten Unternehmen geben. Dies sollte durch ein Budget für Erhebungen auf Bezirksebene, Informationskampagnen und Personalaufwand im Bezirk unterfüttert werden.

Konflikte / Hemmnisse
- Vom Kooperationswille der Unternehmen abhängig
- Eine seriöse Förderung hängt von einer Verkehrssystemveränderung im Bezirk ab
- Zuständigkeit und Budget in Absprache mit SenUVK vorzunehmen und aufzuteilen
- Auf Bundesebene konterkariert: Gering angesetzte CO_2-Abgabe, Aufrechterhaltung und Anhebung der Pendler*innenpauschale, Beibehaltung der Subvention für Dieselkraftstoff

Fallbeispiele

Das BMM kann in verschiedenen Formen gefördert werden. Eine Plattform für betriebliches Mobilitätsmanagement mit Informationen über Förderung und zahlreiche Praxisbeispiele bietet „mobil gewinnt“ (B.A.U.M. Consult GmbH 2020). Als Beispiel für innovative Kooperationen im Bereich Mobilitätsmanagement und nachhaltiger Verkehr unter Nutzung elektrischer automatisierter Kleinbusse bietet das Projekt „STIMULATE“ am Campus der Charité in Zusammenarbeit mit der BVG (Charité CFM Facility Management GmbH 2020). In Pankow ist der Campus Berlin-Buch und sein Verkehrskonzept als Vorbild hervorzuheben, in dem Bike- und Ridesharing als Beispiele des Mobilitätsmanagements angeboten werden (Campus Berlin-Buch GmbH 2020).

Abbildung 37 | Bikesharing am Campus Buch zur Förderung der Mobilität der dort Beschäftigten wurde 2018 in Zusammenarbeit mit nextbike eingeführt

Quelle: Wikimedia, Matti Blume CC-BY-SA 4.0

03. MAßNAHME

UMWELT- UND RESSOURCENSCHONEND

Parkraummanagement erweitern und Verstärkung der Kontrollen

Strategien

▶ **01. STRATEGIE**
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

▶ **04. STRATEGIE**
Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern

Ziele

- Reduktion des ruhenden Verkehrs und des Parksuchverkehrs
- Kinderfreundliche und sichere Straßen durch weniger parkende Autos
- Deattraktivierung der MIV-Nutzung
- Gerechtere Nutzung des öffentlichen Raumes

Synergie mit weiteren Strategien

- MobG BE § 71
- Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung – Prenzlauer Berg 2011
- BEK 2030 (SenUVK 2019b): 99
- StEP Verkehr 2011: 113

Beschreibung

Art der Maßnahme
Push-Maßnahme Autoverkehr / nicht-investiv / Verkehr / regulatorisch

Das Parkraummanagement ist wirtschaftlich sinnvoll und trägt gleichzeitig zu einer umweltverträglicheren und sozial-gerechteren Gestaltung des Straßenraums sowie des Verkehrs bei. Durch die Ausweitung auf weitere Gebiete mit hoher Parkraumauslastung wird der ruhende Verkehr geordnet, finanziell belastet und somit die MIV-Nutzung deattraktiviert. Die Anwohner*innen profitieren von weniger Fahrzeugen, insbesondere von gebietsfremden Personen, die in den Wohngebieten parken und den öffentlichen Raum einnehmen. Die Preise sowohl für das Anwohner*innenparken als auch für Gäste müssen deutlich erhöht werden, wodurch die Rentabilität der Parkraumbewirtschaftung wächst und die Nutzung des eigenen Fahrzeugs hinterfragt wird. Dafür wurde vom Bundesrat Anfang 2020 die Deckelung der Gebühren aufgehoben. Den Ländern steht es nun frei, die Gebühren zu erhöhen, wovon Berlin in Zukunft Gebrauch machen möchte. Langfristig könnten neben verkehrsverlagernden Effekten Freiflächen für Nutzungen geschaffen werden, die effizienter und sozial-gerechter, das heißt für mehr Bürger*innen zugänglich sind.

Handlungsschritte / Meilensteine

Ermittlung von Gebieten mit Parkraumdruck
- In welcher Form? Erweiterungskonzept für den Bezirk
- Wozu? Übersicht von Potenzialflächen mit Parkdruck, die für Parkraummanagement geeignet sind

Erstellung von Machbarkeitsuntersuchungen für das Parkraummanagement in weiteren Gebieten von Pankow

- In welcher Form? Ausschreibung der Machbarkeitsuntersuchung
- Wozu? Planung zur Ausweisung und der Gestaltung weiterer bewirtschafteter Gebiete

Aufbau eines adäquaten Personalteams und geeigneter Kontrolltechnik zur Bewirtschaftung der Parkraummanagementgebiete

- In welcher Form? Personalstellen schaffen und Technik zur Kontrolle zur Verfügung stellen
- Wozu? Einhaltung der Regeln und weniger Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende

Festlegung und Umsetzung neuer Parkraummanagementgebiete

- In welcher Form? Ausweisung und Kommunikation der Parkraummanagementzonen
- Wozu? Erweiterung der bewirtschafteten Gebiete zur Reduzierung des Parkdrucks

Evaluation der Einhaltung, Wirtschaftlichkeit sowie der Wirkung auf den Verkehr in den neu eingerichteten Zonen

- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Überprüfung der Rentabilität und der Maßnahmenwirkung

Raumbezug Pankow

Die Maßnahme gilt bezirksweit, aber fokussiert auf Räume mit erhöhtem Parkdruck, die insbesondere im Innenstadt- bzw. Innenstadtrandgebiet liegen.

Umsetzungsdauer

Mittelfristig (Ermittlung und Umsetzung von Potenzialgebieten kann mittelfristig realisiert werden)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Nutzende des MIV

Verantwortliche Institutionen
Ordnungsamt, SGA, SenUVK

Mitwirkende
Externe Planungsbüros zur Machbarkeitsanalyse, Bürger*innenvereine und -initiativen

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Trotz niedriger Gebühren in verdichteten Gebieten mit Parkdruck sind Parkraumbewirtschaftungszonen derzeit ökonomisch tragfähig. Für mehr Überwachung muss mehr Geld investiert werden. Durch eine Steigerung der Parkgebühren können diese Mehrausgaben kompensiert werden. In einer Machbarkeitsstudie für den Ortsteil Prenzlauer Berg wurden jährliche Überschüsse von 250.000 bis 1.090.000 € errechnet (Heinrichs und Janus 2008).

Konflikte / Hemmnisse

- Proteste von einigen Anwohner*innen sowie Gewerbetreibenden
- Sozioökonomische Belastung bei der Anpassung der Parkgebühren
- Fehlendes Personal und nicht ausreichende Technik zur Kontrolle
- Ausreichend Vorlauf für die Ankündigung der Maßnahmen, damit sich die Bürger*innen darauf einstellen können

Fallbeispiele

Beispielmaßnahmen für innovatives Parkraummanagement
Im EU-Projekt Park4SUMP wurde eine Liste mit Maßnahmen mit Bezug zum Parkraummanagement erstellt (vgl. FGM-AMOR gem. GmbH 2020). Dort wird u. a. ein umgerüstetes Fahrzeug vorgestellt (scan vehicles Rotterdam), das dem niederländischen Ordnungsamt erlaubt, weitaus effizienter zu kontrollieren.

Parkraummanagement Stuttgart

In Stuttgart wurde das Parkraummanagement gesamtstädtisch geprüft und in weiten Teilen eingeführt, sodass ein Großteil der Stadt nun bewirtschaftet und die Parkflächen optimal ausgelastet werden (Landeshauptstadt Stuttgart 2020). Das Amt für öffentliche Ordnung stellt dabei übersichtlich die Informationen für alle Anwohner*innen und Besucher*innen zusammen.

Parkraummanagement Wien

In Wien wurde eine Studie zur Parkraumbewirtschaftung als Planungsgrundlage für die Erweiterung der Parkraumzonen nutzt. Mit Kosten bis zu 10 € pro Monat für einen Bewohnerparkausweis hat die Stadt auch deutlich höhere Parkgebühren als deutsche Städte (Stadt Wien 2020a).

Abbildung 38 | Fahrzeug zur Parkraumüberwachung mit automatischer Kennzeichenerfassung aus den Niederlanden

Quelle: FGM-AMOR / Harry Schiffer

04. MAßNAHME

VIELFÄLTIG UND NAH

Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen in Um- und Neubaugebieten priorisieren sowie gute Erschließung durch den ÖPNV vor Baufertigstellung

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

04. STRATEGIE
Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern

05. STRATEGIE
Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen

06. STRATEGIE
Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

07. STRATEGIE
Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen

08. STRATEGIE
Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

09. STRATEGIE
Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren

Ziele

- Stärkung des Umweltverbunds insbesondere an Orten, wo bauliche Veränderungen vorgenommen werden, um somit die Möglichkeiten zu nutzen neue Verteilungen auszuhandeln
- Erhöhten Bedarfen der Nutzenden des Umweltverbundes nachkommen
- Menschen bei der Nutzung aktiver Fortbewegungsarten durch gute Bedingungen unterstützen
- Zuzug als Möglichkeitsfenster nutzen, um die neuen Bewohner*innen durch gute Bedingungen beim Wandel hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu unterstützen

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 4 Abs. 5, 5 Abs. 1, 7 Abs. 2 Nr. 3, 16 Abs. 6, 26 Abs. 2, 4 & 11, 36 Abs. 2, 41 Abs. 1, 50 Abs. 8 & 9, 54, 70 Abs. 1
- StEP Verkehr 2011: 131, 141
- Liste existierender bezirklicher Planungen, in die die Maßnahme einfließen sollte (Bezirksamt von Pankow 2020d):
  - Ideenwettbewerb Wohnen an der Michelangelostraße (Bezirksamt von Pankow 2016)
  - Neugestaltung und Erschließung von Anton-Saefkow-Park (SenSW 2020e) / Ernst-Thälmann-Park / Umfeld Grundschule am Planetarium (SenSW 2020e)

- Bebauungsplan Sommerbad Pankow / Pankow 2030 (MLA+ & Martin Aarts 2020)
- Mobilitätskonzept Karow (Bezirksamt von Pankow 2019b)
- Stadtquartier Buch V - Am Sandhaus (SenSW 2020c)
- Rahmenplan Buch-Süd mit Mobilitätskonzept (Bezirksamt von Pankow 2020a)
- Integriertes Struktur- und Handlungskonzept (SHK) Entwicklungsraum Nordost
- Stadtquartier Blankenburger Süden mit vorbereitenden Untersuchungen und Grundlagenkonzept Mobilität (SenSW 2020b)

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme Umweltverbund / investiv / Infrastruktur / räumlich-infrastrukturell

In den zahlreichen Neubaugebieten von Pankow besteht ein hohes Potenzial, richtungsweisende Bedingungen für die Mobilität der neu Hinzuziehenden zu schaffen, um deren verkehrsrelevante Entscheidungen hin zum Umweltverbund zu lenken. Dafür müssen bereits vor der Baufertigstellung – also bevor die erste Person dorthin zieht – die Infrastrukturen für die Verkehrsmittel des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV die Gebiete gut erschließen. Die Planungen zu den Neubaugebieten müssen dahingehend angepasst werden, dass die Erschließung im Umweltverbund prioritär umgesetzt wird. Grundvoraussetzung ist es, durch eine Neuaufteilung des Straßenraums dem Umweltverbund viel Platz zu bieten. Nur dann können sich die Bewohner*innen in Zukunft sicher, komfortabel, schnell und erholsam mit dem Umweltverbund fortbewegen.

Handlungsschritte / Meilensteine

Die folgenden Schritte können in Zusammenarbeit mit der Maßnahme „Neuplanung und -bau von Routen für einen attraktiven Umweltverbund auf bestehenden Tangenten und Radialen“ aus dem Zielkriterium „Umwelt- und Ressourcenschonend“ umgesetzt werden, da es viele inhaltliche Überschneidungen gibt.

Koordinierungsrunde der Bauprojekte über die Taskforce Neue Wohnquartiere und Überarbeitung des Planwerks Nordostraum sowie des Struktur- und Handlungskonzepts zur Förderung des Umweltverbunds
- In welcher Form? Strategische Ausrichtung Taskforce Neue Wohnquartiere
- Wozu? Übersicht zum Stand der Bauvorhaben und gemeinsame Zieldiskussion der Verkehrsentwicklung

Inhaltliche Überarbeitung des Planwerks Nordostraum und Abstimmung im Struktur- und Handlungskonzept zur Förderung des Umweltverbunds und für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Netz sowie Überprüfung von Zielkonflikten beim Neubau mit dem Umwelt- und Naturschutzamt
- In welcher Form? Anpassung des Planwerks Nordostraum unter Beteiligung von Initiativen, der IHK und Nachbarkommunen
- Wozu? Ziele einer nachhaltigen Mobilität in die Planungen integrieren unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit

Vorhabenbezogenes Monitoring des Infrastrukturausbaus im Rahmen der Erschließung von Neubaugebieten mit Fokus auf den Ausbau für den Umweltverbund sowie für die Baulandentwicklung Verankerung der Vorgaben zur Förderung des Umweltverbunds in städtebaulichen Verträgen mit den Vorhabenträgern
- In welcher Form? Integration von Mobilitätsanforderungen in die Wohngebietsentwicklung und Erschließungskonzepte
- Wozu? Koordination der Planungen und Implementierung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität in Konzepte für neu zu erschließende Gebiete

Evaluation der verkehrlichen Nutzungen neuer Infrastrukturen aus dem Planwerk Nordostraum
- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Überprüfung der Wirkung zur Verkehrsverlagerung

Raumbezug Pankow

In den Neubaugebieten, die sich insbesondere im suburbanen Raum befinden, wie z. B. Elisabeth-Aue oder der Blankenburger Süden, aber auch in der Innenstadt, wie z. B. Michelangelostraße und Pankower Tor.

Umsetzungsdauer

Mittel- bis langfristig (Integration in alle Planungen mittelfristig, langfristiger ÖPNV-Ausbau sowie dauerhafte Anwendung)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Hinzuziehende Bewohner*innen sowie Gewerbetreibende in den Neubaugebieten von Pankow

Verantwortliche Institutionen
SenSW, SenUVK, Stadtentwicklungsamt, SGA, Umwelt- und Naturschutzamt

Mitwirkende
BVG, Immobilienfirmen, BA Reinickendorf, BA Lichtenberg, BA Mitte, BA Friedrichshain-Kreuzberg, Landkreis Barnim, Landkreis Oberhavel, Land Brandenburg

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Die Integration der Ziele in die Planwerke ist grundsätzlich kostenfrei und die ÖPNV-Erschließung muss ohnehin vollzogen werden. Es entstehen keine Zusatzkosten zur bisher üblichen Erschließung der Gebiete, allerdings wird das Budget durch mehr Geld für die Infrastruktur des Umweltverbunds als für den MIV umverteilt.

Konflikte / Hemmnisse
- Erschließungen führen teilweise durch Bestandsgebiete, die in die Planungen integriert werden müssen, da neuer Durchgangsverkehr dort erzeugt wird
- Die autoorientierte Bevölkerung muss sensibilisiert werden, dass der neue Fokus auf den Umweltverbund nicht heißt, dass nicht mehr angeliefert oder sich mit dem Auto fortbewegt werden kann
- Die Dimensionierung muss dem Kapazitätsbedarf der neuen Menge an Einwohner*innen entsprechen
- Der Anteil an Grünflächen darf nicht davon beeinträchtigt werden

Fallbeispiele

Es gibt bereits gute Neubauprojekte von Wohn- und Gewerbegebieten, bei denen der Anschluss mit Infrastruktur des Umweltverbunds vor Baufertigstellung erfolgte. Insbesondere das Projekt Seestadt Aspern in Wien ist durch den frühzeitigen U-Bahnanschluss und dem Mobilitätsmanagement vor dem Wohnneubau für die neuen Bewohner*innen bekannt. In Potsdam wurde für den Neubau des Campus Jungfernsee eine Tramerschließung vor dem Wohn- und Gewerbeneubau realisiert. In Pankow bietet z. B. für den Radverkehr der Panketrail das Potenzial, durch die Radschnellverbindungen und deren Anschluss an Neubaugebiete die Nutzung des Umweltverbunds zu fördern. Ebenso wird z. B. die Erschließung des Blankenburger Südens frühzeitig im Rahmen des Planwerks Nordostraum untersucht, da die ÖPNV-Infrastrukturprojekte mehrere Jahre Planungen in Anspruch nehmen.

Abbildung 39 | Fertiger U-Bahnanschluss der Seestadt Aspern in Wien auf der grünen Wiese, bevor das Wohngebiet fertiggestellt wurde

Quelle: Martin Randelhoff

05. MAßNAHME

VIELFÄLTIG UND NAH

Integration von nicht störenden, flächenintensiven Gewerbe- und Sondernutzungs-standorten in urbane, für den Umweltverbund gut erreichbare Stadtgebiete

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

02. STRATEGIE
Innovationen im Wirtschaftsverkehr fördern

03. STRATEGIE
Gemischte genutzte Stadtquartiere fördern

Ziele

- Die Durchmischung von Wohnen und Gewerbe verkürzt Wege, die somit attraktiver für die Nutzung aktiver Mobilität werden
- Die Integration von Arbeitsplätzen in für den Umweltverbund gut erreichbare Standorte ermöglicht einen Verkehrsmittelumstieg für Berufspendler*innen, da bisher Gewerbestandorte sich vor allem am autoaffinen Stadtrand auf der grünen Wiese ansiedelten
- Belebung von Stadtquartieren durch neue Besucher*innen und Kund*innen aufgrund der neuen Zielorte
- Belebung innerstädtischer Brachflächen durch neue Nutzungen

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 7 Abs. 1, 26 Abs. 2, 36 Abs. 7, 41 Abs. 1
- StEP Industrie und Gewerbe 2011: 51 ff.
- StEP Wirtschaft 2020: 66
- StEP Zentren 2019: 68 ff.
- Fachmarktkonzept Berlin 2013: 35 ff.
- StEP Verkehr 2011: 112, 131
- Integriertes Struktur- und Handlungskonzept (SHK) Entwicklungsraum Nordost
- Städtebauliche Planung für den ehemaligen Güter- und Rangierbahnhof Pankower Tor (Bezirksamt von Pankow 2020b)
- Neue Stadtquartiere Blankenburger Süden (SenSW 2020b), Flächenentwicklung Rahmenplan Heinersdorf (SenUVK 2020c, 2020d)

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme Umweltverbund / nicht-investiv / Mobilität / organisatorisch, räumlich-infrastrukturell

Städtebauliche Durchmischung bewirkt auf der einen Seite kurze Wege für die Bevölkerung, da Quell- und Zielorte ohne Transiträume näher rücken. Auf der anderen Seite werden Stadtgebiete belebt, da Menschen sich über den ganzen Tag verteilt vor Ort aufhalten. Durch die Integration der Gewerbe- und Sondernutzungsgebiete in bestehende, für den Umweltverbund erschlossene Räume wird die durch die Standorte auf

der grünen Wiese autoverkehrsfördernde Struktur aufgebrochen. Alle Bürger*innen erhalten die Möglichkeit, die Standorte zu erreichen und die dortigen Angebote wahrzunehmen. Für den Lieferverkehr zu diesen Gebieten bieten sich alternative Modelle wie Tram- oder Lastenradlieferungen an.

Handlungsschritte / Meilensteine

Ermittlung von Potenzialgebieten für Gewerbe unter Integration bisheriger Gewerbe- und Sondernutzungsplanungen sowie den Vorgaben des FNP und des StEP Industrie und Gewerbe bzw. des neuen StEP Wirtschaft und Masterplan Industriestadt Berlin mit den Suchkriterien im innerstädtischen Gebiet oder an gut erschlossenen Standorten des Umweltverbunds zu liegen

- In welcher Form? Rahmenplan
- Wozu? Ermittlung von Potenzialflächen zur Entwicklung als Gewerbestandorte

Übernahme der Ziele und Potenzialgebiete in die landesweite Planungen des FNP und StEP Wirtschaft und der Ziele einer gestärkten Durchmischung sowie Erschließung der Standorte mit dem Umweltverbund im StEP Verkehr

- In welcher Form? Anpassung des FNP und StEP Wirtschaft
- Wozu? Förderung eines nachhaltigen Güter- und Dienstleistungsverkehrs sowie Mobilität der Berufspendler*innen

Anregung zur Verkehrsnetzplanung für die Erreichbarkeit der Potenzialflächen im Umweltverbund

- In welcher Form? Mobilitätskonzept für Potenzialgebiete
- Wozu? Verkehrsplanung für neue Erschließungsgebiete

Unterstützung der Ansiedlung von nicht-störendem Gewerbe in gut erschlossenen Gebieten

- In welcher Form? Beratungen von Gewerbebetrieben bei der Standortsuche
- Wozu? Förderung einer stärkeren Durchmischung sowie die Nutzung des Umweltverbunds

Raumbezug Pankow

Ermittlung von Flächenpotenzial im gesamten Stadtgebiet, das für den Umweltverbund gut erschlossen ist. Insbesondere Nachverdichtung von Innenstadt- und Innenstadtrandgebiet bis in den angrenzenden suburbanen Raum.

Umsetzungsdauer

Mittel- bis langfristig (Integration in alle Planungen und dauerhafte Umsetzung langfristig, mittelfristig Standortplanungen bereits zu diesem Ziel lenken)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Gewerbetreibende und Berufspendler*innen

Verantwortliche Institutionen
SenWEB, SenUVK, SenSW, SGA, Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung Pankow

Mitwirkende
BVG, InfraVelo

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Es gibt bereits Untersuchungen zum Gewerbeflächenpotenzial im StEP Industrie und der Erschließung im StEP Verkehr. Grundsätzlich müssten die dort festgelegten Ziele und Standortbewertung an die Vorgaben angepasst werden. Weitere, kleinräumige Flächenpotenziale auf Bezirksebene sind durchzuführen, sodass ein Konzept auch zur Erschließung potenziell neuer Gebiete erstellt werden müsste. Dabei können Kosten für die Vergabe des Auftrags zur Aufstellung der Potenzialuntersuchung entstehen.

Konflikte / Hemmnisse

- Brachflächenentwicklungen sind kostenintensiver als Grünflächenentwicklungen
- Die Nutzungsmischung kann nur bei nicht störenden Nutzungen funktionieren
- Flächenintensive Nutzungen müssen sich in die bestehenden Strukturen einfügen und sollen vorhandene Nutzungen nicht verdrängen
- Das Radverkehrsnetz ist im Bezirk noch nicht gut ausgebaut
- Das ÖPNV-Netz ist in Teilen bereits heute überlastet
- Eigentümer*innen der Grundstücke müssen noch von autoarmen Anbindungen überzeugt werden
- Neue Standorte sollen nicht mehr Autoverkehr in die Innenstädte ziehen

Fallbeispiele

Dass flächenintensive Gewerbenutzung auch in innerstädtischen, gut erreichbaren Standorten sich ansiedeln kann, beweisen in Berlin die folgenden Beispiele:

- Europasportpark Landsberger Allee
- EUREF Campus Gasometer Schöneberg
- Leipziger Platz LP 12 Mall of Berlin

Mit dem Pankower Tor bietet sich auch für den Bezirk die Möglichkeit, die Gewerbeflächenansiedlung und somit die Nutzungsmischung zu fördern. Insbesondere die Brachflächenumnutzung im innerstädtischen Gebiet bietet das Potenzial, gut erschlossene Gebiete in die Stadtstruktur wiedereinzugliedern.

Abbildung 40 | Das Pankower Tor als innerstädtische Brachfläche mit guter Erschließung zur Ansiedlung von Wohn- und Gewerbegebieten

Quelle: Krieger Projektentwicklung GmbH

06. MAßNAHME

VIELFÄLTIG UND NAH

Parkplatzflächen-umwidmung

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

04. STRATEGIE
Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern

Ziele

- Sensibilisierung gegenüber Flächengerechtigkeit
- Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums für mehr Aufenthaltsqualität und Aneignungsmöglichkeiten
- Belebung des eher monomodal-monotonen Straßenraums

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 47 Abs. 4, 50 Abs. 5 & 8, 71 Abs. 1
- StEP Verkehr 2011: 113 (Teilumwandlung von Parkplätzen in bewirtschafteten Gebieten)

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme Autoverkehr / nicht-investiv / ruhender Verkehr / organisatorisch

Parkplatzflächen bieten öffentlichen Raum, der neu interpretiert werden kann. Zur Einsparung von Parkplätzen können Mehrfachnutzungen mit Ausweisungen von Lieferzonen- und Parkplatzzeiten erfolgen, Parkplätze können Parkräume für Fahrräder, Leihräder und E-Scooter-Sharing bieten oder die Parkplätze können mit E-Ladesäulen für neue Fahrzeuge ausgestattet werden. Insbesondere bietet der Raum Möglichkeiten, neue kreative Gestaltungen vorzunehmen, um als attraktive Wohnorte von den Passant*innen genutzt zu werden.

Handlungsschritte / Meilensteine

Konzepterarbeitung zur Bestimmung von umwandlungsfähigen Parkplätzen und zur Vorgehensweise der Umgestaltung (ggf. Wettbewerbskonzept) mit Bürger*innenbeteiligung
- In welcher Form? Konzeptpapier Parkplatzflächengestaltung
- Wozu? Strategische Vorgehensweise bei der Auswahl und Umgestaltung

Auswahl von ersten, geeigneten Parkräumen zur Erprobung der Umgestaltung und Umwidmung der Flächen
- In welcher Form? Auswahl aus Konzeptpapier und formal-rechtliche Umwidmung
- Wozu? Rechtliche Absicherung der Erprobung

Erprobung der Umsetzung von Parkplatzflächenumwidmungen und -umgestaltungen
- In welcher Form? Umgestaltung von fünf Parkplätzen und anschließende Evaluation, z. B. im Mobilitätsbericht
- Wozu? Überprüfung der Wahrnehmung und Wirkung der Maßnahme

Evaluation zur Wahrnehmung der neu gestalteten Fläche nach Eingewöhnungsphase für die Bürger*innen

- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Bestimmung der Wirkung der Maßnahme für weiteren Ausbau oder Einstellung

Raumbezug Pankow

Lokale Orte in hochverdichteten Gebieten der Innenstadt und des Innenstadtrands

Umsetzungsdauer

Kurzfristig (bis zur Erprobung der ersten Umwidmungen)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Anwohner*innen, Gastronomie- und Gewerbetreibende

Verantwortliche Institutionen
Straßen- und Grünflächenamt, Stadtentwicklungsamt

Mitwirkende
SenUVK (Ideen- und Geldgeber)

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Die Entwidmung von Parkplatzflächen ist kostenfrei. Die Kosten der Umnutzung sind abhängig von der Bürger*innenbeteiligung (ca. 50.000 €), dem Wettbewerb (ca. 65.000 €) und den Baumaßnahmen zur Umnutzung.

Konflikte / Hemmnisse

- Proteste von einigen Anwohner*innen sowie Gewerbetreibenden
- Nachnutzungskonzept muss stadt- und raumverträglich sowie sicher gestaltet werden
- Fehlende Informationen zur Maßnahme, die zur voreiligen Verurteilungen führen

Fallbeispiele

Temporäre Gastronomieflächen
Die Umwandlung von ehemaligen Parkplatzflächen zu temporären Gastronomieflächen in der Nähe von Restaurants und Bars soll die Möglichkeit bieten, insbesondere zu Zeiten der COVID19-Pandemie die Außenbereiche attraktiver zu machen. Die Idee wurde in Berlin erstmalig vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg umgesetzt (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2020) und findet internationales Vorbild in den Schanigärten Wiens (Stadt Wien 2020b).

Parklets
Die temporäre Steigerung der Aufenthaltsqualität kann durch mobile Parklets erreicht werden. Sie bieten durch Stadtmobiliar z. B. Sitzgelegenheiten oder Parkgelegenheiten für Fahrräder, die den Menschen mehr öffentlichen Raum bietet. In Pankow wurde ein Parklet bereits 2018 in der Schönhauser Allee eingeweiht und getestet.

PARK(ing) DAY
Mit diesem jährlich begangenen Aktionstag wird darauf aufmerksam gemacht, dass Parkplätze öffentlicher Straßenraum sind. Sie erhalten eine modellhaft kurzfristige Umwidmung und damit eine andere Nutzung (autofrei leben! e. V. 2020).

Abbildung 41 | Parklet in der Schönhauser Allee

Quelle: Alexander Kraus, Bund der Steuerzahler Berlin e. V.

07. MAßNAHME

GESUND UND SICHER

Neugestaltung von Kreuzungspunkten im Hauptroutennetz für den Rad- und Fußverkehr und Kreuzungen im Nebennetz

Strategien

05. STRATEGIE
Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen

06. STRATEGIE
Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

07. STRATEGIE
Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen

Ziele

- Vermeidung von Unfällen und Unsicherheitsgefühlen zum Erreichen der Vision Zero
- Mehr Komfort und besserer Verkehrsfluss für den Umweltverbund
- Jede Person, egal ob groß oder klein, langsam oder schnell, mit Einschränkung oder ohne, soll gerne und sicher die Kreuzung überqueren können

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 21 Abs. 2 & 3, 38 Abs. 1 & 2, 50 Abs. 5, 55
- Fußverkehrsstrategie (SenUVK 2020a)
- Radverkehrsplan (SenUVK 2020b)
- BEK 2030 (SenUVK 2019b): 93 ff.
- StEP Verkehr 2011: 48, 68, 70
- Implementierung in laufende Verkehrsprojekte im Bezirk (Bezirksamt von Pankow 2020d): Neue Radverkehrsanlagen (RVA) Mühlenstraße/Danziger Straße/Storkower Straße, Straßenausbau Straße vor Schönholz-Germanenstraße, Rahmenplan Straße von Schönholz, Zwei-Richtungsradweg mit Asphaltierung des Weges (am Fließgraben/KP Bahnhofstraße/Anbindung Parkstraße), Straßenausbau Tuchmacherweg

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / investiv / Infrastruktur / raumstrukturell

Durch die Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes im Juni 2018 hat sich der Berliner Senat der Vision Zero, d. h. null Verkehrstote auf Berliner Straßen, verschrieben (MobG BE). Um dieses Ziel zu erreichen, ist es unabdingbar Kreuzungen sicher umzugestalten. Die meisten tödlich verlaufenden Unfälle finden an Kreuzungen statt. Dies wurde schon damals erkannt, sodass per Gesetz festgeschrieben ist, mehrere Kreuzungen in Berlin umzugestalten. Durch Beobachtungen und Interviews wurden im Projekt verschiedene unsichere Kreuzungen identifiziert, die es nun umzugestalten gilt. Nicht zu vergessen sind Kreuzungen im Nebenstraßennetz, an denen zwar weniger tödliche, aber dennoch zahlreiche Unfälle passieren und es zu Einschränkungen in der Mobilität kommt, wenn zum Beispiel Schulkinder nicht die Möglichkeit haben sich sicher alleine in ihrem Kiez zu bewegen. Dabei sorgen Gestaltungselemente, wie z. B. längere Ampelschaltungen, Markierungen, und bauliche Veränderung, wie z. B. Gehwegvorstreckungen oder geschützte Kreuzungen, für bessere Sichtbarkeit, mehr Komfort und mehr Sicherheit für den Umweltverbund.

Handlungsschritte / Meilensteine

Ermittlung von Kreuzungen unter Öffentlichkeitsbeteiligung und Priorisierung für schrittweises Vorgehen
- In welcher Form? Übersichts- und Prioritätenliste der Kreuzungen in Pankow
- Wozu? Identifizierung der Wahrnehmungen in der Bevölkerung

Bewertung umgestaltungsbedürftiger Kreuzungspunkte, Aufstellung eines Leitfadens zur Umgestaltung und Erarbeitung eines zeitlichen Ablaufplans
- In welcher Form? Umgestaltungskonzept als Beschlussvorlage für die BVV
- Wozu? Erhalt des internen und externen Umsetzungsplans

Beginn der fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Kreuzungen
- In welcher Form? baulich-gestalterische Veränderungen
- Wozu? Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Evaluation zur Wahrnehmung der Sicherheit nach objektiven und subjektiven Kriterien aller Verkehrsteilnehmenden sowie des Mobilitätsverhaltens
- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Analyse der Maßnahmenwirkung der Gestaltungselemente

Raumbezug Pankow

Bezirksweit

Umsetzungsdauer

Mittel- bis langfristig (ein Konzept zur Umgestaltung und Auswahl der Kreuzungen ist mittelfristig zu erarbeiten, die Umsetzung ist ein langfristiger Prozess)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Alle Verkehrsteilnehmenden

Verantwortliche Institutionen
SGA, Stadtentwicklungsamt, SenUVK

Mitwirkende
Changing Cities, InfraVelo, FUSS e. V.

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Da der Umfang ermittelt werden muss, ist dies noch zu klären.

Konflikte / Hemmnisse
- Vorgehensweise zur Auswahl der Kreuzungen bedarf Transparenz und Nachvollziehbarkeit
- Potenzielle Konflikte mit den Nutzenden des Autoverkehrs
- Zeitlicher und finanzieller Aufwand für Planung und Umgestaltung vs. Umbaubedarf

Fallbeispiele

SuSi3D – Subjektive Sicherheit von Radverkehrsinfrastruktur
Das Projekt SuSi3D untersucht die subjektive Sicherheit von Fahrradfahrenden an Kreuzungen und Kreisverkehren (Fahrradportal 2020a).

InnoRAD
Im Projekt InnoRAD werden eine Auswahl besonders erfolgreicher Best-Practice-Beispiele aus der internationalen Radverkehrsförderung recherchiert, vorgestellt und ihre Anwendung im deutschen (Rechts-) Rahmen dargestellt (ADFC 2020).

ADAC Radrouten- und Kreuzungstest in 10 Großstädten
Es wurden 120 Strecken untersucht und ein hoher Verbesserungsbedarf identifiziert (Fahrradportal 2020b).

Untersuchung zur Sicherheit von Radfahrenden auf Kreisverkehren in den Niederlanden
Die Forscher*innen stellten fest, dass Radfahrende insbesondere in bebauten Gebieten öfter Vorrang genießen, wobei das vermutete höhere Verkehrsaufkommen einen Einfluss auf die höhere Unfallrate haben könnte. Die Forscher*innen betonen, dass zusätzliche Umbaumaßnahmen zu einer weiteren Senkung der Unfallrate führen können (Fahrradportal 2020c).

Kreisverkehrsplätze mit Radverkehr
Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) schlagen Lösungen zur Integration des Radverkehrs im Bereich von Kreisverkehren vor (DIfU 2012).

Sicherheit umlaufender Radwege an Kreisverkehren
Die Unfallforschung der Versicherten hat untersucht, wie die Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen an bevorrechtigten umlaufenden Radwegen verbessert werden kann (Fahrradportal 2020d).

Abbildung 42 | Geschützter Kreisverkehr in Rotterdam

Quelle: Jörg Thiemann-Linden

08. MAßNAHME

GESUND UND SICHER

Nebenstraßen durch Fahrradstraßen und/oder Kiezblocks attraktiver machen

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

03. STRATEGIE
Gemischte genutzte Stadtquartiere fördern

04. STRATEGIE
Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern

05. STRATEGIE
Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen

06. STRATEGIE
Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

Ziele

- Nebenstraßen für die Bewohner*innen und Besucher*innen attraktiveren
- Durchgangsverkehr verhindern
- Raum für spielende Kinder und Platz für Begegnung schaffen
- Zufußgehen und Radfahren angenehmer machen

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 1 Abs. 3, 4 Abs. 1 & 4, 8 Abs. 1, 22 Abs. 1 & 2, 26 Abs. 11, 44, 56, 58 Abs. 3
- BVV-Beschluss Pankow für mehr Fahrradstraßen: VIII-1155/2019 (Bezirksamt von Pankow 2019c) und zur Machbarkeitsstudie für Kiezblocks: VIII-1155/2019 (Bezirksamt von Pankow 2019d)
- StEP Verkehr 2011: 115
- Pankow 2030 (MLA+ & Martin Aarts, 2020)
- Radverkehrsplan (SenUVK 2020b)
- Radverkehrsstrategie Pankow (Bezirksamt von Pankow o. J.)
- Implementierung in laufende Verkehrsprojekte im Bezirk (Bezirksamt von Pankow 2020d): Fahrradstraße Stargarder Straße und Gleimstraße, Verkehrsberuhigung Otto-Ostrowski-Straße, Bebauungsplan Sommerbad Pankow, Zwei-Richtungsradweg mit Asphaltierung des Weges am Fließgraben/KP Bahnhofstraße/Anbindung Parkstraße

Beschreibung

Art der Maßnahme
Push-Maßnahme / nicht investiv / Infrastruktur, Verkehr, Mobilität / raum-strukturell, verhaltenssteuernd, ordnungsrechtlich

Nebenstraßen erfüllen eine untergeordnete Netzfunktion in der Verkehrsplanung. Durch die steigende Anzahl an Fahrzeugen auf Berliner Straßen und das dadurch wachsende Verkehrsaufkommen weichen jedoch immer mehr Personen von überfüllten Hauptstraßen ab, um zügiger zu ihrem Ziel zu gelangen. Navigationsgeräte, die auf Basis von Echtzeitdaten Routen vorschlagen, sind ein weiterer Grund,

warum immer mehr Menschen engere, zum Teil geschwindigkeitsreduzierte Straßen (Tempo 30, Spielstraße) bevorzugen, obwohl sie häufig einen Umweg bedeuten. Um diese Straßen für Anwohner*innen sicher und mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten, ist es notwendig, in Nebenstraßen den Kfz-Verkehr zu minimieren. Geeignete Mittel sind Fahrradstraßen (Anlieger frei) und Kiezblocks. Ein Kiezblock ist geprägt von Einbahnstraßen und Sperrungen für den MIV, um dem Kfz-Verkehr keine Alternative zu einer Hauptstraße zu bieten. Durch Fahrradstraßen und Kiezblocks dürfen entweder nur Personen, dessen Ziel in der Straße liegt, mit ihrem Auto in die Straße fahren oder aber die Nebenstraßen werden gemieden, da ihre Nutzung keinen Vorteil für MIV-Nutzende bietet.

