

Leitfaden Nahmobilität.

Nahmobilitätskonzepte für die
Mobilitätswende im Quartier.

Impressum

Leitfaden Nahmobilität erstellt von

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr
Sekt. SG 4, Salzufer 17-19, 10587 Berlin
Website Fachgebiet: www.ivp.tu-berlin.de

Fachgebietsleitung

Prof. Dr. Christine Ahrend, Projektleitung

Professur für Verkehrsökologie

Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Verkehrsökologie
01062 Dresden
Website der Professur: www.verkehrsoekologie.de

Inhaber der Professur

Prof. Dr. Jens Borken-Kleefeld

NahMob – Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez: Partizipative Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzepts.

Förderung

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

Johannes Roderer, wissenschaftlicher Mitarbeiter
Till Uppenkamp, wissenschaftlicher Mitarbeiter
Martha Vobruba, wissenschaftliche Mitarbeiterin (bis 03/2023)
Noemi Kuß, studentische Mitarbeiterin

Projekt-Blog: www.wrangelkiez.hypotheses.org

MobilBericht2 – Mobilitätsberichterstattung: Ein Instrument zur Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Mobilität.

Förderung

Das Projekt wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UR2103 gefördert.

Lisa Buchmann, wissenschaftliche Mitarbeiterin (TU Berlin)
Sven Hausigke, wissenschaftlicher Mitarbeiter (TU Berlin)
Yuri Ferenczy, studentische*r Mitarbeiter*in (TU Berlin)

Julia Gerlach, wissenschaftliche Mitarbeiterin (TU Dresden)
Iwan Porojkow, wissenschaftlicher Mitarbeiter (TU Dresden)

Projekt-Blog: mobilbericht.de/

Konzeption & Gestaltung

Formkultur – Mevißen & Jagla GbR, Krefeld
www.formkultur.de

Lektorat

Klaus Schmidt-Hertzler, Krefeld

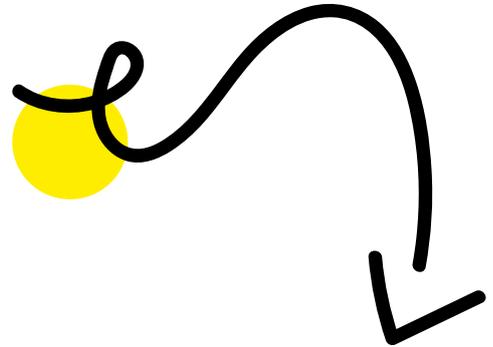
Zitierhinweis

Buchmann, L., Gerlach, J., Hausigke, S., Porojkow, I., Roderer, J., Uppenkamp, T., Vobruba, M. (2023): Leitfaden Nahmobilität. Nahmobilitätskonzepte für die Mobilitätswende im Quartier. DOI: 10.26128/2023.63



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt



1. Anlass & Ziel

1.1.	Kontext und Herausforderungen	08
1.2.	Anforderungen an Prozessgestaltung und Partizipation	12
1.3.	Ziel und Verwendung des Leitfadens	14

2. Arbeitsschritte

2.1.	Auswahlprozess	20
2.2.	Prozessgestaltung	24
2.3.	Partizipationskonzept	26
2.4.	Zielerarbeitungsprozess	30
2.5.	Bestandsaufnahme	34
2.6.	Nahmobilitätskonzept	38
2.7.	Umsetzung	42
2.8.	Evaluierung	44

3. Fazit

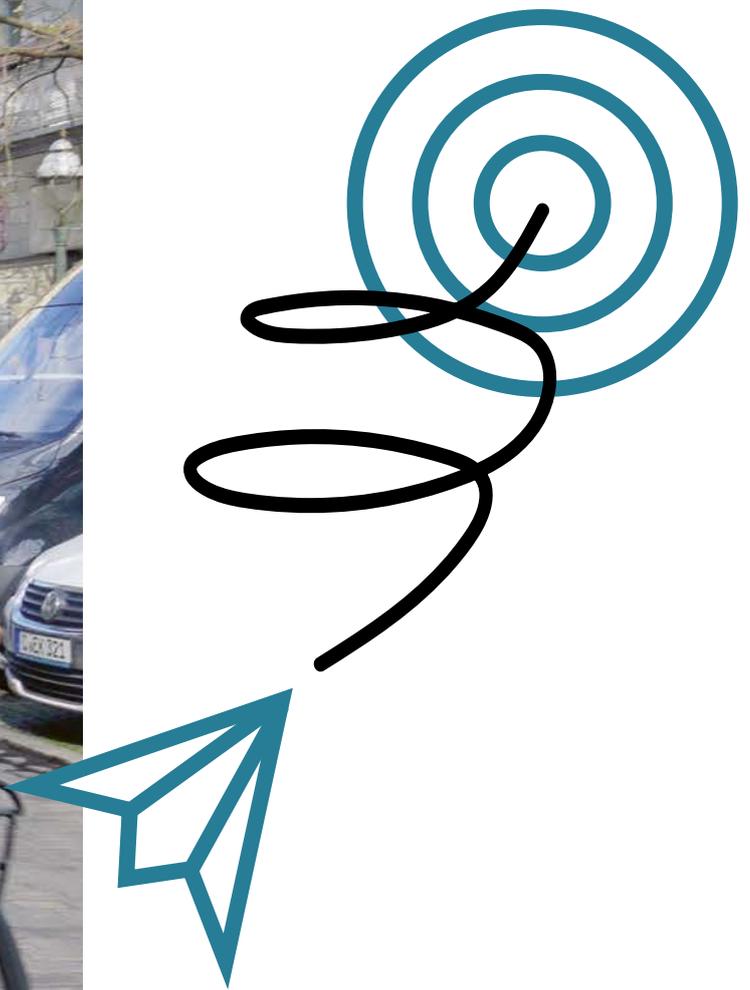
3.1.	Zusammenfassung	50
3.2.	Hands-on	51

4. Arbeitsmaterialien

4.1.	Methodenblätter	54
4.2.	Einzelnachweise und weitere Informationen	82



Radfahrende auf der
Falckensteinstraße im Wrangelkiez,
© Projektteam Nahmobilität



1.

Anlass & Ziel

1.1.	Kontext und Herausforderungen	08
1.2.	Anforderungen an Prozessgestaltung und Partizipation	12
1.3.	Ziel und Verwendung des Leitfadens	14

1.1.

Kontext und Herausforderungen

Nachhaltige Verkehrsentwicklung und Mobilitätswende

Die Auswirkungen des fortschreitenden Klimawandels sind sowohl global als auch lokal immer deutlicher zu spüren. Extreme Hitze, Trockenheit und zunehmende Starkregenereignisse führen uns den immensen Handlungsdruck vor Augen. Besonders in unseren Städten und Quartieren sind die Auswirkungen auf die Lebensqualität immer gravierender. Dafür ist der (motorisierte) Verkehr, der nahezu ein Viertel der menschengemachten Treibhausgasemissionen produziert und etwa ein Drittel der insgesamt vom Menschen aufgewendeten Energie verbraucht,¹ zu einem erheblichen Anteil verantwortlich. Der Autoverkehr verursacht noch weitere Umweltbelastungen wie Lärm- und Luftemissionen, Flächen- und Ressourcenverbrauch sowie Versiegelung.² Durch die autozentrierte Gestaltung unserer Städte und die Verteilung der Flächen des öffentlichen Raums zugunsten des Automobils wird eine Nutzung durch die nachhaltigen und gesundheitsfördernden Alternativen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs zusätzlich gehemmt.

Das bestehende Verkehrssystem und die auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Mobilität befördern und manifestieren bestehende soziale Ungerechtigkeiten. Verkehrsbezogene Umweltbelastungen und Aspekte der Verkehrssicherheit betreffen v. a. diejenigen, die am wenigsten zu den Belastungen beitragen, weil sie kein Auto nutzen oder an besonders verkehrsbelasteten Straßen wohnen.

Es besteht Konsens, dass eine Wende nur durch eine grundlegende Transformation des Verkehrssystems ermöglicht wird. Die aufgeführten Aspekte verdeutlichen, dass eine Antriebswende als alleinige Lösung nicht genügt! Die Mobilitätswende geht daher über rein technologische Innovationen hinaus. Sie zielt darauf ab, (motorisierten) Verkehr zu vermeiden, auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern und das Mobilitätsverhalten nachhaltiger auszurichten. Anstelle bestimmter Technologien oder Verkehrsmittel werden die Menschen und ihre Bedürfnisse zielgerichtet in den Blick genommen. Die Reduktion des Kfz-Ver-

kehrs soll die Mobilität nicht einschränken, sondern sie durch Alternativen für alle in gleichem Maße ermöglichen.

Zur Umsetzung der Mobilitätswende ist eine nachhaltige Verkehrspolitik und -planung erforderlich, die die zugunsten ökonomischen Wachstums vernachlässigten Aspekte von sozialer Teilhabe durch Mobilität sowie ökologischer Gerechtigkeit aufdeckt und in den Mittelpunkt ihres Handelns setzt. Richtungsweisend ist dabei das Leitbild der *Integrierten Verkehrsplanung*. Dieses stellt den Menschen und seine Mobilitätsbedarfe in den Mittelpunkt der Planung. Das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung wird mittels einer Integration auf verschiedenen Ebenen verfolgt: normativ durch die Einbettung der Planung im Kontext aktueller gesellschaftlicher Leitbilder, politisch durch die partizipative Einbeziehung verschiedener Akteursgruppen, fachlich durch eine interdisziplinäre Planung und räumlich durch eine Planung über administrative Grenzen hinweg.

Das Erfordernis einer nachhaltigen Gestaltung unseres Verkehrssystems ist bereits in einer Vielzahl an Programmen und Gesetzen verankert. Neben verbindlichen Vorgaben auf EU- und Bundesebene, z. B. UN-Klimaschutzabkommen, Europäisches Klimaschutzgesetz, European Green Deal oder Bundes-Klimaschutzgesetz, verkörpern auch zahlreiche kommunale und Landesgesetze, Pläne und Programme die übergeordneten Leitbilder und Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowie einer sozial gerechten, lebenswerten und klimaresilienten Stadt.

Einzelnachweise und weiterführende Informationen

befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter:
mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



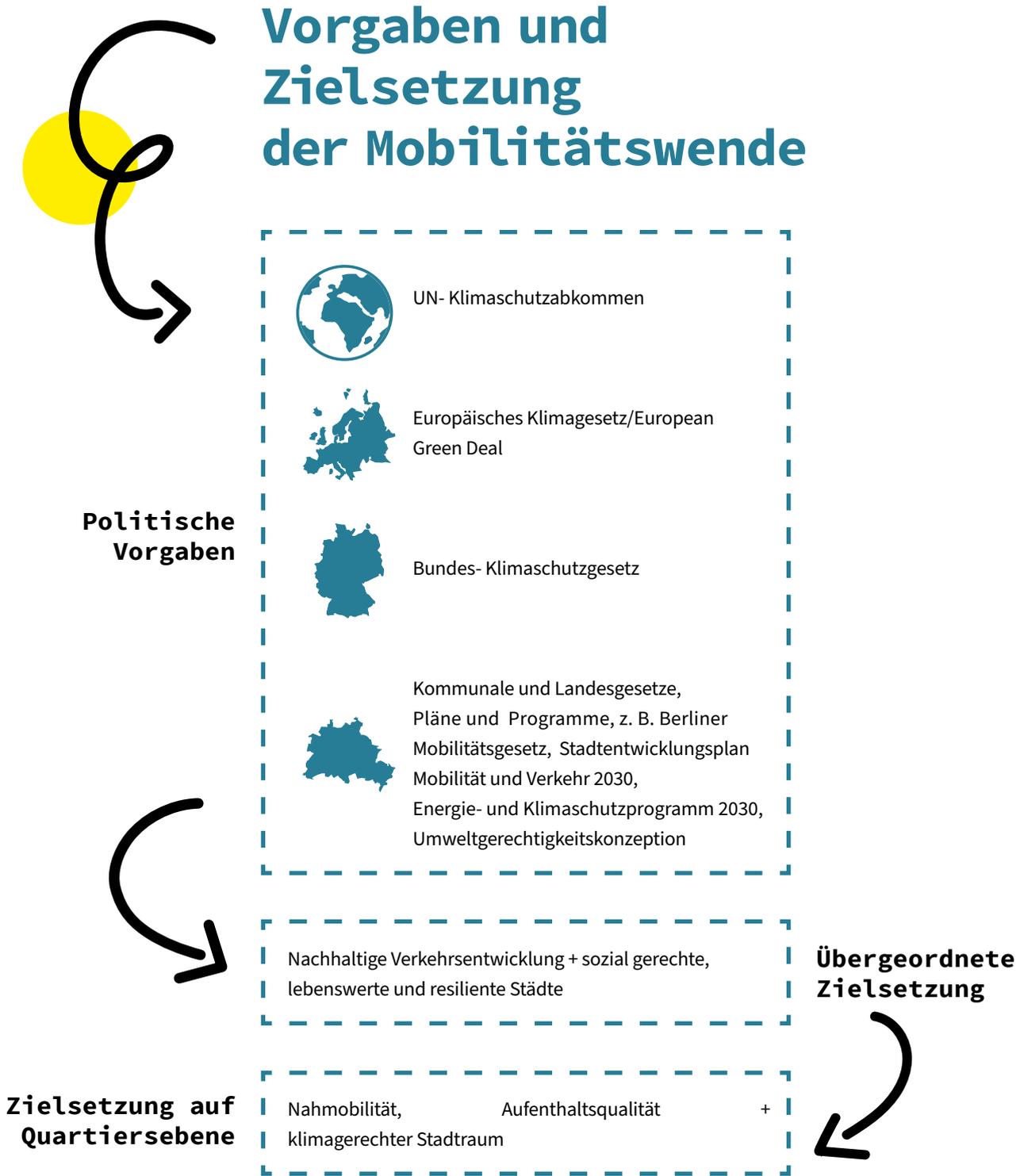


Abb.1: Vorgaben und Zielsetzungen der Mobilitätswende, © Projektteam Nahmobilität

Nahmobilität

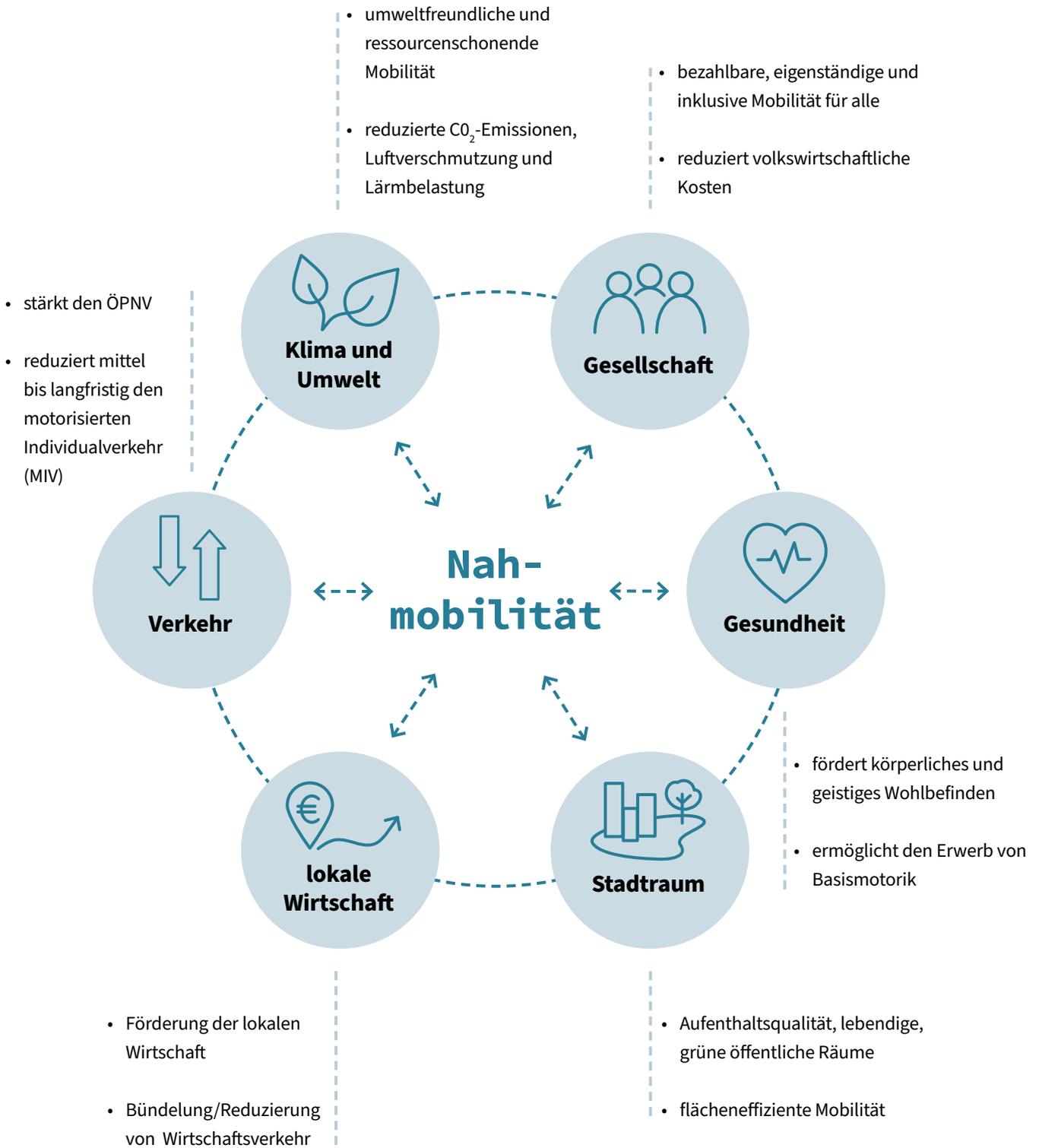
Die kommunale Verkehrsplanung spielt bei der Mobilitätswende eine entscheidende Rolle. In den Städten, Gemeinden und Wohnvierteln sind die Menschen unmittelbar mit den negativen Auswirkungen des Verkehrs konfrontiert. Ihre Perspektiven auf Verkehr und ihr Wissen über konkrete Bedarfe können durch partizipative Planung mobilisiert werden. Zudem verfügen die Kommunen über die Planungshoheit bei der Verkehrsinfrastruktur auf Quartiersebene und haben somit direkten Einfluss auf die Gestaltung des Nebenstraßennetzes sowie von Rad- und Fußwegen.