Handlungsschritte / Meilensteine

Erarbeitung eines Konzepts mit den Zielen, Auswahlkriterien und Umgestaltungsvorgaben zur Umsetzung von Kiezblocks und Erweiterung des Fahrradstraßennetzes

- In welcher Form? Konzeptpapier Kiezblocks
- Wozu? Klärung der Rahmenbedingungen zur Einrichtung von Kiezblocks

Erprobung der ersten Kiezblocks mit Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Gestaltung

- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Überprüfung der Wahrnehmung aller Beteiligten und der Wirkung der Maßnahme

Maßnahmenbegleitende Evaluation des Feldversuchs von Kiezblöcken und Fahrradstraßen

- In welcher Form? Umsetzung der ersten Kiezblocks
- Wozu? Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Raumbezug Pankow

Bezirksweit, insbesondere in den viel befahrenen Blöcken des Innenstadt- und Innenstadtrandgebiets

Umsetzungsdauer

Kurz- bis mittelfristig (die Planungen und versuchsweise Umsetzung soll kurzfristig erfolgen, die Ausweitung für eine flächenhafte Umgestaltung ist mittelfristig das Ziel)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Bewohner*innen der Kiezblocks, Fahrradfahrende und Zufußgehende

Verantwortliche Institutionen
SGA, Stadtentwicklungsamt

Mitwirkende
QPK Gesundheitsförderung, SPK, InfraVelo, Changing Cities, FUSS e. V., ADFC, VCD

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Die Kosten variieren je nach Gestaltungselementen und dem Maß zur Förderung der Aufenthaltsqualität. Die Planung wird von SenUVK bezuschusst, die Umgestaltung wird ca. 220.000 € kosten.

Konflikte / Hemmnisse

- Integration aller Belange – auch der Bewohner*innen, die an den Hauptstraßen/Rand des Blocks wohnen
- Vorbehalte von Kfz-Nutzenden
- Ausreichend Information und Vorlauf vor Umsetzung für die Anwohner*innen
- Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums anbieten
- Hohe Hürden durch die StVO zur Darstellung von qualifizierten Gefahrenlagen für die dauerhafte Anordnung

Fallbeispiele

Netz aus Fahrradstraßen Offenbach
Bis 2021 entstehen neun Kilometer Fahrradstraßen und sechs Achsen, die das Stadtgebiet und das Umland neu erschließen. Die neuen Wege werden auffällig gestaltet, um die Sicherheit für alle Generationen zu gewährleisten und die Orientierung zu erleichtern (Stadt Offenbach 2020).

Fahrradzone Bremen
Das Fahrradmodellquartier in der Neustadt ist offiziell als erste Fahrradzone in Deutschland ausgewiesen. Zum Fahrradmodellquartier gehören insgesamt zwölf Straßen und rund 2,5 km Straßenraum in der Bremer Neustadt (Weser Kurier 2020).

Superblocks Barcelona
Superblocks zeichnen sich durch Autofreiheit verbundene Wohnquartiere aus. Jede*r Bewohner*in hat Zugang zu dem eigenen Superblock und kann die Stadt durchqueren, um andere zu besuchen, ohne überhaupt ein Auto zu benötigen (Enorm 2019).

Abbildung 43 | Gestaltung des Straßenraums in einem Superblock in Barcelona

Quelle: barcelona.de

Vitoria-Gasteiz
Die baskische Stadt Vitoria-Gasteiz hat vom Auto dominierte Straßen und Parkplätze zum Spielen und Flanieren freigemacht. Die Umgestaltung hat einen Radfahrboom ausgelöst, der nicht auf Kosten der Fußgänger*innen geht. Über die Hälfte ihrer Wege gehen die Einwohner*innen von Vitoria-Gasteiz zu Fuß (Heinrich-Böll-Stiftung 2018).

09. MAßNAHME

GESUND UND SICHER

Verkehrserschließung durch Radschnellverbindungen bis nach Brandenburg

Strategien

06. STRATEGIE
Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

Ziele

- Erreichbarkeit der suburbanen Gebiete und angrenzende Brandenburger Gemeinden gewährleisten
- Pendler*innenverkehre für Radverkehr erschließen
- Sicheren Radverkehr über Pankow hinaus gewährleisten

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 14 Abs. 1, 36 Abs. 2, 41 Abs. 1, 45
- Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Panke-Trail (SenUVK 2020h)
- BEK 2030 (SenUVK 2019b): 94
- Stadtquartier Buch V - Am Sandhaus/Rahmenplan Buch-Süd mit Mobilitätskonzept (Bezirksamt von Pankow 2020a, SenSW 2020c)

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / investiv / Infrastruktur / raumstrukturell

Radschnellverbindungen dienen dazu, städtische Randgebiete mit der Innenstadt für den Radverkehr zu verbinden. Sie sollen somit eine Alternative für MIV- und ÖPNV-Nutzende bieten. Auf den Strecken soll möglichst kreuzungsfrei gefahren werden können, um zeitliche Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu schaffen. Jedes Anfahren an Kreuzungen macht es für die Radfahrenden auch durch Verbrauch zusätzlicher Energie unattraktiver. Somit ergänzen Radschnellverbindungen das bestehende Radroutennetz. Die erste Radschnellverbindung, der Panke-Trail, ist schon in Planung. Jedoch sind weitere Routen sowie kürzere Anschlüsse zwischen dem Brandenburger Radverkehrsnetz und dem Berliner Netz notwendig, um vielen Pankower*innen und Einwohner*innen angrenzender Gemeinden einen naheliegenden Zugang zu gewähren.

Handlungsschritte / Meilensteine

Veränderung der Ziele für die Routenführung des bisher geplanten Panke-Trails für ein weiteres Einzugsgebiet, um eine höhere Wirkung zu erzielen

- In welcher Form? Absichtserklärung von Bezirks- und Senatspolitik sowie den Nachbarkommunen
- Wozu? Erschließung der Wohngebiete in Stadtrandgebieten und Nachbargemeinden

Ermittlung von Potenzialrouten zur Erschließung der suburbanen Gebiete Pankows und Anschlussmöglichkeiten nach Brandenburg

- In welcher Form? Fortführung der Planungsaktivitäten unter Einbezug des neuen Ziels
- Wozu? Planungssicherheit des Ziels unter Prüfung der besten Variante

Umsetzung der Strecken(-abschnitte)
- In welcher Form? Bau der Radschnellverbindung
- Wozu? Förderung des Radverkehrs für Pendler*innen

Befragung der Lokalbevölkerung zur Nutzung der Radschnellverbindung sowie Zählung der Radfahrenden auf der neuen Verbindung
- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Überprüfung der Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Raumbezug Pankow

Erweiterung im suburbanen Gebiet bis zu den Anschlüssen der benachbarten Brandenburger Gemeinden

Umsetzungsdauer

Mittelfristig (die Umsetzung des Panke-Trails beginnt frühestens ab 2024)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Radfahrende, aus Brandenburg kommende Pendler*innen

Verantwortliche Institutionen
SGA, SenUVK

Mitwirkende
Umwelt- und Naturschutzamt, InfraVelo, Changing Cities, ADFC, Landkreis Barnim, Landkreis Oberhavel, Land Brandenburg

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Zwischen 1,1 und 4,5 Mio. € pro km je nach Aufwand und Streckenvoraussetzung (SenUVK 2020h)

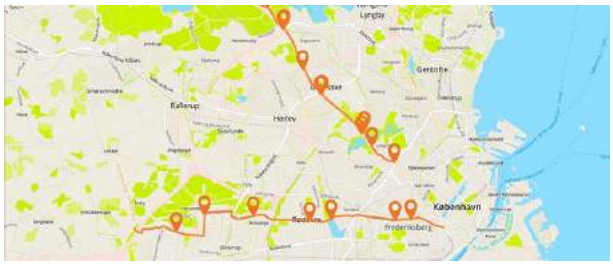
Konflikte / Hemmnisse
- Änderung des bisherigen Planungsstands der Routenlänge
- Abstimmung mit Brandenburger Gemeinden
- Suche nach geeigneten Potenzialrouten und deren Umwidmung
- Versiegelung weiterer Flächen

Fallbeispiele

Radschnellverbindungen für Berlin
Mindestens 100 km Radschnellverbindungen: das ist das Ziel für Berlin. Auf diesen Wegen können Radfahrer*innen zukünftig zügig und umweltfreundlich große Distanzen in Berlin zurücklegen (SenUVK 2020h).

Radschnellweg für Pendler*innen in Kopenhagen
Die Radschnellroute Kopenhagen-Albertslund ist die erste Route eines Netzes von insgesamt 26 im Bau befindlichen Radschnellwegen, die insgesamt eine Länge von 300 km aufweisen. Das Radschnellroutennetz führt zu einer Erhöhung der Fahrradspuren um 15 % und es wird erwartet, dass dadurch die öffentlichen jährlichen Aufwendungen für das Gesundheitswesen um 40,3 Mio. € sinken (Fahrradportal 2012).

Abbildung 44 | Radschnellrouten bis ins Umland, das Beispiel Kopenhagen



Quelle: supercykelstier.dk

10. MAßNAHME

GESUND UND SICHER

Geschützte Radverkehrsanlagen auf allen Hauptstraßen errichten sowie größere Nebenstraßen miteinbeziehen

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

04. STRATEGIE
Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern

06. STRATEGIE
Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten

Ziele

- Subjektiv und objektiv sicheres Radfahren auf Haupt- und Nebenstraßen für bereits Radfahrende und potenzielle Radfahrende
- Durch bessere Infrastruktur mehr Radfahrende aller Personengruppen und Typen von Radfahrenden
- Mehr Komfort für den Radverkehr und weniger Behinderungen durch Mischverkehr mit den Kfz
- Verhinderung des Radfahrens auf Gehwegen und mehr Qualität für den Fußverkehr durch höhere Distanz zu den Kfz

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 38 Abs. 2, 39 Abs. 2, 41 Abs. 2, 43
- Radverkehrsplan (SenUVK 2020b)
- Fußverkehrsstrategie (SenUVK 2020a)
- BEK 2030 (SenUVK 2019b): 94 f.
- StEP Verkehr 2011: 115, 124 f.
- Radverkehrsstrategie Pankow (Bezirksamt von Pankow o. J.)
- Implementierung in laufende Verkehrsprojekte im Bezirk (Bezirksamt von Pankow 2020d): Neue Radverkehrsanlagen (RVA) Mühlenstraße/ Danziger Straße/Storkower Straße, Markierung Radfahrstreifen Danziger Straße, Neue RVA Pasewalker Str. & Berliner Str./Neumannstraße, Radfahrstreifen mit Asphaltierung der Fahrbahn Schönholzer Weg

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / investiv / Infrastruktur / raumstrukturell

Geschützte Radverkehrsanlagen bieten den Vorteil einer störungsfreien Fahrt für Radfahrende, da der Kfz-Verkehr darauf weder halten noch parken kann und die Gefahr vermindert wird, dass Zufußgehende dort unbeabsichtigt laufen. Auch befinden sich Radfahrende in einem geschützten Raum – sie können nicht mehr eng überholt werden. Dies bietet insbesondere subjektive Sicherheit und führt meist zu einer Steigerung des Radverkehrs auf einer Straße. Um den Radverkehr zu fördern, ist somit ein durchgängiges Netz auf Hauptstraßen von geschützten Radfahrstreifen unumgänglich. Auch ist zu prüfen, ob in Hauptstraßen außerhalb des übergeordneten Straßennetzes ebenso die Notwendigkeit und die Möglichkeit besteht, geschützte Radfahrstreifen einzurichten, um auch dort Radfahrenden sicheres Radfahren zu ermöglichen.

Handlungsschritte / Meilensteine

Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen im Bezirk und dem Bedarf an Umbaumaßnahmen sowie Abstimmung der bezirklichen Radverkehrsstrategie mit dem landesweiten Radverkehrsnetz
- In welcher Form? Bezirkliches Radverkehrsnetz
- Wozu? Übersicht über den potenziellen Aufwand sowie der zentralen Fragen

Erstellung von Leitlinien und Empfehlungen in der Umsetzung sowie Bewertungen der Straßen und Ableitung einer Prioritätenliste mit Öffentlichkeitsbeteiligung für die zeitlich koordinierte Umsetzung
- In welcher Form? Umsetzungskonzept mit Priorisierungen
- Wozu? Strategische Vorgehensweise zur schrittweisen Umsetzung

Beginn der Umsetzung im Pankower Straßennetz
- In welcher Form? Umgestaltung von Haupt- und Nebenstraßen
- Wozu? Verbesserung der Bedingungen zur Nutzung des Fahrrads

Evaluation der Wirkung von Umbaumaßnahmen auf das Mobilitätsverhalten der Menschen
- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Überprüfung der Wahrnehmung der Nutzenden und der verkehrlichen Wirkung der Maßnahme

Raumbezug Pankow

Bezirksweit

Umsetzungsdauer

Kurz- bis mittelfristig (kurzfristig Überprüfung der aktuellen Planungen und Implementierung in die Radverkehrsstrategie des Bezirks, mittelfristig Umsetzung Beginn der Umsetzung an den Straßen)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Radfahrende

Verantwortliche Institutionen
SGA, SenUVK

Mitwirkende
InfraVelo, Changing Cities, ADFC

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
ca. 10.000 €/km bei temporären Radwegen (Tagesspiegel 2020), bei Radwegen ca. 40.000 €/km (taz 2020)

Konflikte / Hemmnisse
- Es sind Kompromisse notwendig, da nicht alle Haupt- und Nebenstraßen drei- bis vierspurig sind
- Eine Neuordnung ist aufgrund des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand notwendig
- Konfliktpotenzial mit Autofahrenden, die weniger Platz zur Verfügung haben werden

Fallbeispiele

Temporäre Pop-Up-Bikelanes in der Danziger Straße
Im Rahmen der Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus wurden auf einem Abschnitt zwischen Landsberger Allee bis kurz hinter der Bötzowstraße temporäre Radfahrstreifen (Pop-up-Bike-Lanes) errichtet. Damit wurden Lücken zwischen den vorhandenen Radverkehrsanlagen geschlossen (infraVelo 2020).

Geschützte Radfahrstreifen in Berlin
Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und die Bezirksämter haben bereits einige neue geschützte Radfahrstreifen realisiert (SenUVK 2020e).

Abbildung 45 | Geschützte Radfahrstreifen in Berlin

Quelle: Philipp Böhme

11. MAßNAHME

VIELSEITIG ERREICHBAR

Verbesserung bestehender ÖPNV-Vorrangschaltungen und Integration neuer Kreuzungspunkte

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

08. STRATEGIE
Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

Ziele

- Zuverlässigkeit von Bus und Tram erhöhen
- Fahrtdauer des ÖPNV verringern
- ÖPNV-Reisezeiten gegenüber dem MIV verbessern

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 26 Abs. 2, 27 Abs. 7, 33 Abs. 1 & 2, 34 Abs. 3
- Luftreinhalteplan 2019: Beschleunigung von Bussen und Bahnen (Maßnahme 2.6)
- StEP Verkehr: Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Umweltverbundes gegenüber dem MIV bei der Konzeption bzw. Überarbeitung der Schaltpläne für LSA (Maßnahme 8.1)
- Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023: Priorisierung des ÖPNV im Oberflächenverkehr als Teil der Anforderungen an die Nahverkehrsinfrastruktur

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / investiv / Verkehrsoptimierung / lokal / Infrastruktur / organisatorisch

Die Vorrangschaltung oder Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen ist ein wesentlicher Baustein eins attraktiven, gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV. Der Prozess des Vorranggebens funktioniert nicht überall reibungslos und wird zum Beispiel durch den MIV behindert, der durch Rückstau die Fahrt des ÖPNV hin zur Kreuzung behindert, selbst wenn ein Signal schon den Vorrang angefordert hat.

Handlungsschritte / Meilensteine

Anfrage an SenUVK zum Ausbau und zur Verbesserung der Vorrangschaltung für den ÖPNV ggf. als BVV-Beschluss
- In welcher Form? Schriftliche Anfrage
- Wozu? Absichtserklärung gegenüber der Senatsverwaltung

Erstellung und Veröffentlichung von Übersichten zu Kreuzungen mit Vorrangschaltungen, deren Potenzial zur Optimierung sowie zur Ausstattung weiterer Kreuzungen in Zusammenarbeit mit der BVG
- In welcher Form? Konzeptplanung zur Erweiterung der Vorrangschaltung
- Wozu? Planungen für den Ausbau der Vorrangschaltungen für den ÖPNV

Beginn der Umsetzung zum Ausbau der Vorrangschaltung nach Prioritäten und einheitlichen Konzept

- In welcher Form? Umbau von Kreuzungen
- Wozu? Schrittweise Förderung des ÖPNV

Evaluation der ersten umgesetzten Vorrangschaltungen

- In welcher Form? Evaluationsbericht
- Wozu? Wirkungs- und Akzeptanzanalyse zur Anpassung des weiteren Ausbaus

Raumbezug Pankow

Der konzeptionelle Teil der Maßnahme zielt auf Kreuzungen bezirksweit, während die Umsetzung nach dem Konzept gezielt lokal erfolgt.

Umsetzungsdauer

Mittelfristig

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Alle ÖPNV-Nutzende

Verantwortliche Institutionen
SenSW, SenUVK (insb. VKRZ)

Mitwirkende
SGA, BVG

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Die Kosten für die Ausstattung einer Lichtsignalanlage mit einer ÖPNV-Priorisierung können stark variieren, je nachdem, welche Hardware-Ausstattung zusätzlich erforderlich ist. Für ein einfaches System können Kosten in Höhe von rund 20.000 € netto anfallen. Die tatsächlichen Kosten können jedoch aufgrund von ggf. erforderlichen baulichen/technischen Anpassungen um ein Vielfaches höher liegen.

Konflikte / Hemmnisse
Planungen, die für den MIV zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen, müssen im Einklang mit Luftbelastungsgrenzwerten stehen.

Fallbeispiele

Verbesserung eines vorhandenen Vorrangsystem für Busse mit bis zu 10 % schnelleren und bis zu 29 % pünktlicheren Linien
eltis.org/discover/case-studies/bus-priority-system-malmosweden

Verbesserung eines vorhandenen Vorrangsystems für Trams mit bis zu 14 % schnelleren Linien und bis zu 7 % mehr Passagieren
civitas.eu/measure/priority-traffic-light-regulation-public-transport

Abbildung 46 | Beschilderung über eine Vorrangschaltung zur Information des Kfz-Verkehrs

Quelle: Wikimedia, Raysonho @ Open Grid Scheduler / Grid Engine, CC0 1.0

12. MAßNAHME

VIELSEITIG ERREICHBAR

Erweiterung des Nahverkehrsangebotes im ländlichen Raum Pankows und im Umland, z. B. durch Expressbuslinien

Strategien

01. STRATEGIE
Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren

08. STRATEGIE
Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

Ziele

- Pendler*innen frühzeitig (nicht erst am Stadtrand) ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung stellen
- Durchgangsverkehr aus dem Umland und dem ländlichen Raum Richtung Innenstadt/Mitte auf den ÖPNV umlagern

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 14 Abs. 1, 26 Abs. 4, 33 Abs. 1
- Mobilitätskonzept Karow (Bezirksamt von Pankow 2019c)
- Integriertes Struktur- und Handlungskonzept (SHK) Entwicklungsraum Nordost

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / nicht investiv / Verkehrsverlagerung / flächenhaft / Verkehr, Mobilität / organisatorisch

Die Verkehrsmenge im Bezirk Pankow wird zu Teilen durch Durchgangsverkehr aus dem Brandenburger Umland bestimmt. Eine attraktivere Anbindung des Umlandes, die es ermöglicht ÖPNV-Knotenpunkte ohne Auto zu erreichen oder schneller als mit dem Auto direkt in die Berliner Innenstadt zu gelangen, ist daher ein Bestandteil der Strategie Verkehr zu verlagern. Diese organisatorische Maßnahme beinhaltet einerseits die Erweiterung des ländlichen Nahverkehrsangebotes durch Direkt-, Express- und Schnellbuslinien und andererseits die Abstimmung des als Zubringerverkehr gedachten Angebotes im ländlichen Raum auf den Linien in Richtung Innenstadt.

Handlungsschritte / Meilensteine

Anfrage an SenUVK zur Ausweitung des ÖPNV-Netzes im suburbanen Raum und zu den Brandenburger Nachbarkommunen in Verbindung mit dem kommunalen Nachbarschaftsforum und dessen nachhaltigen, interkommunalen Verkehrskonzept sowie dem Planwerk Nordostraum ggf. als BVV-Beschluss
- In welcher Form? Schriftliche Anfrage
- Wozu? Absichtserklärung gegenüber der Senatsverwaltung

Überprüfung von Bedienungslücken und zeitlich schlecht erreichbarer Bereiche insbesondere in suburbanen Gebieten in Zusammenarbeit mit der BVG
- In welcher Form? Analysen für den Nahverkehrsplan
- Wozu? Überprüfung und Sensibilisierung gegenüber dem Thema

Konzeptionierung neuer Routen für eine bessere Anbindung des Stadtrandgebietes und der angrenzenden Kommunen an Zentren in Berlin im Rahmen des Planwerks Nordostraum, dem interkommunalen, nachhaltigen Verkehrskonzept sowie dem Struktur- und Handelskonzept

- In welcher Form? Planungen im Rahmen des Nahverkehrsplans, der ab 2024 fortgeschrieben wird
- Wozu? Bessere Anbindung von mit dem ÖPNV schlecht versorgter Gebiete, um eine höhere Attraktivität gegenüber dem MIV zu erreichen

Raumbezug Pankow

Die Maßnahme zielt stark auf das Brandenburger Umland als Pendlerquelle ab und ist daher bezirks- und länderübergreifend.

Umsetzungsdauer

Mittelfristig

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Insbesondere Pendler*innen

Verantwortliche Institutionen
BVG, VBB, DB, SenUVK

Mitwirkende
Verwaltung der betroffenen Brandenburger Landkreise

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Die Kosten für die Einführung und den Betrieb einer Buslinie über ein Jahr (ohne Fahrzeugneukauf, aber inkl. Abschreibung) werden mit grob 300.000 € angesetzt.[5] Hiervon abgezogen werden können Einnahmen durch das Angebot.

Konflikte / Hemmnisse
Durch die Maßnahme werden Umland und ländlicher Raum als Wohnstandorte attraktiver, wobei durch ein mögliches Einwohnerwachstum mehr Verkehr induziert werden könnte.

Fallbeispiele

Hilfreiche Informationen und Fallbeispiele wurden in der Broschüre Städtische Schnellbussysteme des VDV zusammengetragen:
vdv.de/broschuere-staedtische-schnellbussysteme.pdfx

Abbildung 47 | Beschilderung für einen Pendler*innenparkplatz

Quelle: Wikimedia, Billboa, CC BY 3.0

[5] Basiert auf Berechnungen der Nahverkehrsinitiative Bürger Pro CityBahn für das Fallbeispiel Wiesbaden (procitybahn.de/was-kosten-busse/#advgb-toc-71c32142-95c7-4dc7-b783-e9c8701ba872)

13. MAßNAHME

VIELSEITIG ERREICHBAR

Einführung neuer Tarifregelungen zum Zweck der Attraktivierung des ÖPNV

Strategien

- **01. STRATEGIE**
  Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren
- **08. STRATEGIE**
  Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen

Ziel

Ein neues Tarifsystem, das als Teil eines Maßnahmenpaketes die Nutzung des ÖPNV gegenüber dem MIV attraktiviert.

Synergie mit weiteren Planungen

- MobG BE §§ 26 Abs. 2 & 3, 28 Abs. 1, 29 Abs. 4 & 5

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / nicht investiv / Verkehrsverlagerung / flächenhaft / Verkehr, Mobilität / organisatorisch

Ein wesentlicher Entscheidungsfaktor für die Wahl eines Transportmittels ist immer auch der Preis. So können günstigere Fahrpreise im ÖPNV zu einer Steigerung des Fahrgastaufkommens und zu einer Verkehrsverlagerung weg vom MIV führen. Durch eine Umgestaltung von Tarifen können außerdem Aspekte wie soziale Gerechtigkeit oder die Komplexität des Tarifsystems beeinflusst werden. Letzteres kann vereinfacht und Preise noch individueller der Reise angepasst werden.

Handlungsschritte / Meilensteine

Prüfung der Tarifregelungsmöglichkeiten im VBB-Tarif des Raums Berlin unter Einbeziehung der Kund*innenzufriedenheit von Berliner*innen sowie Pendler*innen aus Brandenburg und Prognosen zu Fahrgastzahlen in Zusammenarbeit mit der BVG, der DB und dem VBB
- In welcher Form? Bericht
- Wozu? Abschätzung von Wirkung und Finanzierung der Anpassungen

Dialogveranstaltungen mit allen Stakeholdern (BVG, DB, VBB, Bürger*innen, SenFin) zur Diskussion der verschiedenen Varianten und potenzielle Umsetzung neuer Tarifstrukturen
- In welcher Form? Workshops und Diskussionsrunden
- Wozu? Überarbeitung des Berliner Tarifsystems für eine höhere Kund*innenzufriedenheit

Raumbezug Pankow

Die Tarifregelungen gelten bezirksübergreifend, idealerweise sogar länderübergreifend.

Umsetzungsdauer

Kurz- bis mittelfristig (Prüfung neuer Möglichkeiten kurzfristig, Umsetzung im Rahmen der Haushaltsplanung mittelfristig)

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Insbesondere Pendler*innen

Verantwortliche Institutionen
BVG, DB, SenUVK, SenFin

Mitwirkende
Stakeholder aus den Bereichen Soziales, Stadtentwicklung, Verkehr, Finanzen, Mediator*innen, Expert*innen zwecks Evaluation

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Kostenschätzung Evaluationsstudie ca. 15.000 € – 50.000 €. Je nach Aufwand auch mehr. Umsetzung und jährliche Finanzierung der neuen Tarifregelung abhängig vom umgesetzten System und mitunter ohne Mehrkosten.

Konflikte / Hemmnisse

- Die mitunter notwendige Finanzierung könnte, trotz bedrückender Beweislage für die Notwendigkeit eines attraktiven ÖPNV in Bezug auf lokale und globale Umweltbelastungen, nicht faktenbasiert, sondern politisch diskutiert werden.
- Je nach Regelung und Erfolg könnten umliegende Kommunen an Attraktivität verlieren und benachteiligt werden.
- Durch die Maßnahme werden Umland und ländlicher Raum als Wohnstandorte attraktiver, wobei durch ein mögliches Einwohnerwachstum mehr Verkehr induziert werden könnte.

Fallbeispiele

Diskussion des 365-Euro-Jahrestickets in Wien
vdv.de/positionspapier-freifahrt-und-365-euro-ticket-vdv.pdfx

Der ÖPNV ist für Nutzer*innen in vielen Städten weltweit bereits teilweise oder komplett kostenlos
Eine Datenbank für Kommunen mit kostenlosem Nahverkehr finden Sie auf *freepublictransport.info.* Fallbeispiele sind neben Melbourne oder Monheim der kostenlose ÖPNV in Augsburg und Luxemburg (Deutsche Welle, 2019) oder für Einwohner*innen Tallins (Tallin, 2020).

Abbildung 48 | Historische Fahrscheine der BVG

Quelle: Bundesarchiv, 183-1990-0104-025, Hirschberger, Ralph, CC-BY-SA 3.0

14. MAßNAHME

SOZIAL GERECHT

Schaffung einer offenen Datenbasis zur Barrierefreiheit von Gehwegen, Kreuzungen und Haltestellen

Strategien

05. STRATEGIE
Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen

07. STRATEGIE
Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen

Ziele

- Schaffung eines Informationsangebots für Menschen mit Barrierefreiheitsbedarf
- Schaffung einer offenen Datenbasis (z. B. für Projekte im Bereich Monitoring, Navigation, …)
- Monitoring der Zielerreichung in Bezug auf die Herstellung einer barrierefreien Verkehrsinfrastruktur
- Entwicklung eines Verfahrens zur Priorisierung von Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit
- Abschätzung des Investitionsbedarfs

Synergie mit weiteren Planungen

- Nahverkehrsplan Berlin (2019-2023) mit deutlichem Schwerpunkt auf Barrierefreiheit, u. a. auch mit dem Ziel der Erstellung eines Haltestellenkatasters zur Überprüfung der Einhaltung entsprechender Vorgaben und der Maßnahmenpriorisierung (SenUVK 2019d)
- StEP Verkehr: 124 (Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“), 126 (ÖPNV-Barrierefreiheit)
- StEP Verkehr: 125 (Aufbau eines Erhaltungsmanagementsystems für die Straßeninfrastruktur)
- MobG BE §§ 4 Abs. 2, 50 Abs. 6, 52 Abs. 4 mit dem grundsätzlichen Ziel der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangeboten

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / nicht investiv / Infrastruktur / organisatorisch, informatorisch

Die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes. Aktuell ist die vorhandene Datenbasis zur Barrierefreiheit der Infrastruktur jedoch unzureichend, so gibt es beispielsweise keine vollständige Übersicht über den Ausbauzustand von Haltestellen oder die Bordhöhen an Knotenpunkten. Die Maßnahme zielt deshalb auf den Aufbau eines Datenhaltungssystems mit den zur Bewertung der Barrierefreiheit benötigten Informationen.

Handlungsschritte / Meilensteine

Systematisierung der verfügbaren Datenbasis zur Barrierefreiheit der Fußverkehrsinfrastruktur sowie von Haltestellen
- In welcher Form? Anfragen bei datenhaltenden Stellen, Testauswertungen von Daten
- Wozu? Übersicht, Detailplanung

Abstimmung der im Datensystem zu berücksichtigenden Infrastrukturmerkmale (mit Einfluss auf Barrierefreiheit)
- In welcher Form? Workshop mit Fachverbänden, Verwaltung, Zivilgesellschaft
- Wozu? Abgleich IST-Datenbasis mit Zielvorstellung

Entwicklung und Abstimmung eines Vorschlags für eine geeignete Dateninfrastruktur sowie Prozesse für die (automatisierte) Aufbereitung, Validierung, Aktualisierung und Bereitstellung der Datenbasis z. B. unter den Bedingungen der Datenlizenz Deutschland
- In welcher Form? Konzept
- Wozu? Voraussetzung für Aufbau Datenhaltungssystem

Aufbau Datenhaltungssystem und Einpflegen der vorhandenen Datenbasis
- In welcher Form? Verwaltungsinternes Projekt, ggf. Beauftragung Dritter
- Wozu? Erstellung Datenhaltungssystem

Erhebung fehlender oder unvollständiger Informationen zur Barrierefreiheit
- In welcher Form? Öffentlichkeitswirksame Kartierungskampagne mit Freiwilligen
- Wozu? Bewusstseinsbildung und Vervollständigung Datenbasis

Erarbeitung eines Indikatorsystems zum Monitoring der Barrierefreiheit des Verkehrssystems, Indikatoren könnten z. B. den Anteil barrierefreier Bushaltestellen ausweisen
- In welcher Form? Digitales Indikatorsystem ggf. inklusive Kartenanwendung und/oder Bericht zum Stand der Barrierefreiheit
- Wozu? Informationsbereitstellung, Fortschrittsmonitoring

Raumbezug Pankow

Flächendeckend für Pankow

Umsetzungsdauer

Kurz- bis mittelfristig

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Verantwortliche Institutionen
SenUVK, SGA, Beauftragte*r für Menschen mit Behinderung Pankow, Landesbeauftragte*r für Menschen mit Behinderung

Mitwirkende
BVG sowie ggf. CityLab Berlin und Projekte / Initiativen im Bereich offener Daten und Barrierefreiheit (wheelmap.org und brokenlifts von Sozialhelden e. V. u. a.)

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Eine Projektförderung des Datenmanagementsystems ist ggf. über verschiedene Förderprogramme des Bundes und der Länder möglich. Ggf. kann auf bereits bestehende Aktivitäten zum Aufbau eines Erhaltungsmanagementsystems für die Straßeninfrastruktur (SenUVK Abteilung Verkehr, Gruppe IV D 4) bzw. eines Haltestellenkatasters aufgebaut werden. Einzuplanen sind vor allem Personalkosten. Es ist zu prüfen, ob Teile der notwendigen Datenerhebungen auch als Crowdsourcing-Projekt organisiert werden können.

Konflikte / Hemmnisse

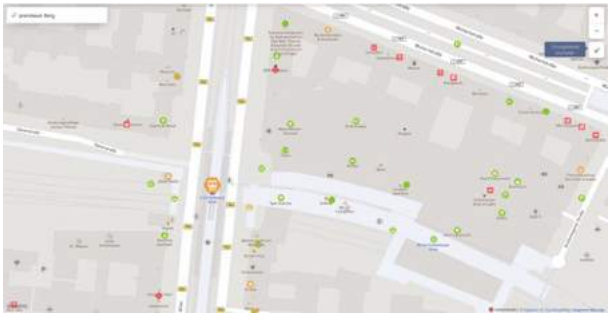
- Es gibt bereits verschiedene Datenbestände zur Barrierefreiheit, allerdings sind sie oftmals unvollständig und teilweise nicht aktuell. Des Weiteren sind die Datenbestände verschiedener Institutionen nicht immer kompatibel.
- Verantwortungen müssen klar strukturiert sein, um die notwendige Kooperation auf Landes- und Bezirksebene sowie zwischen verschiedenen datenhaltenden Institutionen zu gewährleisten.
- Für den dauerhaften Betrieb der Datenbank und der Aktualisierung der Daten muss eine verantwortliche Institution und Finanzierungsquelle bestimmt werden.

Fallbeispiele

Crowdsourced Online-Karte wheelmap.org

Wheelmap.org ist eine Online-Karte, in der Nutzende Informationen zur Zugänglichkeit von Orten der Daseinsvorsorge (Geschäfte, Ämter, Bildungseinrichtungen usw.) sowie von ÖPNV-Haltestellen mit dem Rollstuhl abrufen, aber auch selbst eintragen und aktualisieren können. Die Zugänglichkeit von Orten wird dabei über ein einfaches Ampelsystem (grün = voll rollstuhlgerecht, orange = teilweise rollstuhlgerecht, rot = nicht rollstuhlgerecht) dargestellt.

Abbildung 49 | Ausschnitt der Online-Karte wheelmap.org



Quelle: Sozialhelden e. V. (2020)

OpenSidewalks- and AccessMap-Projekt des TCAT[6]

Das TCAT – ein Kompetenzzentrum für die Nutzung moderner Informationstechnologien zur Unterstützung von Menschen mit Einschränkungen – erarbeitete 2016 einen Vorschlag für ein Gehweg-Kartierungsschema. Das Schema ermöglicht die einheitliche und umfassende Kartierung von Gehwegen und Kreuzungsbereichen unter dem Aspekt der Erfassung aller notwendigen Merkmale zur Beschreibung der Barrierefreiheit (u. a. Oberflächenqualität, Bordsteinhöhen, Querungshilfen, Treppen usw.).

Aufbauend auf diesen konzeptionellen Vorarbeiten wurde aus den offenen Daten der Stadt Seattle, WA ein routingfähiges Fußverkehrsnetz der Stadt erstellt (accessmap.io). Der implementierte Routing-Algorithmus berücksichtigt Steigungen, Bordsteinabsenkungen und temporäre Baustellen und kann zur Ermittlung der optimalen Fußverkehrsverbindungen genutzt werden.

Abbildung 50 | Ausschnitt aus dem Projekt AccessMap, einem Navigationsservice für mobilitätseingeschränkte Menschen

Quelle: TCAT (2020)

[6] TCAT: The Taskar Center for Accessible Technology an der University of Washington in Seattle, Washington, USA

15. MAßNAHME

SOZIAL GERECHT

Monitoring und regelmäßige Aktualisierung des Entwicklungskonzepts für die grüne und soziale Infrastruktur im Bezirk

Strategien

- **03. STRATEGIE**
  Gemischte genutzte Stadtquartiere fördern
- **04. STRATEGIE**
  Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern
- **09. STRATEGIE**
  Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren

Ziele

- Vorhaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur im Bereich Bildung/Kinderbetreuung sowie Erholung und Freizeit
- Sicherung der notwendigen Standorte, Vorbereitung von Bauvorhaben und die kontinuierliche Prüfung und Umsetzung der Bedarfsdeckung
- Sicherstellung einer auf die Bevölkerungsverteilung und -struktur abgestimmten Verteilung der Einrichtungen, auch im Kontext des Wohnungsneubaus
- Gleichwertige Berücksichtigung von Erholungs- und Freizeitflächen (z. B. Parks, Grünanlagen, Spielplätze)
- Berücksichtigung der Umweltgerechtigkeitsperspektive bei der Analyse der Ist-Situation und der Priorisierung von Infrastrukturprogrammen

Synergie mit weiteren Planungen

- Drucksache BVV Pankow von Berlin VII-1189 (Kenntnisnahme des Entwicklungskonzepts, Bezirksamt von Pankow 2019a)
- Berliner Schulbauoffensive (SenFin 2020)
- Konzept für die bezirkliche Spielplatzplanung (Bezirksamt von Pankow 2020c)
- MobG BE §3 und §7 Abs. 1 mit der grundsätzlichen Verankerung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in ganz Berlin (unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen, Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit) und dem Primat gemischter Stadtquartiere mit räumlicher Nähe zu Einrichtungen. Eine angemessene, wohnstandortnahe Versorgung mit sozialer und grüner Infrastruktur ist hierfür eine wichtige Voraussetzung.
- MobG BE § 7 Abs. 2 und § 41 Abs. 1 zur Rolle des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur zur Erschließung der sozialen und grünen Infrastruktur

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / nicht investiv / Mobilität / organisatorisch

In Berlin sind die Bezirke für die Standortplanung der Infrastrukturen im Wohnumfeld zuständig. Für eine bedarfsgerechte Planung dieser Infrastrukturen erstellten die Bezirke erstmals 2016 Soziale

Infrastrukturkonzepte (SIKOs). Das umfangreiche Entwicklungskonzept für die soziale und grüne Infrastruktur des Bezirks Pankow umfasste dabei eine Analyse der Versorgungssituation mit Schulen, Kitas, Jugend- und Seniorenfreizeiteinrichtungen, Spiel- und Sportplätzen, Grünflächen sowie Kultur- und außerschulischen Bildungseinrichtungen.

Eine regelmäßige Aktualisierung dieses Konzepts, inklusive Überprüfung des erzielten Fortschritts, unterstützt eine kontinuierliche, zielorientierte Infrastrukturplanung. Um einkommensarmen Menschen bei einer gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft zu unterstützen, ist bei der Analyse der Versorgungssituation auch deren sozialräumliche Verteilung zu berücksichtigen. Defizite in sozial benachteiligten Teilräumen können dann prioritär in die Maßnahmenplanung einbezogen werden.

Handlungsschritte / Meilensteine

Aktualisierung des SIKO, inkl. der Aussagen zur aktuellen und zukünftigen Versorgungslage (Versorgungsgrade) in Zusammenarbeit mit allen Fachverwaltungen

- In welcher Form? Fortschrittsbericht
- Wozu? Übersicht, konzeptionelle Weiterentwicklung der Infrastruktur

Prüfung der sozialräumlichen Verteilung von Versorgungsdefiziten und bei Bedarf entsprechende Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen in sozial benachteiligten Teilräumen

- In welcher Form? GIS-Analyse, Teil des Fortschrittsberichts
- Wozu? Berücksichtigung sozialer Aspekte bei der Infrastrukturplanung

Konzept zur Behebung der Versorgungsdefizite, auch unter Berücksichtigung der Defizite bei der Versorgung mit Spielplätzen (in Abstimmung mit dem Spielplatzkonzept), wohnungsnahen Grünflächen sowie Senioren- und Kultureinrichtungen

- In welcher Form? Maßnahmenkonzept im Fortschrittsbericht, ggf. Beschluss durch BVV
- Wozu? Konzeptionelle Grundlage für Infrastrukturprojekte

Raumbezug Pankow

Flächendeckend für Pankow

Umsetzungsdauer

Kurz- bis mittelfristig

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Gesamtbevölkerung

Verantwortliche Institutionen
Stadtentwicklungsamt

Mitwirkende
SGA, Umwelt- und Naturschutzamt, SenSW, SenUVK

Umsetzungsvoraussetzungen

- Ggf. Kopplung an die Fortschreibung der Bevölkerungsprognose sinnvoll

Konflikte / Hemmnisse

- Zur Umsetzung des Konzepts müssen Personal und Budget zur Verfügung gestellt werden.

16. MAßNAHME

SOZIAL GERECHT

Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen

Strategien

07. STRATEGIE
Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen

Ziele

- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ mobil sein (MobG BE § 2 Abs. 5)
- Umsetzung des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, nach dem bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden soll

Synergie mit weiteren Planungen

- Nahverkehrsplan Berlin (2019-2023) mit deutlichem Schwerpunkt auf Barrierefreiheit (SenUVK 2019d)
- StEP Verkehr: 126 (ÖPNV-Barrierefreiheit)
- MobG BE §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 6, 4 Abs. 2, 5 Abs. 3, 22, 26 Abs. 2 & 7, 29 Abs. 6, 31, 50 Abs. 6 mit dem grundsätzlichen Ziel der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangeboten

Beschreibung

Art der Maßnahme
Pull-Maßnahme / investiv / Infrastruktur / organisatorisch, infrastrukturell

Das Personenbeförderungsgesetz schreibt die Umsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV-Systems bis zum Jahr 2022 vor. Im Bezirk Pankow besteht dabei vor allem hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen Nachholbedarf. Diesem soll mit der Erarbeitung und Umsetzung eines Sanierungsprogramms Rechnung getragen werden.

Handlungsschritte / Meilensteine

Entwicklung Vorschlag zur Sicherung der personellen und finanziellen Kapazitäten für die Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen und Abstimmung/Koordinierung mit der Senatsverwaltung und ggf. den anderen Bezirken
- In welcher Form? Verwaltungsinterne Absprachen, ggf. Aufgreifen der Thematik in AG Mobilität bzw. BVV
- Wozu? Schaffung der Voraussetzungen für Programm, Synergien zu anderen Bezirken ausloten

Konzeptionierung des Sanierungsprogramms (Festlegung von Zielen, Erstellung einer ersten Prioritätenliste und eines Zeitplans), ggf. inklusive Beschluss der BVV
- In welcher Form? Konzept
- Wozu? Konkretisierung der Maßnahme, Herstellung von Verbindlichkeit

Unterstützung des Aufbaus eines Haltestellenkatasters für eine weitergehende Priorisierung sowie Monitoringzwecke
- In welcher Form? Abstimmung mit Bezirken und Senatsverwaltung
- Wozu? Synergien nutzen

Umsetzung des Sanierungsprogramms (Zielstellung für Berlin: 200 Haltestellen pro Jahr ab 2023)
- In welcher Form? Planung und Umsetzung der notwenigen Ausbaumaßnahmen
- Wozu? Herstellung Konformität mit Vorgaben PbefG und MobG BE

Raumbezug Pankow

Flächendeckend für Pankow

Umsetzungsdauer

Kurzfristig

Beteiligte Akteure

Zielgruppe
Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Verantwortliche Institutionen
SGA

Mitwirkende
SenUVK, BVG

Umsetzungsvoraussetzungen

Finanzierungsmöglichkeiten und Kostenaufwand (Grobschätzung)
Eine Finanzierung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen kann beispielsweise über Mittel der SenUVK oder durch auf Bezirksebene verfügbare Mittel für den baulichen Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur erfolgen. Voraussetzung ist die Verfügbarkeit entsprechender personeller Ressourcen in der Bezirksverwaltung.

Konflikte / Hemmnisse
- Fehlende personelle Ressourcen für die Planung und Umsetzung entsprechender Ausbaumaßnahmen
- Hoher Verwaltungsaufwand für die Beantragung von Fördermitteln für die geplanten Baumaßnahmen und damit verbundene Unsicherheiten in der Zeitplanung

Fallbeispiele

Kommunaler Aktionsplan Inklusion 2019-2023 in Rastatt
Rastatt, eine Kreisstadt mit ca. 50.000 EW in Baden-Württemberg, erstellte bereits im Jahr 2015 einen ersten kommunalen Aktionsplan Inklusion (Laufzeit: 2016-2018). Im Jahr 2019 wurde die erste Fortschreibung (2019-2023) beschlossen. Ein Themenfeld des Aktionsplans ist die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Der Plan beschließt das Ziel des barrierefreien Umbaus von jährlich 20 Bushaltestellen und benennt einige Haltestellen ortskonkret (Rastatt 2019).

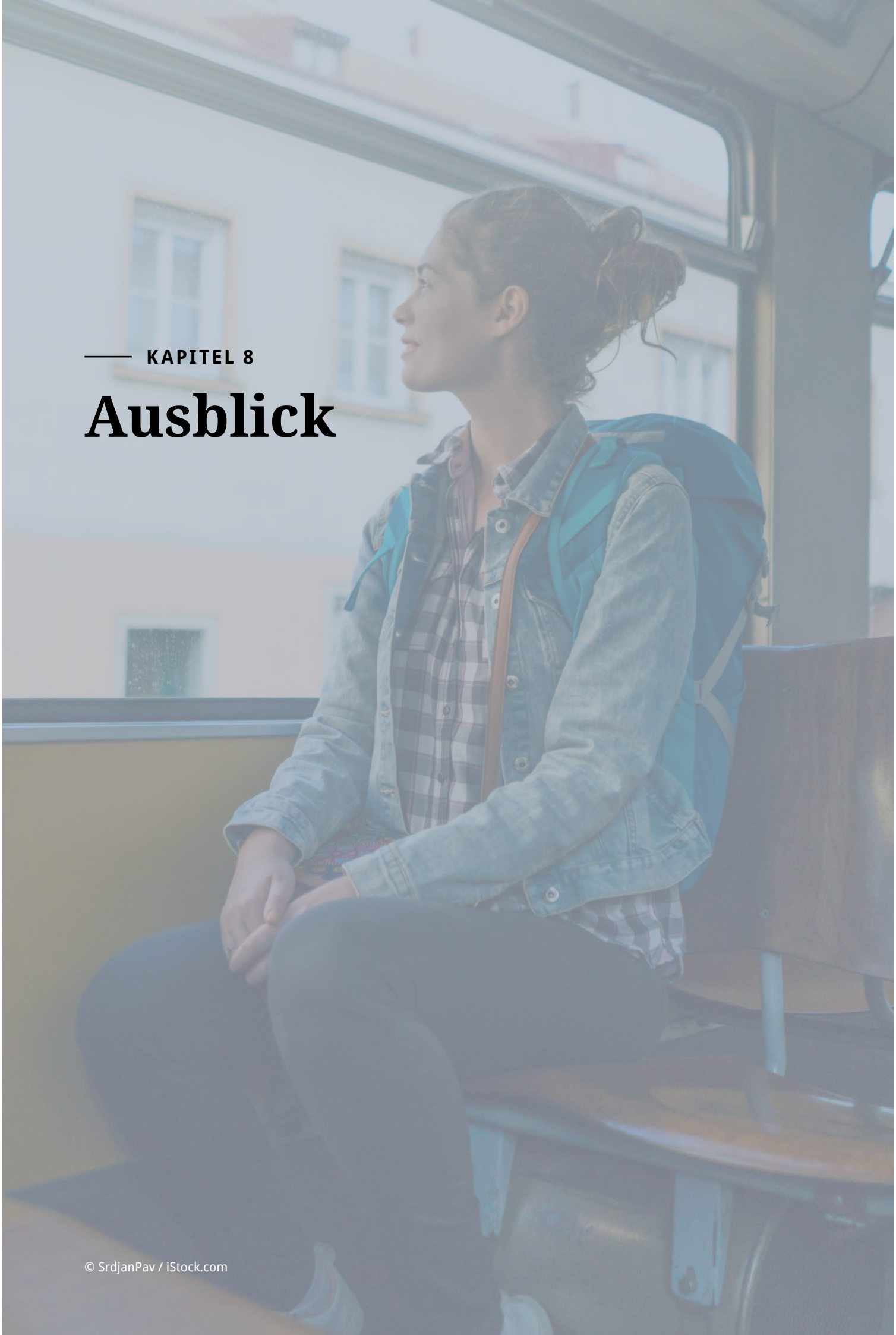
Abbildung 51 | Barrierefreie Bushaltestelle in Schwerte

Quelle: Martin Randelhoff, Qimby.net

Umsetzungsvoraussetzungen des Maßnahmenkonzepts

Die Maßnahmensteckbriefe enthalten eine Übersicht über die notwendigen Handlungsschritte, die Verantwortlichen sowie die voraussichtliche Umsetzungsdauer. Dem Mobilitätsmanagement als koordinierende und vermittelnde Einheit im Bezirk Pankow dient die Übersicht als Orientierungsrahmen zur zielorientierten Initiierung der Maßnahmenumsetzung, zur Evaluation des Fortschritts, ggf. dem lenkenden Eingreifen und der Moderation. Bei potenziellen Abweichungen von diesem Handlungskonzept ist es eine verkehrspolitische Aufgabe, dies zu begründen und ggf. nachzusteuern. Die regelmäßig stattfindende Mobilitätskonferenz dient als Plattform, um bei Verzögerungen, Veränderungen der Ziele oder der Rahmenbedingungen und ausbleibender Fortführung der Umsetzung mit allen Beteiligten aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft darüber zu diskutieren. Viele der im Handlungskonzept vorgestellten Maßnahmen gewinnen durch eine parteiübergreifende Diskussion im Verkehrsausschuss und anschließend der BVV sowie ggf. der Beschlussfassung an Verbindlichkeit. Die Steckbriefe sehen dazu die folgenden zu diskutierenden und für eine Beschlussvorlage relevanten Punkte vor:

- Konzept zur Erweiterung des Parkraummanagements
- Konzept zur Umgestaltung der Kreuzungspunkte
- Konzept Gewerbestandortermittlung
- Konzept zur Auswahl und Umsetzung von Kiezblocks
- Konzept zur Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen
- Gestaltungskonzept betriebliche Mobilitätsmanagement
- Absichtserklärung Verlängerung Panke-Trail bis zu den Brandenburger Gemeinden
- Absichtserklärung Ausbau Vorrangschaltung ÖPNV an Kreuzungen
- Absichtserklärung zur Erweiterung des Nahverkehrsangebotes in den suburbanen Gebieten Pankows und im Umland



KAPITEL 8

Ausblick

© SrdjanPav / iStock.com

Fortführung der Mobilitätsberichterstattung

Mit dem Handlungskonzept endet die Planaufstellungsphase des 1. Pankower Mobilitätsberichts. Dies ist allerdings erst der Auftakt. Im Zyklus der Mobilitätsberichterstattung wird nun der nächste Schritt eingeleitet: die Umsetzung der Maßnahmen zur Qualitätssicherung des Planungsprozesses sowie die Fortschreibung des Mobilitätsberichts. Das Verkehrsplanungsinstrument hat erstmalig die verkehrspolitisch-strategische Ausrichtung zur Entwicklung der Mobilität in Pankow definiert und soll es weiterhin begleiten. Der politische Aushandlungsprozess ist stetig und wird von vielerlei Dynamiken beeinflusst. Technische, politische, gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Entwicklungen werden im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung kontinuierlich aufgenommen und diskutiert. Dies verleiht dem Planungsinstrument die Möglichkeit, politisch beratend zu fungieren und Verkehrsentwicklung strategisch und nicht reaktiv voranzutreiben.

Das Instrument kann aber nur mit Leben erfüllt werden, wenn ein Team für das Mobilitätsmanagement im Bezirk aktiv gestaltend tätig wird. Dafür wurde im Jahr 2018 die Stelle der Mobilitätsbeauftragten geschaffen, die sich nun dauerhaft und unbefristet um die Mobilitätsberichterstattung kümmert. Dieser Person stehen zwei Verkehrsplanende zur Seite, deren Stellen ebenfalls erst in den letzten Jahren geschaffen wurden. Zusammen im Team als Teil der AG KIS (Koordination Infrastruktur-Standortentwicklung) des Stadtentwicklungsamts Pankow findet das bezirkliche Mobilitätsmanagement erstmalig statt. Die AG KIS initiiert, koordiniert und steuert sowohl die Planung als auch die Umsetzung mobilitätsrelevanter Maßnahmen. Der Bezirk ist damit Vorreiter in Berlin bei der Gestaltung einer an den Bedarfen der Menschen orientierten Mobilität.

Der Mobilitätsbericht als Planwerk geht nun in den zweiten Zyklus über. Es werden wieder Analysen zur Bewertung des Status Quo stattfinden, Ziele kritisch reflektiert und eine SWOT-Analyse mit daraus resultierenden Strategien und Maßnahmen durchgeführt. Zusätzlich hat der nachfolgende Zyklus die Aufgabe, mittels eines Evaluierungskonzepts die angestoßenen Maßnahmen und die allgemeinen Entwicklungen in der Mobilität zu bewerten. Es wird damit geprüft, inwiefern Veränderungen des Verkehrssystems eingetreten sind und welche Einflüsse sie auf die Mobilität der Menschen hat. Die Umsetzungsstrategie kann ebenfalls dazu benutzt werden, nachzuweisen, ob die im ersten Zyklus ausgewiesenen notwendigen Schritte zur Veränderung eingeleitet wurden.

Der Turnus, in dem ein kompletter Zyklus der Mobilitätsberichterstattung mit Planaufstellung und Maßnahmenumsetzung stattfindet, beträgt ca. vier Jahre. Das bedeutet, dass voraussichtlich alle vier Jahre ein Mobilitätsbericht veröffentlicht wird, der den Planungsprozess von der Bewertung des Status Quo, über die Leitbilddiskussion, Strategieerarbeitung und Maßnahmenableitung bis zur Umsetzung und abschließenden Evaluation dokumentiert. Der Turnus ermöglicht es, aufkommende Thematiken einer dynamischen Stadtentwicklung unmittelbar in die Planung einfließen zu lassen und Verzögerungen bei notwendigen Entscheidungen gering zu halten. Gleichzeitig sollte der Mobilitätsbericht dadurch zielorientiert fokussiert formuliert werden und Offenheit für neue Themen bieten. Neue Schwerpunkte im nächsten Planungszyklus könnten beispielsweise die Integrierung der Neubaugebiete, der Pendler*innenverkehr aus Brandenburg oder der Wirtschaftsverkehr in Wohngebieten sein, die im ersten Zyklus noch nicht intensiv untersucht, aber immer wieder genannt wurden.

Diesem anhaltenden Prozess wird das beratende Gremium der Mobilitätskonferenz zur Seite gestellt. Auf dieser Konferenz sollen die aktuellen Entwicklungen und verkehrspolitischen Themen diskutiert werden sowie über die Umsetzung von Maßnahmen beraten werden. Expert*innen der Mobilität, Vertreter*innen anderer Bezirke, Kommunen und städtischen Unternehmen als auch Bürger*innen haben die Möglichkeit, gemeinsam mit den Vertreter*innen der lokalen Politik und Verwaltung über die Inhalte des Mobilitätsberichts zu diskutieren.

Literaturverzeichnis

ADFC – Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club e. V. (2020): Projekt InnoRAD – Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen.
Online verfügbar unter: *adfc.de/artikel/projekt-innorad-innovative-radverkehrsloesungen-auf-deutschland-uebertragen*
[09.11.2020]

autofrei leben! e. V. (2020): PARK(ing) Day Berlin.
Online verfügbar unter: *parking-day-berlin.de*
[01.11.2020]

B.A.U.M. Consult GmbH (2020): mobil gewinnt – Plattform für betriebliches Mobilitätsmanagement.
Online verfügbar unter: *mobil-gewinnt.de*
[01.11.2020]

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg (2019): Nach sechs Tagen intensiver Arbeit: Neue Impulse und Visionen für Hamburgs Magistralen.
Online verfügbar unter: *hamburg.de/bauforum/12797142/bauforum*
[01.11.2020]

Berliner Energiewendegesetz (EWG Bln), verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der Energiewende und zur Förderung des Klimaschutzes in Berlin vom 22. März 2016 (GVBl. S. 122).

Bezirksamt von Friedrichshain-Kreuzberg (2020): XHain is(s)t draußen – Terrassen für Vieles.
Online verfügbar unter: *fixmyberlin.de/friedrichshain-kreuzberg/terrassen*
[01.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (2016): „Wohnen an der Michelangelostraße“ - Ideenwettbewerb / Machbarkeitsstudie.
Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/artikel.829763.php*
[01.11.2020] – derzeit städtebauliche Planung mit Öffentlichkeitsbeteiligung durch Die Raumplaner

Bezirksamt von Pankow (2019a): Drucksache Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin VII-1189 (Kenntnisnahme: Entwicklungskonzept für die soziale und grüne Infrastruktur für den Bezirk Pankow).
Online verfügbar unter: *https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/infrastrukturkonzept_bvv_kentniss.pdf*
[01.11.2020] – Fortschreibung durch das Soziale Infrastruktur-Konzepte (SIKo, Erweiterung zu SIIP (Strategie für integrierte Infrastrukturplanung) vorgesehen) geplant.
Online verfügbar unter: *berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.838936.php*
[01.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (2019b): Rahmenplanung Karow. Dokumentation der dritten öffentlichen Planungswerkstatt am 15. Juni 2019.
Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/karow_dritte_planungswerkstatt_doku.pdf*
[01.11.2020] – Rahmenplan mit Mobilitätskonzept von HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH derzeit im Entwurf

Bezirksamt von Pankow (2019c): Mehr Fahrradstraßen für Pankow, Beschluss-Nr.: VIII-1155/2019.
Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksamt/beschluesse-des-bezirksamts/2019/19-11-2019-mehr-fahrradstrassen-fuer-pankow.pdf*
[01.11.2020] – derzeit Übersichtskarte potenzieller Fahrradstraßen und Prioritätenliste mit Umsetzungshorizonten bis 2030 durch die Radverkehrsplanenden von Pankow.

Bezirksamt von Pankow (2019d): Mehr Raum zur Entfaltung - attraktive Wohnviertel durch Entschleunigung, Beschluss-Nr.: VIII-0944/2019.
Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/vo040.asp*
[05.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (2020a): Rahmenplan Buch-Süd mit Mobilitätskonzept.
Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/2020-05-06-bericht_rahmenplan_buch_aktualisiert-nach-ba.pdf*
[01.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (2020b): Städtebauliche Planung für den ehemaligen Güter- und Rangierbahnhof Pankower Tor.
Bearbeitungsstand online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/artikel.487200.php*
[01.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (2020c): Landschafts- und Spielplatzplanung.
Bezirkliche Spielplatzplanung. Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/naturschutz/artikel.231385.php*
[01.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (2020d): Vorhaben- und Projektliste des Bezirksamtes Pankow.
Online verfügbar unter: *berlin.de/ba-pankow/aktuelles/vorhaben-und-projektliste*
[01.11.2020]

Bezirksamt von Pankow (o. J.): Radverkehrsstrategie Pankow.
Derzeit im Erarbeitungsprozess durch die Radverkehrsplanenden in Abstimmung mit dem in Aufstellung befindlichen Radverkehrsnetz des Senats.

BImschV – Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 26. Januar 2010, zuletzt geändert durch Art. 105 V v. 19.6.2020.
Online verfügbar unter: *gesetze-im-internet.de/bimschv_1_2010/1._BImSchV.pdf*
[01.11.2020]

Campus Berlin-Buch GmbH (2020): CampusMobility.
Online verfügbar unter: *campusberlinbuch.de/de/mobility.html*
[09.11.2020]

Charité CFM Facility Management GmbH (2020): Wir fahren Zukunft: STIMULATE.
Online verfügbar unter: *wir-fahren-zukunft.de*
[09.11.2020]

Deutsche Welle (2019): Gratis fahren mit Bus und Bahn in Augsburg und Luxemburg.
Online verfügbar unter: *dw.com/de/gratis-fahren-mit-bus-und-bahn-in-augsburg-und-luxemburg/a-51824956*
[09.11.2020]

DIfU – Deutsches Institut für Urbanistik (2012): Kreisverkehrsplätze mit Radverkehr.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-i-06.pdf*
[09.11.2020]

DIfU – Deutsches Institut für Urbanistik (2020): Dänemark: Fahrradstrategie Kopenhagen 2011 – 2025.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/fahrradstrategie-kopenhagen-2011-2025*
[09.11.2020]

Enorm (2019): Nachhaltige Städteplanung - Die Superblocks von Barcelona.
Online verfügbar unter: *enorm-magazin.de/gesellschaft/urbanisierung/superblocks-von-barcelona*
[09.11.2020]

European Commission (2020): Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social Committee and the Committee of the Regions. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future.
Online verfügbar unter: *ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf*
[09.01.2021]

Fahrradportal (2012): Erster Radschnellweg für Pendler in Kopenhagen eröffnet.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/erster-radschnellweg-fuer-pendler-kopenhagen*
[09.11.2020]

Fahrradportal (2020a): SuSi3D – Subjektive Sicherheit von Radverkehrsinfrastruktur.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/subjektive-sicherheit-von-radverkehrs-infrastruktur*
[09.11.2020]

Fahrradportal (2020b): ADAC-Radrouten- und Kreuzungstest in 10 Großstädten.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/adac-radrouten-und-kreuzungstest-10-grossstaedten*
[09.11.2020]

Fahrradportal (2020c): Untersuchung zur Sicherheit von Radfahrenden auf Kreisverkehren in den Niederlanden.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/untersuchung-zur-sicherheit-von-radfahrenden-auf*
[09.11.2020]

Fahrradportal (2020d): Sicherheit umlaufender Radwege an Kreisverkehren.
Online verfügbar unter: *nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/sicherheit-umlaufender-radwege-kreisverkehren*
[09.11.2020]

FGM-AMOR gem. GmbH – Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research, FGM-AMOR, Gemeinnützige GmbH (2020): Park4SUMP. Parking management as game changer for urban mobility. Good Practise Examples and Case Studies.
Online verfügbar unter: *park4sump.eu/good-practise-examples-and-case-studies*
[09.11.2020]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs.
Online verfügbar unter: *fgsv-verlag.de/empfehlungen-fur-planung-und-betrieb-des-offentlichen-personennahverkehrs-forschungsprojekt-des-forschungsprogramms-stadtverkehr*
[09.11.2020]

Gemeinsame Landesplanung Berlin – Brandenburg (2020): Achsenentwicklungskonzept im „Nord-Ost-Raum" Berlin und Berliner Umland (Siedlungsachse Pankow-Wandlitz).
Bearbeitungsstand online verfügbar unter: *gl.berlin-brandenburg.de/raumentwicklung/berlin-und-berliner-umland/achsenentwicklungskonzept-nord-ost-raum-913042.php*
[01.11.2020] – derzeit ist neben der Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Planwerks Nordostraum auch ein Integriertes Struktur- und Handlungskonzept (SHK) Entwicklungsraum Nordost in Planung.

Gerike, Regine; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2019a): Mobilitätssteckbrief für Berlin.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_steckbrief_berlin_gesamt.pdf*

Gerike, Regine; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2019b): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018" in Berlin (Pankow).
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_tabellen_pankow.pdf*

Gerike, Regine; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2020): Mobilitätssteckbrief für große SrV-Vergleichsstädte.
Online verfügbar unter: *tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Steckbrief_GrosseSrV-Vergleichsstaedte.pdf?lang=de*

Heinrich-Böll-Stiftung (2018): Vitoria-Gasteiz: Grüne Stadt für Menschen.
Online verfügbar unter: *boell.de/de/2018/12/14/gruene-stadt-fuer-menschen*
[09.11.2020]

Heinrichs, Eckhart & Janus, Philip (2008): Parkraumbewirtschaftung prüfen: Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg.
Online verfügbar unter: *digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/15501174/files/pdf/Parkraumbewirtschaftung_prenzlauer_berg.pdf*
[09.11.2020]

infraVelo (2020): Temporäre Radfahrstreifen: Danziger Straße.
Online verfügbar unter: *infravelo.de/projekt/temporaere-radfahrstreifen-danziger-strasse*
[09.11.2020]

Landeshauptstadt Stuttgart (2020): Parkraummanagement.
Online verfügbar unter: *stuttgart.de/leben/mobilitaet/auto/parkraummanagement*
[09.11.2020]

Lättman, Katrin; Olsson, Lars E.; Friman, Margareta (2018): A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel.
In: Research in Transportation Economics 69, S. 501–511. DOI: 10.1016/j.retrec.2018.06.002.

LK Argus GmbH (2011): Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung – Prenzlauer Berg.
Online verfügbar unter: *lk-argus.de/downloads/LK-Argus_PrenzlauerBerg.pdf*
[01.11.2020]

MLA+ & Martin Aarts (2020): Stadtraum 2030. Raum für Menschen statt für Autos. Eine Studie im Auftrag der BVV-Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Pankow.
Online verfügbar unter: *stadtraum2030.de/wp-content/uploads/2020/07/200630-MLA-PAN-Projektbroschu%E2%95%A0%C3%AAre.pdf*
[01.11.2020]

MobG BE – Berliner Mobilitätsgesetz, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464). Per Gesetz geändert am 22.1.2020 als Drucksache 18/2429 des Abgeordnetenhaus Berlin zur Ergänzung des Abschnitts Fußverkehr. Ergänzt durch die beiden Referentenentwürfe zur Neuen Mobilität und zum Wirtschaftsverkehr am 10.9.2020.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz*
[01.11.2020]

Der Polizeipräsident in Berlin (2018): Unfalldaten Pankow, bezogen von Dir E BVkD VSD3, Verkehrslagebild, nicht veröffentlicht.
E-Mail: *StudienundForschungsanfragen@polizei.berlin.de*

Rastatt (2021): Rastatt inklusiv - das barrierefreie Portal der Stadt Rastatt.
Online verfügbar unter: *rastatt-inklusiv.de*
[01.11.2020]

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. Discussion paper.
Online verfügbar unter: *ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf*
Zugegriffen: 08. April 2020

Senatskanzlei (2020): Kreuzungsampeln werden barrierefrei ausgebaut. Pressemitteilung vom 17.03.2020.
Online verfügbar unter: *berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.908105.php*
[01.12.2020]

SenFin – Senatsverwaltung für Finanzen (2020): Die Schulbauoffensive des Berliner Senats.
Aktueller Stand online verfügbar unter: *berlin.de/sen/finanzen/haushalt/schulbauoffensive/artikel.613867.php*
[01.11.2020]

SenStadt – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2006): Planwerk Nordostraum Berlin – Leitbilder, Konzepte, Strategien.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_nordost/download/nordostraum_text_umschlag_72dpi.pdf*
[01.11.2020]

SenStadt – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011a): Stadtentwicklungsplan (StEP) Industrie und Gewerbe 2011 - Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/industrie_gewerbe/Step_Industrie_Gewerbe_Gesamt.pdf*
[01.11.2020]

SenStadt – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011b): StEP Verkehr Berlin.
Online verfügbar unter: *berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf*
[01.11.2020]

SenStadtUm – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2013): Fachmarktkonzept Berlin. Entwicklungsspielräume für den nichtzentrenrelevanten Einzelhandel.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/Fachmarktkonzept_Berlin_2013.pdf*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2019a): Monitoring Soziale Stadtentwicklung.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/de/2019*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2019b): StEP Zentren 2030 - Lebendige Zentren und wohnungsnahe Versorgung für die wachsende Stadt.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/StEP_Zentren_2030.pdf*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020a): StEP Wohnen 2030. Neue Wohnungen für Berlin.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/wohnen/download/StEPWohnen2030-Langfassung.pdf*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020b): Neue Stadtquartiere: Blankenburger Süden - Vorbereitende Untersuchungen und Grundlagenkonzept Mobilität.
Bearbeitungsstand online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/blankenburger-sueden/de/untersuchung.shtml*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020c): Neue Stadtquartiere Buch - Am Sandhaus.
Bearbeitungsstand Rahmenplanaufstellung online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/buch-am-sandhaus/de/entwicklung.shtml*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020d): StEP Wirtschaft 2030 - Entwicklungspotenziale für Gewerbe und Industrie.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/wirtschaft/StEP_Wirtschaft_2030_Online.pdf*
[01.11.2020]

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020e): Stadtumbau Förderprojekte: Neugestaltung und Erschließung von Anton-Saefkow-Park / Ernst-Thälmann-Park / Umfeld Grundschule am Planetarium.
Online verfügbar unter: *stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/nachhaltige-erneuerung/Anton-Saefkow-Park.7788.2.html* und *stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/nachhaltige-erneuerung/Ernst-Thaelmann-Park-Ausstattung.8444.0.html* und *stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/nachhaltige-erneuerung/Grundschule-Am-Planetarium.6599.2.html*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2018): Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum Berlins in Folge der neuen städtebaulichen Entwicklungen.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/projekte-in-planung/nord-ost-raum/2018_nor_berlin_bericht.pdf*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019a): Basisbericht Umweltgerechtigkeit. Grundlagen für die sozialräumliche Umweltpolitik.
Online verfügbar unter: *datenbox.stadt-berlin.de/filr/public-link/file-download/8a8ae3ab73c9245d0173fc744ea3719c/2007/659315486090271774 3/umweltgerechtigkeit_broschuere.pdf*
[05.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019b): Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030), Umsetzungszeitraum 2017 bis 2021 - Konsolidierte Fassung.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/_assets/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/das-berliner-energie-und-klimaschutzprogramm-bek/bek-2030-beschlussfassung.pdf*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019c): Luftreinhalteplan Berlin, 2. Fortschreibung.
Online verfügbar unter: *berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhalteplan_2025/index.shtml*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019d): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/#nv*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020a): Fußverkehrsstrategie für Berlin.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/mobilitaetsgesetz/fussverkehrsstrategie*
[05.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020b): Radverkehrsplan: Für ein fahrradfreundliches Berlin.
Derzeit in Bearbeitung, Übersicht online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/mobilitaetsgesetz/#radverkehrsplan*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020c): Verkehrsentwicklung im Pankower Osten - Verkehrslösung Heinersdorf.
Bearbeitungsstand online verfügbar unter: *berlin.de/verkehr-pankower-osten/strassen/heinersdorf*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020d): Verkehrslösung Heinersdorf. Derzeit Machbarkeitsstudie im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden.
Planungsstand online verfügbar unter: *berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/heinersdorf*
[01.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020e): Geschützte Radfahrstreifen: Sicher mit dem Rad vorankommen.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/geschuetzte-radstreifen*
[09.11.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020f): Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Franziska Leschewitz und Kristian Ronneburg (LINKE) vom 02. November 2020 zum Thema "Barrierefreie Bushaltestellen" und Antwort vom 20. November 2020. Drucksache 18/25422 des Abgeordnetenhaus Berlin (18. Wahlperiode).
Online verfügbar unter: *pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/S18-25422.pdf*
[04.12.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020g): Ausbau des ÖPNV - Berlin setzt auf Busse und Bahnen.
Online verfügbar unter: *berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/ausbau*
[01.12.2020]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020h): Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung Panke-Trail.
Online verfügbar unter: *infravelo.de/assets/PDFs/ergebnisbericht-rsv-panketrail-final.pdf*
[01.12.2020]

Sozialhelden e. V. (2020): Kartendienst.
Online verfügbar unter: *wheelmap.org*, unter Verwendung von Geodaten von OpenStreetMap (CC-BY-SA 2.0).

Stadt Norderstedt (2014): Fußverkehr.
Online verfügbar unter: *norderstedt.de/Aktuelles-und-Service/Anreise-und-Verkehr/Fu%C3%9Fverkehr*
[09.11.2020]

Stadt Offenbach (2020): Ansporn zum Umsatteln.
Online verfügbar unter: *offenbach.de/microsite/bikeoffenbach/projekt/index.php*
[09.11.2020]

Stadt Wien (2020a): Parken in Wien.
Online verfügbar unter: *wien.gv.at/verkehr/parken*
[09.11.2020]

Stadt Wien (2020b): Schanigärten in Wien.
Online verfügbar unter: *wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/schanigaerten.html*
[09.11.2020]

Tagesspiegel (2020): Magistrale in Friedrichshain. Auch die Frankfurter Allee wird zum Pop-up-Radweg.
Online verfügbar unter: *m.tagesspiegel.de/berlin/magistrale-in-friedrichshain-auch-die-frankfurter-allee-wird-zum-pop-up-radweg/25862068.html*
[09.11.2020]

Tallin (2020): Free Public Transport Webpage.
Online verfügbar unter: *tallinn.ee/eng/freepublictransport*
[08.11.2020]

taz, die Tageszeitung (2020): Mehr Radwege dank der Coronakrise: Bahn frei!
Online verfügbar unter: *taz.de/Mehr-Radwege-dank-der-Coronakrise/!5684794*
[09.11.2020]

TCAT – Taskar Center at the University of Washington (2020): Kartendienst.
Online verfügbar unter: *accessmap.io*, unter Verwendung von Geodaten von OpenStreetMap (CC-BY-SA 2.0).