Auf Quartiersebene können Maßnahmen der Mobilitätswende bedarfsgerecht in einer überschaubaren und konkreten Raumeinheit mit geringeren Mitteln umgesetzt werden. Der größere Maßstab ermöglicht es, innovative Mobilitätslösungen niedrigschwellig und flexibel zu erproben und anzupassen. Das Mobilitätsverhalten kann somit direkt beeinflusst werden und die Effekte werden unmittelbar erleb- und wahrnehmbar.

10

Das Konzept zur Förderung von Nahmobilität setzt bei der Quartiersebene an – ähnlich den Leitbildern *15-Minuten-Stadt* oder *Stadt der kurzen Wege* (↘ siehe auch Kapitel 2.6.). Nahmobilität ist ein planerischer Ansatz, der weit über die verkehrliche Betrachtung von Mobilität hinausgeht. Es werden u. a. gesellschaftliche, stadträumliche, wirtschaftliche oder ökologische Aspekte bei der Förderung von Erreichbarkeit sowie der Wege- und Aufenthaltsqualität für eine aktive Mobilität im Nahraum einbezogen. Gemäß diesem Anspruch werden nicht nur die öffentlichen Straßenräume, sondern das gesamte Quartier samt räumlich-funktionaler Strukturen wie der Nahversorgung betrachtet. Positive Effekte der Nahmobilität lassen sich dabei in verschiedenen Wirkungsfeldern verorten, die die Nahmobilität wiederum positiv beeinflussen (vgl. Abb. 2).

Entsprechend der lokalen Bedarfe und Möglichkeiten werden das Aufkommen und die Flächen des Kfz-Verkehrs reduziert, um aktive Mobilität wie Fuß- und Radverkehr zu fördern und lebendige, lebenswerte Stadtquartiere zu schaffen. Nahmobilität leistet insofern einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende.



Ab.2: Wirkungsebenen der Nahmobilität,
© Projektteam Nahmobilität

1.2.

Anforderungen an Prozessgestaltung und Partizipation

Prozessgestaltung

Die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Förderung der Nahmobilität stellt die Integrierte Verkehrsplanung vor eine komplexe Aufgabe. Die zahlreichen Wirkungsebenen machen das Erfordernis eines umfassenden fachlichen und räumlichen Zusammendenkens und Kooperierens deutlich. Sie begründen gleichzeitig die Abhängigkeit von Entwicklungen und Rahmenbedingungen, die über die Quartiersebene hinausgehen, die gesamte Gesellschaft betreffen und teilweise eine dynamische Veränderbarkeit aufweisen. Dabei handelt es sich etwa um vielfältige ökologische, gesellschaftliche oder wirtschaftliche Konflikte, Krisen und Umbrüche (siehe Abb. 3), die sich auf die Planung und Umsetzung sowie die politische Aushandlung und Akzeptanz in der Bevölkerung bei Vorhaben auswirken. Auf diese Rahmenbedingungen und deren Veränderung muss die Planung immer wieder reagieren können und eine überzeugende Abwägung von Entscheidungen ermöglichen. Dazu ist die Abkehr von einem starren und linearen Planungsverständnis erforderlich, um innerhalb einer gesteckten Zielsetzung agil, flexibel und offen mit neuen Inputs und unerwarteten Outputs umgehen zu können. Angesichts dieser umfassenden gesellschaftlichen Aufgabe ist Planung ein politischer Prozess, der nicht ohne die Aushandlung von Konflikten und Widersprüchen auskommt. Die Anforderungen an die Gestaltung des Planungsprozesses sowie die Bereitstellung von fairen und inklusiven Beteiligungsmöglichkeiten sind entsprechend umfassend.

Partizipation

Wenngleich die Zielrichtung der Mobilitätswende bereits wissenschaftlich begründet und gesetzlich verankert ist, so muss die konkrete Ausgestaltung – unter Berücksichtigung individueller Bedarfe und lokaler Besonderheiten – Teil eines umfassenden partizipativen Prozesses sein. Demokratische Prozesse, Mitgestaltungsansprüche der Zivilgesellschaft sowie bestehende Machtverhältnisse sind dabei zu berücksichtigen. Die persönliche Betroffenheit und die unterschiedlichen Bedarfs- und Interessenlagen der Menschen einerseits sowie die Verantwortung

des Staates für Gemeinwohl und Daseinsvorsorge (z. B. Umweltschutz, gesellschaftliche Teilhabe, öffentlicher Verkehr) andererseits treffen aufeinander.

Die diesem Leitfaden zugrundeliegenden Forschungsergebnisse (↗ siehe Kapitel 2.) machen deutlich, dass zivilgesellschaftliche Impulse wie Petitionen oder Initiativen koproduktiv für den Wandel genutzt werden können. In Zusammenarbeit mit mutigen und engagierten Akteur*innen aus der Bevölkerung können Projekte angestoßen werden, gemeinsam kann für sie geworben und argumentiert werden. Die erforderliche politische Aushandlung kann jedoch nicht nur mit den „Ja-Sagenden“ durchgeführt werden. Kritische und ablehnende sind ebenso wie die „leisen“ Stimmen der Gesellschaft, die für gewöhnlich bei den vorherrschenden Formen von Partizipation ausgeschlossen sind, einzubeziehen.

Die Aufgabe von Beteiligung ist es, das Wissen und die Kreativität der Menschen zu nutzen, die unterschiedlichen Bedarfe und Ansprüche zu erheben, Zielkonflikte zu antizipieren und als Grundlage für eine politische Abwägung bereitzustellen. Partizipation leistet einen wichtigen Beitrag zu einer bedarfsgerechten Planung, wodurch auch finanzielle Ressourcen gespart werden. Darüber hinaus geht es darum, den Zugang zur Teilhabe aktiv und zielgruppengerecht zu ermöglichen, um verfahrensmäßige Gerechtigkeit und Transparenz zu schaffen sowie ein Mindestmaß an gegenseitigem Verständnis und Anerkennung zu erwirken. Auseinandersetzungen und Konflikte sind dabei unvermeidlich, sie können jedoch einen produktiven Beitrag zur Demokratie leisten. Unter Anerkennung von Konflikten ist ein Aushandlungsprozess zu gestalten, der sowohl Raum für Kontroversen als auch für gemeinsame Entscheidungen und Lösungen öffnet. Auch wenn nicht immer ein einheitliches Ergebnis erzielt wird, so erfordert die demokratische Legitimation einen offenen, fairen und transparenten politischen Prozess.

Auch wenn bereits eine Vielzahl an Leitfäden und Hinweisen zum Thema Partizipation bei der räumlichen Planung vorliegen, muss immer wieder eine große Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei der Umsetzung festgestellt werden. Aufgrund der großen Bedeutung von Beteiligung bei der Mobilitätswende als gesellschaftliche und kulturelle Transformation findet das Thema eine starke Berücksichtigung im vorliegenden Leitfaden. Die planeri-

schen Schritte zur Erarbeitung und Umsetzung eines Nahmobilitätskonzepts werden entsprechend mit Hinweisen und Möglichkeiten zur Partizipation ergänzt. Das Kapitel 2.3. widmet sich schließlich der Erstellung eines sozial-inklusiven Partizipationskonzepts.

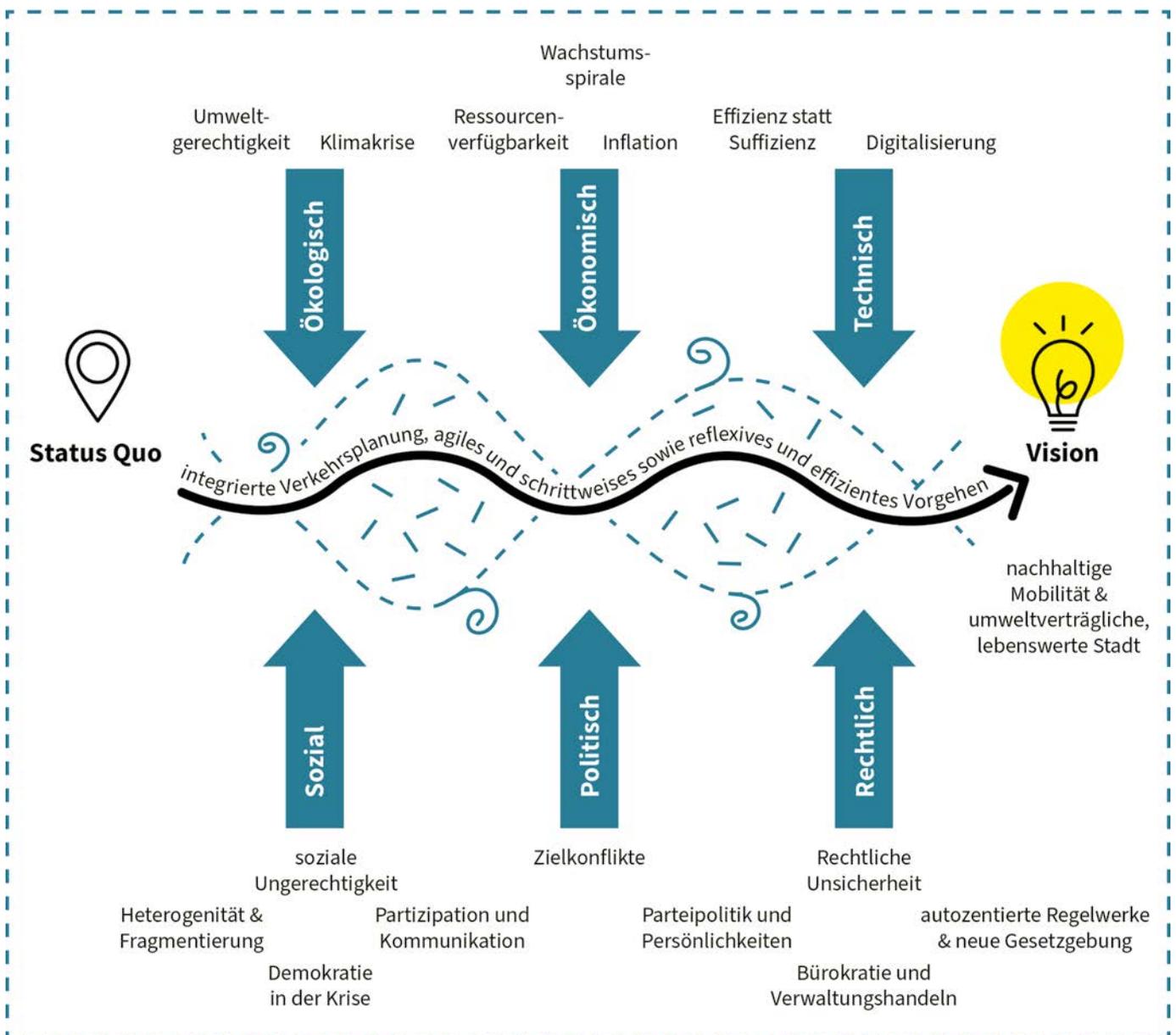


Abb.3: Planung als komplexer Prozess:
Rahmenbedingungen von Planungsprozessen,
© Projektteam Nahmobilität

1.3.

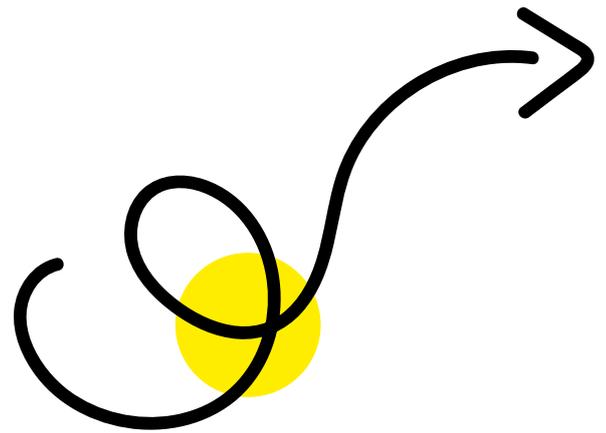
Ziel und Verwendung des Leitfadens

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an die Entscheidungstragenden und Planenden in der kommunalen Politik und Verwaltung. Während auf anderen politisch-administrativen Ebenen wichtige Weichen für die Umsetzung der Mobilitätswende gestellt werden, sind es die lokalen Akteure und Akteurinnen in den Rathäusern und Verwaltungen, die konkrete Entscheidungen für die Realisierung auf Grundlage ihres lokalen Wissens treffen müssen.

Darüber hinaus will der Leitfaden alle Interessierten aus der Fachwelt und Zivilgesellschaft ansprechen. Er soll diejenigen informieren und inspirieren, die etwa durch Planung und Beratung, Öffentlichkeitsarbeit oder zivilgesellschaftliches Engagement in Form eigener Konzeptvorschläge, Petitionen oder Initiativen großen Einfluss auf den Fortschritt der Mobilitätswende in unseren Städten und Quartieren haben.

14

Im Leitfaden werden acht Arbeitsschritte mit Hinweisen, Methoden und Instrumenten sowie Handlungsempfehlungen vorgestellt, um integrierte Nahmobilitätskonzepte als konkreten Beitrag zur Mobilitätswende auf Quartiersebene aufstellen und umsetzen zu können. Im Umgang mit den vielfältigen und komplexen Herausforderungen soll eine zielgerichtete, schnelle, effiziente und demokratische Planung ermöglicht werden.



Lebhaftes Treiben auf der Wrangelstraße
im Wrangelkiez,
© Projektteam Nahmobilität

Das Projektteam

Der Leitfaden beruht auf Erfahrungen und Erkenntnissen, die im Rahmen zweier Forschungsprojekte gesammelt wurden. In den Projekten wurden administrative Prozesse von Planung und Partizipation aus unterschiedlichen Blickwinkeln erforscht und mitgestaltet. Aufgrund der gemeinsamen Zielsetzung – der Förderung von Nahmobilität – und der inhaltlichen Synergien und Ergänzungen wurden die wissenschaftlichen Ergebnisse in diesem Leitfaden für die Planungspraxis gebündelt und aufgearbeitet.

NahMob

Das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplan geförderte Projekt „Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez“ (NahMob) wurde zwischen 2020 und 2023 an der TU Berlin in Kooperation mit dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bearbeitet. Das Ziel war die Erforschung und Gestaltung des Planungs- und Beteiligungsprozesses bei der nahmobilitätsfreundlichen Umgestaltung des hochverdichteten, innerstädtischen Gründerzeitquartiers Wrangelkiez in Berlin-Kreuzberg.

↘ Siehe <https://wrangelkiez.hypotheses.org/>.

MobilBericht2

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung geförderte Projekt „MobilBericht2“ wurde zwischen 2021 und 2023 von der TU Berlin, der Professur für Verkehrsökologie an der TU Dresden und dem Stadtentwicklungsamt Pankow umgesetzt. Das Ziel war die Begleitung der Umsetzungsphase des 1. Pankower Mobilitätsberichts³, in der der Planungs- und Beteiligungsprozess bei Kiezblocks als nahmobilitätsfreundliche Umgestaltung des hochverdichteten Gründerzeitquartiers Komponistenviertel in Berlin-Pankow gestaltet und erforscht wurde.