Weser Kurier (2020): Fahrradmodellquartier – Bremen hat in der Neustadt die erste Fahrradzone in Deutschland.
Online verfügbar unter: *weser-kurier.de/bremen/bremen-stadt_artikel,-bremen-hat-in-der-neustadt-die-erste-fahrradzone-in-deutschland-_arid,1922358.html*
[09.11.2020]

WHO – Weltgesundheitsorganisation (Hrsg.) (2006): WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide: Global update 2005. Summary of risk assessment.
Online verfügbar unter: *apps.who.int/iris/handle/10665/69477*
[05.11.2020]

WHO – Weltgesundheitsorganisation (Hrsg.) (2018a): Environmental Noise guidelines for the European Region.
Online verfügbar unter: *euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf*
[05.11.2020]

WHO – Weltgesundheitsorganisation (Hrsg.) (2018b): Physical activity.
Online verfügbar unter: *who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity*
[15.10.2020]

WHO – Weltgesundheitsorganisation (Hrsg.) (2018c): Germany Physical Activity Factsheet 2018.
Online verfügbar unter: *euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/382511/germany-eng.pdf*
[15.10.2020]

Datenquellenverzeichnis

Nr.	Autor	Jahr	Datenname	Lizenz	Lizenzlink/Zugangslink	Bezug (Kartennummer)
1	© OpenStreet-Map-Mitwirkende	2020	Gewässer, Bahnstrecken, Straßen und Wege	CC-BY-SA 2.0	openstreetmap.org/copyright	1 2-11 15-21 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 32
2	SenSW	2018	Umweltatlas Berlin / Gebäudealter der Wohnbebauung	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	1 8
3	SenUVK	2018	Geoportal Berlin / Ortsteile von Berlin	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	1 13 14 Ort 2
4	SenUVK Abteilung Verkehr	2019	Rohdatensatz (Haushalts-, Personen- und Wegedatensatz) aus der Erhebung "Mobilität in Städten - SrV 2018" Stichprobe Berlin, Bezirk Pankow	Datennutzungsvertrag		S. 24, Abbildung 7-9, S. 25, Abbildung 10, 11
5	SenSW	2007	Umweltatlas Berlin / Verkehrsmengen 2005	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	S. 24
6	SenSW	2011	Umweltatlas Berlin / Verkehrsmengen 2009	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	S. 24
7	SenSW	2017	Umweltatlas Berlin / Verkehrsmengen 2014	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	S. 24 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 31
8	SenUVK	2017	Umweltatlas Berlin / Flächennutzung, Stadtstruktur 2015 und Versiegelung 2016	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	2-11 16-21 33-36 38-39 41-44
9	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	2019	Statistische Blöcke des RBS	CC-BY-3.0	creativecommons.org/licenses/by/3.0/de/	2-11 16-21 33-36 38-39 41-44
10	SenUVK	2017	Umweltatlas Berlin / Strat. Lärmkarte Fassadenpegel an lärmbeeinflußten Wohngebäuden 2017	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	2 5 20
11	SenUVK	2017	Geoportal Berlin / Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2015 (Umweltatlas)	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	3 5 21
12	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	2019	Melderechtlich registrierte Einwohner am Ort der Hauptwohnung in Berlin zum Stand 12.2018			3 4 5 7
13	SenSW	2019	Geoportal Berlin / ALKIS Berlin	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	3 4 5
14	VBB - Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	2019	VBB-Fahrplandaten via GTFS (08.2019)	CC BY 3.0 DE	creativecommons.org/licenses/by/3.0/de/	4 5 16-17 37-44

15	SenUVK	2018	Geoportal Berlin / Detailnetz Berlin	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	4 5 6 9-11 33-36 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 32
16	SenUVK	2019	Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand Berlin (einschließlich der öffentlichen Spielplätze)	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	4 5 10
17	SenUVK	2019	Geoportal Berlin / LaPro Beschlussfassung: Erholung und Freiraumnutzung (Programmplan)	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	4 5
18	SenUVK	2019	Geoportal Berlin / Spielplatzversorgung - öffentlich	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	4 5 10
19	SenSW	2017	Umweltatlas Berlin / Stadtstruktur 2015 (Umweltatlas)	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	4 5
20	SenUVK	2018	Umweltatlas Berlin / Strat. Lärmkarte Gesamtlärmindex L_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas)	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	4 5
21	© OpenStreetMap-Mitwirkende	2019	"Supermärkte, Spielplätze, Kinos und Theater, Museen, Restaurants, Bars, Sportstätten, Läden, Gemeindezentren (Jugendzentren, Seniorenzentren), Kindergärten, Parks, Allg. Mediziner, Apotheken, Krankenhäuser, Haltestellen des ÖPNV"	CC-BY-SA 2.0	openstreetmap.org/copyright	4 5 6 9 10 11 16 19 40, 42-44 33 35-36 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 25
22	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	2019	Betriebe mit Beschäftigten und/oder Umsätzen aus Lieferungen und Leistungen in Berlin 2017 nach Planungsräumen			7 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 24
23	SenUVK	2020	Geoportal Berlin / Detailnetz Berlin	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	8 13 14
24	SenUVK	2020	Geoportal Berlin / ATKIS Bahnstrecke	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	8
25	© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat I A, Stadtentwicklungsplanung	2019	Zeitliche Realisierbarkeit der Neubaupotenziale			8
26	© OpenStreetMap-Mitwirkende	2020	Landnutzung (Grünanlagen)	CC-BY-SA 2.0	openstreetmap.org/copyright	12
27	Der Polizeipräsident in Berlin, Dir E BVkD VSD3	2018	Unfallorte und -anzahl sowie Verkehrsmittel der Unfallbeteiligten			13 14 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 37

28	Statistische Ämter des Bundes und der Länder	2012	Verzeichnis der Krankenhäuser und Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen in Deutschland			16 17
29	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	2019	Personen in SGBII Bedarfsgemeinschaften (12.2018)			18 19 20 21 Ortsteilprofiltabelle: Zeile 8
30	SenBJW	2019	Geoportal Berlin / Standorte Öffentlicher Schulen	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	34 39 41
31	Kassenärztliche Vereinigung Berlin	2018	Arztsuche für Hausarzt/-ärztin		kvberlin.de/fuer-patienten/arzt-und-psychotherapeutensuche	35
32	Bezirksamt Berlin	2019	Apotheken Stand Februar 2019 (aufbereiet von D. Reimann)			36
33	Amt für Statistik Berin-Brandenburg	2020	Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin, Grunddaten, am 31. Dezember 2019, halbjährlich.		statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A01-05-00_2019h02_BE.pdf, Zugegriffen am 31.08.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeilen 1, 3, 6
34	Amt für Statistik Berin-Brandenburg	2015	Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin, Grunddaten, am 31. Dezember 2014.		statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/BBHeft_derivate_00006746/SB_A01-05-00_2014h02_BEa.pdf, Zugegriffen am 31.08.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 4
35	Monitoring Sozial Stadtentwicklung	2018	Geoportal Berlin / Status-Index 2017	dl-de/by-2-0	govdata.de/dl-de/by-2-0	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 5
36	Landesamt für Gesundheit und Soziales Berlin	2018	Verteilung Mz (Merkzeichen)/ LOR (Lebensweltlich orientierter Raum) (GdB (Grad der Behinderung) 50-100 %), 2017, nicht veröffentlicht			Ortsteilprofiltabelle: Zeile 7
37	Bezirksamt Pankow	2016	Bezirkliches Wohnbaukonzept Pankow		berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/161027_wbk_pankow_webfassung.pdf, Zugegriffen am 31.08.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 9
38	SenSW	2018	"Sozialwohnungen in Pankow. Übersicht aus Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IV A 36, Stand 01/2018, nicht veröffentlicht"			Ortsteilprofiltabelle: Zeile 10

39	Tagesspiegel	2018	Teure Mieten: Prenzlauer Berg auf Rang drei		leute.tagesspiegel.de/pankow/macher/2018/12/13/66604/teure-mieten-prenzlauer-berg-auf-rang-drei/?utm_source=TS-Leute&utm_medium=link&utm_campaign=leute_newsletter,%20Zugegriffen%20am%2001.10.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 11
40	Amt für Statistik Berlin Brandenburg	2019	Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin, Grunddaten, am 30. Juni 2019		statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2019/SB_A01-05-00_2019h01_BE.pdf, Zugegriffen am 31.08.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 12
41	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	2017	In Berlin angemeldete Fahrzeuge (ohne Außerbetriebsetzungen) nach LOR-Planungsräumen. Nicht veröffentlicht, stand: 31. Dezember 2015.			Ortsteilprofiltabelle: Zeile 30
42	BerlinOnline Stadtportal GmbH & Co. KG	2016	Flächennutzung, Stadtstruktur 2015 und Versiegelung 2016 (Umweltatlas) - [WFS]		daten.berlin.de/datensaetze/fl%C3%A4chennutzung-stadtstruktur-2015-und-versiegelung-2016-umweltatlas-wfs-2, Zugegriffen am 31.08.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 33
43	Bezirksamt Pankow	2020	Fahrradabstellanlagen BA Pankow. Berichterstattung im Fahr-Rat von Pankow seit 2019, nicht veröffentlicht			Ortsteilprofiltabelle: Zeilen 34, 35
44	Bundesnetzagentur	2020	Ladesäulenkarte		bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html, , Zugegriffen am 11.11.2020	Ortsteilprofiltabelle: Zeile 36
45	Google Maps	2020	Routenplaner		44	Ortsteiltabelle: Zeilen 13-20

Glossar

Aktive Mobilität
Die beiden nicht motorisierten Fortbewegungsformen Zufußgehen und Fahrradfahren, die eine körperliche Betätigung benötigen.

Bedürfnis
Alle vom Menschen gestellten Wünsche, Verlangen oder Ansprüche in materieller oder sozialer Form, die zum Leben notwendig sind.

BVV – Bezirksverordnetenversammlung
Berliner Volksvertretung auf Bezirksebene zur Kontrolle und Anregung von Verwaltungshandeln der Bezirksämter sowie Diskussion von eingebrachten Themen aus der Bürger*innenschaft.

Daseinsvorsorge
Staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für das Leben als notwendig erachteten Güter und Dienstleistungen, wie bspw. medizinische Versorgung, Lebensmitteleinzelhandel, Kultureinrichtungen oder Bildungsmöglichkeiten.

E-Scooter
Elektronisch motorisierter Roller, der für Radwege und Straßen zugelassen ist und bis zu 25 km/h erreicht.

Erholungsflächen
Teile von öffentlichen Grünanlagen, die größer als 0,5 ha sind und nicht durch Lärm von > 55 dB(A) über 24 h beeinträchtigt werden.

Innenstadtgebiet
Alle Ortsteile in Pankow, die eine sehr hohe Bevölkerungsdichte (> 10.000 EW/km²) und Durchmischung von Wohnen und Arbeiten bieten. Ortsteile: Prenzlauer Berg, Pankow.
- **Innenstadtrandgebiet**
- **Suburbaner Raum**

Innenstadtrandgebiet
Alle Ortsteile in Pankow, die eine mittlere Dichte (4.000 - 10.000 EW/km²) und Durchmischung von Wohnen und Arbeiten bieten. Ortsteile: Wilhelmsruh, Weißensee, Niederschönhausen.
- **Innenstadtgebiet**
- **Suburbaner Raum**

MIV – Motorisierter Individualverkehr
Alle Verkehrsmittel, die von einem Motor angetrieben werden und zum individuellen Personentransport genutzt werden, vor allem Pkw und Krafträder.
- **ÖPNV**

MobilBericht / Mobilitätsbericht / Mobilitätsberichterstattung
MobilBericht ist der Name des Forschungsprojekts zur Erarbeitung der Mobilitätsberichterstattung. Die Mobilitätsberichterstattung ist ein neues Verkehrsplanungsinstrument zur sozial-gerechten und ökologisch-verträglichen Gestaltung der Mobilität der Menschen. Die Mobilitätsberichterstattung setzt sich aus einem Team des Mobilitätsmanagements zusammen, das in einem Turnus von ca. vier Jahren einen Mobilitätsbericht veröffentlicht.
- **Mobilitätsbeauftragte/-management**

Mobilität
Gesamtheit aller subjektiv ausgeprägten Ortsveränderungsmöglichkeiten, die durch den individuellen Möglichkeitsraum definiert sind und zur Erfüllung von spezifischen Bedürfnissen nötig ist.
- **Mobilitätsbedarf**
- **Mobilitätsverhalten**
- **Möglichkeitsraum**

Mobilitätsbeauftragte / -management
Einzelne Person oder Team, die sich um die Mobilitätsberichterstattung kümmert, d. h. den Mobilitätsbericht erarbeitet, die Aufgaben koordiniert, als Ansprechpartner*in für alle Akteure im Prozess dient und an der Umsetzung von Maßnahmen mitwirkt.

Mobilitätsbedarf
Individuelle Anforderungen an den Möglichkeitsraum, die zur Erfüllung der spezifischen Bedürfnisse eines Menschen oder einer Zielgruppe nötig sind.
- **Bedürfnis**
- **Mobilität**
- **Mobilitätsverhalten**

Mobilitätsverhalten
Verkehrsrelevante Entscheidungen einer Person, welche z. B. die Auswahl von Außer-Haus-Aktivitäten und Zielorten, aber auch die Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel umfasst. Die Entscheidung wird auf Basis individueller Möglichkeitsräume sowie dem Mobilitätsbedarf getroffen und wird im Modal Split erfasst.
- **Mobilität**
- **Mobilitätsbedarf**
- **Modal Split**
- **Möglichkeitsraum**
- **Verkehrsmittel**

Modal Split
Anteile der Verkehrsmittel „zu Fuß“, „Fahrrad“, „MIV“, „ÖPNV“ an allen zurückgelegten Wegen der Bürger*innen.
- **Mobilitätsverhalten**

Möglichkeitsraum
Die räumlichen, physischen, psychischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, deren subjektive Wahrnehmung von einer Person oder Gruppe bestimmt, eigenständig Ortsveränderungen durchzuführen.
- **Mobilitätsverhalten**

Nahmobilität
Die Möglichkeit, Bedürfnissen in nahräumlicher Distanz z. B. im Wohnumfeld nachkommen zu können, wofür insbesondere der Rad- und Fußverkehr geeignet ist. Als gute Nahmobilität wurde von den Pankower*innen kurze Wege mit einer fußläufigen Reisezeit von max. 13 Minuten und 30 Sekunden zum Ziel definiert. Qualitatives Merkmal der Nahmobilität ist die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- **Aktive Mobilität**
- **Bedürfnis**
- **Daseinsvorsorge**

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
Alle Verkehrsmittel, die auf vorgegebenen Linien und Routen fahren und für alle Menschen gegen Erwerb eines Fahrscheins zur Verfügung stehen. Dies umfasst die Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn und Nahverkehrszüge.
- **MIV**

Quell- und Zielverkehr
Die Begriffe Quell- und Zielverkehr beziehen sich jeweils auf einen spezifischen Raum. Quellverkehr ist der Verkehr, der im öffentlichen Raum des betrachteten Raum beginnt und außerhalb endet. Zielverkehr startet außerhalb und endet im Gebiet.

SenSW – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Fachverwaltung des Berliner Senats als Landesministerium mit Verantwortung zur Ausführung politischer Vorgaben für den öffentlichen Raum, die Stadtplanung und Hochbauprojekte mit Fokus auf Wohnen.
- **SenUVK**

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Fachverwaltung des Berliner Senats als Landesministerium mit Verantwortung zur Ausführung politischer Vorgaben für Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur.
▸ **SenSW**

SGA – Straßen- und Grünflächenamt
Fachverwaltung der Berliner Bezirke als Kommunalbehörde mit Verantwortung zur Ausführung von Baumaßnahmen und Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur als Baulastträger ohne überörtliche Verkehrsplanungsfunktion sowie zur Pflege, Unterhaltung und Entwicklung öffentlicher Räume und Grünanlagen.
▸ **Stadtentwicklungsamt**

Soziale Gerechtigkeit
Eine der drei Säulen der Nachhaltigkeit, die das Ziel einer gerechten Verteilung von Rechten, Möglichkeiten, Teilhabechancen und Ressourcen hat. Als Gerechtigkeitsansatz wird der Befähigungsansatz in der Mobilitätsberichterstattung genutzt, der es jedem Menschen, egal welcher körperlichen und geistigen Voraussetzung, ermöglichen soll, ein gutes Leben zu führen.

SrV – Mobilität in Städten (System repräsentativer Verkehrserhebungen)
Im 5-jährigen Turnus stattfindende Befragung zur Mobilität der Menschen in den Städten Deutschlands, auf deren Datengrundlage u. a. der Modal Split im Bezirk Pankow berechnet wird. Die Befragung wird berlinweit durch SenUVK beauftragt und durch die TU Dresden durchgeführt.

Stadtentwicklungsamt
Fachverwaltung der Berliner Bezirke als Kommunalbehörde mit Verantwortung zur Stadtplanung, Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung und überörtlicher Mobilitätsplanungsfunktion.
▸ **SGA**

StEP Verkehr / StEP MoVe Stadtentwicklungsplan (Mobilität und) Verkehr
Verkehrsplanungsinstrument auf Landesebene als Grundlage aller verkehrsspezifischen, integrierten Planungen mit verkehrspolitischen Vorgaben, der in der nächsten Fortschreibung gemäß § 16 MobG BE die Mobilität der Menschen noch stärker in den Fokus rücken wird.

Suburbaner Raum
Alle Ortsteile in Pankow, die eine geringe Dichte (> 4.000 EW/km²) und Durchmischung von Wohnen und Arbeiten bieten. Ortsteile: Stadtrandsiedlung Malchow, Rosenthal, Karow, Heinersdorf, Französisch-Buchholz, Buch, Blankenfelde, Blankenburg.
▸ **Innenstadtgebiet**
▸ **Innenstadtrandgebiet**

SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
Verbal-argumentative Analysemethode zur planerischen Bewertung, die durch Zusammenführung verschiedener Informationsgrundlagen über den Status Quo einen Abgleich mit vorgegebenen Zielen ermöglicht. Die SWOT ermöglicht die systematische Erarbeitung von Strategien, aus denen wiederum Maßnahmen abgeleitet werden können.

Umweltverbund
Umweltverträgliche Verkehrsmittel mit geringen Lärm- und Luftschadstoffemissionen oder Flächenverbrauch: ÖPNV, Fahrrad (auch E-Scooter usw.) und Zufußgehen.

Umweltgerechtigkeit
Die Betrachtung der sozialräumlichen Verteilung von gesundheitsgefährdenden Umweltbelastungen wie verkehrsbezogenen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, aber auch gesundheitsfördernden Gütern wie Erholungsflächen.

Umweltverträglichkeit
Eine der drei Säulen der Nachhaltigkeit, die Emissionen und negative Wirkungen des menschlichen Handelns auf ein Maß reduzieren soll, das die Natur und menschliche Gesundheit kompensieren kann. Nachfolgende Generationen sollen mindestens dieselben guten Bedingungen vorfinden, wie sie die aktuelle Generation hat, indem die dauerhafte Bedürfnisbefriedigung und daraus resultierende Bedarfe unter der Bewahrung der natürlichen Regenerationsfähigkeit ermöglicht werden.

Verkehr
Der Prozess der Ortsveränderung als Bewegung von Personen oder Gütern im realen Raum über eine bestimmte Zeitspanne.

Verkehrsmittel
Alle technischen und organisatorischen Fortbewegungsmittel, die für den Verkehr als Ortsveränderung vonnöten sind. Es wird dabei unter anderem zwischen Fuß, Fahrrad, Kfz und ÖPNV unterschieden.
▶ **Mobilitätsverhalten**

Verkehrsträger
Infrastruktur zur Ermöglichung von Verkehr. Dabei wird hier zwischen den verkehrsmittelspezifischen Verkehrsträgern Straße, Fuß- und Radweg sowie Schiene unterschieden. Einzelne Verkehrsträger können unterschiedlichen Verkehrsmitteln die Fortbewegung ermöglichen wie z. B. die Straße, die für das Kfz, den Bus, das Fahrrad und den E-Scooter geeignet ist.

Anhang

Anhang 1 | Übersicht aller Vereine, Arbeitsgruppen sowie Institutionen aus Pankow oder aus Berlin, deren Interessen durch beteiligte Personen am Planaufstellungsprozess vertreten wurden:

Bürger*innenvertretungen

- Bürger*innen mit unterschiedlichen Mobilitätsvoraussetzungen aus allen Ortsteilen von Pankow
- Bucher Bürgerverein e. V.
- Leben in Wilhelmsruh e. V.
- Für Pankow e. V.
- Bürgerverein Französisch Buchholz e. V.
- Bürgerverein Dorf Rosenthal e. V.
- Pro Kiez Bötzowviertel e. V.
- Pfeffersport e. V.
- Campus Berlin-Buch GmbH

Interessenverbände

- Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow (Changing Cities e. V.)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)
- ACE Auto Club Europa e. V. (ACE)
- Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung Pankow e. V.
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- GRÜNE LIGA Berlin e. V.
- Prima Klima in Weißensee, solar e. V. – soziales Leben und Arbeiten
- Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e. V.

Ämter und amtszugehörige Institutionen

- Stadtentwicklungsamt Pankow (Herausgeber)
- Straßen- und Grünflächenamt Pankow
- Amt für Soziales Pankow
- Umwelt- und Naturschutzamt Pankow
- Gesundheitsamt Pankow
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung Pankow
- Bezirksamt Pankow, Büro für Wirtschaftsförderung
- QPK (Qualitätsentwicklung, Planung und Koordination des öffentlichen Gesundheitsdienstes) Pankow
- SPK (Sozialraumorientierte Planungskoordination) Pankow
- AG Mobilität Pankow
- AG Stadtentwicklung Pankow
- AG RPV (ressortübergreifende Planungsvernetzung)
- Fahr-Rat Pankow
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- GB infraVelo GmbH

Politische Vertretungen

- Die Linke
- Bündnis 90/Die Grünen
- SPD
- CDU
- FDP
- AfD
- Behindertenbeirat Pankow
- Seniorenvertretung Pankow

Anhang 2 | Grundlagenpapier

Die Leitlinien sind Auszüge der zentralen Aussagen, die im Rahmen der Fokusgruppen und weiterer Veranstaltung mit dem Bezirk genannt wurden. Sie ergeben sich aus den analysierten Stärken und Schwächen, den Barrieren und Anmerkungen zum Bezirk und 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.

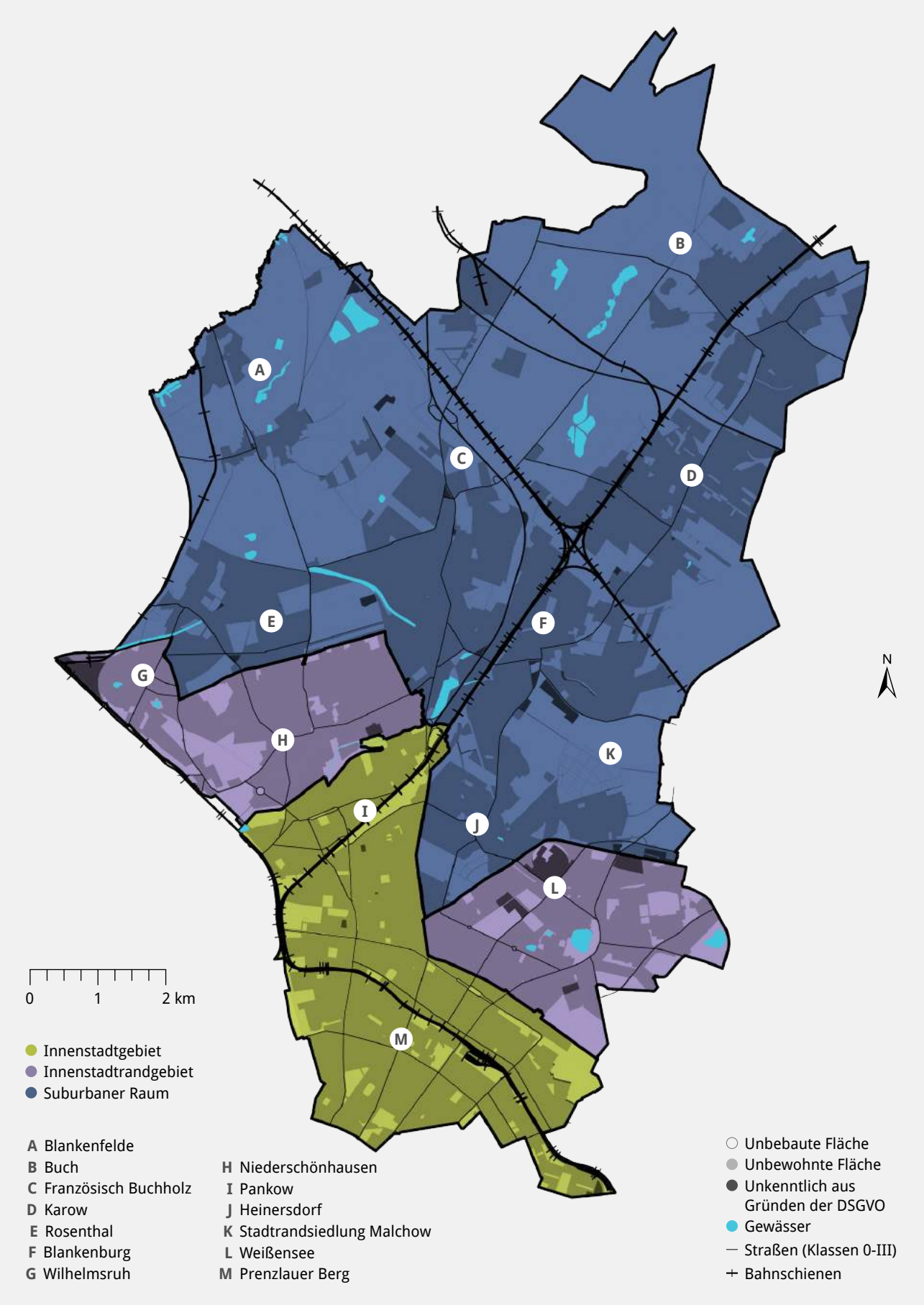
9. Das Angebot des ÖPNV-Angebot verbessern, barrierefreie Zugänge und sozialverträgliche Tarife schaffen sowie intermodale Mobilitätsstationen einrichten.

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, dem Koalitionsvertrag der Berliner Regierung und Forschungszielen des Projektes im Sinne von sozialer Gerechtigkeit und Umweltverträglichkeit übereinstimmen.

Das Grundlagenpapier kann über die MobilBericht-Webseite des Stadtentwicklungsamtes Berlin-Pankow (*berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht/*) heruntergeladen werden.

Karte 1 | Zuordnung der Ortsteile zu den drei Stadtraumtypen im Bezirk Pankow



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Sven Hausigke) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 2 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 3

Tabelle 7 | EW-basierter Zuordnungsschlüssel der statistischen Planungsräume zu den Ortsteilen

Ortsteil-nummer	Ortsteil in Pankow	Planungsraum (PLR)	RAUMID	Anteil des PLR am Ortsteil	Prognoseraum (PGR)
0301	**Prenzlauer Berg**	Arnimplatz	3061426	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Humannplatz	3061427	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Erich-Weinert-Straße	3061428	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Greifswalder Straße	3061429	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Volkspark Prenzlauer Berg	3061430	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Falkplatz	3061431	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Helmholzplatz	3061432	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Thälmannpark	3061433	100 %	0307 Südlicher Prenzl. Berg
		Anton-Saefkow-Park	3061434	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Conrad-Blenke-Straße	3061435	100 %	0306 Nördlicher Prenzl. Berg
		Teutoburger Platz	3071636	100 %	0307 Südlicher Prenzl. Berg
		Kollwitzplatz	3071637	100 %	0307 Südlicher Prenzl. Berg
		Winsstraße	3071638	100 %	0307 Südlicher Prenzl. Berg
		Bötzowstraße	3071639	100 %	0307 Südlicher Prenzl. Berg
		Eldener Straße	3061441	100 %	0307 Südlicher Prenzl. Berg
0302	**Weißensee**	Rennbahnstraße	3051017	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Gustav-Adolf-Straße	3050919	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Weißer See	3050920	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Buschallee	3051021	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Hansastraße	3051022	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Weißenseer Spitze	3050923	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Behaimstraße	3050924	100 %	0305 Südliches Weißensee
		Komponistenviertel Weißensee	3050925	100 %	0305 Südliches Weißensee
0303	**Blankenburg**	Blankenburg	3030711	100 %	0303 Nördliches Weißensee
0304	**Heinersdorf**	Heinersdorf	3030715	100 %	0303 Nördliches Weißensee
0305	**Karow**	Karow Nord	3030405	100 %	0303 Nördliches Weißensee
		Alt-Karow	3030406	100 %	0303 Nördliches Weißensee
0306	**Stadtrandsied-lung Malchow**	Märchenland	3030716	100 %	0303 Nördliches Weißensee
0307	**Pankow**	Pankow-Süd	3040818	100 %	0304 Südliches Pankow
		Pankow Zentrum	3040614	79,76 %	0304 Südliches Pankow
0308	**Blankenfelde**	Blankenfelde	3010203	100 %	0302 Nördliches Pankow
0309	**Buch**	Bucher Forst	3010101	100 %	0301 Buch
		Buch	3010102	100 %	0301 Buch
0310	**Französisch Buchholz**	Buchholz	3020307	100 %	0302 Nördliches Pankow
		Herthaplatz	3020210	16,08 %	0302 Nördliches Pankow
		Pankow-Zentrum	3040614	2,94 %	0304 Südliches Pankow
		Lietzengraben	3010104	100 %	0301 Buch
0311	**Niederschön-hausen**	Niederschönhausen	3020209	77,73 %	0302 Nördliches Pankow
		Herthaplatz	3020210	79,80 %	0302 Nördliches Pankow
		Pankow-Zentrum	3040614	17,30 %	0304 Südliches Pankow
		Wilhelmsruh	3040512	12,73 %	0304 Südliches Pankow
		Schönholz	3040513	94,93 %	0304 Südliches Pankow
0312	**Rosenthal**	Rosenthal	3040508	100 %	0304 Südliches Pankow
		Niederschönhauen	3020209	22,27 %	0302 Nördliches Pankow
		Wilhelmsruh	3040512	10,43 %	0304 Südliches Pankow
		Herthaplatz	3020210	4,12 %	0302 Nördliches Pankow
0313	**Wilhelmsruh**	Wilhelmsruh	3040512	76,84 %	0304 Südliches Pankow
		Schönholz	3040513	5,07 %	0304 Südliches Pankow

● Innenstadtgebiet ● Innenstadtrandgebiet ● Suburbaner Raum

Tabelle 1 | Ortsteilprofile

	Prenzlauer Berg	Pankow	Weißensee	Niederschön-hausen	Wilhelmsruh	Quelle*
Bevölkerung	165.003	64.875	54.032	31.910	8.130	36
Fläche (km²)	10,97	5,634	7,905	6,466	1,357	3
Bevölkerungsdichte (EW / km²)	15041	11515	6835	4935	5991	36
Bevölkerungsentwicklung (2014 - 2019, %)	6	6	7	8	9	34
Anteil an ausländischen Mitbürger*innen (%)	20	10	12	9	8	33
Anteil an Bürger*innen mit Behinderung (Grad 50 - 100, %)	3,1	5,7	5,1	5,0	6,4	36
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	51.055	10.358	12.799	6.309	2.814	22
Arbeitslosenquote (%)	5,2	4,9	6,1	3,8	3,3	35
Anteil an Bürger*innen in SGBII Bedarfsgemeinschaften (%)	7,8	8,2	10,7	6,5	5,6	29
Durchschnittsalter / Anteil der EW nach Altersgruppen	ø 38	ø 41,5	ø 40,8	ø 40,9	ø 42,7	40
Anteil 15 bis <18-Jährige (%)	1,8	2,4	2,0	2,7	3,4	
Anteil 65 bis <80-Jährige (%)	7,1	12,0	11,2	13,1	14,4	
Potenzial Wohnungsneubau	+2.337 WE	+2.111 WE	+2.001 WE	+5.944 WE	+1.087 WE	37
Sozialwohnungen (%)	0,50	1,30	2,50	2,80	3,40	38
Mietspiegel (€)	12,48	10,31	10,09	9,66		39
Reisezeit zum Alexanderplatz (Minuten) mit dem ÖPNV	15	21	30	32	31	45
mit dem Rad	10	23	21	29	35	45
mit dem Auto	12	15	17	16	21	45
zu Fuß	33	75	75	90	110	45
Haltestellen / 1.000 EW	0,3	0,5	1,5	1	1,5	21
Sharing Angebote Car	x	x	x	x	-	
Bike	x	x	x	x	x	
Roller	x	-	-	-	-	
Ride	x	-	x	-	-	
KfZ / 1.000 EW	267	304	378	443	483	41
Verkehrsreichste Straße	Ostseestr.	Prenzlauer Promenade	Berliner Allee	B96	Kopenhagener / Hauptstr.	7
Straßen mit max. Tempo 30	37	42	31	35	60	1
Öffentl. Fahrradstellplätze	3.928 (Stand 06.2020)	340 (Stand 06.2020)	196 (Stand 06.2020)	ca. 66 (Stand 2019)	25	43
Öffentl. Fahrradstellplätze / EW	0,022	0,004	0,001	0,002	0,003	43
E-Ladestation (Auto, E-Bike)	47, 4	6	8	4	0	44
Verkehrsunfälle 2017 / 1.000 EW	3.311 (38)	1.540 (24)	1.292 (24)	720 (23)	149 (18)	27
Siedlungsstrukturtypen	Kompakter Siedlungs-körper	Kompakter Siedlungs-körper	Kompakter, partiell auf-gelockerter Siedlungskör-der	Grünanlagen, KGA, MFH, KGA, Rei-henhäuser, partiell Block-randbebauung	Gewerbe-gebiet, EFH, MFH, partiell Blockrand-bebauung, Zeilenbauten	*

● Innenstadtgebiet ● Innenstadtrandgebiet ● Suburbaner Raum *Eintrag im Datenquellenverzeichnis

Tabelle 1 | Weiterführung: Ortsteilprofile

Flächennutzung (%)	Prenzlauer Berg	Pankow	Weißensee	Niederschönhausen	Wilhelmsruh	Quelle*
Verkehrsfläche inkl. Straßen	28,2	26,6	15,8	11,9	14,5	42
Wohnen	37,3	45	28,6	34,5	48,9	
Ver- / Entsorgung	0,4	0,1	0,1	0,03		
Park / Grünfläche	7,9	4,4	4,4	6,7		
Gemeinbedarf / Sondernutzung	11,3	10,5	12	4,8	0,5	
Gewerbe / Industrie / großfl. Einzelhandel				9,4	1,7	
Ackerland / Gartenbau			13,4	0,3	14,3	
Gewässer		0,2	1,9		2	
Wald	6,4	5,3		22,1	9,2	
KGA / Wochenendhäuser	3,1	1,4	4,6	0,1		
		2,9	0,8			
		0,2				

● Innenstadtgebiet ● Innenstadtrandgebiet ● Suburbaner Raum

*Eintrag im Datenquellenverzeichnis

Tabelle 1 | Weiterführung: Ortsteilprofile

	Blankenburg	Heinersdorf	Karow	Stadtrandsiedlung Malchow	Quelle*
Bevölkerung	6.875	7.869	19.679	1.120	36
Fläche (km²)	6,042	3,845	6,607	5,661	3
Bevölkerungsdichte (EW / km²)	1138	2047	2979	198	36
Bevölkerungsentwicklung (2014 - 2019, %)	2	20	5	-1	34
Anteil an ausländischen Mitbürger*innen (%)	3	12	8	1	33
Anteil an Bürger*innen mit Behinderung (Grad 50 - 100, %)	7,4	4,9	5,4	7,0	36
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	1.987	4.191	1.474	969	22
Arbeitslosenquote (%)	2,3	4,4	3,3	4,2	35
Anteil an Bürger*innen in SGBII Bedarfsgemeinschaften (%)	1,9	6,4	7,5	2,0	29
Durchschnittsalter / Anteil der EW nach Altersgruppen	ø 44	ø 44	ø 41,7	ø 44	40
Anteil 15 bis <18-Jährige (%)	2,8	2,8	3,0	2,8	
Anteil 65 bis <80-Jährige (%)	16,1	16,1	13,5	16,1	
Potenzial Wohnungsneubau	+11.254 WE	+11.254 WE	+3.303 WE	+11.254 WE	37
Sozialwohnungen (%)	0,0	0,1	0,2	0,0	38
Mietspiegel (€)	9,38	9,58	8,70		39
Reisezeit zum Alexanderplatz (Minuten) mit dem ÖPNV	30	25	35	40	45
mit dem Rad	35	25	45	28	45
mit dem Auto	20	14	27	20	45
zu Fuß	120	75	150	105	45
Haltestellen / 1.000 EW	1,6	1,3	0,9	3,6	21
Sharing Angebote Car	-	-	-	-	
Bike	x	x	x	x	
Roller	-	-	-	-	
Ride	-	-	-	-	
KfZ / 1.000 EW	626	610	488	996	41
Verkehrsreichste Straße	A 114	Prenzlauer Promenade	A10	Darßer Str.	7
Straßen mit max. Tempo 30	40	29	50	19	1
Öffentl. Fahrradstellplätze	4	13	67	18	43
Öffentl. Fahrradstellplätze / EW	0,001	0,002	0,003	0,016	43
E-Ladestation (Auto, E-Bike)	0	2	2, 1	0	44
Verkehrsunfälle 2017 / 1.000 EW	122 (18)	191 (24)	227 (11)	91 (81)	27
Siedlungsstrukturtypen	EFH, partiell MFH, KGA, Agrar- und Grünflächen	Aufgelockerter-Siedlungskörper: großflächige Gewerbehöfe und Kleingartenanlagen	EFH, partiell Mehrfamilienhaussiedlungen, kleinteiliges Gewerbe, Agrar- und Grünflächen	EFH, KGA, Agrar- und Grünflächen	*

● Innenstadtgebiet ● Innenstadtrandgebiet ● Suburbaner Raum * Eintrag im Datenquellenverzeichnis

Tabelle 1 | Weiterführung: Ortsteilprofile

Flächennutzung (%)	Blankenburg	Heinersdorf	Karow	Stadtrandsiedlung Malchow	Quelle*
Verkehrsfläche inkl. Straßen	15,1	10,9	14,4	7,1	42
Wohnen	29,3	29,4	54,5	8,4	
Ver- / Entsorgung	0,3	2,4		0,2	
Park / Grünfläche	4,3	0,6	4,4	20	
Gemeinbedarf / Sondernutzung	8,1	18,5	2	9	
Gewerbe / Industrie / großfl. Einzelhandel	2,4		0,3	3,1	
Ackerland / Gartenbau	18,6	0,1	12,8	42,1	
Gewässer	0,1	27,7	1	0,3	
Wald	0,2				
KGA / Wochenendhäuser	15,6		6,5	8,4	

Innenstadtgebiet · Innenstadtrandgebiet · Suburbaner Raum

*Eintrag im Datenquellenverzeichnis

Tabelle 1 | Weiterführung: Ortsteilprofile

	Blankenfelde	Buch	Französisch Buchholz	Rosenthal	Quelle*
Bevölkerung	2.116	16.865	21.416	9.484	36
Fläche (km²)	13,266	18,092	11,989	4,885	3
Bevölkerungsdichte (EW / km²)	160	932	1786	1941	36
Bevölkerungsentwicklung (2014 - 2019, %)	0	17	7	4	34
Anteil an ausländischen Mitbürger*innen (%)	20	15	6	6	33
Anteil an Bürger*innen mit Behinderung (Grad 50 - 100, %)	5,2	8,4	4,7	2,3	36
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	173	8.421	6.401	1.205	22
Arbeitslosenquote (%)	4,8	7,4	3,4 (ohne Lietzengraben)	2,9	35
Anteil an Bürger*innen in SGBII Bedarfsgemeinschaften (%)	3,3	15,3	5,8	4,0	29
Durchschnittsalter / Anteil der EW nach Altersgruppen	ø 40,9	ø 43,2	ø 41,2	ø 42,7	40
Anteil 15 bis <18-Jährige (%)	2,7	2,5	3,0	3,4	
Anteil 65 bis <80-Jährige (%)	13,1	15,8	12,8	14,4	
Potenzial Wohnungsneubau	+5.944 WE	+5.572 WE	+2.372 WE	+1.087 WE	37
Sozialwohnungen (%)	0,80	0,70	5,90	4,60	38
Mietspiegel (€)	8,40	8,02	9,66	9,75	39
Reisezeit zum Alexanderplatz (Minuten) mit dem ÖPNV	45	36	34	40	45
mit dem Rad	43	50	37	37	45
mit dem Auto	27	31	20	25	45
zu Fuß	145	180	130	125	45
Haltestellen / 1.000 EW	3,8	1,5	0,8	1,7	21
Sharing Angebote Car	-	-	x	-	
Bike	x	x	x	x	
Roller	-	-	-	-	
Ride	-	-	-	-	
KfZ / 1.000 EW	661	388	564	569	41
Verkehrsreichste Straße	Chausseestr.	A10	A10 und A114	B96	7
Straßen mit max. Tempo 30	9	14	30	26	1
Öffentl. Fahrradstellplätze	9	80	58	13	43
Öffentl. Fahrradstellplätze / EW	0,004	0,005	0,003	0,001	43
E-Ladestation (Auto, E-Bike)	0	0	3	0	44
Verkehrsunfälle 2017 / 1.000 EW	96 (45)	277 (16)	413 (19)	222 (23)	27
Siedlungsstrukturtypen	EFH, historischer Ortskern, KGA	KGA, EFH, Zeilenbauten, ehemalige Höfe als Gewerbeflächen, großflächiges Gewerbe an der Autobahn, Reihenhaussiedlung, Wald-/Grün-/Agrarflächen	KGA, EFH, Mehrfamilienhaussiedlungen, Reihenhaussiedlungen, großflächige Gewerbeflächen, Grün-/Wald-/Agrarflächen	Grünanlagen, KGA, KGA, MFH, Großwohnsiedlungen	*

● Innenstadtgebiet ● Innenstadtrandgebiet ● Suburbaner Raum *Eintrag im Datenquellenverzeichnis

Tabelle 1 | Weiterführung: Ortsteilprofile

Flächennutzung (%)	Blankenfelde	Buch	Französisch Buchholz	Rosenthal	Quelle*
Verkehrsfläche inkl. Straßen	3,6	4,8	8,7	13,2	42
Wohnen	18,3	7,9	20,9	36,6	
Ver- / Entsorgung	2,7	0,3	0,4		
Park / Grünfläche	1,4	9,5	8		
Gemeinbedarf / Sondernutzung	0,7	12,1	0,8	1,1	
Gewerbe / Industrie / großfl. Einzelhandel	28,7	3,1	7,4	0,4	
Ackerland / Gartenbau		10,1	21,7	3,3	
Gewässer	3	1,2	1,7	0,4	
Wald	22,8	39,2	7,3	34	
KGA / Wochenendhäuser	6,6	0,9	11,4	0,8	

● Innenstadtgebiet ● Innenstadtrandgebiet ● Suburbaner Raum

*Eintrag im Datenquellenverzeichnis

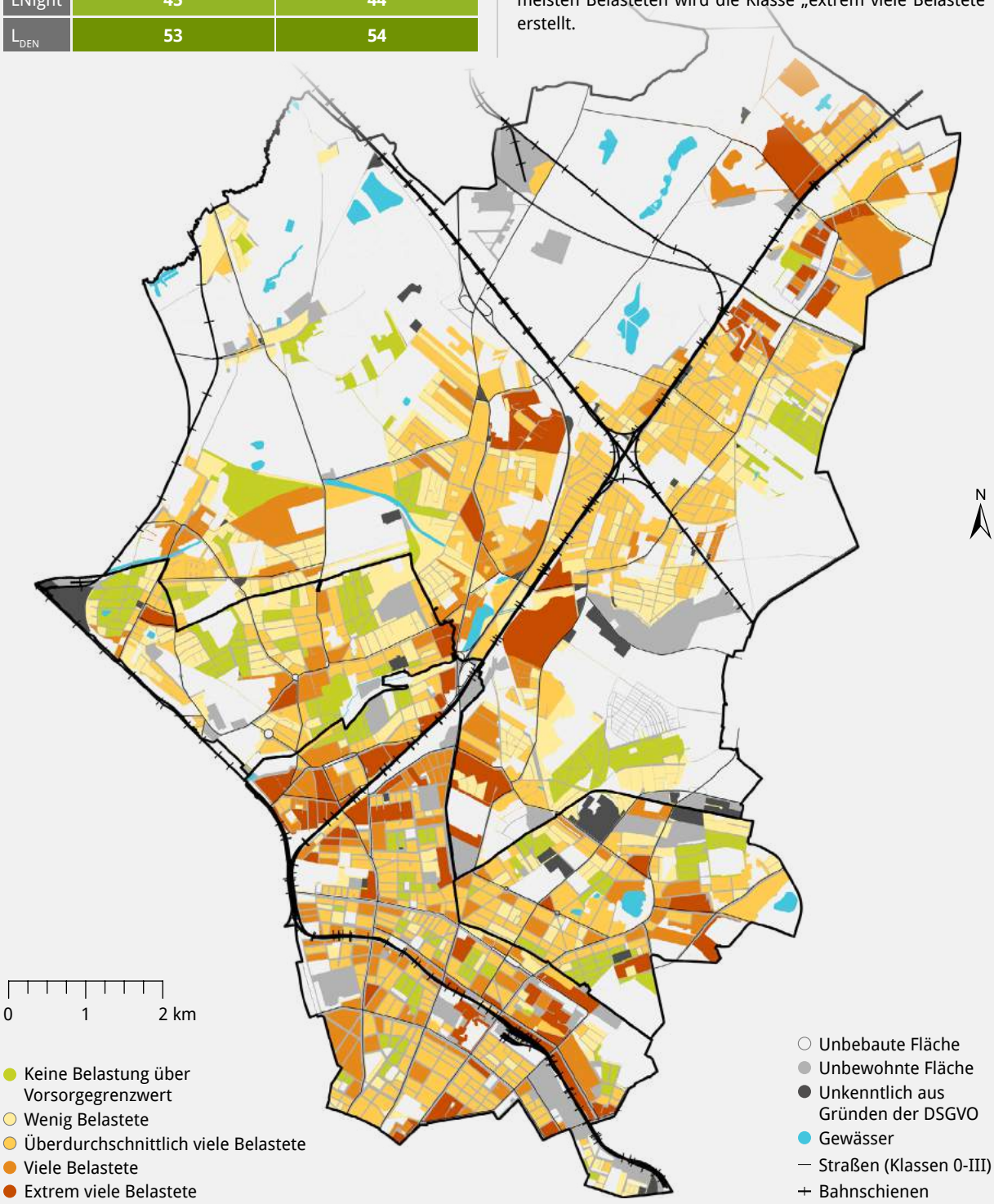
Karte 2 | Menge der von Straßen- und Schienenverkehrslärm über dem Vorsorgegrenzwert belasteten Personen je Block

Dargestellt wird die Menge der übermäßig durch Lärm belasteten Einwohner*innen pro Block

Berechnet wurde die Menge der übermäßig durch Straßen- und Schienenverkehrslärm (inkl. Tram) belasteten Einwohner. Grundlage sind die von der WHO (2018a) definierten Vorsorgegrenzwerte zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken für die genannten Verkehrsträger.

LNight	45	44
L_{DEN}	53	54

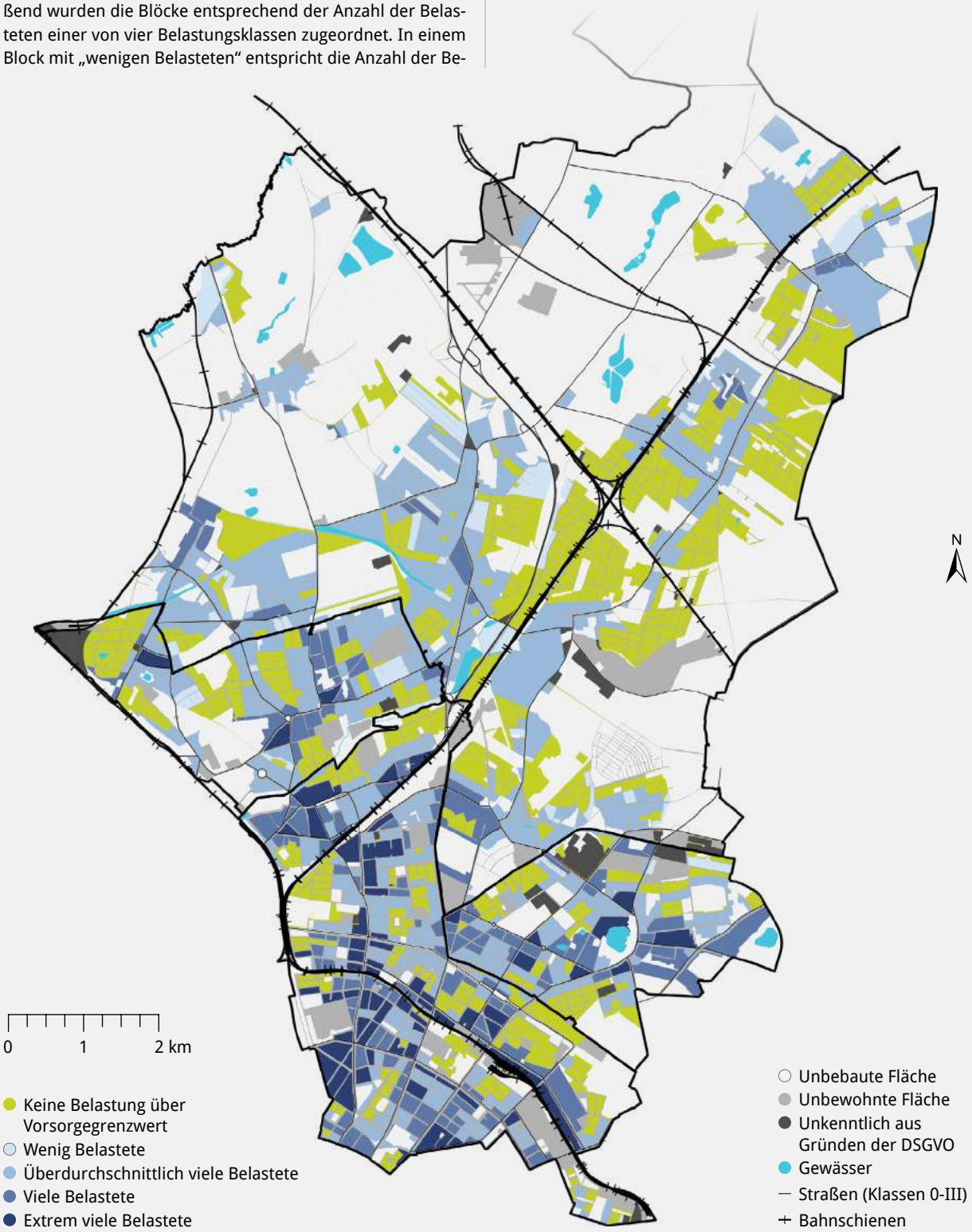
Anschließend wurden die Blöcke entsprechend der Anzahl der Belasteten einer von vier Belastungsklassen zugeordnet. In einem Block mit „Wenigen Belasteten“ entspricht die Anzahl der Belasteten maximal dem Median der Anzahl der Belasteten aller Blöcke. Blöcke, in denen die Anzahl der Belasteten zwischen dem 50 % - und dem 85 %-Quantil der Belastetenanzahl liegt, bilden die Klasse „überdurchschnittlich viele Belastete“, Blöcke vom 85. bis zum 95. Quantil die Klasse „viele Belastete“ und für die 5 % der Blöcke mit den meisten Belasteten wird die Klasse „extrem viele Belastete“ erstellt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 10

Karte 3 | Menge der durch Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs über dem Vorsorgegrenzwert Betroffenen pro Block

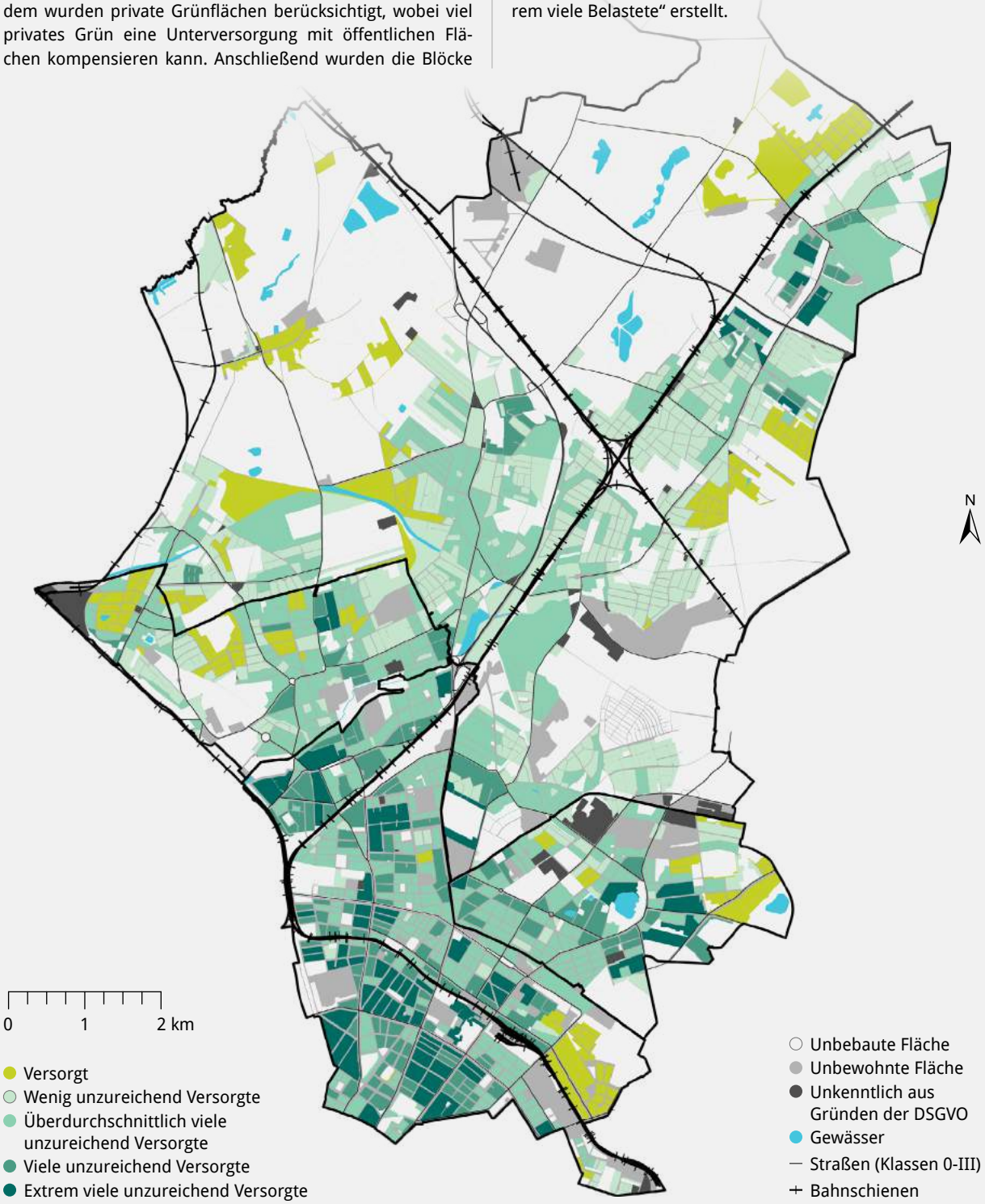
Dargestellt wird die Menge der übermäßig durch Luftschadstoffe belasteten Einwohner*innen pro Block
Berechnet wurde die Menge der Einwohner*innen, welche verkehrsbedingt mit Feinstaub und NO_2 über den von der WHO (2006) definierten Vorsorgewert zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken belastet sind. Diese liegen für PM2.5 bei 10 µg/m³/Jahr bzw. für NO_2 bei 40 µg/m³/Jahr. Anschließend wurden die Blöcke entsprechend der Anzahl der Belasteten einer von vier Belastungsklassen zugeordnet. In einem Block mit „wenigen Belasteten" entspricht die Anzahl der Belasteten maximal dem Median der Anzahl der Belasteten aller Blöcke. Blöcke, in denen die Anzahl der Belasteten zwischen dem 50 % - und dem 85 %-Quantil der Belastetenanzahl liegt, bilden die Klasse „überdurchschnittlich viele Belastete", Blöcke vom 85. bis zum 95. Quantil die Klasse „viele Belastete" und für die 5 % der Blöcke mit den meisten Belasteten wird die Klasse „extrem viele Belastete" erstellt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 11, 12, 13

Karte 4 | Menge der unzureichend mit Erholungsflächen versorgten Personen pro Block

Dargestellt wird die Menge der mit Erholungsflächen nicht ausreichend versorgten Einwohner*innen pro Block
Zur Berechnung der Versorgung mit Erholungsflächen wurde die Entfernung zu erholungswirksamen Flächen (kostenlos und öffentlich zugänglich, mindestens 0,5ha groß, keine Lärmbelastung über 55db(A)) ermittelt und der Menge der Bewohner*innen pro Block gegenübergestellt. Ein Block gilt als versorgt, wenn pro Einwohner*in 6m² Erholungsfläche in maximal 1,5 km Entfernung zur Verfügung stehen. Außerdem wurden private Grünflächen berücksichtigt, wobei viel privates Grün eine Unterversorgung mit öffentlichen Flächen kompensieren kann. Anschließend wurden die Blöcke entsprechend der Anzahl der Belasteten einer von vier Belastungsklassen zugeordnet. In einem Block mit „wenigen Belasteten“ entspricht die Anzahl der Belasteten maximal dem Median der Anzahl der Belasteten aller Blöcke. Blöcke, in denen die Anzahl der Belasteten zwischen dem 50 % - und dem 85 %-Quantil der Belastetenanzahl liegt, bilden die Klasse „überdurchschnittlich viele Belastete“, Blöcke vom 85. bis zum 95. Quantil die Klasse „viele Belastete“ und für die 5 % der Blöcke mit den meisten Belasteten wird die Klasse „extrem viele Belastete“ erstellt.

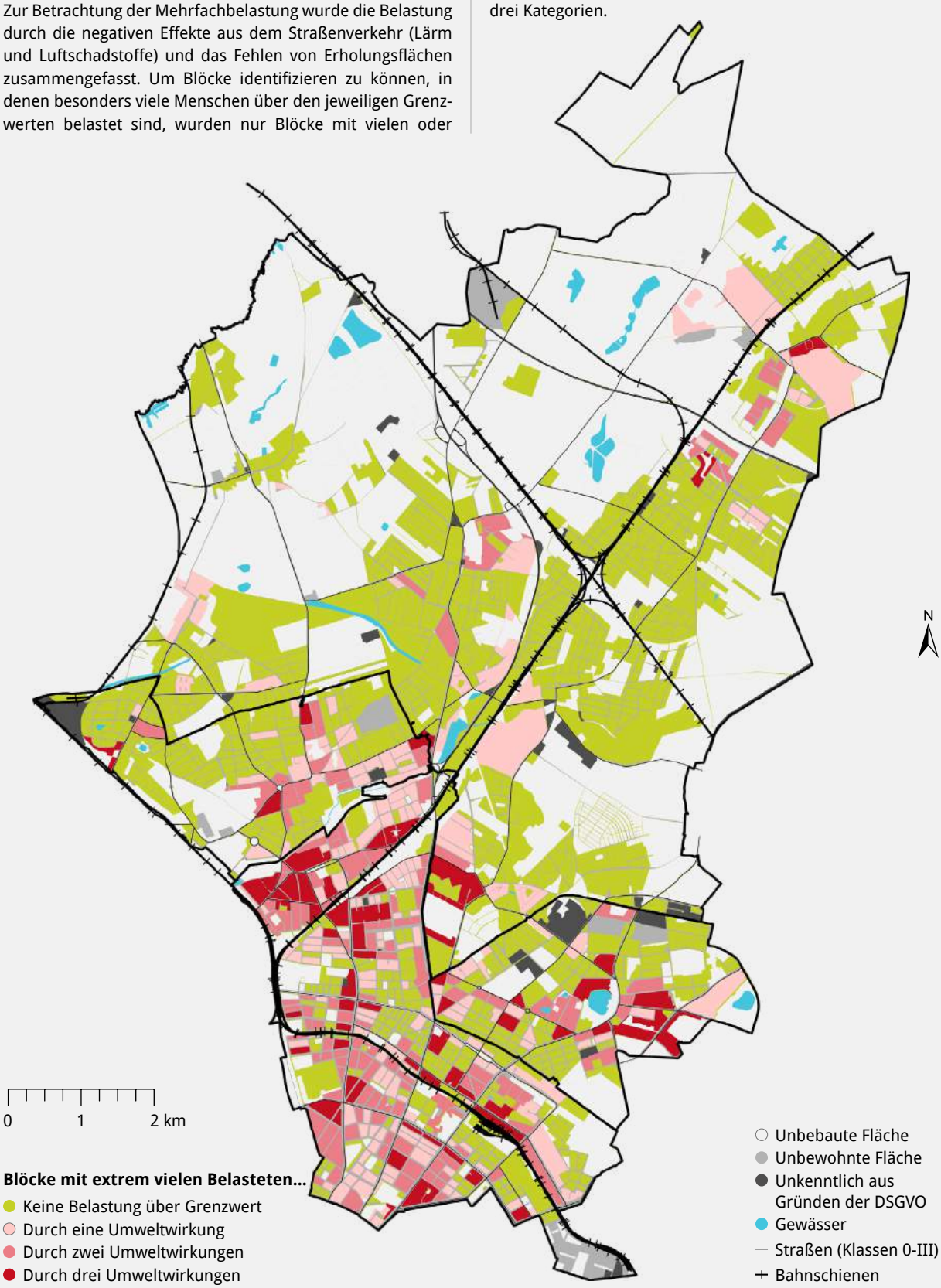


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 12-21

Karte 5 | Blöcke mit jeweils extrem vielen ein- bis dreifach belasteten Einwohner*innen

Dargestellt werden Blöcke mit vielen gleichzeitig von Luft- und Lärmimmissionen Belasteten und mit Erholungsflächen Unterversorgten

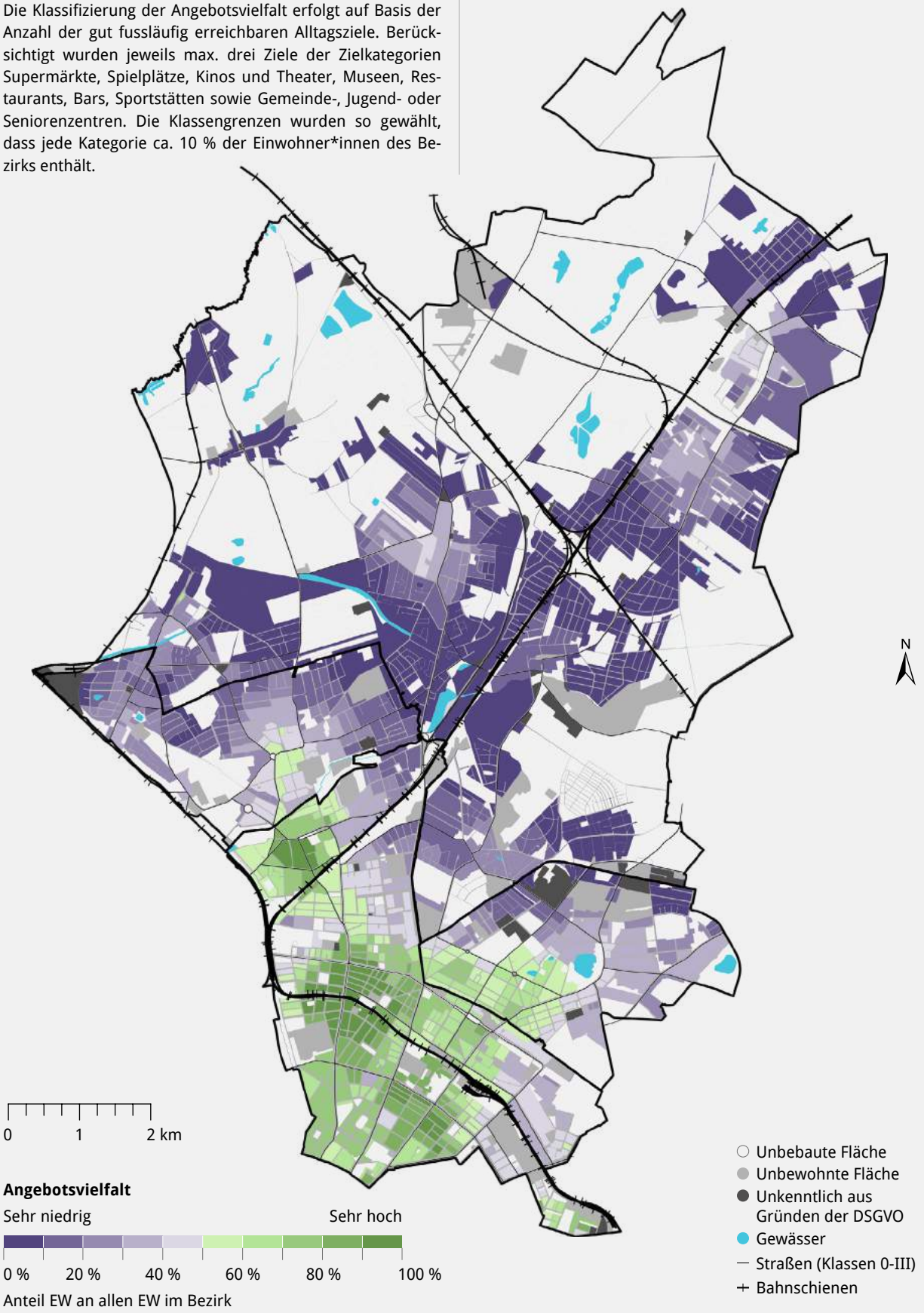
Zur Betrachtung der Mehrfachbelastung wurde die Belastung durch die negativen Effekte aus dem Straßenverkehr (Lärm und Luftschadstoffe) und das Fehlen von Erholungsflächen zusammengefasst. Um Blöcke identifizieren zu können, in denen besonders viele Menschen über den jeweiligen Grenzwerten belastet sind, wurden nur Blöcke mit vielen oder extrem vielen Belasteten gezählt. Dabei wird unterschieden zwischen Blöcken ohne viele Belastete, Blöcken mit vielen Belasteten in einer Kategorie, in zwei Kategorien oder in allen drei Kategorien.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 10-21

Karte 6 | Angebotsvielfalt in fußläufiger Entfernung

Dargestellt wird die Verteilung der Angebotsvielfalt
Die Klassifizierung der Angebotsvielfalt erfolgt auf Basis der Anzahl der gut fussläufig erreichbaren Alltagsziele. Berücksichtigt wurden jeweils max. drei Ziele der Zielkategorien Supermärkte, Spielplätze, Kinos und Theater, Museen, Restaurants, Bars, Sportstätten sowie Gemeinde-, Jugend- oder Seniorenzentren. Die Klassengrenzen wurden so gewählt, dass jede Kategorie ca. 10 % der Einwohner*innen des Bezirks enthält.

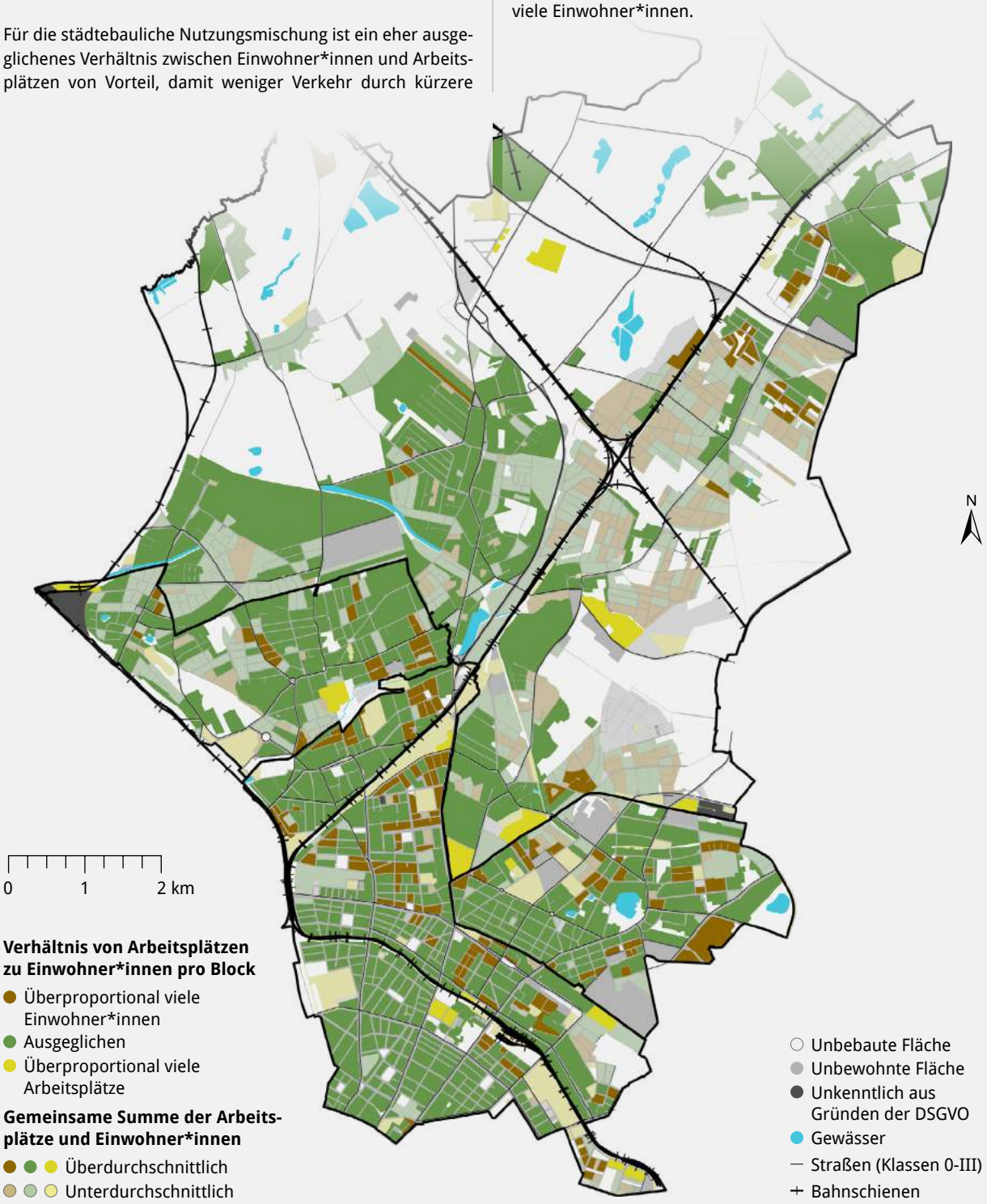


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 18, 21, 31, 32

Karte 7 | Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohner*innen

Dargestellt wird die Menge an Arbeitsplätzen im Verhältnis zur Menge an Einwohner*innen
Der Median der Summe von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Einwohner*innen pro Block ist im Bezirk Pankow 182; Blöcke über diesem Wert werden als überdurchschnittlich und darunterliegend als unterdurchschnittlich kategorisiert. Damit sind Orte erkennbare, wo viele Einwohner*innen und Menschen in Pankow zusammenkommen (in Vollfarbe dargestellt).

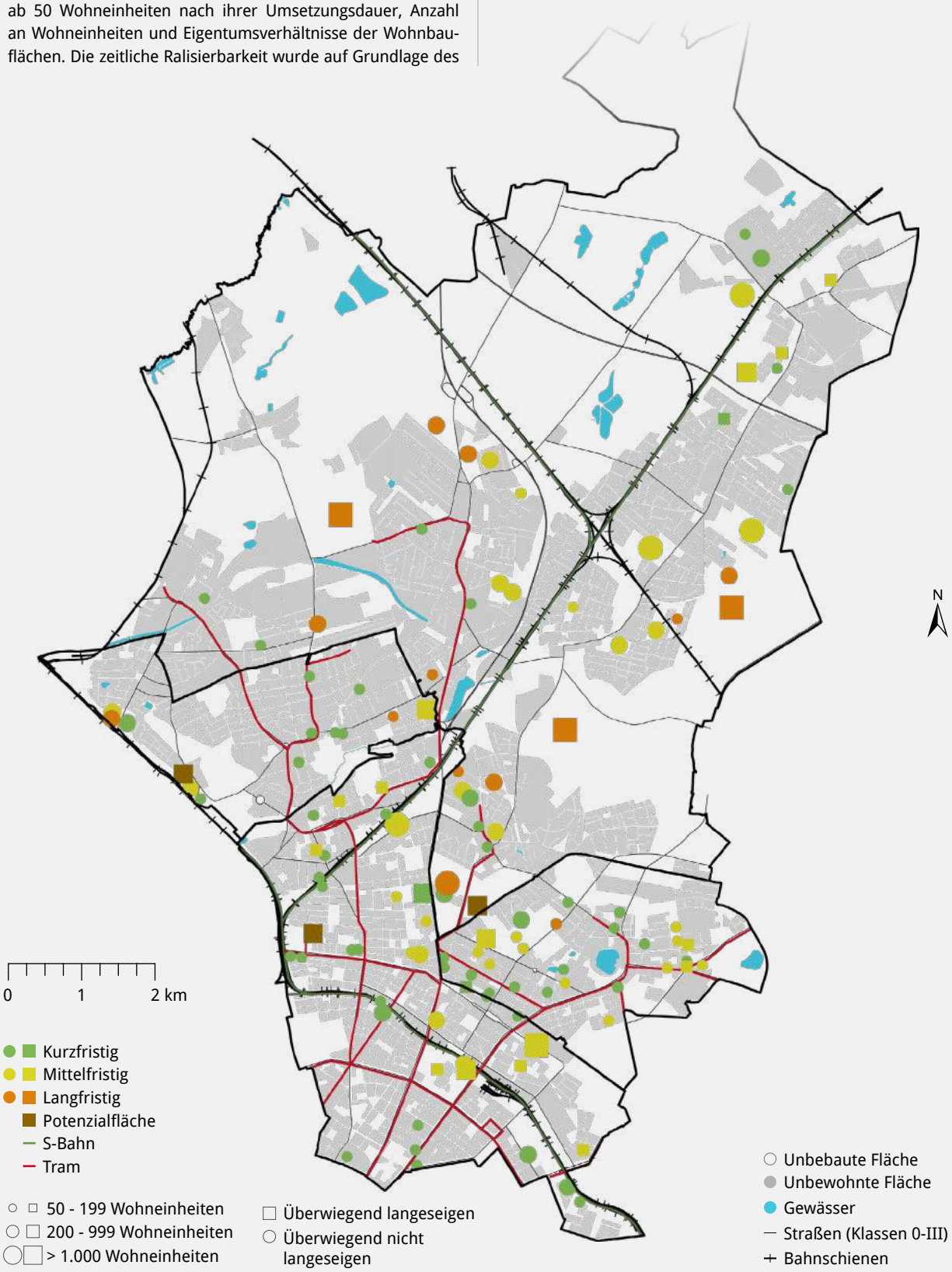
Für die städtebauliche Nutzungsmischung ist ein eher ausgeglichenes Verhältnis zwischen Einwohner*innen und Arbeitsplätzen von Vorteil, damit weniger Verkehr durch kürzere Wege aufgrund der räumlichen Nähe von Wohnen und Arbeiten verursacht wird. Das Verhältnis von sozielversicherungspflichtig Beschäftigten zu Einwohner*innen liegt im Median aller Blöcke bei rund 1:10. Zur Klassifizierung der Blöcke als Ausgeglichen, wurde eine Spannweite von +/- einer Standardabwiechung vom Median gewählt, was dem Bereich von 1 - 20 EW pro Arbeitsplatz entspricht. Bei weniger als einem EW pro Arbeitsplatz gibt es überproportional viele Arbeitsplätze, bei mehr als 20 EW pro Arbeitsplatz überproportional viele Einwohner*innen.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 18, 21, 31, 32

Karte 8 | Zusammenfassende Darstellung der Wohnbaupotenzialflächen in Pankow

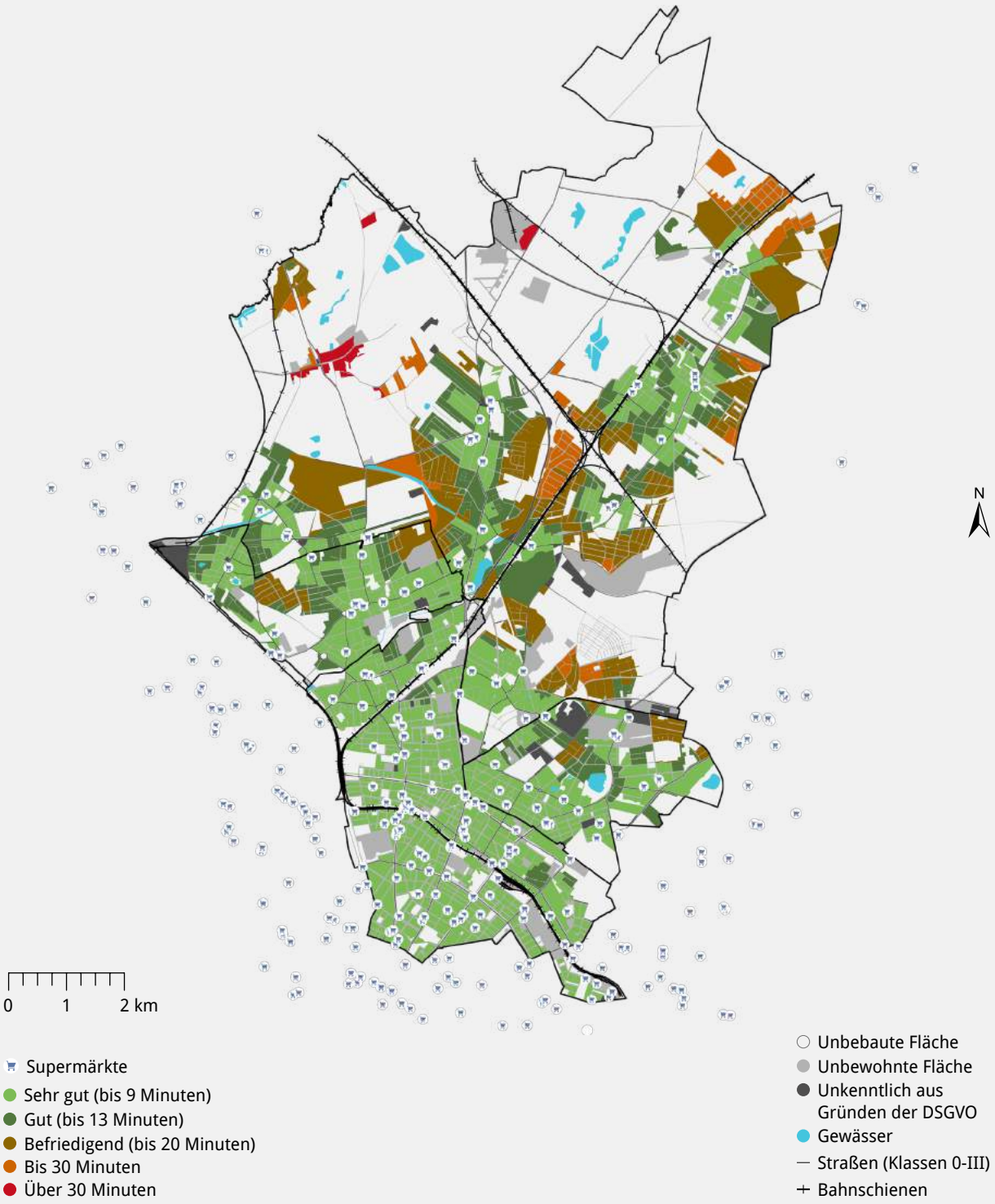
Dargestellt werden die Wohnungsneubaupotenziale in Pankow
Die Karte wurde dem StEP Wohnen 2030 von SenSW aus dem Jahr 2020 entnommen. Sie zeigt Wohnungsneubaupotenziale ab 50 Wohneinheiten nach ihrer Umsetzungsdauer, Anzahl an Wohneinheiten und Eigentumsverhältnisse der Wohnbauflächen. Die zeitliche Ralisierbarkeit wurde auf Grundlage des WoFIS von SenUVK eingeschätzt. Kurzfristig bedeutet binnen 3 Jahren realisierbar oder bereits in Realisierung; mittelfristig bedeutet binnen 7 Jahren realisierbar; langfristig bedeutet binnen 12 Jahren realisierbar; Potenzialflächen mit Prüfauftrag.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Sven Hausigke) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 2, 23, 24 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 25