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

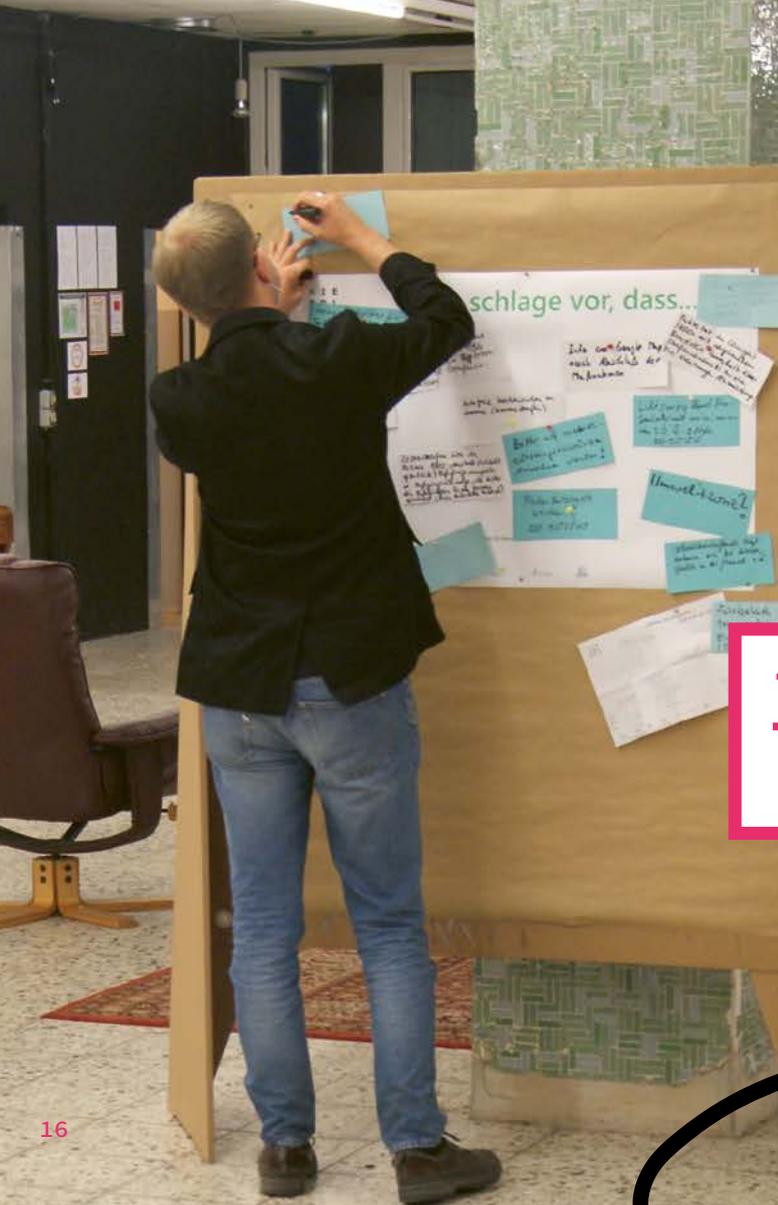
↘ www.mobilbericht.de



Einzelnachweise und weiterführende Informationen

befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter: mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/





1.

2.

3.



2.

Arbeits- schritte

2.1.	Auswahlprozess	20
2.2.	Prozessgestaltung	24
2.3.	Partizipationskonzept	26
2.4.	Zielerarbeitungsprozess	30
2.5.	Bestandsaufnahme	34
2.6.	Nahmobilitätskonzept	38
2.7.	Umsetzung	42
2.8.	Evaluierung	44

2.

Arbeits- schritte

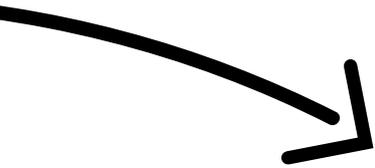


Prinzipiell definieren die folgenden Schritte den Workflow durch den Prozess der Erstellung und Umsetzung eines Nahmobilitätskonzepts. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um keine streng lineare Abfolge von Schritten handelt. Vielmehr ist zu überprüfen, welche Schritte, abhängig von bereits vorhandenen Planungen und Erkenntnissen, tatsächlich erforderlich sind. Ebenfalls kann es vorkommen, dass die Reihenfolge entsprechend der individuellen Erfordernisse vor Ort zu variieren ist, einzelne Arbeitsschritte vorgezogen werden oder parallel zu anderen durchgeführt werden müssen – bspw. die Partizipation von Bürger*innen.

18 Die Abfolge von Arbeitsschritten, die in diesem Leitfaden erläutert wird, bezieht sich auf die Prozesse innerhalb der Verwaltung. Jeder dieser Prozesse kann jedoch bspw. mit dem zivilgesellschaftlichen Vorgehen bei der Umsetzung von Kiezblocks in Berlin verzahnt werden. Hierbei ist das Engagement der Menschen vor Ort, etwa gemeinsam mit einem verkehrspolitischen Verein, als vorbereitender Auswahlprozess zu verstehen. Die bestehenden Vorplanungen, Anträge und Petitionen sind bei der Priorisierung im weiteren Verlauf zu beachten.

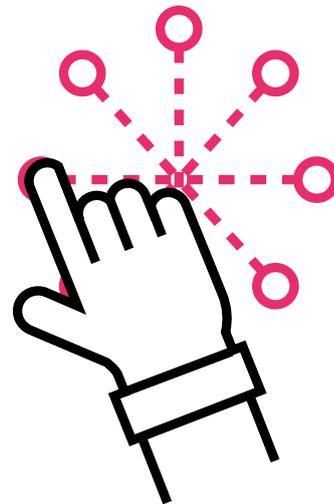
Für den gesamten Prozess der Konzepterarbeitung und -umsetzung ist mit einem Zeitraum von ca. 12 Monaten zu rechnen. Jedoch ist auch hierbei zu berücksichtigen, dass der Zeitraum stark von den Verwaltungsstrukturen, Genehmigungsverfahren und Ausführungsunternehmen abhängig ist.

Die Erläuterungen der Arbeitsschritte sind in den folgenden Kapiteln (2.1. bis 2.8.) nach Ziel, Inhalt und Aufgaben, Handlungsempfehlungen sowie Methoden und Instrumenten strukturiert. Des Weiteren werden Praxiseinblicke aus den Projekten *NahMob* und *MobilBericht2* zu den jeweiligen Arbeitsschritten gegeben. Im Anschluss werden im [Kapitel 4](#) konkrete Methoden erläutert und weiterführende Links aufgeführt, die hilfreich bei der Durchführung sind.



2.1.

Auswahlprozess



Ziel

Die räumliche Bezugsebene von Nahmobilitätskonzepten ist das Quartier – lokal u. a. auch als Kiez (Berlin), Büttel (Hamburg), Heiner (Darmstadt) oder Grätzl (Wien) bezeichnet.¹ Mit einem Quartier wird ein Stadtviertel bezeichnet, das von Hauptverkehrsstraßen umschlossen und von Erschließungsstraßen in einzelne Blöcke geteilt wird. Im Rahmen von Auswahl und Abgrenzung des Quartiers sollte eine Eignung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs² z. B. in Bezug auf die lebensweltlichen Zusammenhänge und die städtebauliche Einheit bestehen.³

20 Um eine transparente, zielgerichtete Planung und eine flächendeckend nachhaltige Mobilität zu fördern, sollte das Ziel auf kommunaler Ebene sein, eine einheitliche, schrittweise Vorgehensweise zu entwickeln, wie Quartiere für die Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts ausgewählt werden. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

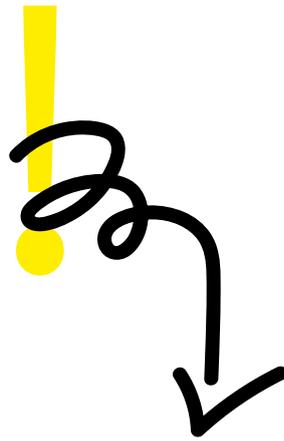
- Verfügbare finanzielle und personelle Ressourcen auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene
- Anknüpfungspunkte zu Fördermöglichkeiten von Stadtumbau, Klimaschutz und Wärmeplanung
- Handlungsdruck in den einzelnen Quartieren der Kommune

Inhalte und Aufgaben

Erarbeitung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten gehören nicht zu den Pflichtaufgaben der Kommunalämter, daher müssen Ressourcen bewusst zur Verfügung gestellt werden. Folgende Förderziele bestehen aus städtebaulicher Sicht dafür: lebendige Zentren und Quartiere, Wachstum und nachhaltige Erneuerung, städtebaulicher Denkmalschutz, sozialer Zusammenhalt.

Zur schrittweisen Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten muss eine Auswahl von Quartieren entsprechend ihrer Größe und Förderungswürdigkeit getroffen werden. Anhand definierter Auswahlkriterien soll eine strategische Reihenfolge zur Umsetzung festgelegt werden. Die folgenden Bewertungskriterien können für die Priorisierung empfohlen werden:

- Verkehrliche Aspekte
 - Erschließungsmöglichkeiten
 - Beeinträchtigung übergeordneter Straßen (Verkehrsmengen, Staudaten)
 - Unterbindungsmöglichkeiten des Durchgangsverkehrs
 - Zuwegung für den Wirtschaftsverkehr
 - Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr
- Öffentlicher Raum und Nutzungen
 - Defizite in der Aufenthaltsqualität
 - Einrichtungen der Daseinsvorsorge
 - Defizite bei der Bewertung von Umweltgerechtigkeit⁴, Flächengerechtigkeit⁵ oder Erreichbarkeit⁵
- Synergien durch weitere Planungen im Quartier
- Engagement der Bürgerschaft
- Übereinstimmung mit statistischer Abgrenzung (für Schritt 2.7. Evaluation von Vorteil)



Handlungs- empfehlungen

Bei der Auswahl von Quartieren sollten vor allem diejenigen priorisiert werden, in denen ein hoher Bedarf an Veränderungen und damit Handlungsdruck besteht. Auch die Verfügbarkeit von Handlungsoptionen, also Möglichkeitsfenstern in der synergetischen Erfüllung von Aufgaben, gilt es pragmatisch zu berücksichtigen. Folgende Aspekte können die Priorisierung der Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten in Quartieren beispielsweise befürworten:

- hoher Anteil an (Auto-)Durchgangsverkehr mit Lärm- und Luftverschmutzung
- Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Quartiersebene
- Verkehrssicherheitsdefizite
- hoher Versiegelungsgrad/Hitzeinsel
- soziale Ungerechtigkeiten
- hoher Anteil an Menschen mit besonderen Mobilitätsbedarfen (z. B. durch Schulen oder Seniorenwohnheime)
- (städtebauliches) Fördergebiet
- Teil von Rad- und Fußverkehrsnetzen
- demokratische Beschlüsse in Stadt- oder Gemeinderat ⁷

Jede Gebietsauswahl und -priorisierung umfasst eine vorläufig bewertende, aber noch nicht vertiefende Bestandsaufnahme (↘ siehe Kapitel 2.5.), die eine fortlaufende Aktualisierung und Bewertung nach neuen planungsrelevanten Erkenntnissen erfordert. In jeder Förderperiode, in der neue Nahmobilitätskonzepte erstellt werden sollen, sind die Bewertungskriterien anhand eines Datenmonitorings zu prüfen. Die daraus folgende politische Entscheidung sollte transparent veröffentlicht werden, um für die Öffentlichkeit verständlich zu machen, wieso die Entscheidung für ein Quartier und damit gegen andere getroffen wurde. Die Gewichtung der Bewertungskriterien sollte mit Expert*innen und Interessierten diskutiert werden, um eine möglichst intersubjektive Bewertung zu ermöglichen.

Folgende Festlegungen sollen in diesem Prozessschritt insgesamt getroffen und transparent kommuniziert werden:

- Quartiersgröße/Gebietsabgrenzung
- zielspezifische Auswahlkriterien
- Ressourceneinsatz (personell und finanziell)
- Bewertungen und Priorisierungen
- Fördermöglichkeiten

Methoden und Instrumente

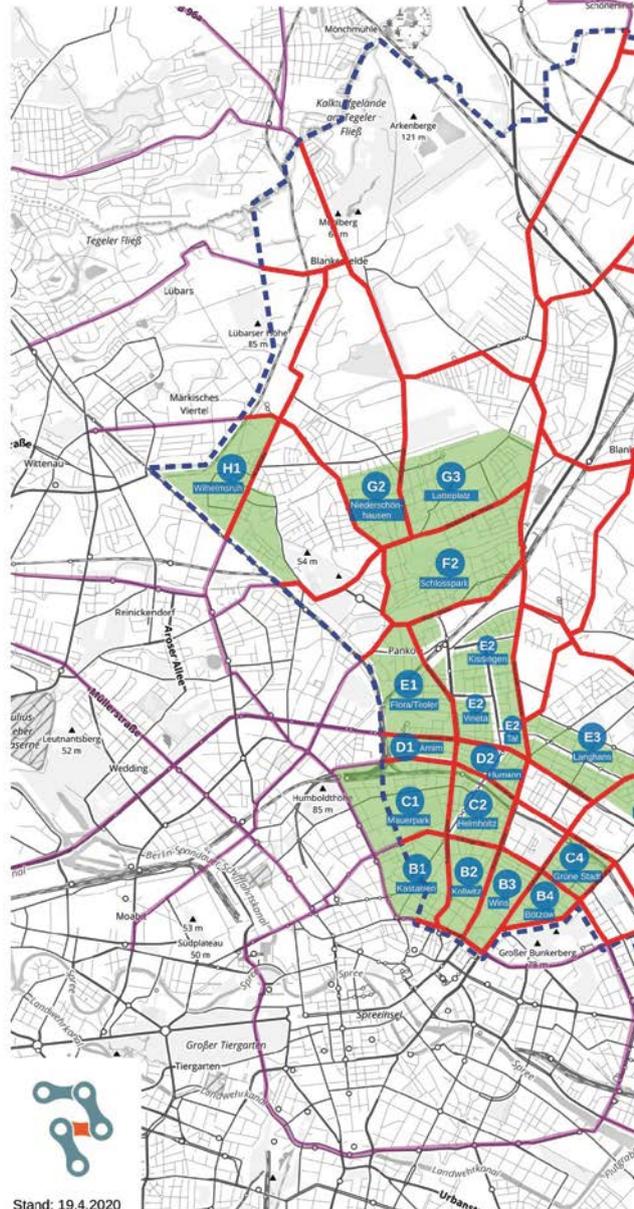
• Zivilgesellschaftliches Engagement kann durch die Organisation von Vereinen oder Verbänden verstärkt werden, um das Anliegen zur Erstellung von Nahmobilitätskonzepten in den Stadt-/ Gemeinderat durch Politiker*innen einzubringen. Die Engagierten können beispielsweise durch Einwohnerfragestunden, Einwohnerversammlungen, Einwohneranträge, Bürgerbegehren oder Bürgerentscheide ihre gemeinsamen Wünsche in die Kommunalpolitik einbringen. In Berlin werden Interessierte bspw. durch den Verein Changing Cities, der sich für lebenswerte Städte und die Verkehrswende einsetzt, bei der Öffentlichkeitsarbeit im Quartier und der Beantragung zum kommunalpolitischen Beschluss des Nahmobilitätskonzepts unterstützt.⁸

• Als Bottom-up-Prozess können auch die Bürger*innen die Auswahl von Gebieten zur Erstellung von Nahmobilitätskonzepten politisch anstoßen. In Berlin-Pankow erfolgte dazu bspw. im Frühjahr 2020 ein Entwurfsworkshop, bei dem interessierte Bürger*innen für ihr Wohnquartier durch Analyse des Gebiets ihre Vorstellungen zu Kiezblocks und zur Förderung von Fahrradrouen festhielten. Bei einer Bürgerversammlung wurden die Ergebnisse dem Bezirksstadtrat überreicht, der anschließend durch weitere Beschlüsse im Stadtrat die Umsetzung der ersten Kiezblocks veranlasste.⁹

22

Für Wohnviertel ohne Kfz-Durchgangsverkehr

Untersuchte Kiezblocks in Pankow



Stand: 19.4.2020

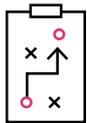
Es gibt uns



1.000 Unterschriften gesammelt



Wir haben einen Plan



Kiezblock in der BVV beschlossen



Antrag ist geschrieben



Unterschriften-sammlung gestartet



Der Kiezblock ist da



Arbeitsschritte Nahmobilitätskonzept der Verwaltung

Die Arbeitsschritte für die Erstellung von Kiezblocks, die Changing Cities für Bürgerinitiativen erarbeitet hat, müssen um die Arbeitsschritte zur Erstellung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten durch die Verwaltung ergänzt werden, siehe Abb. S. 17, © Changing Cities e. V.