Karte 9 | Fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten

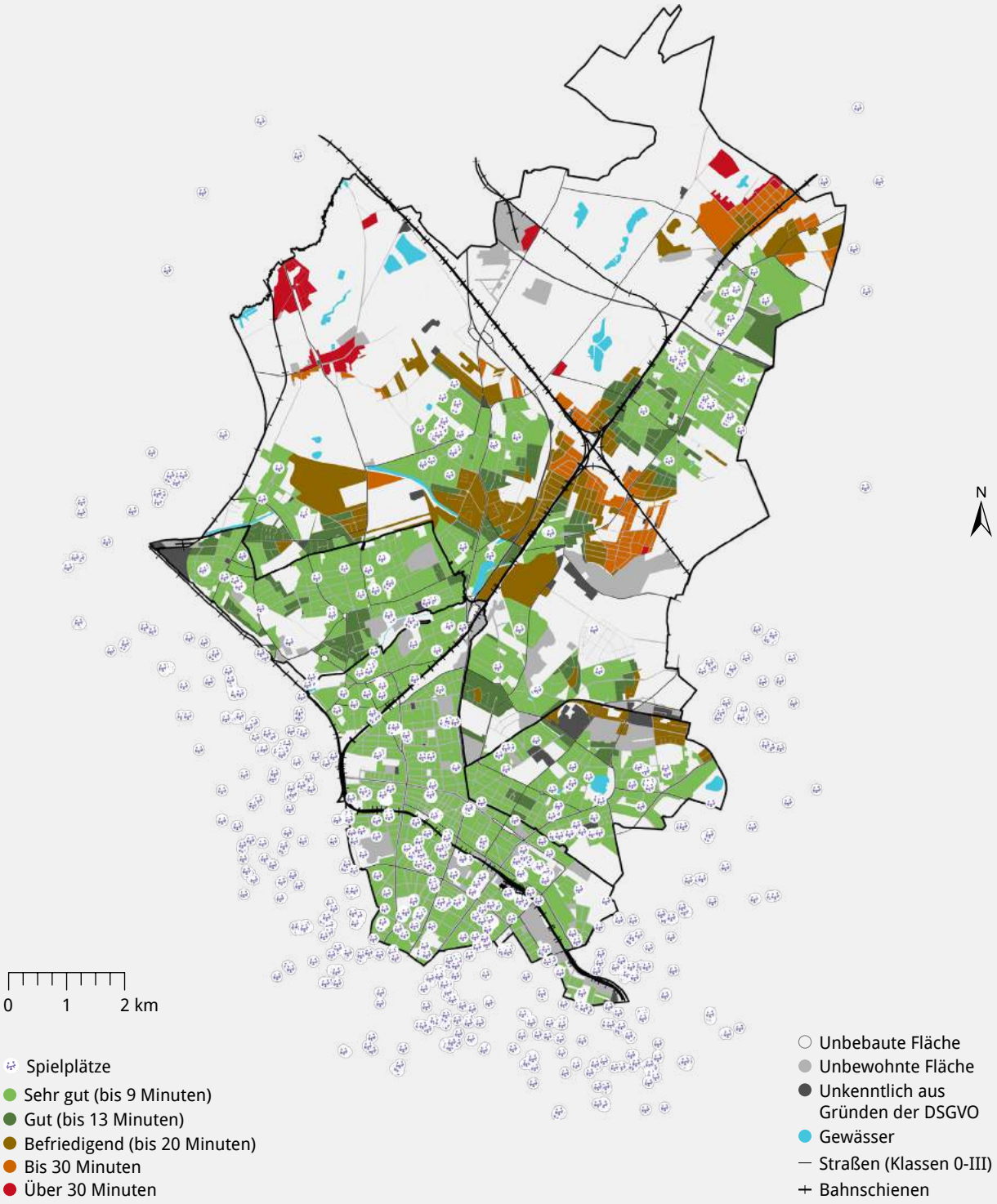
Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 10 | Fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen

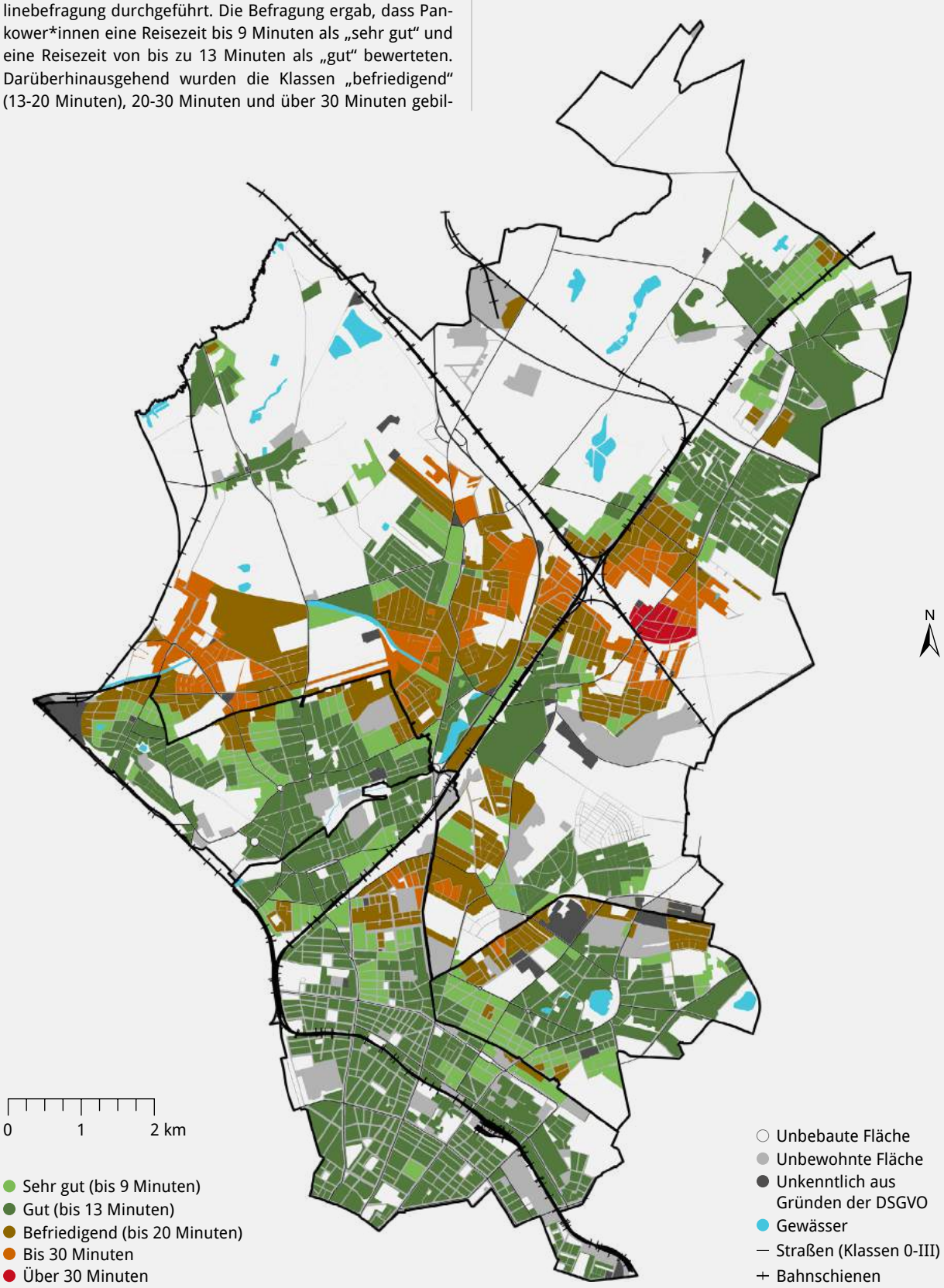
Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 16, 18, 21

Karte 11 | Fußläufige Erreichbarkeit von Grünflächen

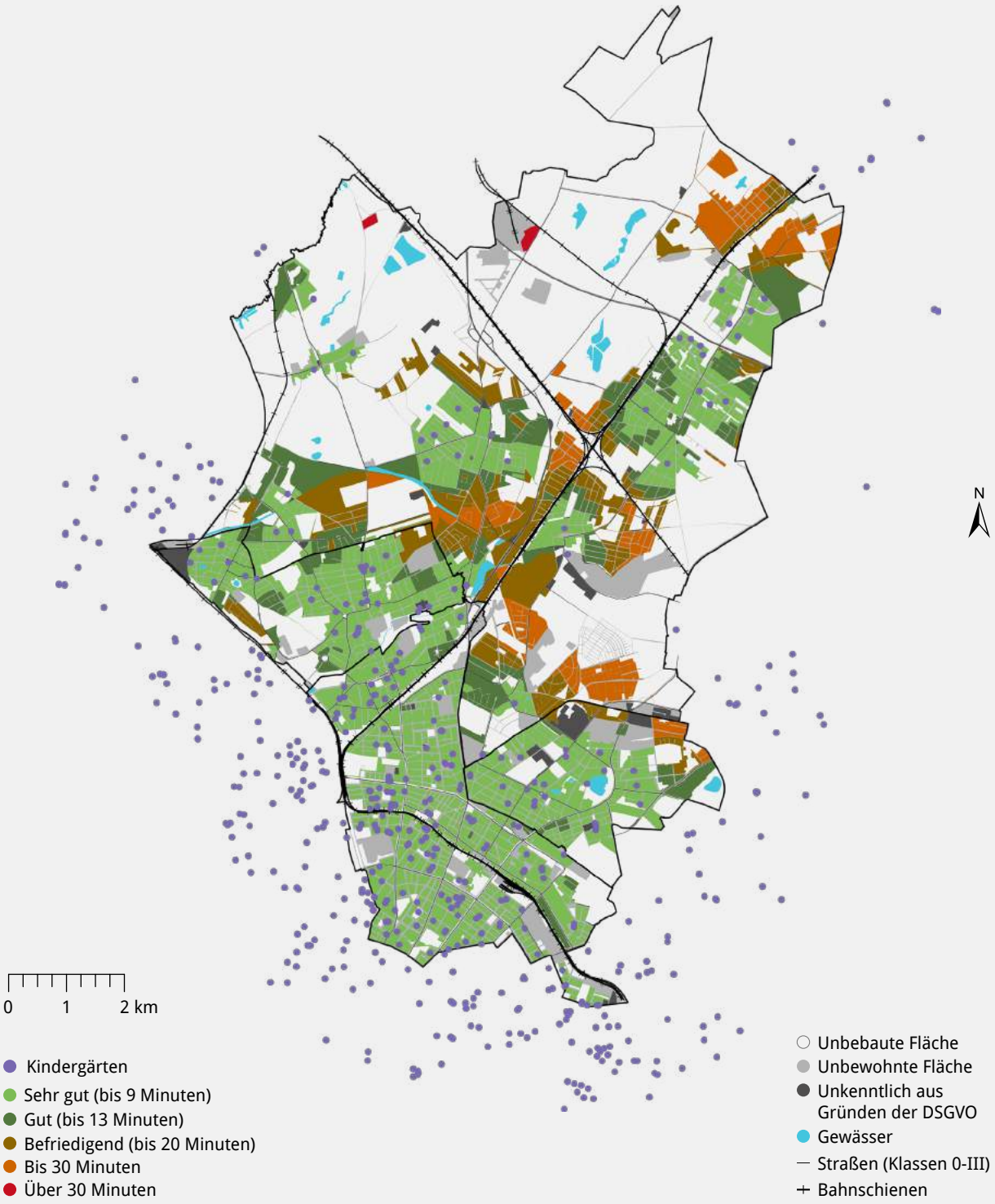
Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Grünflächen
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 22 | Fußläufige Erreichbarkeit von Kindergärten

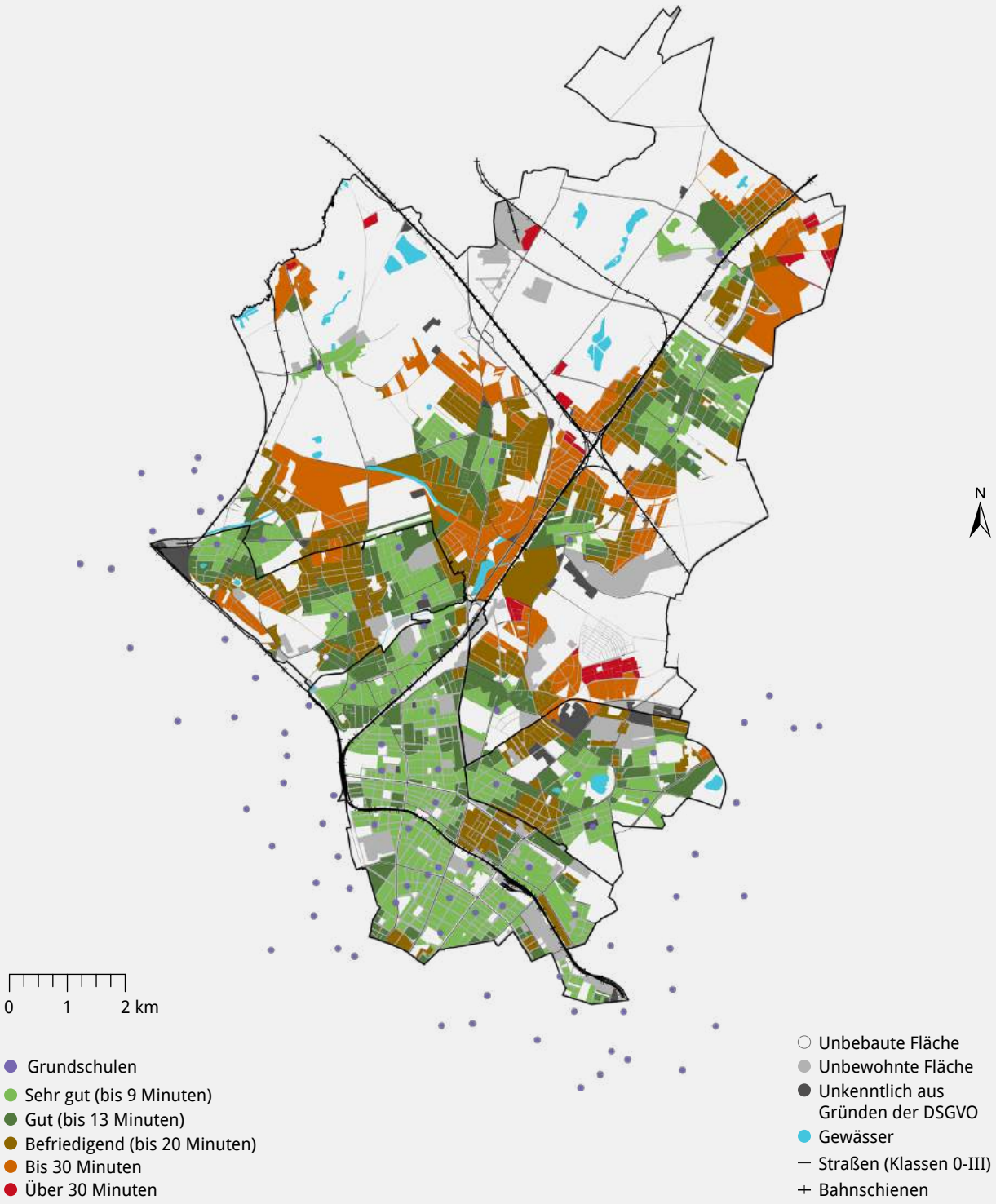
Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Kindergärten
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 23 | Erreichbarkeit von Grundschulen

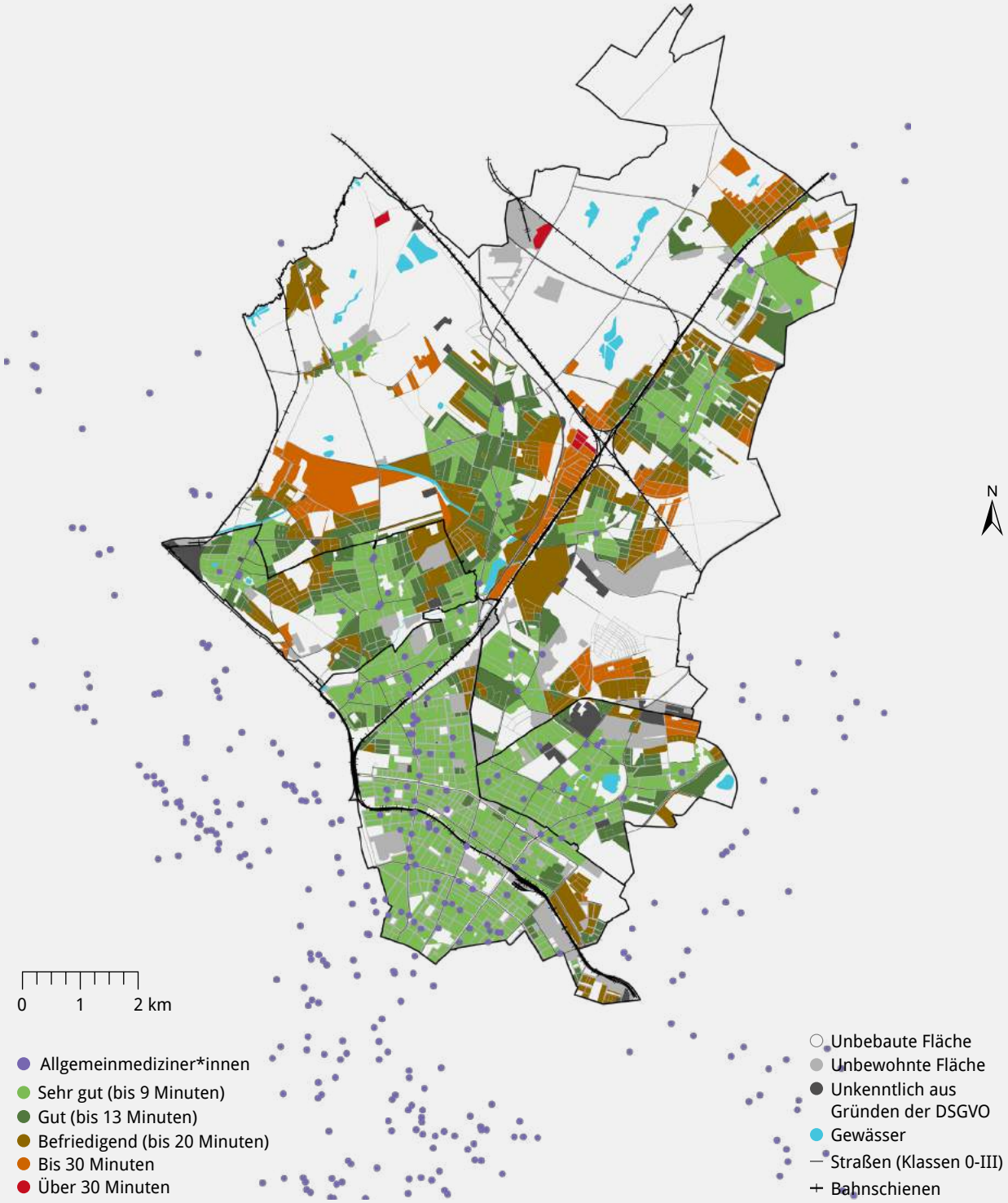
Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Grundschulen
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21, 30

Karte 24 | Erreichbarkeit von Allgemeinmediziner*innen

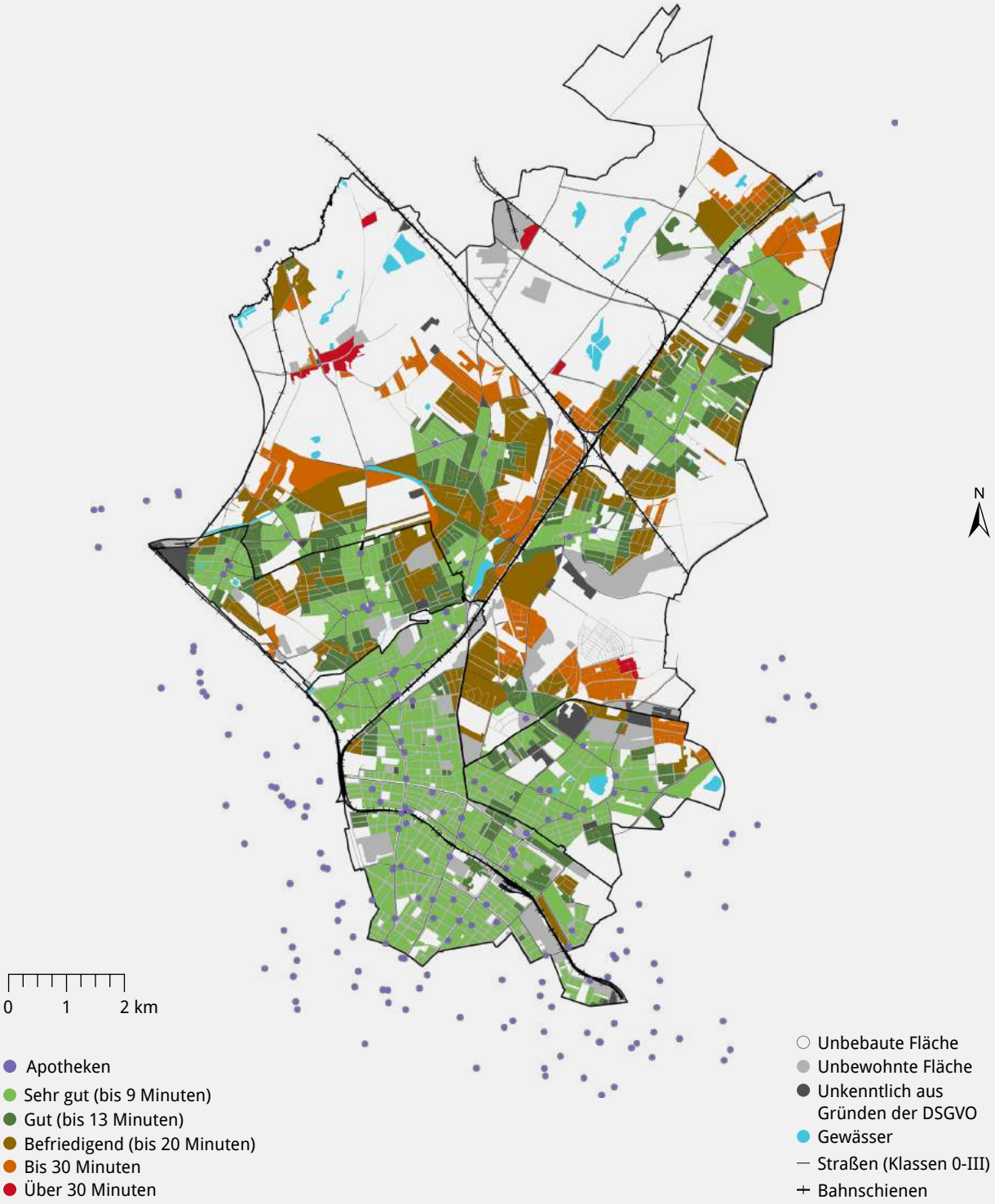
Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Allgemeinmediziner*innen
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21, 31

Karte 25 | Erreichbarkeit von Apotheken

Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit von Apotheken
Die Klassifizierung der Erreichbarkeit wurde auf Basis der Onlinebefragung durchgeführt. Die Befragung ergab, dass Pankower*innen eine Reisezeit bis 9 Minuten als „sehr gut" und eine Reisezeit von bis zu 13 Minuten als „gut" bewerteten. Darüberhinausgehend wurden die Klassen „befriedigend" (13-20 Minuten), 20-30 Minuten und über 30 Minuten gebildet. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21, 32

Anhang 3 | Kurzbericht der Bürger*inneninitiative „Gleimviertel für alle“

Kurzbericht Bürger*inneninitiative „Gleimviertel für alle”

Unser Ziel

Derzeit ist die Gleimstraße im Ortsteil Prenzlauer Berg von einem hohen Pkw- und Fahrrad-Durchfahrtsverkehr und parkendem Lieferverkehr in zweiter Reihe geprägt. Ein geschützter Radfahrstreifen fehlt. Der daraus resultierende Mischverkehr verursacht viele Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden und beeinträchtigt insbesondere die Verkehrssicherheit von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

Unser Ziel ist es daher, dass die Gleimstraße wieder ein lebenswerter Kiezmittelpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität wird. Alle Verkehrsteilnehmenden – insbesondere die Kinder der Schule am Falkplatz und der Kitas – sollen sicher und ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen an ihr Ziel kommen. Dafür sehen wir zwei Ansatzpunkte:

Zum einen unterstützen wir das Vorhaben des Bezirks Pankow, die Gleimstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen. Diese Maßnahme würde weiterhin die zugelassene Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzen und den Durchfahrtsverkehr für Pkw einschränken. Anwohner*innen und Lieferant*innen dürfen weiterhin die Straße nutzen. Gleichzeitig würde die Einrichtung einer Fahrradstraße das Radverkehrsnetz stärken: Zusammen mit der Stargarder Straße, die demnächst zur Fahrradstraße umgewidmet wird, würden beide Straßen zusammengenommen eine sichere Fahrradstrecke von 2,6 km bilden. Beide Straßen haben weiterhin eine wichtige Funktion, da sie Teil der „Nordspange T2“ sind und die beiden Arme des geplanten Radschnellweges „Panketrail” verbinden werden.

Zum anderen werden wir einen offenen Dialog mit allen Beteiligten über Ideen zur Umgestaltung des Gleimviertels führen. Die Maßnahmen sollen nicht nur den Verkehr beruhigen und Fußgänger*innen sowie Fahrradfahrer*innen mehr Sicherheit geben, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Viertel für alle verbessern. Beispiele hierfür sind Grünflächen, neue Begegnungszonen und öffentliche Sitzgelegenheiten.

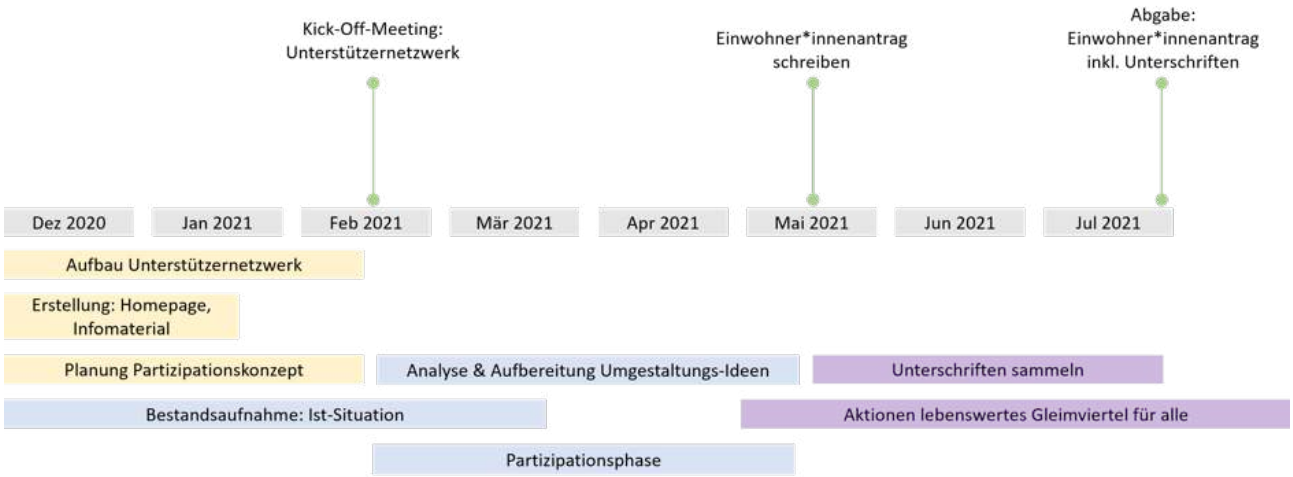
Für die Sicherheit der Kinder ist es sehr wichtig, dass die Straße beruhigt wird. Die Kinder sollen den öffentlichen Raum nicht als gefährlich wahrnehmen, sondern Raum zum Entdecken und Forschen haben.

— Fr. Deubner, Leiterin KiTa “Haus 2”, Gleimstraße 46

An der Kreuzung Rhinower Straße und Gleimstraße beobachten wir jeden Tag viele Regelverstöße und brenzlige Situationen.Es ist ein Wunder, dass nicht noch mehr Unfälle passieren.

— Benny, “YogaCafé”, Gleimstraße 40

Abbildung 52 | Übersicht über das Vorgehen zur Gestaltung eines lebenswerten Gleimviertels



Anhang 3 | Weiterführung: Kurzbericht der Bürger*inneninitiative „Gleimviertel für alle“

Straßen und öffentliche Räume können so viel mehr sein, als graue Transit- und Gefahrenbereiche. Es ist an der Zeit, dass die Gleimstraße wieder zum Kiezmittelpunkt wird, der Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Besucher*innen zusammenbringt.

— Freunde des Mauerparks e. V.

Die temporäre Schließung des Gleimtunnels für PKW im Jahr 2019 hat gezeigt, dass in diesem Zeitraum die Aufenthaltsqualität der Gleimstraße und die Verkehrssicherheit deutlich gestiegen ist und die Anzahl der Konflikte deutlich reduziert wurde. Es konnten keine Hinweise auf Verkehrsprobleme in den Ausweichstraßen gefunden werden – im Gegenteil, die Unfallzahlen sanken im Vergleich zum Jahr 2018.

Vorgehensweise

Derzeit haben wir bereits über zehn aktive Mitglieder und konnten uns im Gleimviertel in kurzer Zeit ein breites Unterstützernetzwerk aufbauen. Als Teil der “Kiezblockinitiative” von Changing Cities profitieren wir von deren Hilfestellung. Der folgende Zeitplan ist vorgesehen:

Bisherige Aktivitäten

1. Befragung von Interessengruppen (anliegende Kitas und Schule, einzelne Anwohner*innen, Gewerbe, Gastronomie und Vereine)
2. Erstellung eines detaillierten Berichts zu Interessengruppen, aktuellen Verkehrskonflikten und möglichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der politischen Ziele des Landes Berlin.[7] Dafür haben wir unter anderem eine Zählung der Parkplätze und eine stichprobenartige Verkehrszählung durchgeführt.
3. Aufbau eines Unterstützer*innennetzwerks

Bisherige Ergebnisse der Befragung

Wir haben 15 Personen bezüglich des Verkehrs in der Gleimstraße befragt. Alle befürworten eine Verkehrsberuhigung wegen der erhöhten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der Kinder. Keiner der befragten Gastronom*innen und auch nicht der Betreiber*innen der Max-Schmeling-Halle (MSH) konnte Umsatzverluste aufgrund des für Pkw geschlossenen Gleimtunnels im Jahr 2019 feststellen.

Bezüglich der Sperrung des Gleimtunnels für Pkw gab es neben Befürwortung auch kritische Stimmen. Zwei Gastronom*innen sowie der Betreiber der MSH befürchteten eine erschwerte Anlieferung von Waren.
Die Anzahl der Befragungen ergibt noch kein repräsentatives Bild, insbesondere die Anwohner*innen sind unterrepräsentiert. Daher planen wir im Frühjahr eine repräsentative Erhebung.

Im Folgenden geben wir einige Aussagen inhaltlich wieder:

- Sandra ist Anwohnerin und unterstützt die Vorhaben unserer Initiative. Sie wünscht sich einen gefahrenfreien Kiez für sich und ihre Tochter. Sie möchte mehr Platz auf den Fußwegen, mehr Grünflächen und weniger parkende und fahrende Autos. Sie fühlt sich mit ihrem Fahrrad und zu Fuß nicht sicher und lässt ihre 5-jährige Tochter nicht alleine entlang der Gleimstraße laufen.
- Der Inhaber des Imbisses “Palmyra” unterstützt die Pläne der Bürger*inneninitiative. Sein Hauptaugenmerk ist die Sicherheit der Kinder und aller Verkehrsteilnehmenden. Er beobachte jeden Tag brenzlige Situationen und Regelübertritte. Er erwartet weder Umsatzgewinne noch -einbußen durch eine Verkehrsberuhigung, dies hätte das Jahr 2019 gezeigt. Eine Schließung des Gleimtunnels wäre für ihn eine Einschränkung, da er häufig mit dem Auto Ware aus dem Wedding holt und Umwege fahren müsste.
- Sebastian Rüß ist Geschäftsführer der VeloMax GmbH und ist skeptisch bezüglich der Einrichtung der Fahrradstraße. Er begrüßt prinzipiell eine Verkehrsberuhigung, muss aber sicherstellen, dass die MSH immer gut zu beliefern ist. Eine Schließung des Gleimtunnels für Pkw lehnt er ab, da er Probleme mit dem An- und Abreiseverkehr der motorisierten Veranstaltungsgäste erwartet.

[7] Abrufbar unter prenzlverkehr.de

Von Eltern der Kita „Mauerschwalben“ haben wir drei weitere Aussagen bekommen:

- Nico C., Vater ein Kind (3 Jahre):
  „Es passiert immer wieder, dass Autos mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Gleimstraße rasen. Ich wünsche mir die Umwandlung in eine Fahrradstraße. Dies würde die Sicherheit und die Lebensqualität für Kinder und Familien sehr erhöhen.“

- Annekatrin H., Mutter von Anton, 5 Jahre und Marta, 2 Jahre, beide Kinder besuchen eine Kita in der Gleimstraße:
  „Ich finde es unzumutbar und gefährlich, dass die Gleimstraße, die sich mitten in einer ruhigen Wohngegend befindet und an eine Schule und drei Kitas vorbei führt, als Durchgangsstraße so stark befahren ist und viele Autofahrer sich weder an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten, noch ihre Fahrweise rücksichtsvoll an das oft unübersichtliche und schwer einsehbare Straßengeschehen anpassen. Autos sollten zur Durchfahrt die Bornholmer bzw. die Eberswalder/Bernauer nutzen und die Gleimstraße sollte Fahrradstraße werden. Vor allem im Interesse der Kinder!“

- Beatrice G.:
  „In der Gleimstraße befinden sich 4 Kitas und eine Grundschule. Ich bin Mutter von drei Kindern (3, 5 und 7 Jahre) und selbst täglich in der Gleimstraße unterwegs. Kraftfahrzeuge jeder Größenordnung fahren meist mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Straße und machen teilweise nicht mal am Zebrastreifen Halt. Besonders an dem Zebrastreifen vor dem Gleimtunnel ist es gefährlich. Die Autofahrer sind schon „im Tunnel“ wenn sie auf diesen zu düsen und übersehen leicht den Zebrastreifen kurz davor.“

Unterstützernetzwerk

Folgende Institutionen und Initiativen unterstützen bereits unser Anliegen:

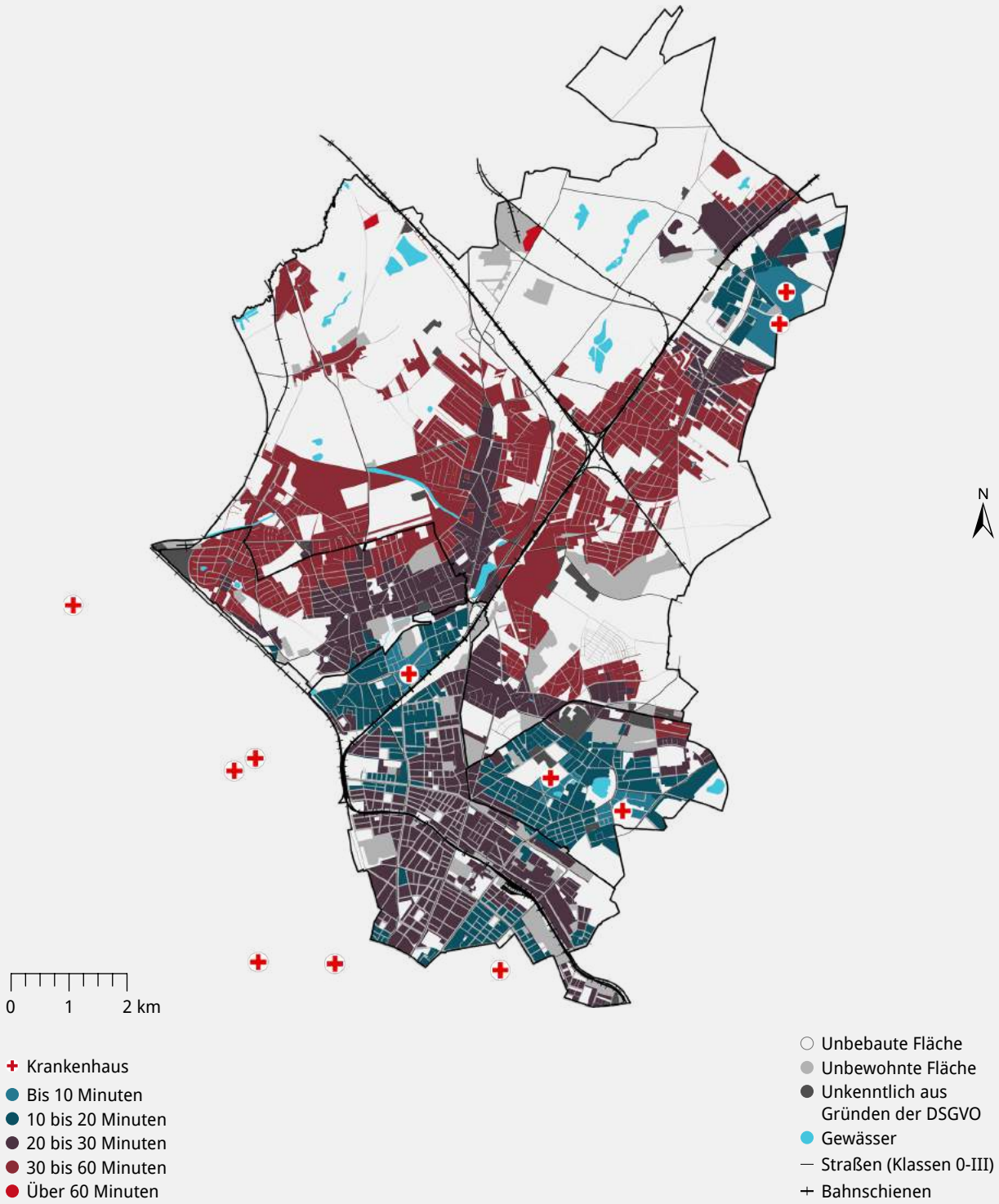
- Kita Haus 2, Gleimstraße 46
- YogaCafé, Gleimstraße 40
- KultEis, Gleimstraße 18
- Imbiss Palmyra, Gleimstraße 41
- Mauerschwalben e. V., Gleimstraße 58
- Freunde des Mauerparks e. V.
- ADFC Pankow
- Bürgerinitiative Gethsemaneplatz
- Changing Cities
- Netzwerk fahrradfreundliches Pankow