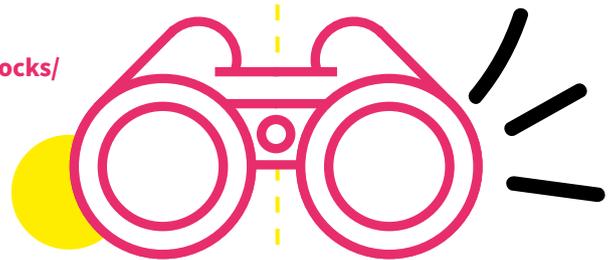


Praxiseinblick

Der Auswahlprozess in Pankow führte zu dem Ergebnis, das Komponistenviertel und den Annimkiez als erste Quartiere zur Erstellung eines Nahmobilitätskonzepts zu priorisieren. Weitere Kieze mit hoher Priorität sind bspw. der Langhanskiez oder die Talstraße. Trotz dieser Priorisierungsergebnisse erfolgte in der Zwischenzeit eine Verkehrsberuhigung im Blumenviertel, da diese dort mit geringem Mitteleinsatz effektiv durchgeführt werden konnte. In der Fortführung der Nahmobilitätskonzepts wird nun der Humannplatz bevorzugt betrachtet, um eine zusammenhängende und damit in ersten Ansätzen flächendeckende Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten in den Quartieren um den S-Bahnring zu ermöglichen.

Eine Übersicht zu Kiezblock-Initiativen, die von Changing Cities in Berlin gefördert werden:

➤ <https://www.kiezblocks.de/kiezblocks/>



Eine Übersicht zu den von der Bürgerschaft erarbeiteten Kiezblocks in Pankow 2020,
© Changing Cities e. V.

Umsetzungsbeispiele

Superbüttel Hamburg: <https://kursfahrradstadt.de/lebenswerte-stadt-hamburg-superbuettel-superbuettel/>

Kiezblocks Berlin: <https://www.kiezblocks.de/>

Heinerblocks Darmstadt: <https://heinerblocks.de/>

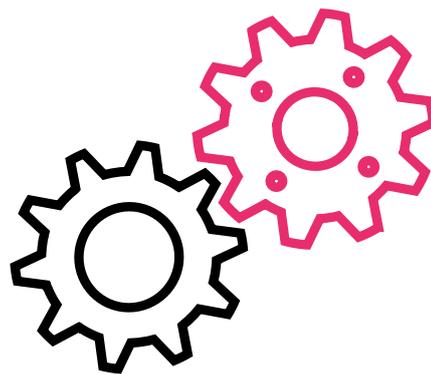
Supergrätzl Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergratzl-favoriten>

Einzelnachweise und weiterführende Informationen befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter: mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



2.2.

Prozess- gestaltung



Ziel

Für eine beschleunigte Planung und Umsetzung von weitreichenden Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität ist eine agile Gestaltung des Arbeitsprozesses wichtig. Vielfältige, sich stetig wandelnde Herausforderungen erfordern ein Umdenken bei den Entscheidungstragenden und Gestaltenden in der Verwaltung (↘ siehe Kapitel „1.2. Anforderungen an Partizipation und Prozessgestaltung“). Angesichts vielfältiger gesellschaftlicher Krisen und der voranschreitenden klimatischen Veränderungen sind ein klarer Fokus sowie Flexibilität und Pragmatismus erforderlich, statt starrer Visionen und Masterpläne (↘ siehe Kapitel „2.4. Zielerarbeitung“).

24

Auch vorhandene Arbeitsweisen und Organisationsstrukturen sind zu überdenken. Es ist notwendig, mögliche Freiheiten bei der Gestaltung und Auslegungsspielräume bei Gesetzen und Reglementierungen zu nutzen. Hierarchische und bürokratische Strukturen sollten aufgebrochen werden, um interdisziplinäres und effizientes Arbeiten zu ermöglichen. Die Einbeziehung verschiedener Akteur*innen mit unterschiedlichen Perspektiven und Expertisen ist entscheidend für die Entwicklung nachhaltiger Nahmobilitätskonzepte.

Aufgaben

• Projektrahmen

Gesetzliche Vorgaben, Richtlinien, Normen und Zuständigkeiten sind zu identifizieren. Das Nahmobilitätskonzept sollte innerhalb dieses Rahmens entwickelt und umgesetzt werden. Agile und lernende Planung sowie ein interdisziplinäres Denken sind erforderlich, um ein zielorientiertes Vorgehen mit Vorgaben oder Organisationsstrukturen zu ermöglichen.

• Arbeitskapazitäten und Ressourcen

Es ist festzulegen, welche Mittel und personellen Kapazitäten für das Nahmobilitätskonzept zur Verfügung stehen. Basierend darauf können Aufgaben, Zuständigkeiten und eine zeitliche Planung bestimmt werden.

• Umsetzungsziele und Prioritätensetzung

Ein klarer Zeitplan sollte erstellt werden, um den Planungsprozess zu strukturieren und eine rechtzeitige Umsetzung sicherzustellen. Darin sollten Umsetzungsziele, Meilensteine und Prioritäten festgelegt werden. Für Beteiligung, Evaluation und Reflexion von Maßnahmen ist ausreichend Zeit einzuplanen.

• Kooperationspartner*innen und Zielgruppen

Relevante Akteur*innen innerhalb und außerhalb der Verwaltung sollten identifiziert und ihre Beteiligung am Prozess geplant werden. Für die Beteiligung der Öffentlichkeit sollte ein Konzept erarbeitet werden (↘ siehe Kapitel „2.3. Partizipationskonzept“). Die frühzeitige Einbeziehung unterschiedlicher Perspektiven, Bedürfnisse und Fachkenntnisse, z. B. bei Bedarfsermittlung, Entscheidungsfindung, Kommunikation und Kooperation, ermöglicht die Entwicklung besserer und bedarfsgerechterer Lösungen, die von einer Mehrheit akzeptiert werden.

• Ämter- und abteilungsübergreifende Zusammenarbeit

Um eine effektive Zusammenarbeit über hierarchische oder fachliche Grenzen hinweg zu ermöglichen, sind Arbeits- und Kooperationsstrukturen zu entwickeln. Etwa durch regelmäßige Arbeitstreffen kann der kontinuierliche Austausch gefördert sowie Transparenz und Vertrauen geschaffen werden.

• Zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz

Geeignete Kommunikationsformen sollten ausgewählt werden, um Informationen und Entscheidungen zu vermitteln. Es ist wichtig, verschiedene Kanäle und Medien den unterschiedlichen Zielgruppen entsprechend zu nutzen. Polarisierende Themen können durch sorgfältig gestaltete Kampagnen und zielgruppenspezifische Narrative vermittelt werden.

• Prozessüberwachung und -evaluation

Damit Erfolge und Schwächen im Arbeitsprozess identifiziert und diese fortgeführt bzw. geändert werden können, ist eine kritische Auseinandersetzung durch Überwachung und Evaluation des Prozesses erforderlich.

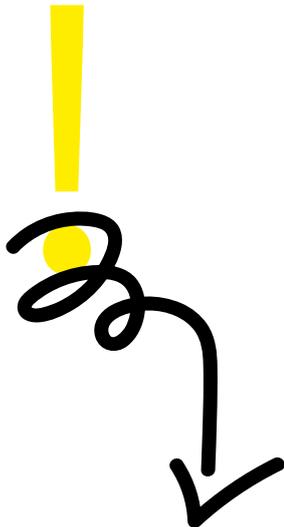


Partizipationsmöglichkeiten

Bei der Prozessgestaltung handelt es sich um verwaltungsinterne Aufgaben. Jedoch sind bei vielen Aspekten andere Ressorts oder Akteur*innen außerhalb der Verwaltung einzubeziehen. Dabei geht es um die Schaffung gemeinsam zu nutzender Arbeits- und Kommunikationsstrukturen, die im Rahmen partizipativer und koproduktiver Methoden erarbeitet werden können.

Methoden und Instrumente

- Stakeholder-Analyse ↘ **Methodenblatt MB 1, S. 52**
- Öffentlichkeitsarbeit ↘ **Methodenblatt MB 2, S. 56**
- Projektbeirat ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Prozessevaluation ↘ **Methodenblatt MB 3, S. 58**



Handlungs- empfehlungen

Transparenz bei der Bereitstellung von Informationen ist entscheidend für die Akzeptanz – sowohl bei den (verwaltungsinternen) Projektpartner*innen als auch bei der Öffentlichkeit. Über Veränderungen oder Verzögerungen im Prozess ist daher rechtzeitig und transparent zu informieren.

Verzögerungen oder längere Unterbrechungen sind zu vermeiden, um Akzeptanz und Interesse der Menschen nicht zu verlieren. Es ist daher realistisch zu planen, sodass etwa personelle Engpässe einkalkuliert und Zeitpuffer eingeplant werden – besonders dann, wenn man von vielen externen Akteur*innen abhängig ist (Planungsbüros, ausführende Bauunternehmen etc.).

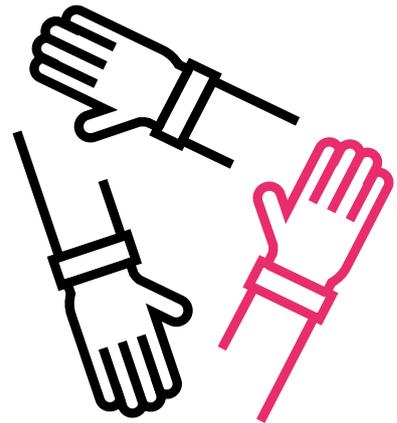
Handlungserfordernis

Am Beispiel der Mittel- und Personalausstattung der 12 Berliner Bezirke bei der Umsetzung von Kiezblocks wird deutlich, dass Arbeitskapazitäten und Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Die Antworten auf eine schriftliche Anfrage an das Berliner Abgeordnetenhaus vom 4. August 2022 zum Thema Umsetzung von Kiezblocks,¹ Fragen 8–11, zeigen, dass den 12 Berliner Bezirken keine gesonderten Stellen für die Kiezblocks-Umsetzung zur Verfügung stehen. Wenn überhaupt, dann erfolgt die Aufgabenerledigung durch Mitarbeiter*innen verschiedener Fachbereiche und Ämter, z. B. durch Verkehrsingenieur*innen oder Mobilitätsmanager*innen. Es seien überwiegend noch keine zu besetzenden Stellen für die Umsetzung von Kiezblocks geschaffen worden, und auch generell sind viele Stellen für Verkehrsplaner*innen und Ingenieur*innen unbesetzt. Grundsätzlich sei es möglich, beim Land Berlin oder über Förderprogramme des Bundesministeriums für Bildung und Forschung oder der Städtebauförderung Mittel für entsprechende Untersuchungen und die Errichtung von Kiezblocks zu erhalten – eine Möglichkeit, die bislang von vielen Bezirken nicht genutzt wird.

2.3.

Partizipations- konzept



Ziel

Die Beteiligung der Betroffenen an der Planung ist generell eine notwendige Ergänzung zu anderen Möglichkeiten der politischen Teilhabe wie Wahlen, Petitionen oder Volksentscheiden und wird bereits in vielen Leitfäden als Ergänzung zu formellen Formaten empfohlen. Da bei der Umgestaltung von Mobilität und Stadtraum ein hohes Maß an Betroffenheit besteht und unterrepräsentierte oder marginalisierte Bevölkerungsgruppen unter Umständen nicht erreicht bzw. einbezogen werden können, sind Beteiligungsprozesse möglichst offen und inklusiv zu gestalten. Entsprechend ist Beteiligung auch bei der Entwicklung und Umsetzung eines Nahmobilitätskonzepts zentral. Sie ermöglicht bedarfsgerechte Planung, die Aushandlung von Interessen und Konflikten und fördert dadurch die Akzeptanz. Dies trägt zur Antizipation von Blockaden und Widerständen im Projektverlauf bei und kann die Planung beschleunigen.

26



Ideenwerkstatt im Rahmen der Realbeteiligung im Wrangelkiez, © Nils Michaelis

Aufgaben

- **Zielgruppe**
Die zu beteiligende Zielgruppe ist zu definieren. Für einen erfolgreichen Partizipationsprozess sind Angebote für ein größtmögliches Spektrum der Bevölkerung zu schaffen.
- **Themensetzung**
Bei Beteiligungsveranstaltungen besteht oft der Wunsch, grundlegende Fragen zur Sinnhaftigkeit der Mobilitätswende zu diskutieren. Dennoch basiert die Notwendigkeit der Mobilitätswende auf gesetzlichen Vorgaben und wissenschaftlichen Erkenntnissen (↘ siehe Kapitel „1.1. Kontext und Herausforderungen“). Um die Planung zu beschleunigen, ist eine zielgerichtete und effiziente Beteiligung erforderlich. Es sollte Raum für den Austausch über grundlegende Fragen („Ob?“) bestehen, jedoch sollte der Schwerpunkt frühzeitig auf die Beteiligung an der konkreten Umsetzung der Mobilitätswende vor Ort gelegt werden („Wie?“). Durch die Zielgerichtetheit können zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen und Kapazitäten geschont werden.
- **Entscheidungsspielraum**
Das Maß der Mitbestimmung hängt von der Fragestellung und ihrer Tragweite ab. Große Veranstaltungen können genutzt werden, um Informationen bereitzustellen und Beratungselemente einzubinden, bspw. zur Abstimmung von Leitbildern und spezifischen Zielsetzungen. Eine umfassende und kontinuierliche Information sollte jedoch als Mindeststandard gelten. Bei der Planung und Bewertung von Maßnahmen sollte darüber hinaus eine größere Mitbestimmung ermöglicht werden. Frühzeitig können verschiedene Maßnahmen und Szenarien zur Abstimmung gebracht oder partizipativ entwickelt und entschieden werden. Darüber hinaus können Abstimmungen, Bewertungen und Mitgestaltung während der Umsetzungsphase oder anhand von Testmaßnahmen durchgeführt werden.
- **Beteiligungsformat**
Um eine breite Zielgruppe zu erreichen, sollen projektbegleitend verschiedene Beteiligungsangebote mit unterschiedlichen



inklusive Methoden angeboten werden. Je nach Zielgruppe und Thema sollte die Anzahl der Teilnehmenden und die Methode der Beteiligung festgelegt werden. Ein langer Beteiligungsprozess mit großen, offenen Veranstaltungen ist zu vermeiden. Grundsätzliche Fragestellungen können zu Beginn des Prozesses diskutiert werden. Später besteht jedoch in offenen Veranstaltungen die Tendenz, dass sich typische Teilnahmemuster wiederholen, die Debatten sich im Kreis drehen und Fronten sich verhärten. Kleinteilige Formate sind besonders geeignet, um marginalisierte und unterrepräsentierte Bevölkerungsgruppen einzubeziehen und spezifische oder detaillierte Fragestellungen zu klären. Die Gruppen können entweder homogen oder heterogen zusammengesetzt sein, beispielsweise mit repräsentativen Vertretenden.

Durch die Reduzierung von Zugangsbarrieren kann eine repräsentative Beteiligung bei der (temporären) Maßnahmenumsetzung erreicht werden. Dadurch wird die Planung erlebbar und vorstellbar gemacht, was eine Mitbestimmung und Bewertung in Bezug auf Verstetigung und Anpassung ermöglicht (↘ siehe auch Kapitel „2.7. Umsetzung“ und das Methodenblatt „MB10 Realbeteiligung“).

Ergänzend sind (digitale) Umfragen in verschiedenen Projektphasen zu nutzen, um die Einstellung zu richtungsweisenden Entscheidungen abzufragen oder zu konkret geplanten oder umgesetzten Maßnahmen und Szenarien abstimmen zu lassen.

• Evaluation

Um die Erfolge und Fortschritte von Partizipation bewerten zu können, etwa bei der Berücksichtigung marginalisierter und vulnerabler Personengruppen, ist eine Evaluation der Beteiligungsverfahren erforderlich.

Partizipationsmöglichkeiten

Auch für die Erarbeitung eines Partizipationskonzeptes selbst besteht die Möglichkeit, partizipative Methoden anzuwenden. Einerseits können zielgruppenspezifische Anforderungen, z. B. von marginalisierten Bevölkerungsgruppen, als Grundlage für die Aufstellung eines Partizipationskonzeptes erhoben werden. Andererseits kann ein Partizipationskonzept etwa mittels größerer Beteiligungswerkstätten partizipativ entwickelt werden.



Handlungsempfehlungen

- Die Möglichkeiten und Grenzen der Beteiligung, der Umgang mit den Ergebnissen sowie das Erfordernis einer politischen Abwägung sind transparent zu kommunizieren, um Missverständnisse und falsche Erwartungen zu vermeiden.
- Grenzen der Beteiligung können aufgrund finanzieller oder personeller Engpässe entstehen. Bei der Konzepterstellung gilt es daher, die realistische Berücksichtigung der Ressourcen gegenüber zu erwartenden Nutzen abzuwägen.
- Die Beteiligungsformate sollten die Diversität jener Menschen widerspiegeln, die sie ansprechen sollen. Das lokale Wissen der Menschen sollte als wertvoller Planungsbeitrag verstanden und genutzt werden. Die Teilhabedefizite bestimmter gesellschaftlicher Gruppen sollten antizipiert und entsprechende Angebote durch niedrigschwellige Zugänge ermöglicht werden.
- Bei umfangreichen, andauernden Vorhaben sind eine permanente Anlaufstelle bei der Verwaltung sowie eine projektbegleitende Beteiligung durch Bürger*innenräte, Bürgergutachten und Bürgerhaushalte zu empfehlen.
- Der Anspruch auf flächendeckende Repräsentativität darf nicht der Leitgedanke sein, vielmehr sollten Qualität und Tiefe von Beteiligung im Vordergrund stehen. Mithilfe von standardisierten Erhebungsmethoden kann ein umfassendes Meinungsbild erhoben werden, das die Diversität des Quartiers widerspiegelt. Durch kleinformatige Partizipationsangebote werden Informationen zu jenen Themen eingeholt, innerhalb derer planerischer Gestaltungsspielraum besteht.
- Lokale Einrichtungen und Schlüsselpersonen wie Nachbarschaftszentren oder Quartiersmanager*innen sind als Multiplikator*innen und Kooperationspartner einzubeziehen. Ein vertrauensvolles Umfeld entsteht durch die Durchführung in bekannten, lokalen, diskriminierungsfreien Räumen.
- Leicht zugängliche Informationen im öffentlichen Raum informieren die Menschen zum Vorhaben, zu den planerischen Hintergründen und den Möglichkeiten zur Mitwirkung. Ergänzend sind laufend Informationen über digitale Kanäle zu verbreiten, um über den Prozess zu informieren.

Methoden und Instrumente

- Realbeteiligung ↘ **Methodenblatt MB 10, S. 76**
- Photovoice
 - ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Erhebung von Mobilitätsbedarfen bei marginalisierten und vulnerablen Personengruppen (Kinder, türkeistämmige Frauen) ↘ <https://t1p.de/gomee>
 - ↘ <https://t1p.de/01x25>
- Fokusgruppen zur Entscheidungsfindung und Bedarfsermittlung
 - ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**

Praxiseinblick

Im Rahmen des Projekts NahMob wurden 2022 drei Fokusgruppen mit Mobilitätswende-Kritiker*innen und marginalisierten Personengruppen durchgeführt. Exemplarisch wurde die Erhebung mit türkeistämmigen Personen, Gewerbetreibenden sowie Menschen mit langer Wohndauer im Projektgebiet durchgeführt. Dabei stand die vertiefte Auseinandersetzung mit Partizipations- und Teilhabemöglichkeiten in der kommunalen Verkehrsplanung im Fokus. Ziel war die Reflexion des bisherigen Beteiligungsprozesses und die Analyse der Motive hinter der kritischen Haltung. Auf dieser Grundlage konnten konkrete Handlungsempfehlungen für eine sozial-inklusivere Prozessgestaltung erarbeitet werden. Der Ergebnisbericht ist hier zu finden

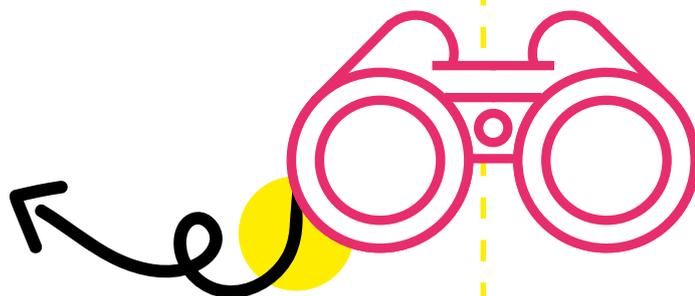
↘ <https://wrangekiez.hypotheses.org/projektbausteine/fokusgruppen>



Einzelnachweise und weiterführende Informationen

befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter:
mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/

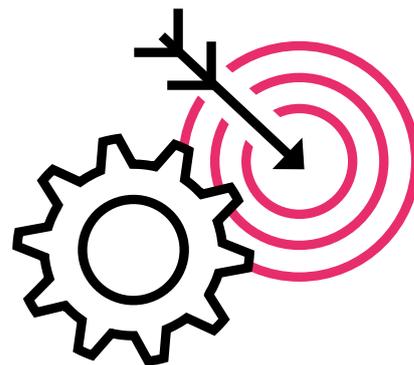




SOZIAL-INKLUSIVE BETEILIGUNG BEI DER MOBILITÄTSWENDE IM WRANGELKIEZ

Auswertung von Fokusgruppen mit
türkeistämmigen Personen, Gewerbetreibenden
und langjährigen Kiezbewohnenden

2.4. Zielerarbeitungsprozess



Ziel

Die Erarbeitung einer Zielsetzung bezweckt die Entwicklung eines mehrheitlich akzeptierten, verbindlichen, anzustrebenden und messbaren Handlungsrahmens für die Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts. Der Prozess der Zielerarbeitung ist in zwei Phasen zu unterteilen: Zunächst wird ein übergeordnetes Leitbild formuliert, das eine klare Zielrichtung vorgibt. Es dient als Grundlage für die anschließende zielgerichtete Bestandsaufnahme (↘ Kapitel 2.5.), anhand derer Zielkriterien abgeleitet sowie Konzepte und Maßnahmen (↘ Kapitel 2.6.) entwickelt werden können.

30

Die Zielkriterien für eine nachhaltige Mobilität müssen in Einklang mit organisatorischen Rahmenbedingungen in Bezug auf Handlungsmöglichkeiten, Finanzen, Zeit und Kapazitäten festgelegt werden, aber sie sollten dadurch nicht weniger ambitioniert sein. Die Messbarkeit der Kriterien ermöglicht es, den Umsetzungsfortschritt zu überprüfen und transparent zu machen. Darüber hinaus können mit ihnen konkrete Verbindlichkeiten vereinbart werden, z. B. in Form eines von den Entscheidungstragenden unterzeichneten und beschlossenen Leitbilds.

Inhaltlich-strategisch soll neben den räumlichen Festlegungen formuliert werden, welche mobilitätspolitischen Ziele mit Nahmobilitätskonzepten in den ausgewählten Gebieten erreicht werden. Ein Nahmobilitätskonzept kann grundsätzlich zu folgenden Zielkriterien einer nachhaltigen Mobilität sowie höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität beitragen:



- Umwelt- und Ressourcenschutz durch weniger Umweltbeeinträchtigungen



- Vielfältigkeit von Zielen und deren Wohnstandortnähe bei hoher Aufenthaltsqualität



- Gesundheit durch Erholung und aktive Mobilität sowie Sicherheit im Verkehr



- Vielseitige Erreichbarkeit durch unterschiedliche Verkehrsangebote



- Soziale Gerechtigkeit durch gleichwertige Lebensverhältnisse und Barrierefreiheit

Eine interdisziplinäre und partizipative Zielerarbeitung ist erforderlich, um Akzeptanz zu schaffen, verschiedene Perspektiven zu berücksichtigen und potenzielle Zielkonflikte im Blick zu behalten.



Aufgaben

- **Kontextualisierung**

Grundsätzliche Kenntnis von Stärken und Schwächen des Planungsgebiets und Kontextualisierung mit bestehenden politischen Zielsetzungen und Vorgaben.

- **Vision**

Entwicklung eines klaren, überzeugenden und inspirierenden Zukunftsszenarios für eine nachhaltige Mobilität und klimagerechte Straßenraumgestaltung. Die Vision enthält die angestrebten Ziele und bietet eine langfristige Entwicklungsperspektive.

- **Zielkriterien und Konkretisierung**

Nach Abschluss der zielgerichteten Bestandsaufnahme (↘ Kapitel 2.5.) können spezifische, messbare und zeitgebundene Ziele aus der Vision abgeleitet werden. Diese können sich beispielsweise auf einen schrittweise anzustrebenden Modal Split (die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel), eine bestimmte Verkehrsflächenverteilung oder Anteile entsiegelter und begrünter Flächen beziehen.

- **Verbindlichkeit**

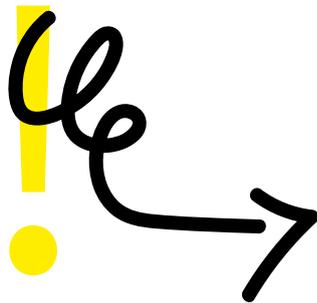
Zur Sicherstellung der Umsetzung sind relevante Entscheidungstragende aus Politik und Verwaltung einzubeziehen und zu verpflichten. Hierzu eignet sich die (pressewirksame) Unterzeichnung eines Kriterienkatalogs oder Programms sowie ein gemeinsamer parlamentarischer Beschluss.

- **Kommunikation**

Sowohl die entwickelte Vision als auch die Zielkriterien sind an die Zivilgesellschaft und die Betroffenen im Planungsgebiet zu kommunizieren. Neben dem Inhalt – eine wünschenswerte Zukunft für alle – sind eine treffende Wortwahl und eine Vermittlung durch grafische Elemente wie Visualisierungen zielführend.

- **Erfolge messen**

Um Fortschritt und Wirksamkeit der Umsetzung zu verfolgen und zu bewerten, ist eine kontinuierliche und regelmäßige Evaluierung der Zielkriterien durchzuführen. Die Ergebnisse sind der Zivilgesellschaft zu kommunizieren.



Handlungsempfehlungen

Sowohl Vision als auch Zielkriterien müssen einen weitreichenden Wandel vermitteln. Zu wenig ambitionierte Ziele mögen Befürworter*innen enttäuschen, widersprechen dem allgemein anerkannten Erfordernis der Mobilitätswende und entkräften die Rechtfertigung des Aufwands des Prozesses. Überambitionierte Ziele werden andererseits durch starke Ablehnung vonseiten der kritischen Bevölkerung sanktioniert. Von einer Überfrachtung mit technischen oder rechtlichen Details ist abzusehen, da diese schwer zu vermitteln sind und den Anspruch auf Niedrigschwelligkeit unterlaufen.

Im Rahmen einer integrierten Betrachtung sind möglicherweise auftretende Zielkonflikte, insbesondere im Spannungsfeld mit anderen bereits bestehenden sozialen Problematiken wie Gentrifizierung und Aspekten von Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum, zu berücksichtigen. Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass diese Themen weniger politische Aufmerksamkeit erfahren.



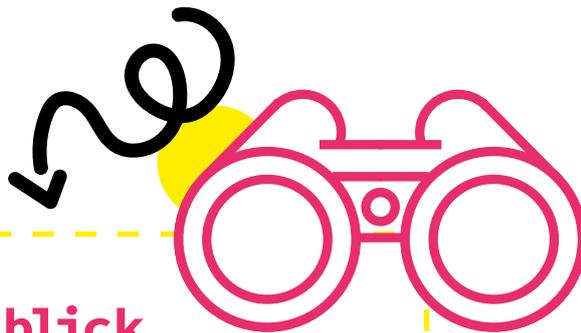
Graphic-Recording: Vision für die Umgestaltung des Görlitzer Ufers im Wrangelkiez auf Grundlage der Beteiligungsergebnisse,
© Florian Reimann (DUH)

Partizipationsmöglichkeiten

In beiden Phasen der Zielerarbeitung (Vision und Zielkriterien) sind Bürger*innen sowie andere Interessengruppen einzubeziehen. Ausgehend von einem gemeinsamen Problemverständnis kann eine auf die Bedürfnisse der Menschen abgestimmte Zielsetzung erarbeitet werden.

Methoden und Instrumente

- Szenariotechnik [↘ https://t1p.de/b6f3b](https://t1p.de/b6f3b)
- Fokusgruppen
 - ↳ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Kurzbeitrag: Entwurfs-Workshop Auswahlprozess
- Programmatisches Rahmenpapier NahMob mit Politik und Verwaltung [↘ siehe Praxiseinblick auf dieser Seite](#)
- Kommunikations- und Informationsinstrumente: Websites, soziale Medien, Informationsveranstaltungen, Broschüren und Informationskampagnen
- Expert*innengespräche und Workshops: Interdisziplinäres Fachgespräch zum potenziellen Zielkonflikt zwischen
- Verkehrswende und Gentrifizierung
 - ↳ <https://t1p.de/jyfvw>
 - ↳ <https://t1p.de/hnqpp>



32

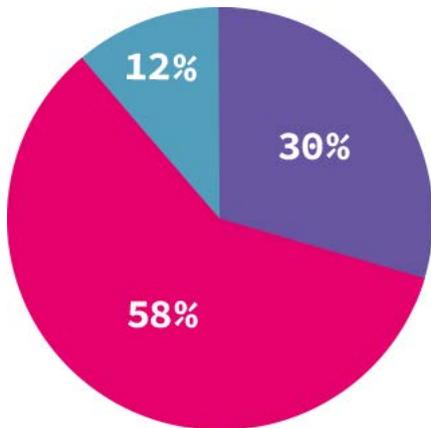
Praxiseinblick

Im Projekt NahMob wurde anschließend an eine integrierte Quartiersanalyse ([↘ siehe Methodenblatt „MB5 Umfeldanalyse“](#)) ein Anpassungsprozess zur Nachjustierung und Konkretisierung bestehender Leitbilder und erster Maßnahmen durchgeführt. Wichtige Erkenntnisse zu sozialen Konfliktfeldern, Flächen- und Umweltgerechtigkeit bildeten die Grundlage für die Vereinbarung von Zielkriterien zwischen Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft. Hierbei wurde das entstandene programmatische Rahmenpapier mit Zielvereinbarungen zur Umwandlung von 20 % der MIV-Fläche zugunsten von Fuß- und Radverkehr, dem Ausschluss des MIV-Durchgangsverkehrs oder einer Qualifizierung aller Kreuzungsbereiche für den Fußverkehr bis 2026 unterzeichnet und veröffentlicht.



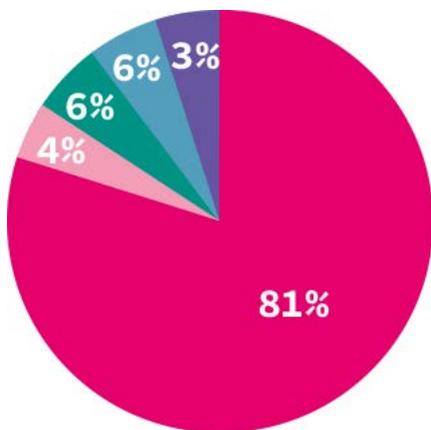
[↘ https://wrangelkiez.hypothes.es.org/projektbausteine/rahmenpapier](https://wrangelkiez.hypothes.es.org/projektbausteine/rahmenpapier)

Ergebnisse der Bestandsaufnahme im Wrangelkiez als Grundlage für das programmatische Rahmenpapier: Aufgrund der großen Einwohner*innendichte, des geringen Grünanteils, des hohen Anteils der Verkehrsfläche am öffentlichen Raum, des großen Versiegelungsgrads und des großen Anteils des MIV an der Nutzung der Verkehrsfläche bestehen Bedarf und Potenzial zur Umnutzung von MIV-Fläche für die aktive Mobilität, den Aufenthalt, Entsigelung sowie Begrünung. © <https://wrangelkiez.hypothes.es.org/projektbausteine/analyse-der-flaechenverteilung-im-wrangelkiez>



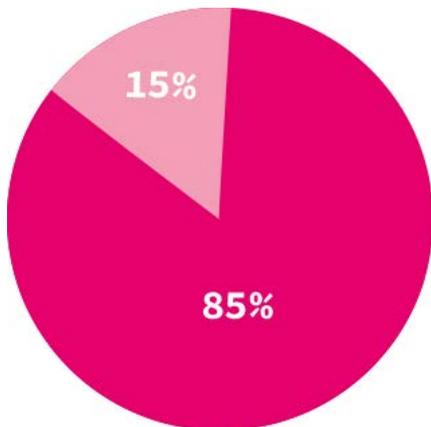
Flächenstruktur

- Verkehrsfläche
- Bau- und öffentliche Grünfläche
- Frei- und Wasserfläche



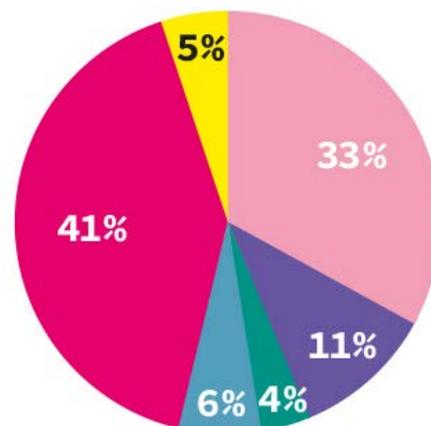
Öffentlicher Raum

- Verkehrsfläche
- Grünanlagen
- Baumscheiben und Straßengrün
- Spielplätze
- Sportanlagen



Versiegelungsgrad

- Versiegelte Fläche
- Unversiegelte Fläche



Verkehrsflächennutzung

- Fußverkehr
- MIV fahrend
- Radverkehr
- ÖPNV
- MIV ruhend
- Sondernutzung

2.5.