Kontakt

mail@gleimviertel-fuer-alle.de
Sören Bergmann
Sonnenburger Str. 63
10437 Berlin

Karte 16 | Reisezeiten zum nächstgelegenen Krankenhaus mit dem ÖPNV

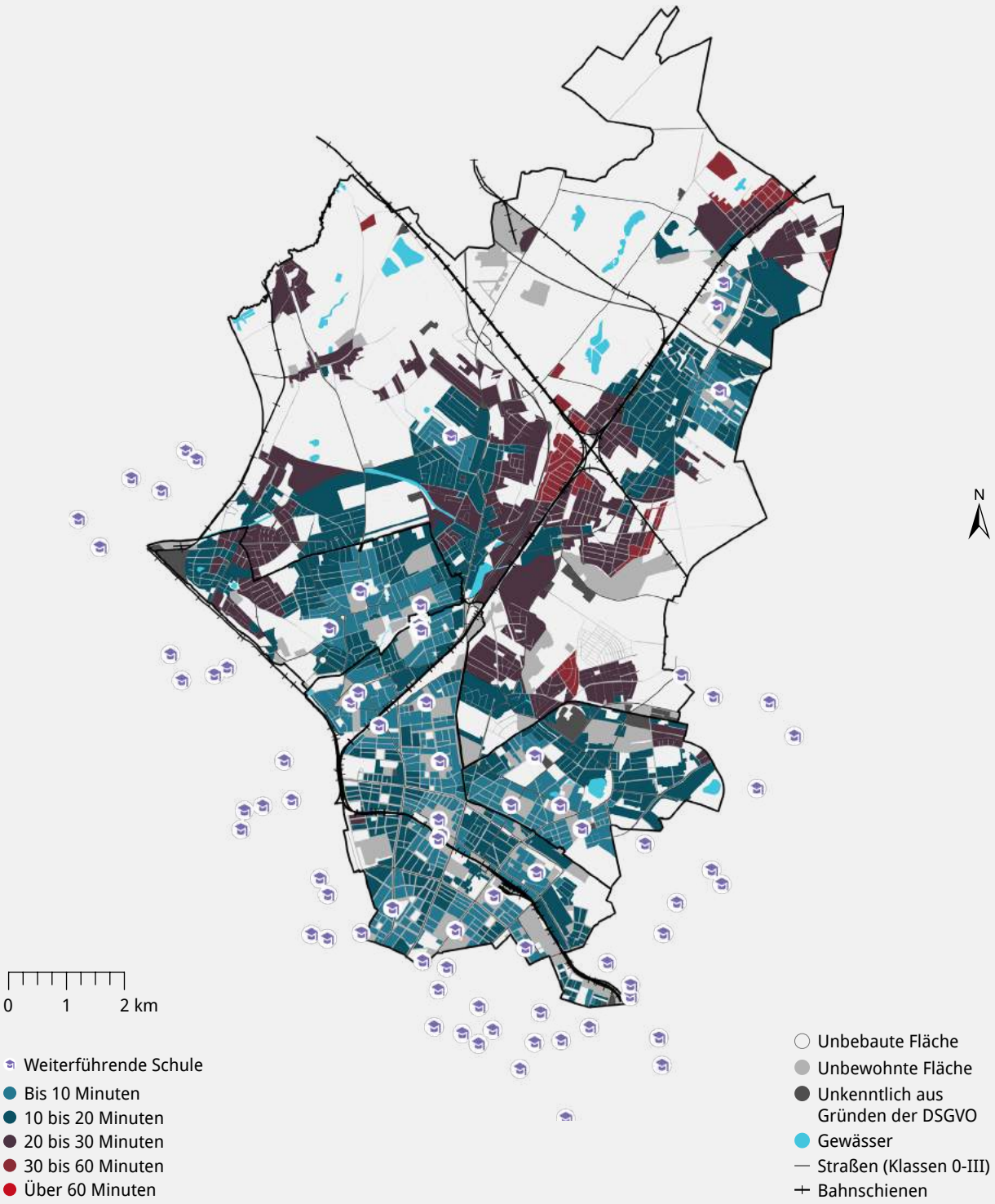
Dargestellt wird die Erreichbarkeit von Krankenhäusern mit dem ÖPNV
Die Reisezeiten wurden auf Adressebene berchnet, gemittel und in 10 -30 min-Intervallen skaliert. Eine qualitative Bewertung der Reisezeiten wurde nicht durchgeführt, da hierfür keine Datengrundlage existiert. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 28

Karte 26 | Reisezeiten zur nächstgelegenen weiterführenden Schule mit dem ÖPNV

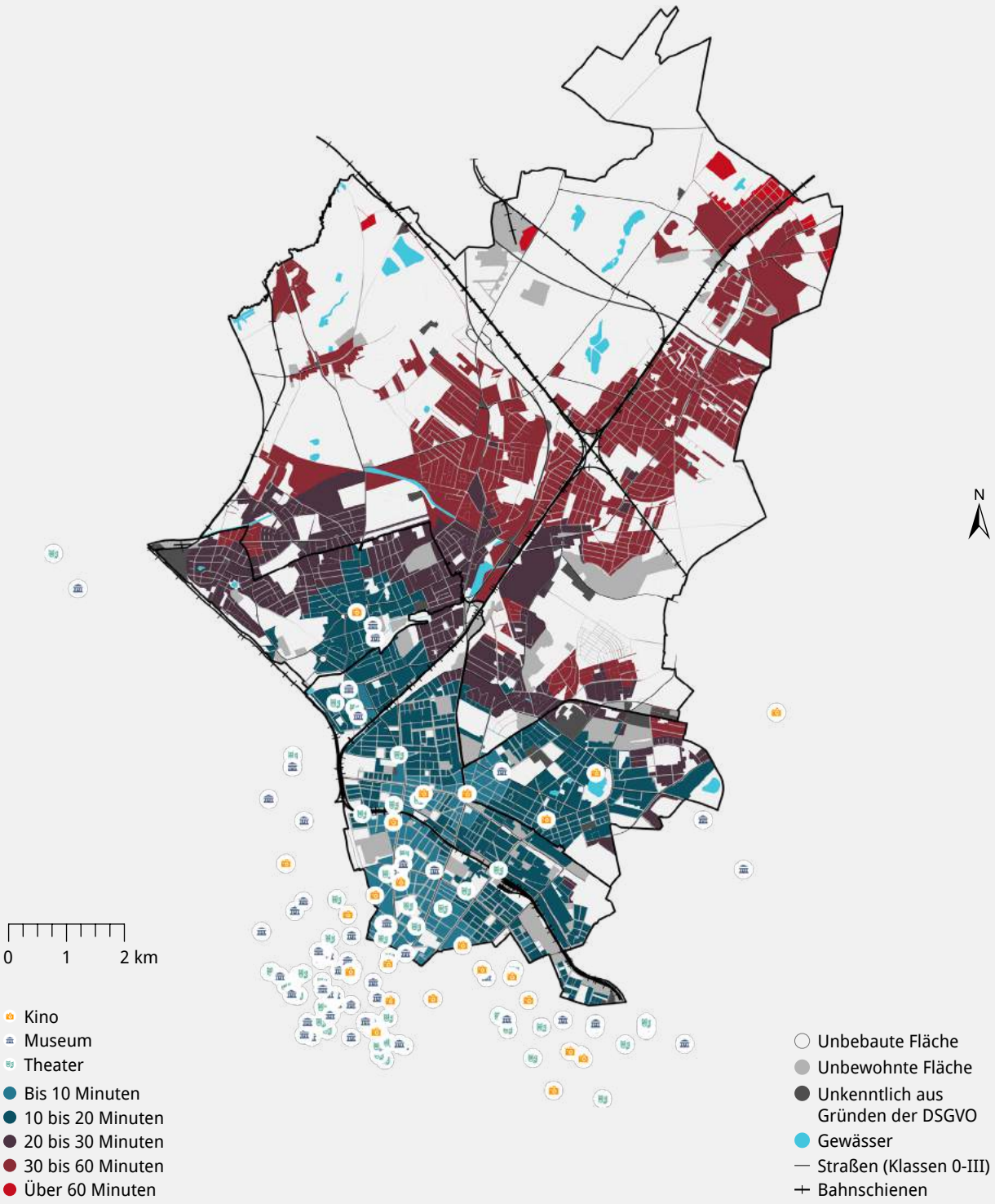
Dargestellt wird die Erreichbarkeit von weiterführenden Schulen mit dem ÖPNV
Die Reisezeiten wurden auf Adressebene berchnet, gemittel und in 10 -30 min-Intervallen skaliert. Eine qualitative Bewertung der Reisezeiten wurde nicht durchgeführt, da hierfür keine Datengrundlage existiert. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 30

Karte 27 | Reisezeiten zu nächstgelegenen Kultureinrichtungen mit dem ÖPNV

Dargestellt wird die Erreichbarkeit von Kultureinrichtungen mit dem ÖPNV
Der Begriff Kultureinrichtungen fast Kinos, Theater und Museen zusammen. Die Reisezeiten wurden auf Adressebene berchnet, gemittel und in 10 -30 min-Intervallen skaliert. Eine qualitative Bewertung der Reisezeiten wurde nicht durchgeführt, da hierfür keine Datengrundlage existiert. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt der Reisezeit pro Adresse genutzt.

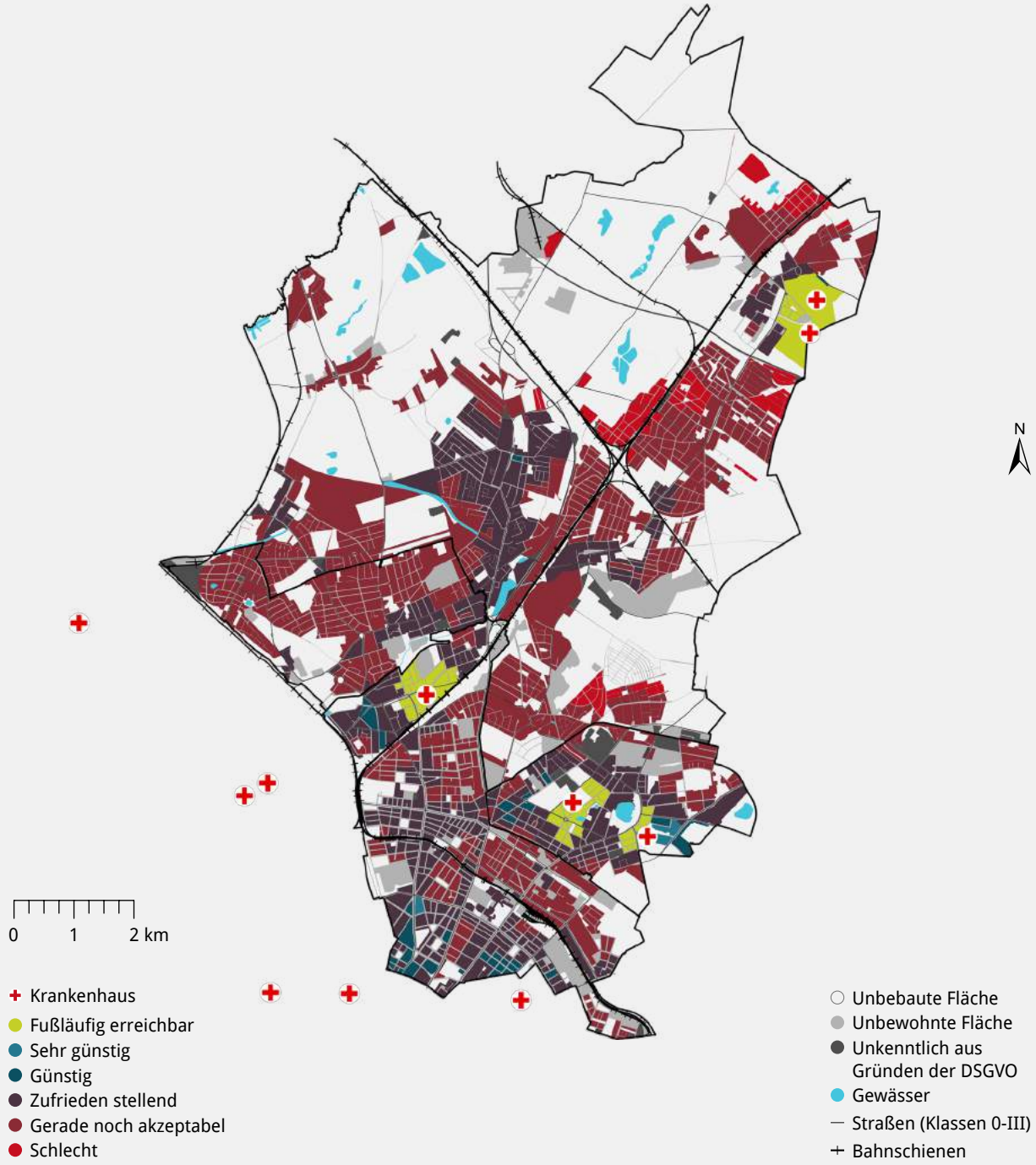


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 17 | Reisezeitverhältnis zum nächstgelegenen Krankenhaus mit dem ÖPNV oder MIV

Dargestellt wird das Verhältnis zwischen der Reisezeit mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV
Grundlage der Klassifizierung sind die Qualitätsmerkmale für Reisezeitverhältnisse der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010) in rechtsstehender Tabelle. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt des Reisezeitverhältnisses pro Adresse genutzt.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis
A	Sehr günstig	< 1,0
B	Günstig	1,0 bis < 1,5
C	Zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	Gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	Schlecht	2,8 bis < 3,8
F	Sehr schlecht	> 3,8

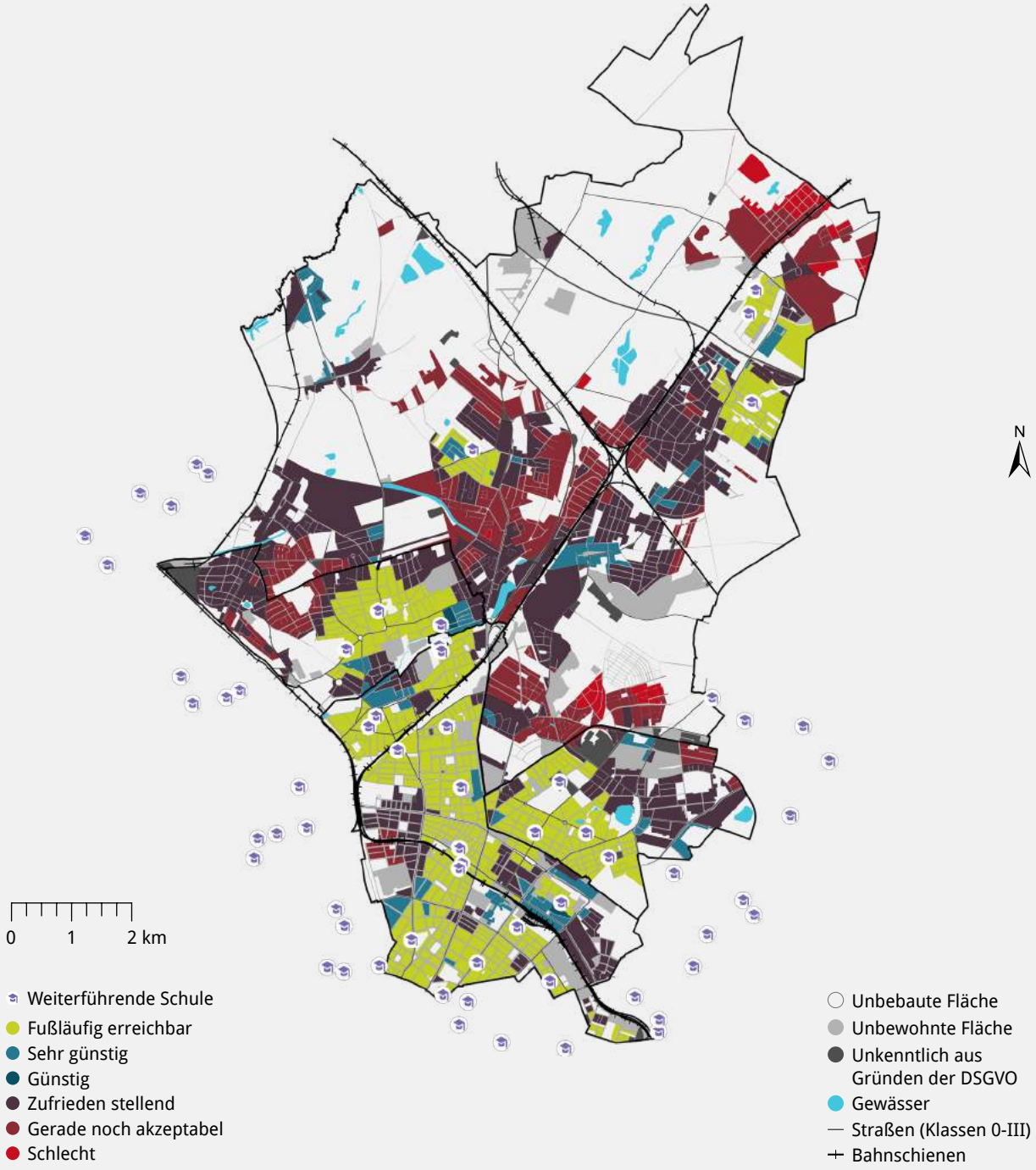


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 28

Karte 28 | Reisezeitverhältnisse zur nächstgelegenen weiterführenden Schule

Dargestellt wird das Verhältnis zwischen der Reisezeit mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV
Grundlage der Klassifizierung sind die Qualitätsmerkmale für Reisezeitverhältnisse der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010) in rechtsstehender Tabelle. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt des Reisezeitverhältnisses pro Adresse genutzt.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis
A	Sehr günstig	< 1,0
B	Günstig	1,0 bis < 1,5
C	Zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	Gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	Schlecht	2,8 bis < 3,8
F	Sehr schlecht	> 3,8

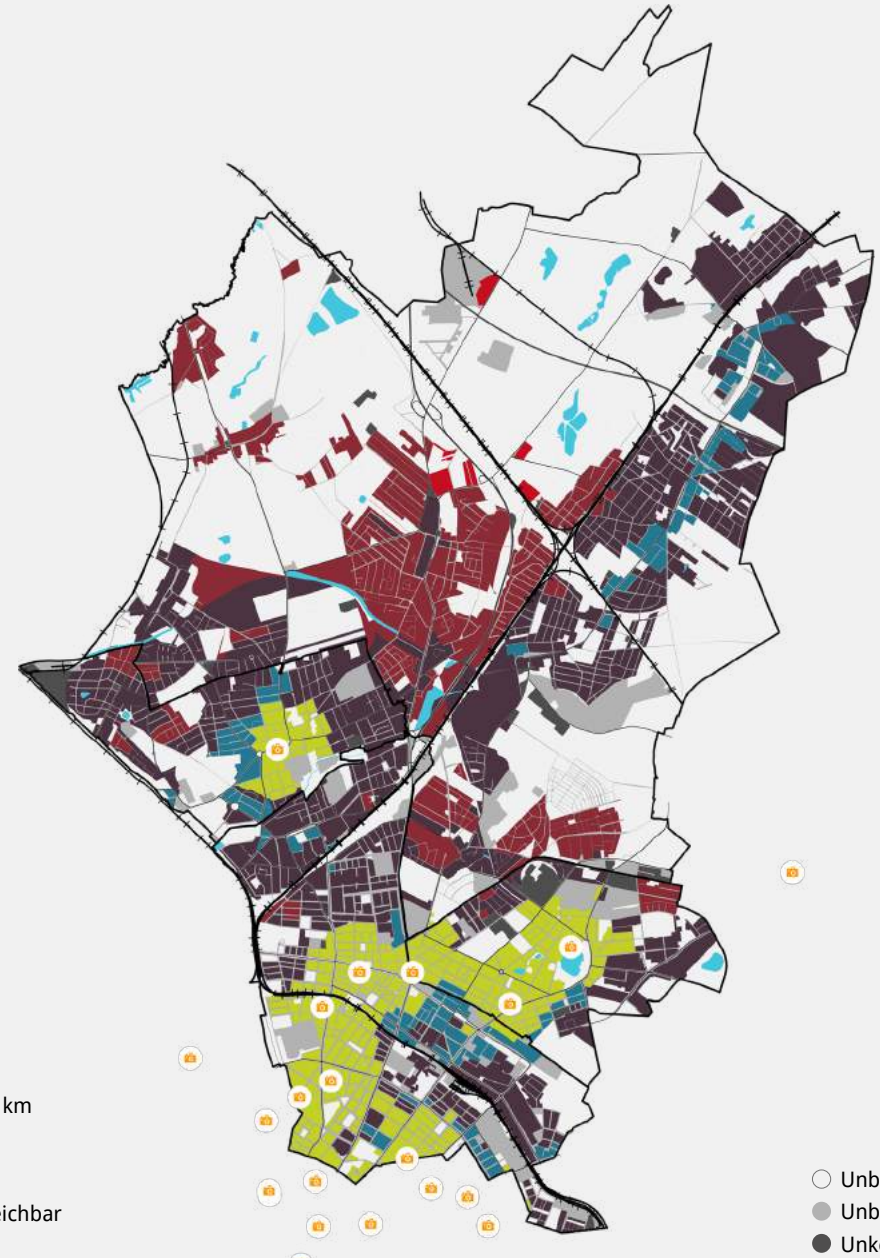


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 30

Karte 29 | Reisezeitverhältnisse zum nächstgelegenen Kino

Dargestellt wird das Verhältnis zwischen der Reisezeit mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV
Grundlage der Klassifizierung sind die Qualitätsmerkmale für Reisezeitverhältnisse der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010) in rechtsstehender Tabelle. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt des Reisezeitverhältnisses pro Adresse genutzt.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis
A	Sehr günstig	< 1,0
B	Günstig	1,0 bis < 1,5
C	Zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	Gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	Schlecht	2,8 bis < 3,8
F	Sehr schlecht	> 3,8



- Kino
- Fußläufig erreichbar
- Sehr günstig
- Günstig
- Zufrieden stellend
- Gerade noch akzeptabel
- Schlecht

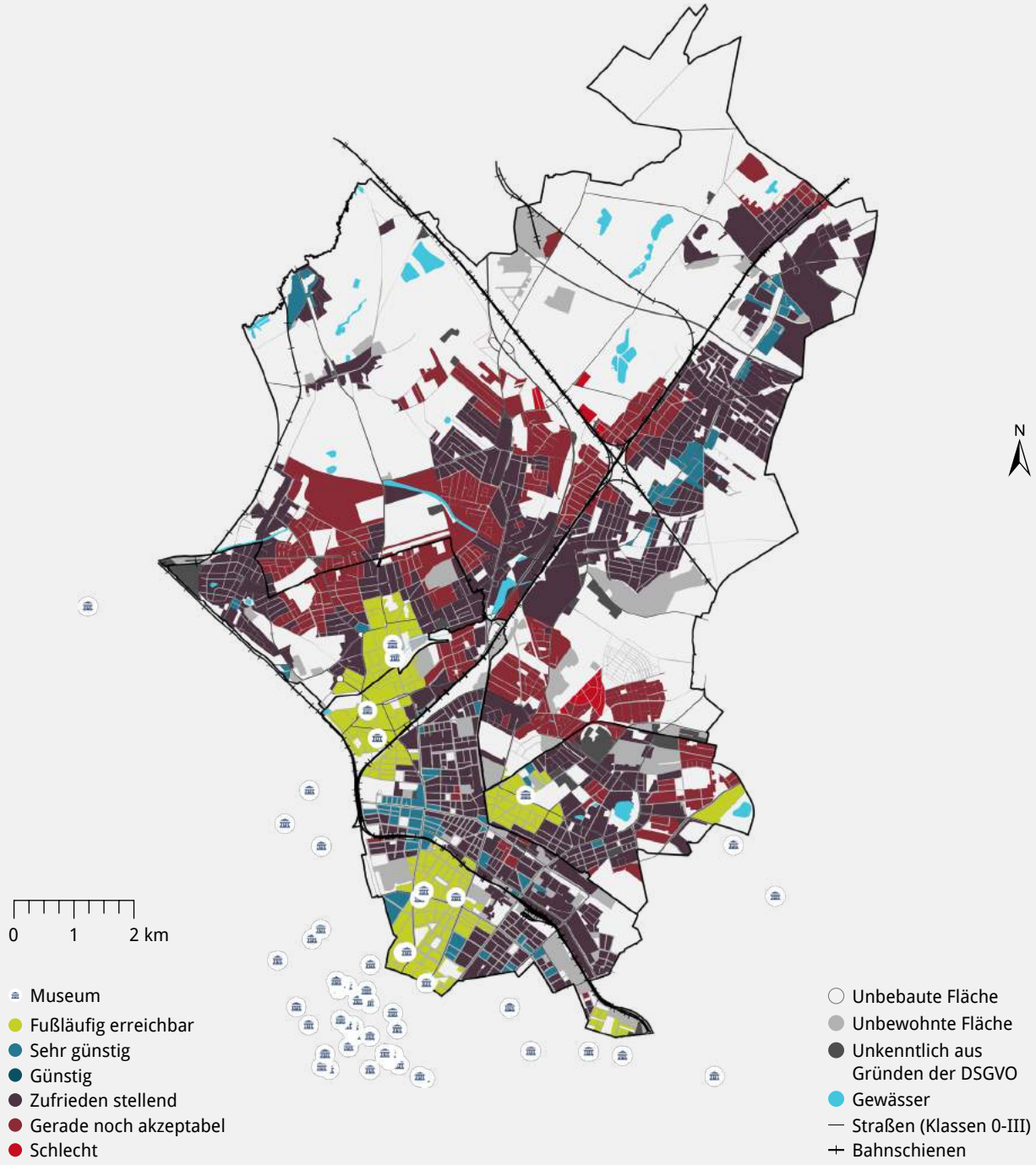
- Unbebaute Fläche
- Unbewohnte Fläche
- Unkenntlich aus Gründen der DSGVO
- Gewässer
- Straßen (Klassen 0-III)
- Bahnschienen

Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 30 | Reisezeitverhältnisse zum nächstgelegenen Museum

Dargestellt wird das Verhältnis zwischen der Reisezeit mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV
Grundlage der Klassifizierung sind die Qualitätsmerkmale für Reisezeitverhältnisse der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010) in rechtsstehender Tabelle. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt des Reisezeitverhältnisses pro Adresse genutzt.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis
A	Sehr günstig	< 1,0
B	Günstig	1,0 bis < 1,5
C	Zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	Gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	Schlecht	2,8 bis < 3,8
F	Sehr schlecht	> 3,8

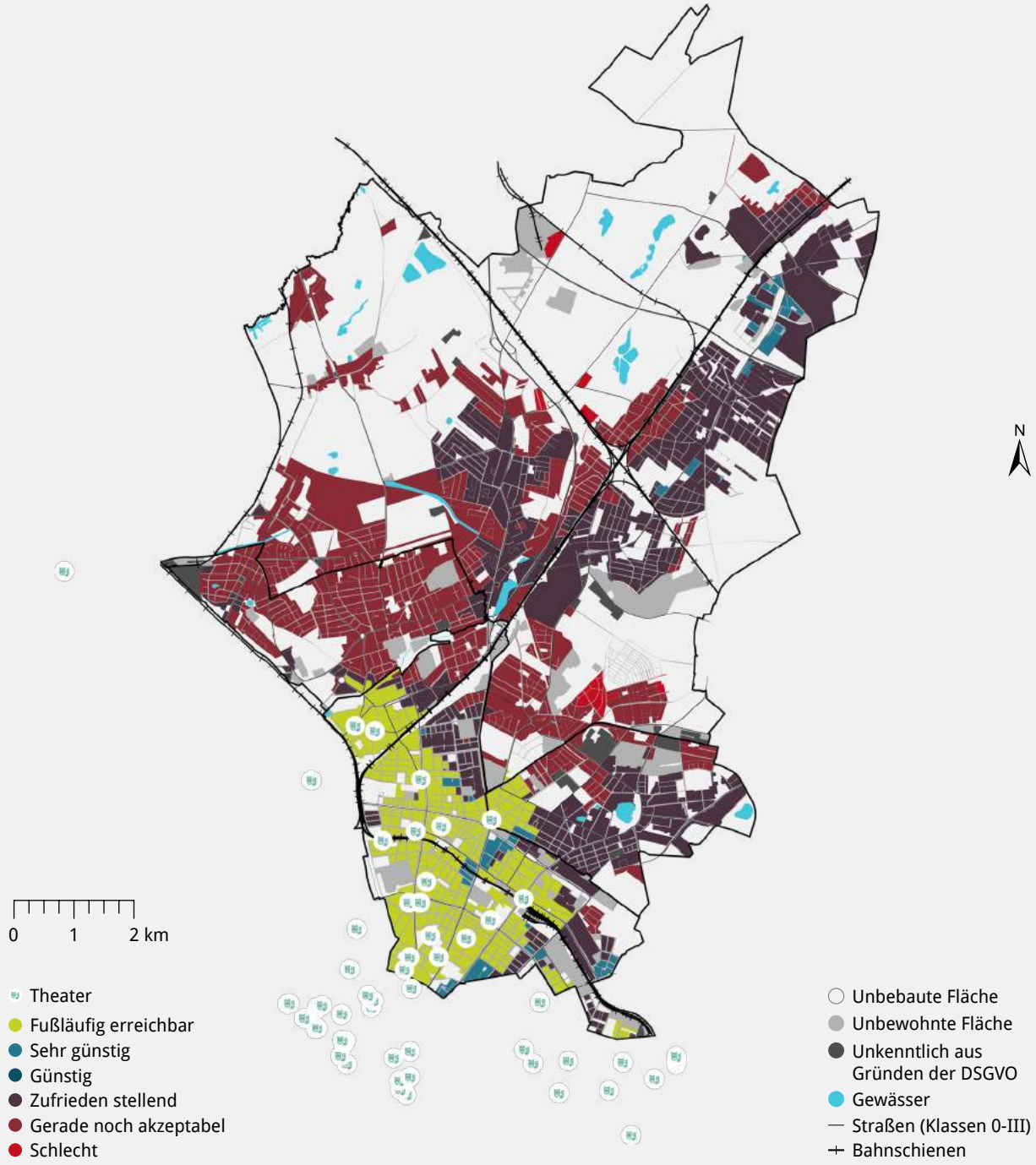


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 31 | Reisezeitverhältnisse zum nächstgelegenen Theater

Dargestellt wird das Verhältnis zwischen der Reisezeit mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV
Grundlage der Klassifizierung sind die Qualitätsmerkmale für Reisezeitverhältnisse der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010) in rechtsstehender Tabelle. Für die Darstellung auf Blockebene wurde der mit der Bewohnermenge gewichtete Durchschnitt des Reisezeitverhältnisses pro Adresse genutzt.

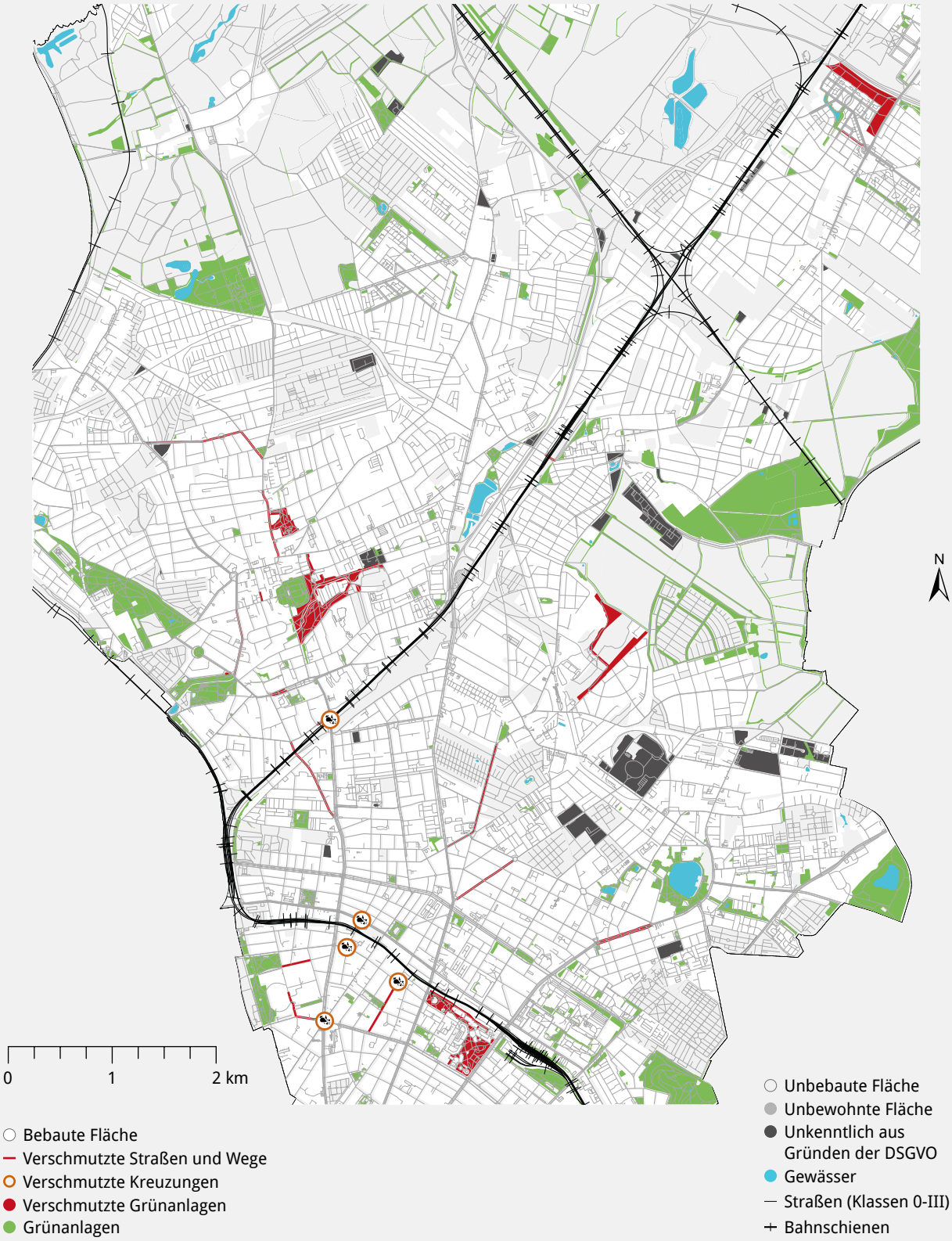
Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis
A	Sehr günstig	< 1,0
B	Günstig	1,0 bis < 1,5
C	Zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	Gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	Schlecht	2,8 bis < 3,8
F	Sehr schlecht	> 3,8



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9, 14, 15 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21

Karte 12 | Übersicht der von den Teilnehmenden der Erhebungen eingezeichneten Orte, die als dreckig wahrgenommen werden (Kartenausschnitt)

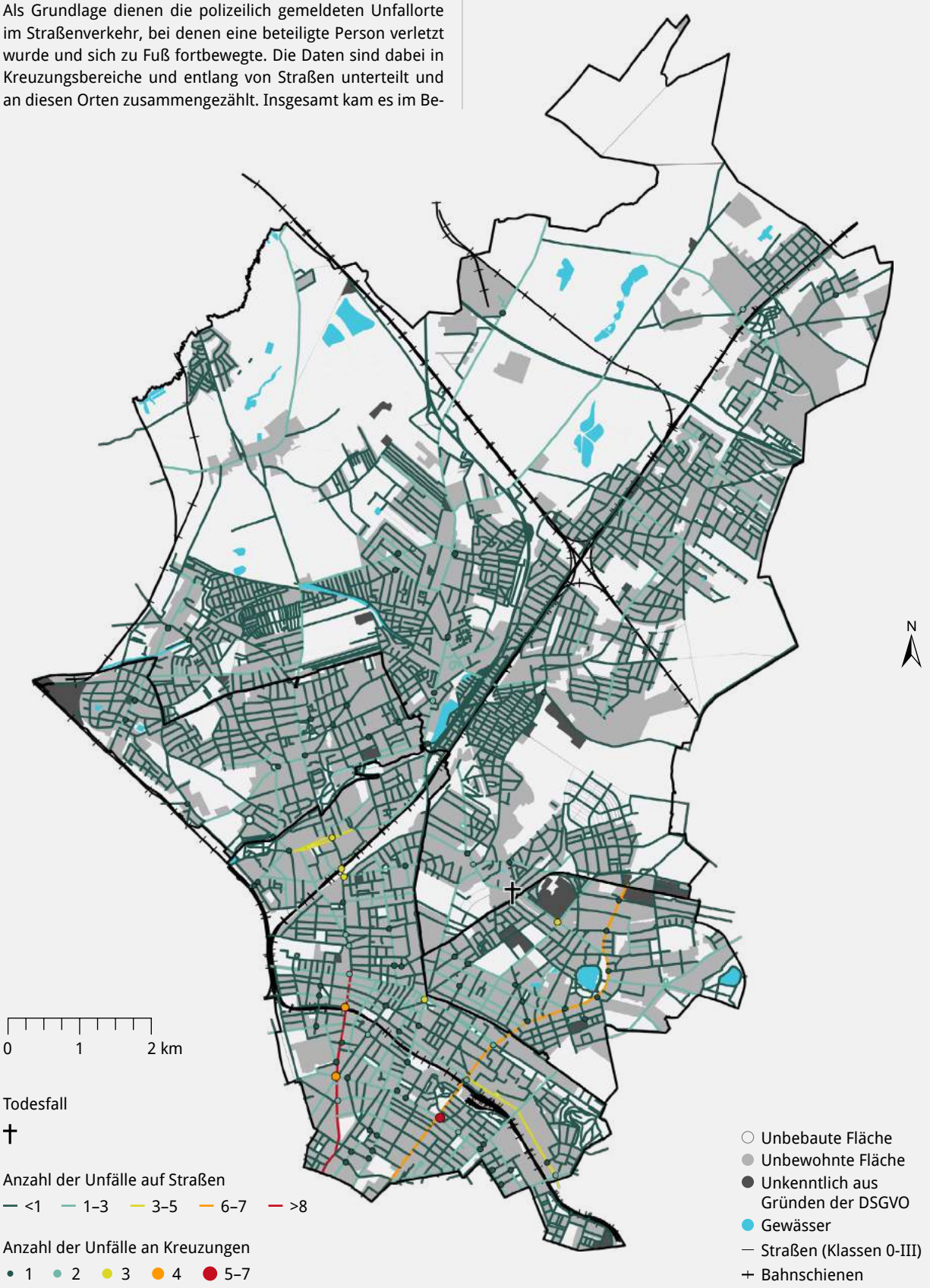
Dargestellt werden die als dreckig wahrgenommenen Straßen, Parks und Kreuzungen
Die Teilnehmenden am Community Mapping haben die eingezeichneten Orte als temporär dreckig wahrgenommen, was ihre Nutzung der Orte einschränkt. Insbesondere für die öffentlichen Parkanlagen bestand der Wunsch, die Sauberkeit durch regelmäßige Kontrolle zu gewährleisten.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Sven Hausigke) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 26 | Thematische Daten: Eigene Erhebungen aus dem Community Mapping 2018 - 2019

Karte 13 | Unfallorte mit Zufußgehenden (2017)

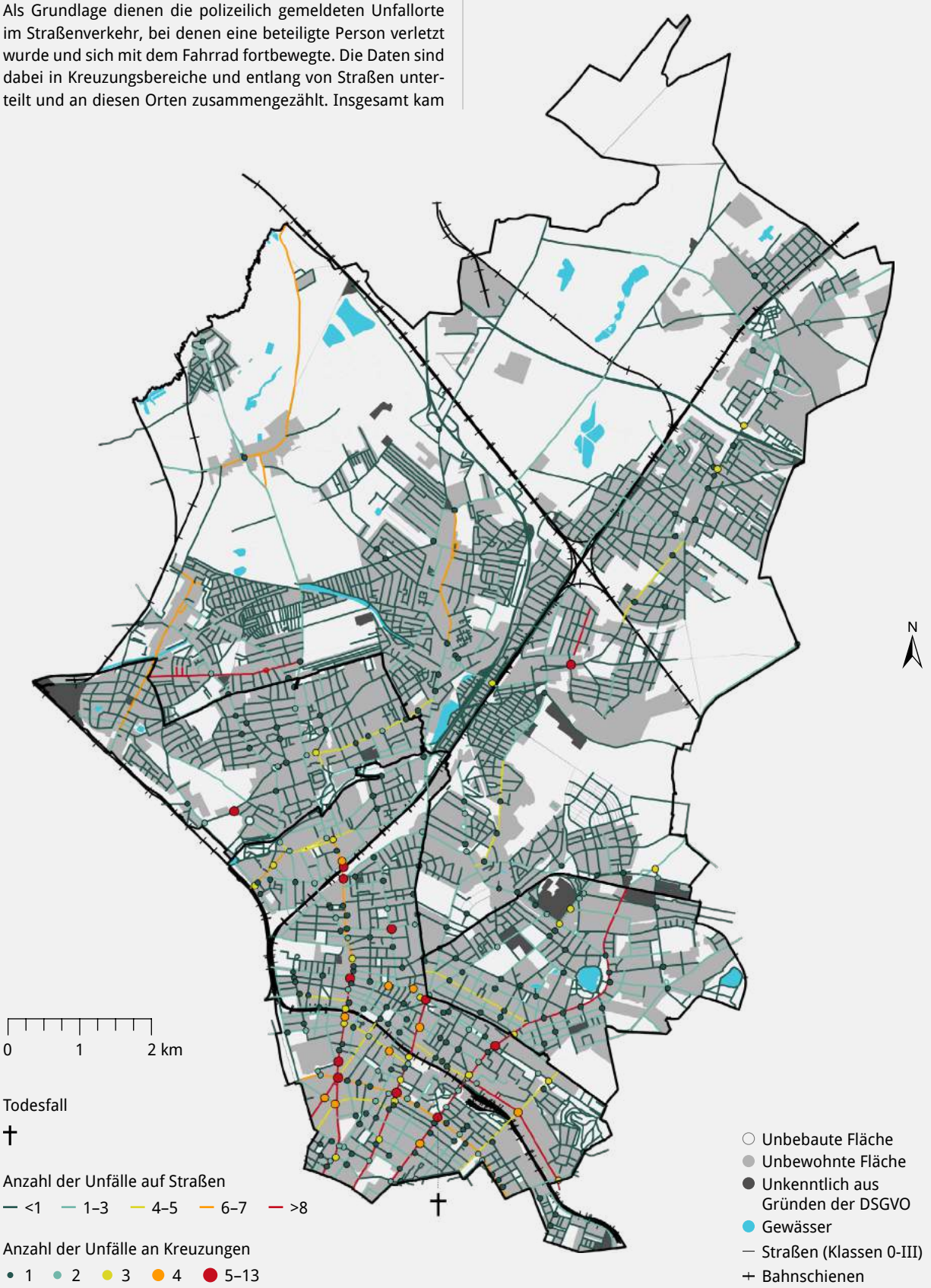
Dargestellt werden die Unfallorte mit Zufußgehenden in Pankow aus dem Jahr 2017
Als Grundlage dienen die polizeilich gemeldeten Unfallorte im Straßenverkehr, bei denen eine beteiligte Person verletzt wurde und sich zu Fuß fortbewegte. Die Daten sind dabei in Kreuzungsbereiche und entlang von Straßen unterteilt und an diesen Orten zusammengezählt. Insgesamt kam es im Bezirk Pankow zu 127 Unfällen an Kreuzungen und 132 entlang von Straßen.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Sven Hausigke) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 3, 23 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 27

Karte 14 | Unfallorte mit Radfahrenden (2017)

Dargestellt werden die Unfallorte mit Radfahrenden in Pankow aus dem Jahr 2017
Als Grundlage dienen die polizeilich gemeldeten Unfallorte im Straßenverkehr, bei denen eine beteiligte Person verletzt wurde und sich mit dem Fahrrad fortbewegte. Die Daten sind dabei in Kreuzungsbereiche und entlang von Straßen unterteilt und an diesen Orten zusammengezählt. Insgesamt kam es im Bezirk Pankow zu 487 Unfällen an Kreuzungen und 366 entlang von Straßen.