Bestands- aufnahme



Ziel

Eine umfassende und integrierte Bestandsaufnahme ist eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung eines Nahmobilitätskonzepts. Sie liefert wichtige Informationen, um die aktuellen Bedürfnisse, Potenziale und Schwachstellen zu verstehen und Wechselwirkungen und Zielkonflikte zu identifizieren. Darüber hinaus legt die Bestandsaufnahme die Grundlage, um zu einem späteren Zeitpunkt Maßnahmen bewerten und Fortschritte messen zu können (↘ siehe Kapitel „2.8. Evaluierung“). Die Planung kann dadurch zielgerichtet und effizient gestaltet werden und dabei das Zusammendenken von nachhaltiger Mobilität und klimagerechter Stadtraumgestaltung fördern.

34

Aufgaben

- **Informationsgrundlage**

Die Bestandsaufnahme liefert Informationen über die aktuelle verkehrliche Situation und die sonstigen Rahmenbedingungen für Nahmobilität wie sozialräumliche, wirtschaftliche und demografische Daten oder Informationen zur Raum- und Flächennutzung. Wichtige Themen sind zudem die Verteilung der Verkehrsflächen (Flächengerechtigkeitsanalyse) und die Korrelation von Umweltbelastungen mit sozialen Problemen (Umweltgerechtigkeit).

- **Bedarfsanalyse**

Ergänzend sind Mobilitätsbedarfe, die Nutzung des öffentlichen Raums und Veränderungswünsche der Anwohnenden und Gewerbetreibenden zu ermitteln. Besondere Berücksichtigung gilt marginalisierten und vulnerablen Gruppen wie Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Personen mit Migrationsgeschichte. Dadurch werden Chancengleichheit, soziale Gerechtigkeit, gesellschaftliche Teilhabe, Zugänglichkeit und Sicherheit für die gesamte Bevölkerung vor Ort gefördert. Anhand der Bedarfsanalyse kann auch das Erfordernis verschiedener Partizipationsangebote dargelegt werden (↘ siehe Kapitel „2.3. Partizipationskonzept“).

- **Maßnahmenbewertung und Erfolgsmessung**

Auf Basis der Bestandsaufnahme können gezielte Maßnahmen entwickelt und bewertet werden. Die Analyse der aktuellen Situation hilft, effektive Maßnahmen zu identifizieren und Investitionen gezielt einzusetzen. Zudem dient sie als Grundlage zur Messung des Fortschritts und Erfolgs des Konzepts. Durch den Vergleich aktueller Daten mit zukünftigen Bestandsaufnahmen können Veränderungen und Verbesserungen im Mobilitätsverhalten und der Infrastruktur erfasst werden. So kann der Erfolg der implementierten Maßnahmen bewertet und Anpassungen vorgenommen werden. Die transparente Kommunikation der Ergebnisse trägt zur Akzeptanzsteigerung bei.

- **Erhebungen für eine qualifizierte Gefahrenlage**

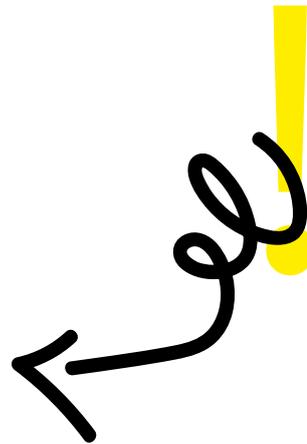
Die Bestandsaufnahme dient auch der möglichen Erhebung einer qualifizierten Gefahrenlage. Gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden (Kfz-) Verkehrs nur angeordnet werden, wenn besondere örtliche Verhältnisse eine erhebliche Gefahrenlage darstellen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter übersteigt.¹ Hierfür müssen Verkehrsbehörden sowohl subjektive als auch objektive Sicherheitsbedenken nachweisen, wie z. B. Verkehrsbelastungen², Unfallzahlen³, Abstandsmesser beim Überholen⁴, bekannte Verkehrsverstöße bzw. verhängte Sanktionen⁵ oder Verkehrsbeobachtungen des Verkehrsverhaltens und des Umfelds. Von Anwohnenden eingegangene Beschwerden und Beobachtungen dürfen nicht behördlich verwendet werden, können aber als Hinweise dienen und müssen behördlicherseits nachvollzogen und verifiziert werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt insbesondere vulnerablen Verkehrsteilnehmenden wie Kindern an Schulen oder älteren Menschen in Wohnheimen, da ihre Gefahrenlage gesondert geprüft werden muss (§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO).



Handlungs- empfehlungen

- Es wird ein zielgerichtetes Vorgehen empfohlen, um den Umfang in Grenzen halten. So sollte die Analyse anhand einer zugrundeliegenden Vision ausgerichtet werden und für die Erarbeitung von Zielkriterien dienen (↘ siehe Kapitel „2.4. Zielerarbeitung“).
- Der Aufwand ist entsprechend des Gebietscharakters zu bestimmen. Größe (Einwohnerzahl und -dichte), Komplexität (soziale und funktionale Heterogenität oder Konflikthanfälligkeit) oder die Bedeutung des Gebietes, z. B. als Modellprojekt, können höheren Aufwand erfordern.
- Quantitative Umfragen zu Beginn, z. B. zur Einstellung ggü. der Mobilitätswende oder zu Leitbildern, sollten anschließend durch qualitative Erhebungen ergänzt werden.
- Um Probleme bei der Datenbeschaffung zu umgehen, ist eine Abfrage bei zuständigen Fachämtern (Aufgabenumfangsbemessung = Scoping) oder bei ortskundigen Personen (z. B. bei lokalen Einrichtungen oder Initiativen) zu empfehlen.

Einzelnachweise und weiterführende Informationen befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter:
mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



Partizipationsmöglichkeiten

Um das Nahmobilitätskonzept inklusiv und gerecht zu gestalten und die Diversität der Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen, können bei der Bestandsaufnahme und -bewertung Partizipationsmöglichkeiten genutzt werden:

- **Bedarfe und Motivlagen ergründen**

Ergänzung von quantitativen Verkehrs- oder Raumstrukturdaten durch qualitative Erhebungen. Fundierte Kenntnisse dienen als Grundlage für die Themenwahl bei der Partizipation der Bevölkerung (↘ siehe Kapitel „2.3. Partizipationskonzept“).

- **Lückenhafte oder fehlende Daten ergänzen**

Citizen-Science-Erhebungen, z. B. zu Lärmbelastung oder Verkehrszählungen.

Methoden und Instrumente

- Bestandsaufnahme Verkehrsflächenverteilung (Flächengerechtigkeit) ↘ **Methodenblatt MB 4, S. 60**
- Umfeldanalyse (Integrierte Quartiersanalyse mit SWOT) ↘ **Methodenblatt MB 5, S. 62**
- Verkehrszählungen und Durchgangsverkehrserhebungen ↘ **Methodenblatt MB 6, S. 64**
- Befragungen zur Mobilität und Lebensqualität im Kiez ↘ **Methodenblatt MB 7, S. 66**
- Erweiterte Umweltgerechtigkeitsanalyse ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Community Mapping ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Teilnehmende Beobachtung ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Lärmmessung durch Bürger*innen (CityLAB Berlin 2021) ↘ <https://t1p.de/tu75l>

Praxiseinblick

Im Rahmen der Bestandsaufnahme für den Kiezblock im Komponistenviertel sollten auch die Bedarfe von Kindern und Jugendlichen erfasst werden. Für eine spielerische Annäherung an das Thema Mobilität wurde dafür die Methode Photovoice gewählt. Durch Photovoice werden die Teilnehmenden befähigt, ihre (Mobilitäts-)Bedarfe, Einschätzungen zu Stärken und Schwächen des Viertels sowie Zielvorstellungen zu formulieren. Gemeinsam mit den Lehrkräften, dem Forschungsteam von MobilBericht2 und Vertreter*innen aus dem Bezirksamt waren die Kinder und Jugendlichen in Kleingruppen im Komponistenviertel unterwegs und haben dabei Fotos und kleine Videoaufnahmen von Orten im Straßenraum gemacht, die ihnen besonders gut gefallen oder die sie meiden. Nach der Kiezbegehung wurden die Aufnahmen von allen gemeinsam gesichtet, diskutiert und schließlich vom wissenschaftlichen Projektteam ausgewertet. Die Ergebnisse fließen in die weitere Gestaltung des Kiezblocks ein.

➤ <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/photovoice/>

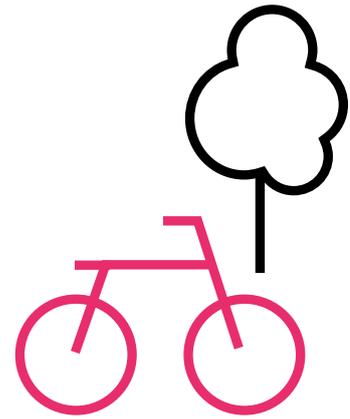


Beispielhafte Ergebnisbilder aus der Photovoice-Erhebung mit Kindern im Komponistenviertel,
© Projektteam Nahmobilität



2.6.

Nahmobilitäts- konzept



Ziel

Die Mobilität der Menschen setzt sich aus der Erreichbarkeit, den strukturellen Rahmenbedingungen Siedlungsstruktur und Umweltbelastung sowie der Wahrnehmung im gesellschaftlichen Kontext und den individuellen Handlungsvoraussetzungen zusammen und ermöglicht die gesellschaftliche Teilhabe. Der partizipative Planungsansatz ermöglicht es, die gesellschaftliche Wahrnehmung zu erfassen und auf die individuellen Handlungsvoraussetzungen einzugehen. Um Veränderungen in den strukturellen Rahmenbedingungen für eine bessere Nahmobilität in Quartieren mit dem Ziel einer Mobilitätswende zu erzielen, werden Konzepte benötigt, die eine bessere Aufenthaltsqualität des Wohnumfelds und erleichterte Nutzung des Umweltverbunds fördern. Der Fokus in den Nahmobilitätskonzepten liegt auf der städtebaulichen Gestaltung von Quartieren – also den strukturellen Rahmenbedingungen – und umfasst folgende Ziele für den Verkehr und öffentlichen Raum:

- Förderung zur Nutzung des Umweltverbunds:
 - Fuß- und Radverkehr durch mehr Verkehrssicherheit,¹ Barrierefreiheit, Komfort und bessere Orientierung fördern
 - Kfz-Durchgangsverkehr durch Verkehrslenkung aus dem Quartier heraushalten, aber Kfz-Erreichbarkeit für Anwohner*innen, Wirtschaftsverkehr, Rettungs-, Ver- und Entsorgungsdienste gewährleisten
- Weiterentwicklung des öffentlichen Raums:
 - Aufenthalts- und Lebensqualität steigern
 - Zum Klimaschutz und zur Gesundheitsförderung beitragen
 - Platz zur Umgestaltung finden und Bürger*innen in den Gestaltungsprozess einbinden
 - Personengruppenspezifische Bedürfnisse erfüllen

Inhalte

In der Verkehrskonzepterstellung sollen Kfz-verkehrlenkende und umweltverbundfördernde Maßnahmen entsprechend der Ziele im Quartier entwickelt werden. Die Verwaltung ist gemäß dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz als Teil des Rechtsstaatsprinzips in der Abwägung von möglichen Maßnahmen für die Ermessens- und Darlegungslast an den legitimen Zweck, die Angemessenheit, Eignung und Erforderlichkeit der Maßnahme gebunden. Die folgenden rechtlichen Möglichkeiten sind bei der sachgerechten und zweckmäßigen Vorgehensweise unter Berücksichtigung der Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit der StVO sowie dem Vorrang des fließenden Verkehrs in Betracht zu ziehen und anhand ihrer Wirkungen sowie der erhobenen Bedarfe abzuwägen:²

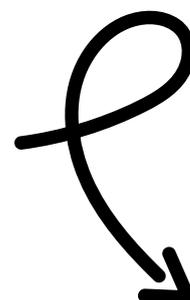
- Verkehrslenkung:
 - Verkehrsmaßnahme: § 45 Abs. 1 S. 1 StVO – Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 S. 1 StVO sind Maßnahmen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.³ Nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO ist dafür eine qualifizierte Gefahrenlage vonnöten: also die hinreichende Wahrscheinlichkeit von erheblichen Schadensfällen im Straßenverkehr (d. h. eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit) an einer bestimmten Stelle in überschaubarer Zukunft, ggf. durch Zusammenreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände (↪ vgl. Kapitel 2.5. „Bestandsaufnahme“).



- Teileinziehung: Landesstraßengesetz, in Berlin § 4 Abs. 1. S. 3 u. 4 BerlStrG – Mit der Teileinziehung einer Straße können nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden.⁴ Zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmter Verkehrsarten können Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden.
- Verkehrsversuch: § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO – Die sogenannte Experimentierklausel erlaubt den Test geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.⁵ Die Anwendung bedarf eines Erprobungsziels, eines systematischen Vorgehens, einer sorgfältigen Bestandsaufnahme und Analyse derjenigen Umstände, die als korrekturbedürftig ausgewiesen wurden. Zwar ist der Verkehrsversuch nach § 45 Abs. 9 S. 4 StVO von der qualifizierten Gefahrenlage ausgenommen, allerdings ist sie für die Verstetigung der Maßnahme als dauerhafte Anordnung nach der Versuchsphase von ca. 12–15 Monaten vonnöten, da ansonsten die Maßnahme wieder zurückgebaut werden muss.
- Immissionsschutz: § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO – Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen darf die Straßenverkehrsbehörde Maßnahmen zur Einschränkung der Immissionen umsetzen. Dabei muss sich in Verbindung mit Abs. 9 die Gefahrenlage durch die besonderen örtlichen Verhältnisse ergeben, und Grenzwerte zu Lärm- oder Luftbelastungen müssen überschritten werden.⁶
- Gestaltung des öffentlichen Raums:
 - Straßenfläche umwidmen:⁷ Teileinziehung
 - Parkraumfläche umwidmen:⁸ Teileinziehung – Es muss dargestellt werden, warum die Parkflächen vorher bestehen durften, ihnen nun aber überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls entgegenstehen.
 - Parkraumfläche temporär umnutzen: § 16 Abs. 1 StrG – Die Benutzung einer Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden. Die Anordnung beruht auf § 46 Abs. 1 Nr. 8 u. 9 StVO, wonach Ausnahmegenehmigungen ausgestellt werden können, in Verbindung mit § 45 Abs. 6 StVO.
 - Städtebauliche Entwicklung: § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO – Städtebauliche Entwicklungskonzepte können mithilfe von Anordnungen umgesetzt werden, wenn die qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen wird. Ansonsten müssen Teileinziehungen zur Umsetzung vorgenommen werden.
- Verkehrsberuhigter Bereich:⁹ § 42 Abs. 2 StVO Anl. 3, Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 – Straßenmöbel dürfen nur in diesen Bereichen im Straßenraum rechtmäßig aufgestellt werden. Objekte im Straßenbereich sind dabei tags und nachts ausreichend kenntlich zu machen oder auf Sperrflächen bzw. hinter Fahrbahnmarkierungen zu platzieren. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann in Nebenstraßen mit bis zu 4.000 Kraftfahrzeugen pro Tag eingerichtet werden, wenn sie niveaugleich und damit ohne Gehwege sowie mit einer ausreichenden Anzahl an Parkplätzen ausgestattet sind.
- Fußweg: Ein Verkehrshindernis (§ 32 StVO) für den Fußverkehr sollte nicht entstehen, daher sollten mindestens 2 m Fußwegbreite gewährleistet werden, mit Distanzstreifen/Seitenraum zur Fahrbahn 2,5 m.¹⁰

Methoden und Instrumente

- Wettbewerb zur Gestaltung des Öffentlichen Raums
- ↳ **Methodenblatt MB 8, S. 68**
- Verkehrskonzepterstellung ↳ **Methodenblatt MB 9, S. 72**
- Für den Lieferverkehr sollten eigene Konzepte angefertigt oder bereits im Verkehrskonzept berücksichtigt werden. Das Ziel sollte sein, ihn effizienter zu gestalten, weniger Verkehr zu verursachen¹¹ und den notwendigen Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern. Die KEP-Dienste (Kurier-, Paket- und Expressdienste) sollten Lieferzonen und Abstellflächen bspw. in der Straßenmitte erhalten, um das gefährliche Parken in der zweiten Reihe zu vermeiden. Dafür sind frühzeitig wirtschaftsverkehrsverursachende Einrichtungen im Quartier wie z. B. Entsorgungsunternehmen, Pflegedienste, Schulen mit Mensen, Supermärkte, Hotels und Gaststätten oder deren Vertretungen zu konsultieren, um gemeinsam Lösungskonzepte auszuarbeiten.



Handlungs- empfehlungen

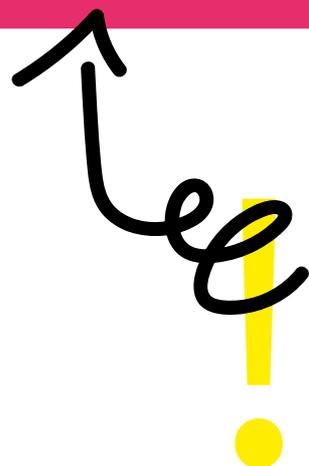
Die Grundlage für die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzepts legt das zuständige Amt durch die personelle und finanzielle Ausgestaltung des Fachbereichs für Mobilitätsmanagement fest. Im Team sollten unterschiedliche konzeptionelle, organisatorische, kommunikative, verwaltungsrechtliche sowie wirtschafts- und bauingenieurtechnische Kompetenzen zur Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung zusammengeführt werden, um die Aufgaben fachgerecht zu planen, zu koordinieren und zuzuweisen. Die wichtigste Aufgabe ist dabei, zielgeeignete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in einer rechtssicheren Anordnung effizient und effektiv im Einsatz von Zeit und Ressourcen partizipativ umzusetzen. Dafür ist die Konzepterarbeitung eine entscheidende Grundlage.

Inhaltlich sollten sich die heutigen Nahmobilitätskonzepte von dem singulären Ziel der flächenhaften Verkehrsberuhigung unterscheiden, wie es als Verkehrskonzept bspw. in den 1980er Jahren in Berlin-Moabit getestet wurde oder in London als LTN (Low Traffic Neighbourhood) praktiziert wird. Zwar wurden mit der Maßnahme neben den intendierten Zielen der Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Zunahme der sozialen Kontakte, die Verdoppelung der Anzahl an Straßenbäumen sowie eine Entsiegelung im Straßenraum erreicht. Allerdings traten die Effekte zur Steigerung der Aufenthaltsqualität vor allem durch kostenintensive Umbaumaßnahmen auf. Es wurde keine Partizipation anhand von Mobilitätsbedarfen ermöglicht und der Fuß- und Radverkehr nicht einbezogen. Nichtsdestotrotz gibt es viele Synergien bei den Zielen, weswegen Verkehrsberuhigungen ein elementarer Bestandteil von Nahmobilitätskonzepten sind.

Rechtlich benötigten Eingriffe in den Straßenraum, die das verkehrsrechtliche Primat der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs durch hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen gefährden, nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO immer das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage. Für Verkehrsmaßnahmen auf Grundlage dieses Gesetzes sind demzufolge hohe Darlegungsanforderungen für die Verkehrsbehörden zur Prüfung der Gefahrenlage vonnöten. Im [Kapitel 2.5. „Bestandsaufnahme“](#) wurde daher bereits darauf hingewiesen, dass es – möglicherweise auch nach der StVG-Novelle 2023 mit der Aufnahme von Zielen des Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Ordnung als Ermächtigungsgrundlage für verkehrsrechtliche Anordnungen – als begründungspflichtige Anforderung des aufwendigen Nachweises dieser Art der Gefahrenlage bedarf, weshalb die Bestandsaufnahme darauf einen Fokus legen sollte.

Eine grundsätzliche Rechtssicherheit für die Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung von Maßnahmen ist bei der Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sowie des formellen Rechts gewährleistet. Es müssen Nachweise für Gefahrenlagen zur Verkehrsregelung (nach StVO) oder Gründe des öffentlichen Wohls und Verkehrsplanungen zur Verkehrsflächenwidmung (nach StrG) erbracht werden, um Rechtsbestand vor Gericht zu haben.¹² Die Rechtsprechung regelt damit maßgeblich, welche Maßnahmen Bestand haben, wodurch die Behörden in ihrem Handeln Rechtssicherheit erlangen. Unterzeichnungsbefugt in den Behörden sind sowohl die Mitarbeitenden der Straßenverkehrsbehörde als auch die Amtsleitung durch ihre Aufsichtspflicht.

40

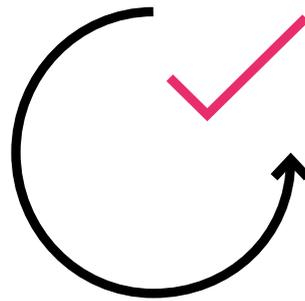


Einzelnachweise und weiterführende Informationen befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter: mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



2.7.

Umsetzung



Ziel

In der öffentlichen Wahrnehmung sollte die Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen schnell erfolgen, sobald ein Konzept entwickelt, abgestimmt und beschlossen wurde. Oft verwundert dann der lange Zeitraum, in dem vermeintlich nichts passiert, bis endlich erste Veränderungen im Straßenraum sichtbar sind. Tatsächlich startet der verwaltungsinterne Prozess zur Umsetzung erst nach dem Beschluss in einem zuständigen Gremium. Ziel sollte es daher sein, durch eine effiziente Planung und rechtzeitiges Einbeziehen aller relevanten Akteure einen gut vorbereiteten und möglichst reibungsarmen Ablauf für eine schnelle Umsetzung zu gewährleisten.

42

Temporäre Maßnahmenumsetzung,
Realbeteiligung Görlitzer Ufer im Wrangelkiez,
© Projektteam Nahmobilität

Inhalte

Bevor Verkehrsmaßnahmen im Straßenraum wirksam werden, müssen in den zuständigen Fachämtern der kommunalen Verwaltung einige Schritte durchlaufen werden:

- Erstellung von Verkehrszeichenplänen
- Anhörungsverfahren zur Anordnung: Anhörung von (min.) Straßenbaulastträger und Polizei
- Information von Feuerwehr und Müllabfuhr
- verkehrsrechtliche Anordnung der Maßnahme(n) eines Nahmobilitätskonzepts auf Grundlage der Verkehrszeichenpläne
- ggf. Ausschreibung und Vergabe der baulichen Leistung
- Umsetzung durch den eigenen Bauhof oder ein beauftragtes externes Bauunternehmen
- Bauaufsicht und potenzielle Nachsteuerung
- begleitende Kommunikationsmaßnahmen

Nahmobilitätskonzepte bestehen v. a. aus straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsberuhigung, die durch bauliche Maßnahmen ergänzt werden. Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zielen darauf ab, den Kfz-Verkehr in den betroffenen Gebieten zu reduzieren, die Geschwindigkeit des verbleibenden Verkehrs zu vermindern und attraktivere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Ihre Umsetzung erfordert eine verkehrsrechtliche Anordnung. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann damit die Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 StVO).





Dabei ist es wichtig, die Folgen der Verkehrsberuhigung für alle Betroffenen sorgfältig abzuwägen. So muss bspw. die Erreichbarkeit aller Grundstücke durch die Notdienste sichergestellt werden, Zulieferwege für den Lieferverkehr müssen berücksichtigt werden, und auch die Belange des ÖPNV sind bei der Planung und Umsetzung zu beachten. Im Zuge der verkehrsrechtlichen Anordnung findet schließlich eine Anhörung mit dem Straßenbaulastträger und der Polizei statt, für die ausreichend Zeit eingeplant werden muss (Frist: mind. 2 Wochen). Bindend ist die Stellungnahme für die Straßenverkehrsbehörde nicht, sie kann sich im eigenen Ermessen auch anders entscheiden. Feuerwehr und Müllabfuhr müssen bei Nahmobilitätskonzepten (bspw. für Kiezblocks) lediglich informiert werden.

Ist das Konzept erfolgreich angeordnet worden, kann mit der Umsetzung begonnen werden. Je nach Umfang der Maßnahmen kann das ggf. durch den kommunalen Bauhof übernommen werden. In den meisten Fällen wird jedoch ein externes Bauunternehmen beauftragt. Dabei werden Kriterien wie Kapazitäten und Zuverlässigkeit bei der Auftragsvergabe zunehmend wichtiger.

Potenzielle Hürden

- Die gesellschaftlichen Krisen der letzten Monate und Jahre haben gezeigt, wie schnell sich die Rahmenbedingungen im Laufe eines Mobilitätsprojektes ändern können. Inflationbedingt steigende Kosten für Baumaterial und Lieferengpässe können die Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen unerwartet verteuern oder verzögern.
- Der Fachkräftemangel betrifft auch die Baubranche. Immer häufiger lässt sich daher nicht so schnell wie geplant ein passendes bauausführendes Unternehmen finden.
- Verzögerungen können allerdings auch schon im Prozess der Anordnung auftreten. Die dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind oft personell unterbesetzt, so dass sich hier behördliche Vorgänge stauen.

Methoden und Instrumente

➤ **Methodenblatt MB 2, S. 56**

Handlungsempfehlungen

- Bei komplexeren Konzepten oder umfangreicheren Umgestaltungen empfiehlt es sich, schon vor der offiziellen Anhörung den Austausch mit wichtigen Akteuren wie der Polizei, der Feuerwehr und ÖPNV-Betreibenden zu suchen. Werden nämlich bspw. sicherheitsrelevante Bedenken der Polizei erst im Rahmen des Anhörungsverfahrens geäußert, muss das Nahmobilitätskonzept entsprechend angepasst und erneut angehört werden – inkl. der entsprechenden Fristen. Sind ihre Hinweise jedoch bereits in die Entwicklung der Maßnahmen eingeflossen, kann die Anhörung zügig abgeschlossen werden und die Anordnung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts in Kraft treten. Vor dem offiziellen Start des Mobilitätskonzepts sollten die Verkehrsmaßnahmen von Mitarbeitenden der Verwaltung abgenommen werden, um sicher zu gehen, dass alle Markierungen und Schilder richtig angebracht und die baulichen Maßnahmen verkehrssicher umgesetzt wurden. Unterstützend kann dazu die Polizei miteinbezogen werden.
- Wichtig ist darüber hinaus, die Anwohner*innen rechtzeitig und umfassend über die Änderungen in ihrem Viertel sowie den Starttermin zu informieren. Dazu empfiehlt sich neben klassischen Kommunikationsmaßnahmen wie Pressemitteilungen bspw. auch das Verteilen von Plakaten und Flyern per Hauswurf- sendung. Um konkrete Termine der Umsetzung benennen zu können, ist eine terminliche Abstimmung mit dem Bauunternehmen vonnöten.
- Verknüpfungen der Maßnahmen mit Tiefbaumaßnahmen wie z. B. in den Bereichen Wasser, Elektrik oder Nahwärme sind möglich, wenn diese Veränderungen im Straßenraum auch geplant sind. Daher sind die zuständigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) zu konsultieren, um Eingriffe zu bündeln und Baustellenzeiten zu verringern.

2.8. Evaluierung



Ziel

Ist es gelungen, den Durchgangsverkehr im Wohngebiet zu unterbinden? Was halten Anwohnende, Gewerbetreibende und Besucher*innen vom neuen Verkehrskonzept? Und wo muss nachgesteuert werden, um noch bestehende Probleme zu beheben?

Solche Fragen können durch eine systematische Wirkungsanalyse beantwortet werden. Mithilfe von Evaluierungen lernen wir mehr über die Auswirkungen unserer Maßnahmen. Damit können wir z. B. bei kürzlich umgesetzten Projekten nachsteuern und in der Zukunft Fehler vermeiden. Gerade bei Pilotprojekten und Verkehrsversuchen unterstützen Evaluierungen auch die Legitimierung der Maßnahmen, die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und die Entscheidungsfindung hinsichtlich weiterführender Aktivitäten.

44

Inhalte

In Bezug auf die Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten sind zwei Arten der Evaluierung besonders relevant: die Prozess- und die Wirkungsevaluierung.

Die Prozessevaluierung (↘ MB 3 Methodenblatt) dient der Verbesserung der Abläufe der Maßnahmenplanung und -umsetzung. Verkehrliche Maßnahmen erfordern häufig die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Verwaltungseinheiten und anderen Akteur*innen. Die Prozessevaluierung unterstützt dann dabei, Probleme und Reibungsverluste in der Zusammenarbeit aufzuzeigen und zu lösen.

Die Wirkungsevaluierung ermittelt hingegen die konkreten Veränderungen, die durch Nahmobilitätsmaßnahmen erzielt wurden. Hier geht es darum, ob eine Maßnahme die gewünschte Zielgruppe tatsächlich erreicht hat und von dieser akzeptiert wird. Gibt es Veränderungen in den Einstellungen und Wahrnehmungen der Menschen? Welche Veränderungen im lokalen Verkehrsablauf und im Mobilitätsverhalten ergeben sich durch die Nahmobilitätsmaßnahmen?

Wirkungs-, aber auch Prozessevaluierungen bestehen aus einer Reihe aufeinander aufbauender Arbeitsschritte. Gut verständliche Einführungen in die konkrete Planung und Umsetzung von Evaluierungsvorhaben enthalten z. B. die beiden Praxishandbücher „Evaluation zählt“ (UBA 2015) und „Evaluierung von Radverkehrsmaßnahmen“ (Gerlach et al. 2020).

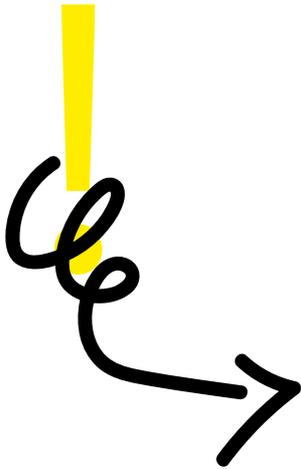


Straßenbefragung im Rahmen der Realbeteiligung
Görlitzer Ufer im Wrangelkiez,
© Florian Riemann



Potenzielle Hürden

- Manchmal werden Evaluierungen von den Projektbeteiligten vor allem als Bedrohung – z. B. in Bezug auf die Fortsetzung des Projekts – wahrgenommen. In diesem Fall ist es verlockend, die Evaluierung auf eine möglichst positive Darstellung ausgewählter Projektwirkungen zu beschränken. Dabei werden jedoch wichtige Chancen zum Lernen für spätere Projekte vertan. Insgesamt ist die Schaffung einer positiven Feedback- und Lernkultur deshalb von zentraler Bedeutung.
- Vor allem bei kleineren Maßnahmen oder bei einer schwer abgrenzbaren Zielgruppe ist es herausfordernd, durch die Maßnahme erreichte Veränderungen empirisch nachzuweisen. Die Erstellung von Ursache-Wirkungsketten hilft dabei, die Wirkmacht von Maßnahmen besser abzuschätzen und die Evaluierung auf geeignete Untersuchungsfragen und Erhebungsverfahren zu konzentrieren.