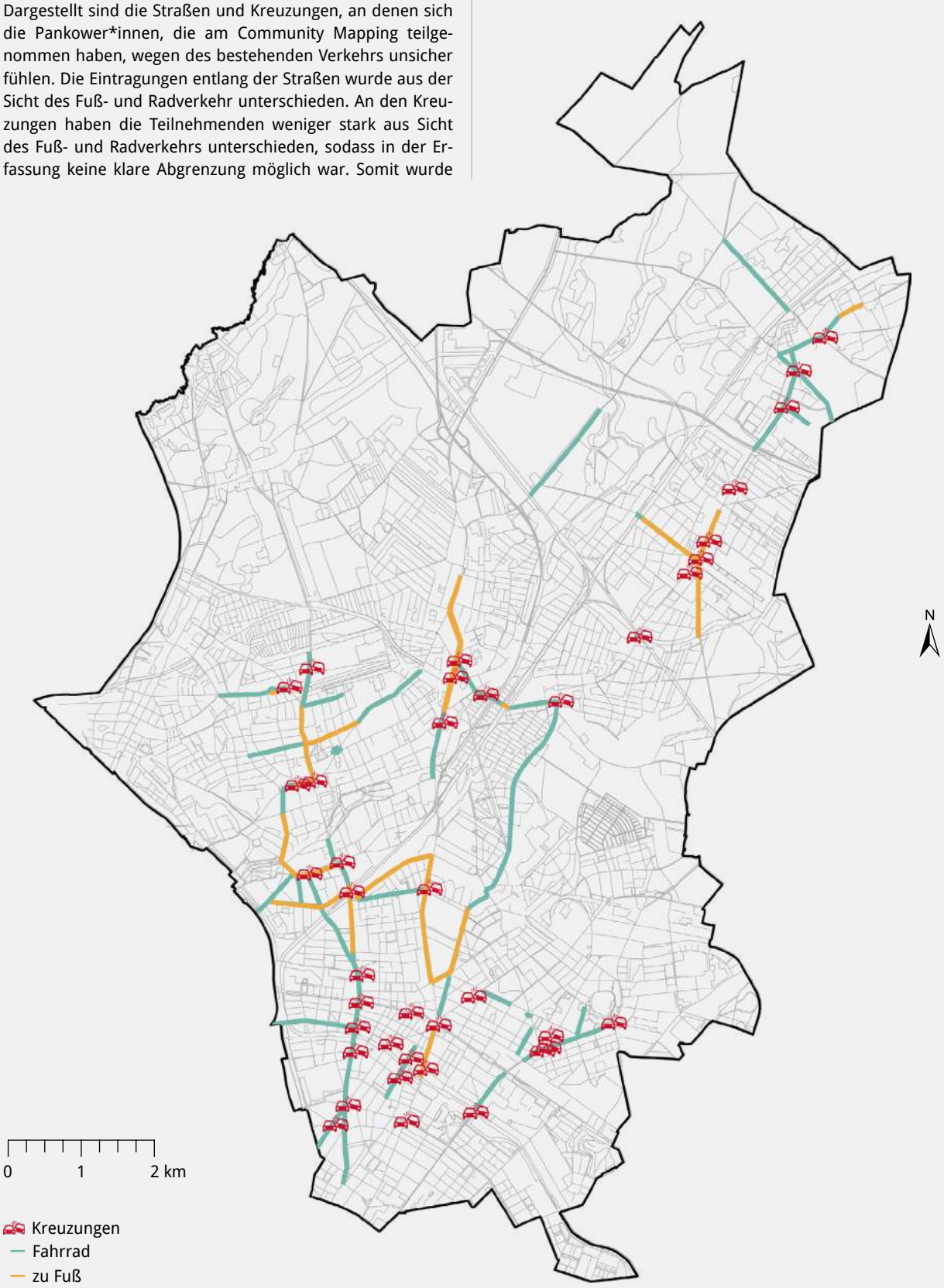


Impressum | Eigene Kartendarstellung (Sven Hausigke) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 3, 23 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 27

Karte 15 | Orte, an denen sich im Verkehr zu Fuß und auf dem Rad unsicher gefühlt wurde

Dargestellt werden die als unsicher wahrgenommene Orte im Straßenverkehrsraum für Zufußgehende und Radfahrende

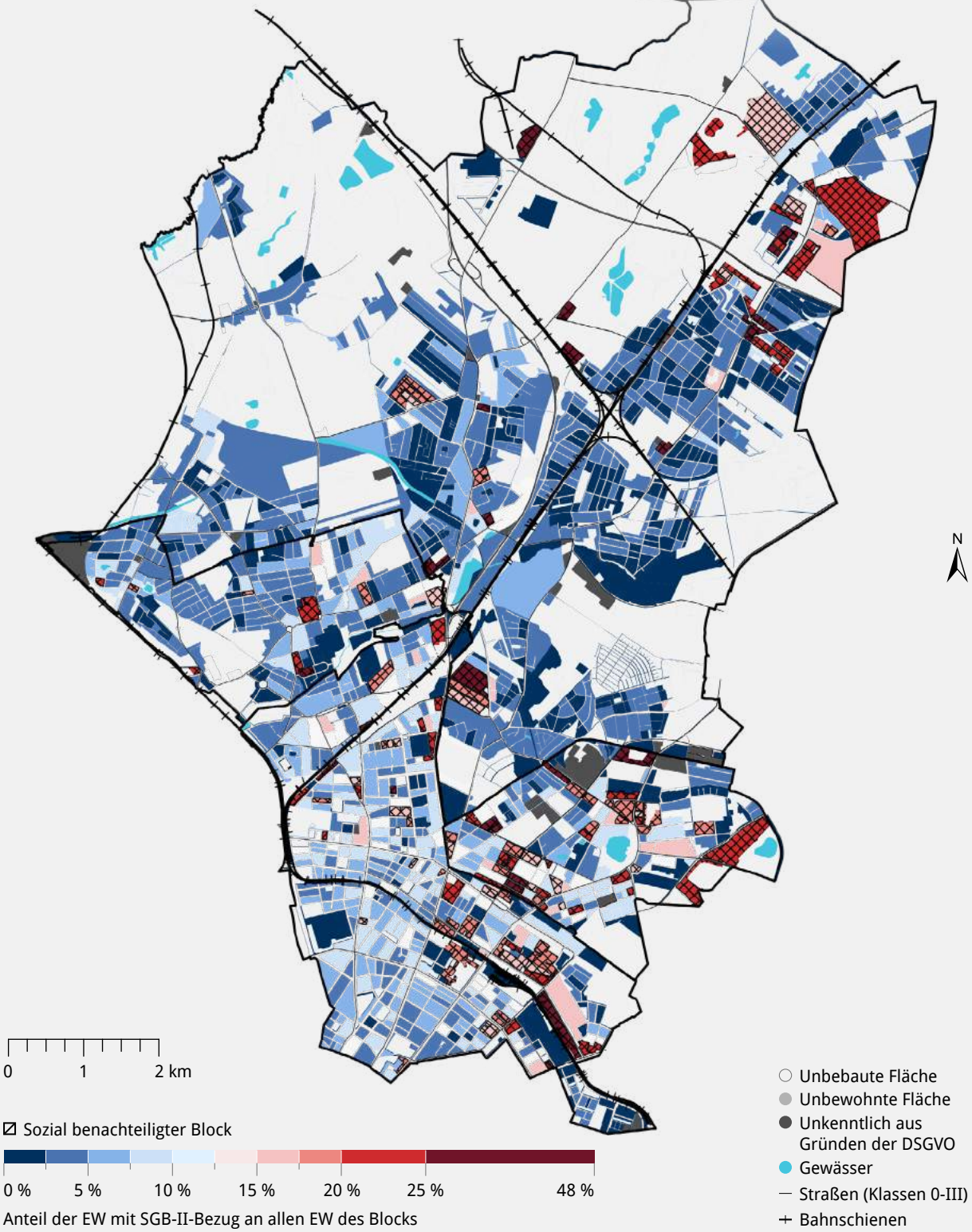
Dargestellt sind die Straßen und Kreuzungen, an denen sich die Pankower*innen, die am Community Mapping teilgenommen haben, wegen des bestehenden Verkehrs unsicher fühlen. Die Eintragungen entlang der Straßen wurde aus der Sicht des Fuß- und Radverkehr unterschieden. An den Kreuzungen haben die Teilnehmenden weniger stark aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs unterschieden, sodass in der Erfassung keine klare Abgrenzung möglich war. Somit wurde dort eine allgemein wahrgenommene Unsicherheit aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs kartiert.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Sven Hausigke) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1 | Thematische Daten: Eigene Erhebungen aus dem Community Mapping 2018 - 2019

Karte 18 | Sozialstruktur des Bezirks Pankow

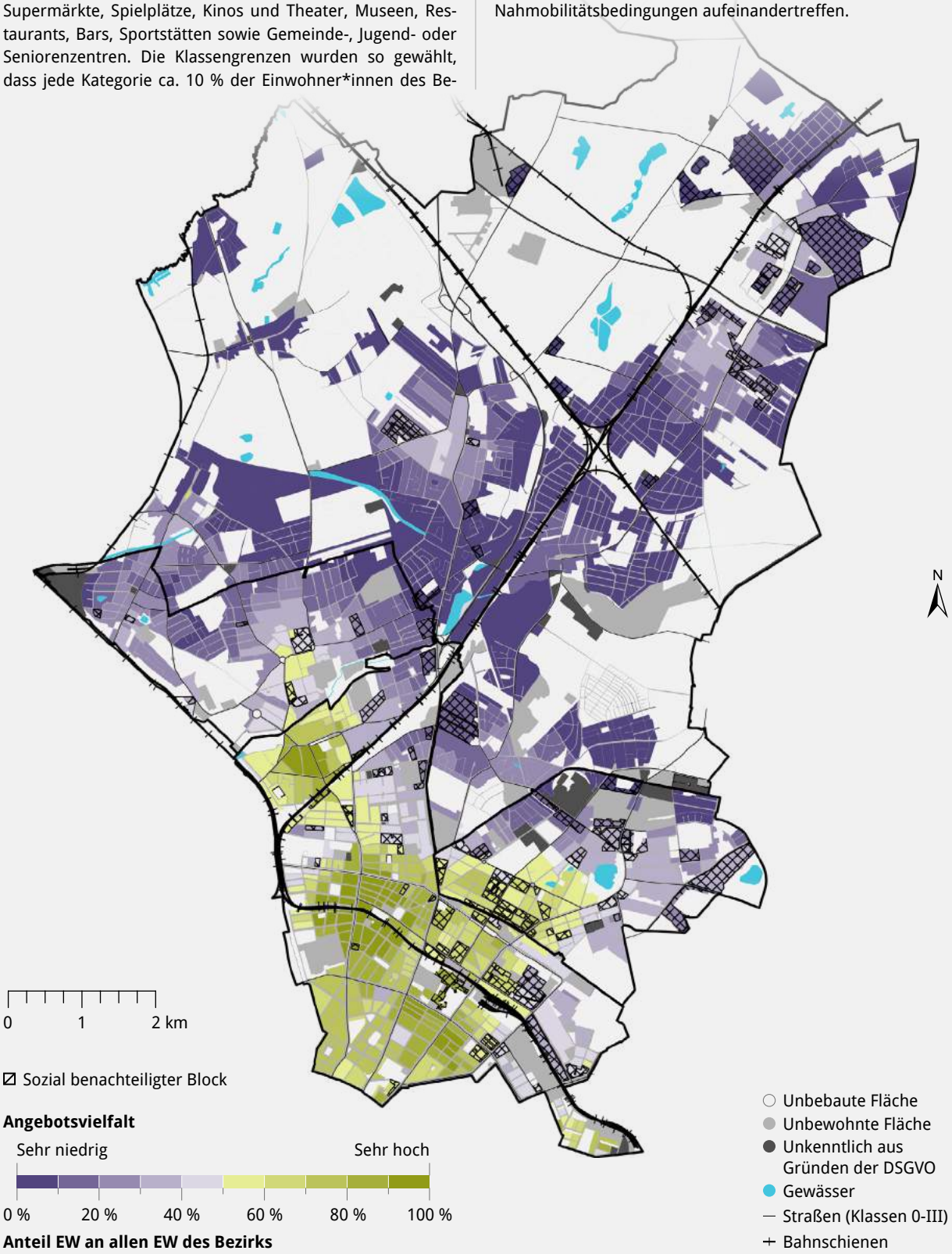
Dargestellt wird die Sozialstruktur des Bezirks Berlin Pankow
Als Indikator zur Beschreibung der Sozialstruktur dient der Anteil der Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften an allen Einwohner*innen des jeweiligen statistischen Blocks. Der Transferleistungsbezug sichert jeweils ein Haushaltseinkommen am Existenzminimum, das Risiko für soziale Benachteiligung ist erhöht. Statistische Blöcke mit besonders hohen Anteilen an Transferleistungsbezieher*innen gelten als sozial benachteiligt (ab ca. 13,5 % SGB-II-Empfängeranteil), hier wohnen ca. 15 % aller Einwohner*innen des Bezirks.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 29

Karte 19 | Sozialräumliche Verteilung der Angebotsvielfalt

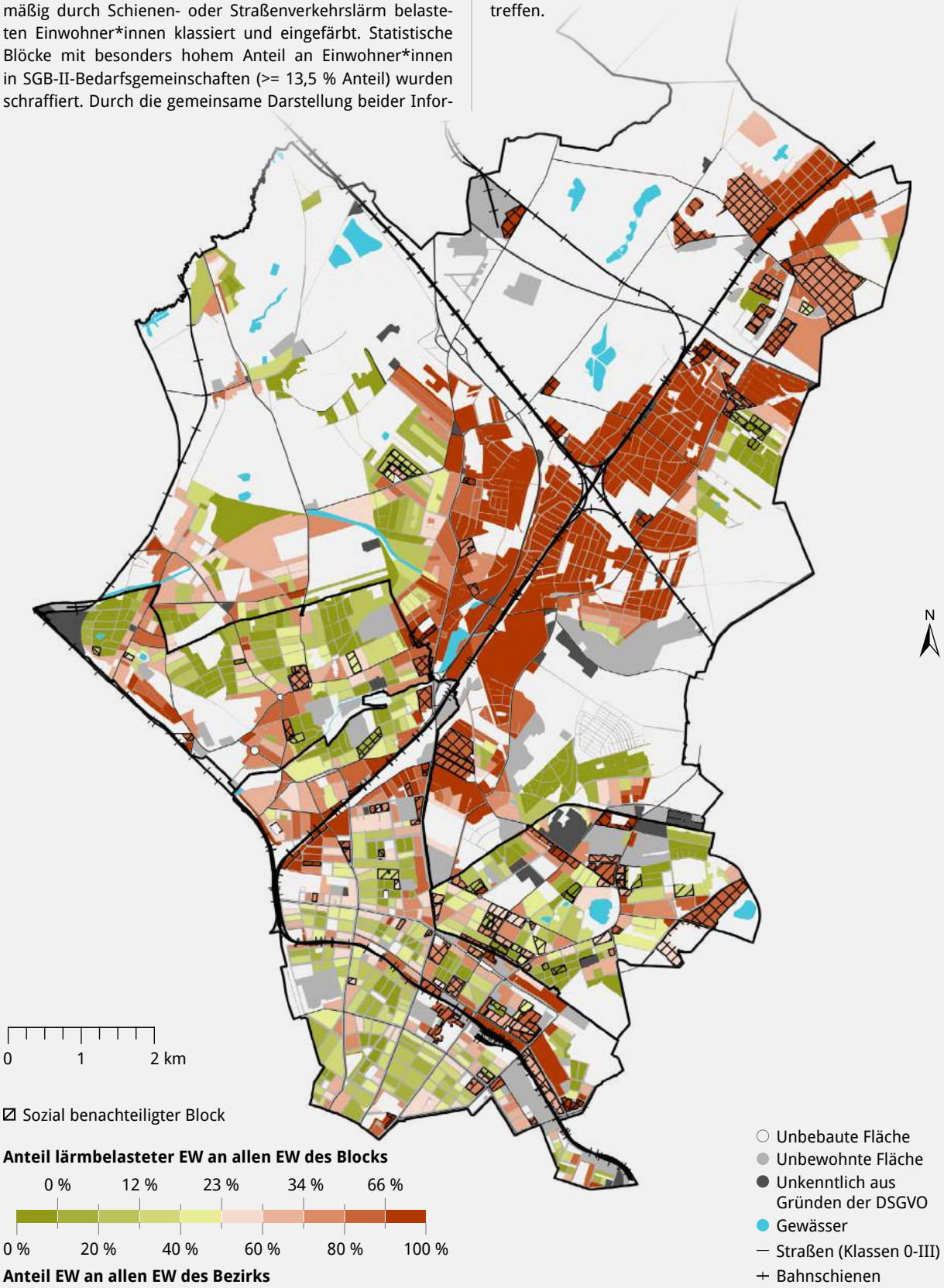
Dargestellt wird die sozialräumliche Verteilung der Angebotsvielfalt
Die Klassifizierung der Angebotsvielfalt erfolgt auf Basis der Anzahl der gut fussläufig erreichbaren Alltagsziele. Berücksichtigt wurden jeweils max. drei Ziele der Zielkategorien Supermärkte, Spielplätze, Kinos und Theater, Museen, Restaurants, Bars, Sportstätten sowie Gemeinde-, Jugend- oder Seniorenzentren. Die Klassengrenzen wurden so gewählt, dass jede Kategorie ca. 10 % der Einwohner*innen des Bezirks enthält. Darüber hinaus wurden statistische Blöcke mit besonders hohem Anteil an Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften (>= 13,5 % Anteil) schraffiert. Die gemeinsame Darstellung beider Informationen zeigt, in welchen Teilräumen soziale Problemlagen und schlechte Nahmobilitätsbedingungen aufeinandertreffen.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 21, 29

Karte 20 | Sozialräumliche Verteilung der Lärmbelastung

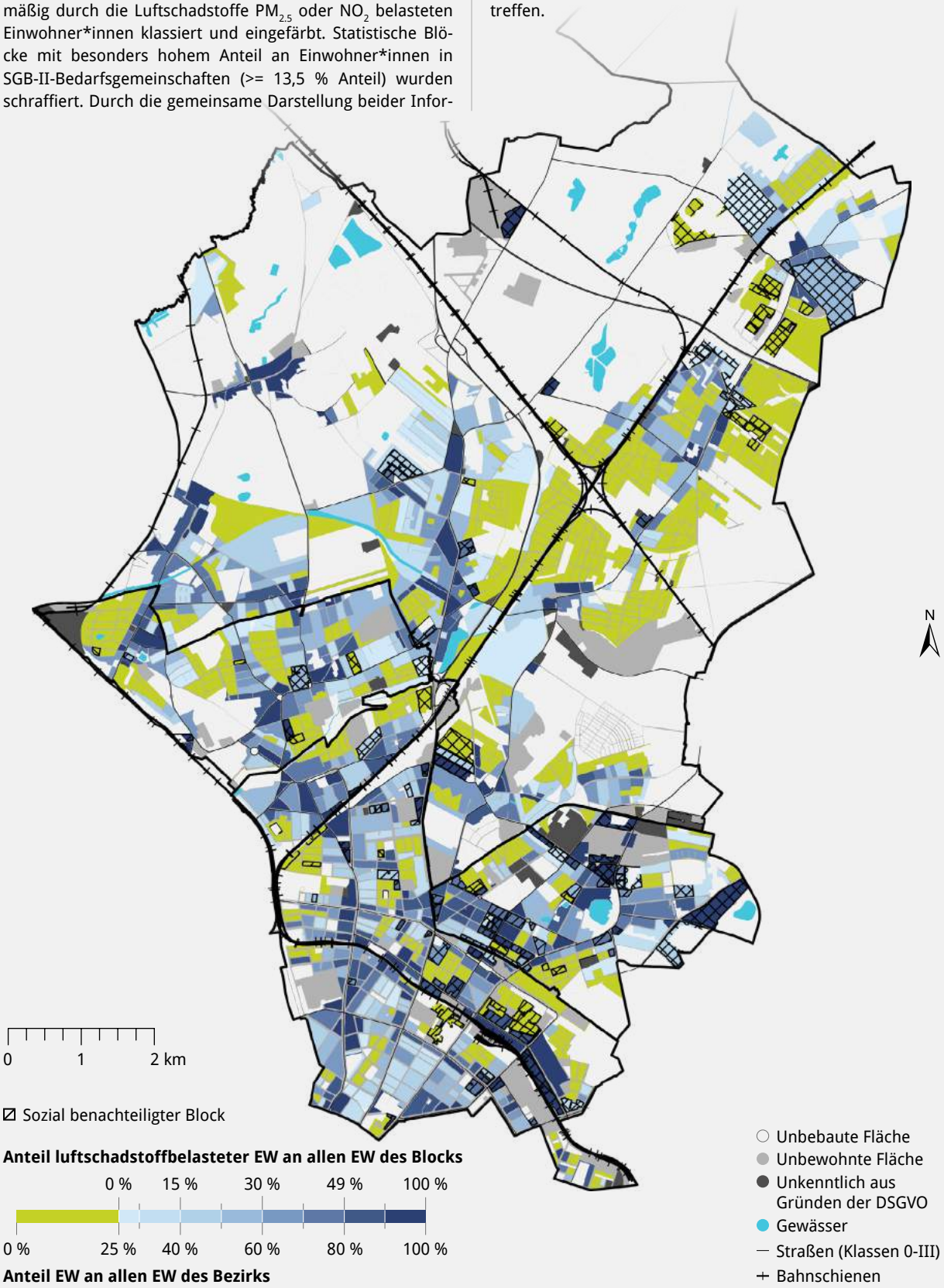
Dargestellt wird die sozialräumliche Verteilung der Lärmbelastung
Die statistischen Blöcke wurden anhand des Anteils der übermäßig durch Schienen- oder Straßenverkehrslärm belasteten Einwohner*innen klassiert und eingefärbt. Statistische Blöcke mit besonders hohem Anteil an Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften (>= 13,5 % Anteil) wurden schraffiert. Durch die gemeinsame Darstellung beider Informationen kann im Rahmen der Umweltgerechtigkeitsanalyse geprüft werden, in welchen Teilräumen soziale Problemlagen und hohe Umweltbelastungen im Wohnumfeld aufeinandertreffen.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 10, 29

Karte 21 | Sozialräumliche Verteilung der Luftschadstoffbelastung

Dargestellt wird die sozialräumliche Verteilung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung
Die statistischen Blöcke wurden anhand des Anteils der übermäßig durch die Luftschadstoffe $PM_{2.5}$ oder NO_2 belasteten Einwohner*innen klassiert und eingefärbt. Statistische Blöcke mit besonders hohem Anteil an Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften (>= 13,5 % Anteil) wurden schraffiert. Durch die gemeinsame Darstellung beider Informationen kann im Rahmen der Umweltgerechtigkeitsanalyse geprüft werden, in welchen Teilräumen soziale Problemlagen und hohe Umweltbelastungen im Wohnumfeld aufeinandertreffen.



Impressum | Eigene Kartendarstellung (Jan Peter Glock) | Kartengrundlage: Siehe Datenquellverzeichnis 1, 8, 9 | Thematische Daten: Siehe Datenquellverzeichnis 11, 12, 13, 29

Tabelle 8 | Spearman-Korrelationskoeffizienten des Anteils lärm- und luftschadstoffbelasteter Einwohner*innen mit dem Anteil von Einwohner*innen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften

	Anteil lärmbelasteter EW	Anteil luftschadstoffbelasteter EW
Anteil SGB-II-Hilfe-Empfänger, Innenstadtgebiet (n = 417 Blöcke)	$r_s = 0{,}332^*$	$r_s = 0{,}295^*$
Anteil SGB-II-Hilfe-Empfänger, Innenstadtrandgebiet (n = 326 Blöcke)	$r_s = 0{,}164^*$	$r_s = 0{,}287^*$
Anteil SGB-II-Hilfe-Empfänger, suburbaner Raum (n = 628 Blöcke)	$r_s = -0{,}107^*$	$r_s = 0{,}202^*$

* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,01 signifikant (p< 0,001).

Quelle: Umweltgerechtigkeitsanalyse, auf Basis der Datenquellen Nr. 9, 10, 11, 12

Tabelle 9 | Konsolidierte Maßnahmenliste als Input für die 2. Diskussionsrunde zur Priorisierung des Maßnahmenkonzepts

Maßnahme	Strategie*	Wirkung
Umwelt- und ressourcenschonend		
Neuplanung und -bau von Routen für einen attraktiven Umweltverbund auf bestehenden Tangenten und Radialen (u.a. TVN) durchführen.	1, 5, 6, 8	Pull
Lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen und Straßenraumgestaltung nutzen, aufbauend auf eine integrierte Datenbank für das Erhaltungsmanagementsystem und für Lärmbetroffene.	1, 9	Pull
Parkraummanagement erweitern und konsequente Kontrolle durch mehr Ordnungsamt-personal.	1	Push
Bedarfsdeckende Versorgungsmöglichkeiten alternativer Kraftstoffe anbieten.	1	Pull
Klimaneutrale Beschaffung von Fahrzeugen der Verwaltung und der städtischen Betriebe durchführen.	1	Pull
Last Mile-Lieferprozesse ändern: Lieferzeiten und -zonen ausweisen für Lieferverkehr.	1, 2	Push
Lieferzonenmanagement: Standortsuche für von Lastenräder ansteuerbare Mikrohub-Standorte einrichten (u.a. Umnutzung von Parkplätzen).	1, 6, 2	Pull
Lastenfahrräder in Kombination mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erproben und verstetigen.	6, 8, 2	Pull
Die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement fördern (u.a. Verwaltung, Schulen).	1, 5, 6, 7, 8, 10	Pull
Vielfältig und nah		
Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen bei Um- und Neubau von städtebaulichen Gebieten höher priorisieren.	5, 6, 7, 4	Pull
Umweltverbund first: gute Erschließung von Neubaugebieten durch den ÖPNV vor Baufertigstellung gewährleisten.	8, 3, 4	Pull
Mediation von Disputen zwischen Bevölkerung und Städtebauvorhaben durchführen.	10, 3, 4	Pull
Vertragliche Sicherung von Mobilitätsanforderungen für Barrierefreiheit und Radverkehr auf Gebäudeebene einrichten.	5, 6, 7, 4	Push
Wenige Stellplätze für den MIV im öffentlichen Raum in Neubaugebieten einrichten.	1, 4	Push
Parkplatzflächenumwidmung: Neunutzung der Stellplätze + temporäre Gastronomieflächen + Mehrfachnutzung durch zeitliche Abstimmungen	1, 4	Push
Parkplatzflächenumwidmung: Neunutzung der Stellplätze + temporäre Gastronomieflächen + Mehrfachnutzung durch zeitliche Abstimmungen	9, 3, 4	Pull
Planung von Verweilorten in das Routennetz des Rad- und Fußverkehrs vornehmen.	5, 6, 4	Pull
Bessere öffentliche Räume in ehemaligen Dorfkernen durch Begrenzung des MIV ermöglichen.	1, 4	Push
Verbot der Verringerung von Grünflächen in Straßenräumen festschreiben.	9, 4	Push

Tabelle 9 | Weiterführung: Konsolidierte Maßnahmenliste als Input für die 2. Diskussionsrunde zur Priorisierung des Maßnahmenkonzepts

Gesund und sicher		
Nebenstraßen durch Fahrradstraßen und Kiezblocks oder einer Kombination attraktiver machen.	1, 5, 6, 7, 4	Push
Fußwege durch ein Verkehrsversuch breiter ziehen, ähnlich wie Pop-UpBikelanes.	5, 4	Push
Fußverkehrsnetz für den ganzen Bezirk Pankow aufbauen.	5	Pull
Neugestaltung von Kreuzungspunkten im Hauptroutennetz für den Rad- und Fußverkehr (z. B. längere Ampelschaltungen und Markierungen) und Kreuzungen im Nebennetz (z. B. Gehwegvorstreckungen).	1, 5, 6	Pull
Kataster für Fußverkehrswege in den Bezirk als opendata einsehbar von der Bevölkerung.	5, 10	Pull
Die Planungen von geschützten Radverkehrsanlagen auf Hauptstraßen auf alle Hauptstraßen übertragen sowie größere Nebenstraßen miteinbeziehen. Kurzfristig sollen Pop-Up-Bikelanes genutzt werden.	1, 6	Pull
Wege in Grünflächen qualitativer durch Beleuchtung, Wegweisung, Trennung Fuß/Rad gestalten.	5, 6	Pull
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Fahrbahnbereich nutzen.	1, 6	Push
Verkehrserschließung Brandenburg durch Radschnellverbindungen durchführen.	6	Pull
Bündnis für den Fußverkehr etablieren.	5	Pull

Vielseitig erreichbar		
Innovative Wegeleitsysteme an Umstiegspunkten des ÖPNV und Mobilitätshubs zum Beispiel durch Markierungen am Boden.	7, 8	Pull
Konzept zur Verbesserung bestehender ÖPNV Vorrangschaltungen und Integration neuer Kreuzungspunkte.	1, 8	Pull / Push
Konzept zum Ausbau von ÖPNV Haltestellen mit Bedachung und Sitzmöglichkeit.	8, 4	Pull
Erweiterung des Nahverkehrsangebotes im suburbanen Gebiet Pankows und im Umland; z. B. durch Expressbuslinien.	8	Pull
Einführung neuer Tarifregelungen zum Zweck der Attraktivierung des ÖPNV.	7, 8	Pull
Programm zur Förderung von Mobiltätshubs aufsetzen.	8, 4	Pull
Programm zur Förderung und Attraktivierung von P&R bzw. B&R bei Um- und Neugestaltung von (Umsteige-)Bahnhöfen und Expressbushalten im suburbanen Gebiet.	1, 6, 8	Pull
Konzepte zur Realisierung der Verlängerung von U2, der U9 sowie des Neubaus der U10.	8	Pull
Konzept zum Ausbau des Carsharing im Innenstadtrand und suburbanen Raum Pankows.	1, 8	Pull
Überprüfung auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung in allen Einbahnstraßen bei der Erstellung und der Fortschreibung des Radverkehrsplans.	6	Pull / Push

Tabelle 9 | Weiterführung: Konsolidierte Maßnahmenliste als Input für die 2. Diskussionsrunde zur Priorisierung des Maßnahmenkonzepts

Sozial gerecht		
Qualitätszirkel Bürgerbeteiligung einrichten, um Ziele, Prioritäten und Rahmenbedingungen der Beteiligung weiter zu schärfen und Beteiligungsverfahren zu evaluieren sowie Maßnahmen zur Qualitätssicherung anzustoßen.	10	Pull
Schnittstellen und Kooperationsmöglichkeiten zwischen SPK und Stadtplanungsamt ausloten.	10	Pull
Lokale und fachliche Netzwerke zum informellen Austausch zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung ausbauen bzw. bei Bedarf schaffen.	10	Pull
Grundlagen für einen wertschätzenden Umgang mit Bürgerprojekten schaffen, insbesondere Klärung und Kommunikation von Rahmenbedingungen und Entscheidungskompetenzen.	10	Pull
Datenbasis zur Barrierefreiheit von Gehwegen, Kreuzungen und Haltestellen aufbereiten, um Maßnahmen zu priorisieren, Investitionsbedarfe zu kommunizieren, offene Datenprojekte zu ermöglichen (Navigation, usw.).	5, 7, 8, 10	Pull
Den barrierefreien Ausbau vor allem der Bushaltestellen beschleunigen.	7, 8	Pull
Die Informationsbereitstellung in Fahrzeugen und an Haltestellen des ÖPNV mit dem Schwerpunkt auf dem Zwei-Sinne-Prinzip (Hören + Sehen), Mehrsprachigkeit und Echtzeitinformationen ausbauen.	7, 8	Pull
Verstärkte Berücksichtigung der Barrierefreiheit beim Verkehrssicherheitsaudit sowie der Bauabnahme.	5, 6, 7	Pull
Monitoring und regelmäßige Aktualisierung des Entwicklungskonzepts für die grüne und soziale Infrastruktur im Bezirk.	9, 3, 4	Pull
Pilotprojekt: Berücksichtigung der Umweltgerechtigkeitsperspektive bei einem geeigneten Planungsinstrument (z. B. Ausweisung Sanierungsgebiet).	9	Pull

* Die Zuordnung der Strategien erfolgte über folgende Codierung:

1. Den Autoverkehr und seine Umweltbelastungen reduzieren
2. Innovationen im Wirtschaftsverkehr fördern
3. Gemischte genutzte Stadtquartiere fördern
4. Lebenswerte öffentliche Räume gestalten und fördern
5. Das Zufußgehen komfortabler, attraktiver und sicherer machen
6. Dem Radverkehr mehr Platz und Sicherheit bieten
7. Ein durchgängig barrierefreies Verkehrssystem umsetzen
8. Mobilitätsangebote für alle attraktiver machen
9. Die Umweltgerechtigkeitsperspektive in die Verkehrs- und Stadtplanung integrieren
10. Die informelle Beteiligung an der Planung ausbauen