Methoden und Instrumente

Typische, in Evaluierungen eingesetzte Erhebungs- und Analyseverfahren sind z. B.:

- Verkehrszählungen und Durchgangsverkehrserhebungen
 ↘ **Methodenblatt MB 6, S. 64**
- Befragung ↘ **Methodenblatt MB 7, S. 66**
 ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Fokusgruppen
 ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Community Mapping
 ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**
- Stationäre Beobachtungen
 ↘ **Leitfaden Mobilitätsberichterstattung**

Einzelnachweise und weiterführende Informationen befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter:
mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



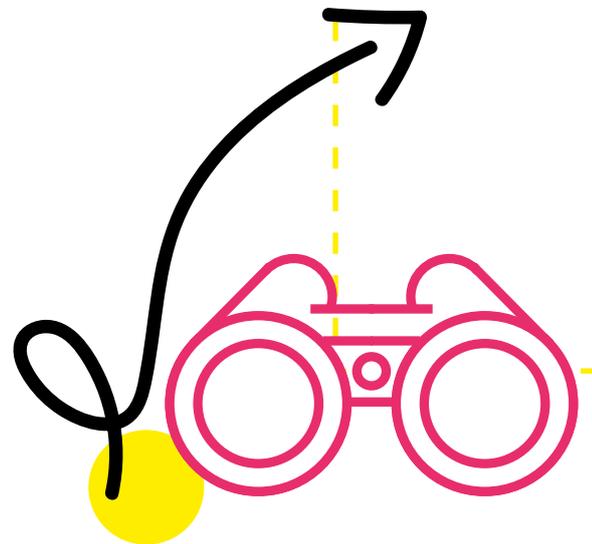
Handlungsempfehlungen

- Evaluierungen sollten von Anfang an mit eingeplant werden. Dies bezieht sich sowohl auf die Art und den Umfang der notwendigen Erhebungen, als auch auf die zeitliche Einordnung im Projektverlauf und die Bereitstellung entsprechender finanzieller Ressourcen. Werden Evaluierungen erst spät im Planungsprozess oder nach Umsetzung der Maßnahmen gestartet, können häufig nicht mehr alle relevanten Erhebungen durchgeführt werden.
- Nutzen Sie Unterstützungsmöglichkeiten:
 - Gibt es andere Verwaltungsbereiche oder externe Partner, mit denen Sie bei der geplanten Evaluierung zusammenarbeiten können?
 - Eine externe Vergabe der Evaluierung entlastet die Projektbeteiligten von zusätzlichen Arbeitsaufgaben. Außerdem lassen sich so fehlende Kompetenzen bei der Durchführung von Erhebungen usw. einkaufen.
 - Je nach Themenfeld müssen nicht alle Daten neu erhoben werden, für viele Fragestellungen können Sie auch auf bereits vorhandene Datenquellen wie z. B. den digitalen Unfallatlas des Statistischen Bundesamts zurückgreifen.
- Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen! Besonders am Anfang wird die Durchführung einer Evaluierung zeitraubend sein und manches schiefgehen. Lassen Sie sich nicht abschrecken – mit zunehmender Erfahrung spielen sich auch diese Prozesse ein.

Für Vorher-Nachher-Untersuchungen können im Rahmen von Kiezspaziergängen auch Anwohner eingebunden werden,
© Leon Zens



46



Durchführung einer videogestützten Verkehrserhebung,
© Projektteam Nahmobilität



Praxiseinblick

Tabelle 1 zeigt beispielhaft, welche Fragestellungen für die Wirkungsevaluierung des Kiezblock-Projekts im Komponistenviertel besonders relevant waren und welche Erhebungsmethoden im Zuge der Evaluierung eingesetzt wurden.

Die Erhebungen wurden in der Regel als Vorher-Nachher-Erhebung konzipiert. Durch die Umsetzung des Projekts Kiezblock im Rahmen eines Forschungsvorhabens konnten auch Fragestellungen berücksichtigt werden, die üblicherweise nicht untersucht werden, wie z. B. die Auswirkungen des Einbahnstraßensystems auf die Parkplatzsuche.

Fragestellung für die Evaluierung	Erhebungsmethode
Wie verändert sich der lokale Verkehrsablauf?	
Gelingt die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs?	Durchgangsverkehrserhebung
Wie entwickelt sich das Verkehrsaufkommen (Kfz, Fuß, Rad) im Viertel und auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen insgesamt?	Verkehrszählung
Wird die neue Verkehrsregelung angenommen? Konnte das Auftreten bestehender Verkehrskonflikte und potentiell gefährlicher Situationen verringert werden? Entstehen neue Konfliktsituationen?	Verkehrsbeobachtung
Welche Auswirkungen hat das Kiezblock-Projekt auf den Parksuchverkehr?	Befragung im Straßenraum zu Parksuchwegen
Wie verändern sich die Wahrnehmung und das Verhalten der Anwohnenden?	
Verändert sich die Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität und der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr?	postalisch und online durchgeführte Befragung der Anwohnenden
Verändert sich das Mobilitätsverhalten der Anwohnenden?	
Wie bewerten die Anwohnenden das Kiezblockprojekt und den Planungsprozess?	

Tabelle 1: Fragestellungen und angewandte Erhebungsmethoden für die Wirkungsevaluierung des Kiezblock-Projekts Komponistenviertel, © Projektteam Nahmobilität



Teilnahme von Menschen an einer Partizipationsveranstaltung im Wrangelkiez,
© Projektteam Nahmobilität



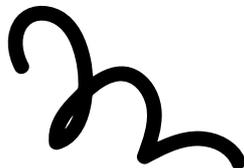
3.

Fazit

3.1. Zusammenfassung	50
3.2. Hands-on	51

3.1.

Zusammen- fassung



Nahmobilität hat viele Facetten und Potenziale, auf Quartiersebene gefördert zu werden. Die Arbeitsschritte der öffentlichen Verwaltung als Aufgabenträger oder von Planungsbüros als Auftragnehmenden sind umfangreich und müssen vielerlei Interessen berücksichtigen, um die verschiedenen fachlichen, räumlichen, normativen und politischen Anforderungen im Quartier zusammenzuführen. Die Interessen müssen zusammengeführt werden, weshalb der Fokus auf partizipativen Ansätzen in den Arbeitsschritten dieses Leitfadens liegt.

Der Leitfaden in der Aufgliederung nach Prozessschritten vom Auswahlprozess bis zur Evaluation eines Nahmobilitätskonzepts soll die Planenden in der Verwaltung und den Planungsbüros dabei unterstützen, zielgerichtet und auf der Grundlage von Erfahrungswerten Entscheidungen für eine umfangreiche, effiziente, schnelle Durchführung treffen zu können. Durch die Verknüpfung aus theoretischer Vorgehensweise und planungspraktischer Umsetzung soll eine Synthese bei der Handlungsempfehlung entstehen, die einen Mehrwert für die Planenden darstellt. Der Leitfaden erlaubt für alle einen transparenten Einblick, der die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ermöglicht.

50

Die Methodenblätter dienen dem Wissenstransfer, um für die einzelnen Schritte und ihre Zielstellungen jeweils passende Erhebungs-, Analyse- oder Entscheidungsfindungsmethoden anzubieten. Als Mittel zum Zweck können sie den lokalen Fragestellungen angepasst werden, um Aufgabenstellungen zu operationalisieren und für eine partizipative Vorgehensweise zu öffnen. Dabei werden Anregungen geliefert, wie neben den funktionalen auch emanzipatorische (z. B. Photovoice) und beratende Methoden (z. B. Realbeteiligung) angewendet werden können, bei denen eine große Entscheidungsmacht an die Bürger*innen oder ausgewählte Personengruppen übertragen wird.

Der Leitfaden soll auch als Diskussionsgrundlage und Anstoß dafür dienen, Vorgehensweisen alternativ unter anderen Schwerpunkten oder Gerechtigkeitskonzeptionen zu wählen. Die Aufgliederung in einzelne Prozessschritte ermöglicht es, jede Aufgabe zu überblicken und an den lokalen Kontext anzupassen. Dadurch gewinnen Nahmobilitätskonzepte mehr Nähe zu den Bürger*innen und ihren individuellen Lebens- und Handlungsgrundlagen in den Quartieren, was angesichts der emotional aufgeladenen Diskussionen über die Mobilitätswende vonnöten ist. Es liegt an den Personen in Politik und Planung, zu diesem Planungsinstrument zu greifen, die Mobilität der Menschen zu gestalten und die Lebensqualität in Quartieren zu verbessern.

3.2.

Hands-on

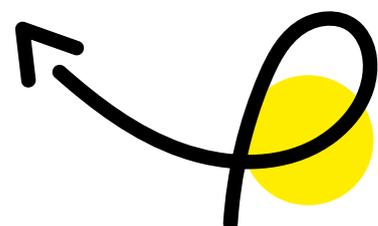
Die Herausforderungen im Bereich von Mobilität und umweltverträglicher Anpassung des Stadtraums werden immer dringlicher. Zahlen und Fakten zu MIV-bedingten Umweltbelastungen, Flächen- und Ressourcenverbrauchen (vgl. UBA 2020) oder mobilitätsbezogenen sozialen Ungleichheiten (vgl. Rammler & Schwedes 2018) machen dies deutlich. Wir wissen um die Notwendigkeit einer umfassenden Mobilitätswende. Es ist an der Zeit, konkrete Maßnahmen umzusetzen, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu erreichen.

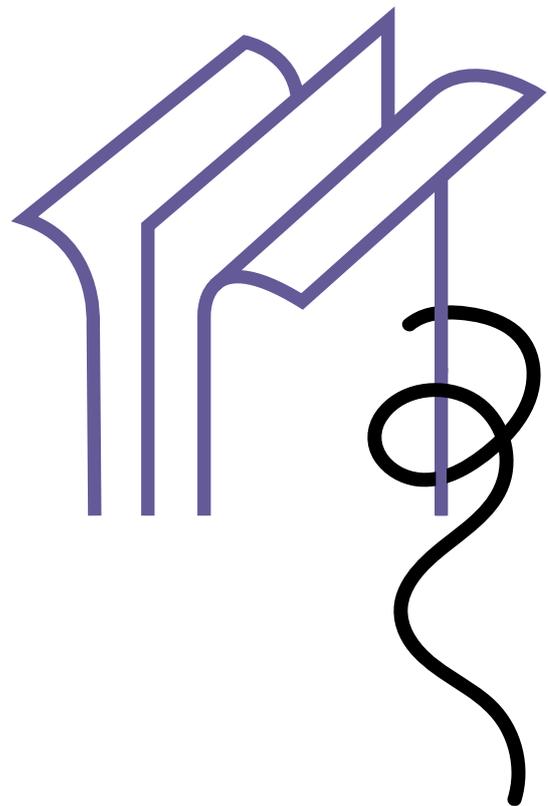
Eine Stärkung der Nahmobilität – also des Fuß- und Radverkehrs – ist eine wesentliche Stellenschraube, um in Verbindung mit dem ÖPNV-Ausbau ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in der Stadt zu gewährleisten. Dies erfordert auch die Umgestaltung von städtischen Räumen, um Platz für Zufußgehende und Radfahrende zu schaffen und den Autoverkehr zu reduzieren. Das Ziel ist ein menschen-, umwelt- und stadtverträglicher Verkehr, der allen Menschen zugutekommt.

Nachhaltige Mobilität verbessert die Lebensqualität in unseren Städten, indem sie den Verkehrslärm reduziert, die Luftqualität und die Verkehrssicherheit erhöht. Eine verbesserte öffentliche Verkehrsinfrastruktur und die Förderung von Rad- und Fußverkehr haben zudem viele soziale Vorteile. Menschen aus allen sozialen Schichten wird ermöglicht, unabhängig von ihrem Einkommen oder ihrem Wohnort leichteren Zugang zu Bildung, Arbeit und Freizeitmöglichkeiten zu erhalten. Nachhaltige Mobilität trägt so unmittelbar zu einer gerechteren Gesellschaft bei.

Es gilt dabei aus Erfahrungen zu lernen und neue Ansätze auszuprobieren. Nur durch die aktive Umsetzung von Nahmobilitätsprojekten gewinnen wir wertvolle Erkenntnisse über deren Wirksamkeit, Herausforderungen und Potenziale. Dieses Wissen können wir nutzen, um unsere Strategien und Ansätze kontinuierlich zu verbessern und effektive Lösungen zu entwickeln.

Die Mobilitätswende ist nicht nur eine Vision, sondern eine dringende Notwendigkeit. Setzen wir also auf konkrete Projekte, partizipative Prozesse, Bürgerbeteiligung und Innovation. Lassen Sie uns so eine nachhaltige, gerechte, inklusive, den Bedürfnissen der Gemeinschaften entsprechende Mobilität gestalten. Es liegt in unserer Verantwortung, die Weichen für eine nachhaltigere und lebenswertere Zukunft zu stellen. Die Zeit zum Handeln ist jetzt!





4.

Übersicht zu Veröffentlichungen des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung, NAH Mobilität
 © Projektteam Nahmobilität

Arbeits- materialien

4.1.	Methodenblätter	
MB 1	Stakeholder-Analyse	54
MB 2	Öffentlichkeitsarbeit	58
MB 3	Prozessevaluation	60
MB 4	Flächengerechtigkeitsanalyse	62
MB 5	Integrierte Quartiersanalyse	64
MB 6	Verkehrszählungen und Durchgangsverkehrserhebungen	66
MB 7	Befragungen zur Mobilität und Lebensqualität	68
MB 8	Wettbewerb zur Gestaltung des Öffentlichen Raums	70
MB 9	Ausschreibung zur Erstellung eines Verkehrskonzepts	74
MB 10	Realbeteiligung	78
4.2.	Einzelnachweise und weitere Informationen	82

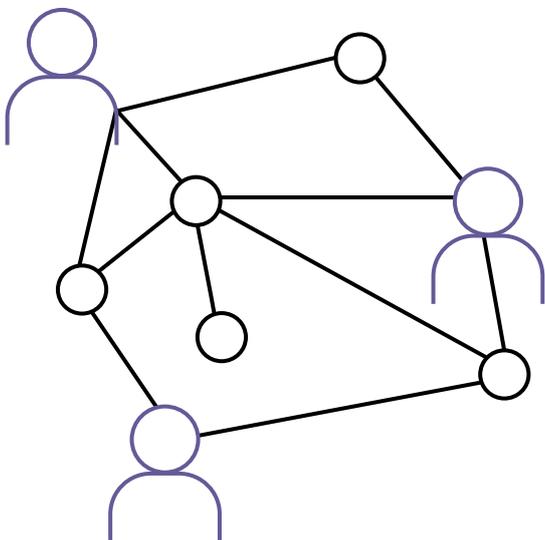
MB 1

Stakeholder - Analyse

Ziel der Methode

Die Stakeholder-Analyse zielt darauf ab, relevante Interessengruppen und Akteur*innen zu identifizieren, um darauf aufbauend geeignete Formen der Einbeziehung zu entwickeln. Dadurch wird ein umfassendes Verständnis der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und Erwartungen gewonnen, die mit den übergeordneten Zielen und Zielkriterien zu kontextualisieren sind, um als konstruktiver Beitrag für die Erarbeitung und Umsetzung des Nachhaltigkeitskonzepts zu dienen. Die Ergebnisse sollen dazu beitragen, die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den Akteur*innen zu verbessern, gezielt Interessen in den Entscheidungsprozess einzubeziehen und so lösungsorientierte Maßnahmen zu gestalten. Konflikte, Widerstände und Gemeinsamkeiten können erkannt und berücksichtigt werden. Zudem werden Potenziale für Kooperationen und Öffentlichkeitsarbeit erschlossen. Insgesamt legt die Stakeholder-Analyse die Grundlage für eine kooperative Entwicklung. Durch den Fokus auf Stakeholder und Interessen, die im Einklang mit einer nachhaltigen Mobilität stehen, wird die Umsetzung der Mobilitätswende erleichtert.

54



Zielgruppe

Die Methode eignet sich vorwiegend für Entscheidungstragende aus Politik und Verwaltung sowie involvierte Planer*innen und Forschungseinrichtungen. Die Stakeholder-Analyse bildet für diese Personengruppe eine mehrwertbringende Grundlage, um fundierte Entscheidungen bei der Planung und Umsetzung der Mobilitätswende zu treffen.

Datengrundlage

Die Datengrundlage einer Stakeholder-Analyse besteht aus verschiedenen Informationsquellen:

- **Regierungs- und Behördendaten**

Sie geben Einblicke in politische Entscheidungen und Hierarchien, Sitzungsprotokolle von Ausschüssen oder Versammlungen, Stellungnahmen, Planungskonzepte, Koalitionsvereinbarungen, Dokumentationen von Veranstaltungen und Beteiligungsverfahren.

- **Medienberichte und soziale Medien**

Pressemitteilungen, Online-Nachrichten, Blogs oder Diskussionen in sozialen Medien können Aufschluss über die öffentliche Meinung, Debatten und kontroverse Themen geben. Sie tragen dazu bei, die Haltung und das Engagement verschiedener Stakeholder-Gruppen zu verstehen.

- **Informationen und Daten von Interessengruppen (Umweltorganisationen, Bürgerinitiativen, NGOs etc.)**

Können bei der Identifizierung und Bewertung weiterer Stakeholder hilfreich sein, da sie teilweise über umfassende Informationen zu Zielen, Positionen, Forderungen und Aktivitäten verfügen.

- **Gespräche und Interviews mit Fachleuten, Expert*innen und Meinungsführer*innen**

Können wichtige Einblicke und Perspektiven zu Standpunkten und Erwartungen einzelner Stakeholder liefern.



Vorgehensweise

1. Identifikation und Kategorisierung

Man sollte alle relevanten Stakeholder auflisten, die im Prozess eine Rolle spielen. Beispielsweise Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung, Verkehrsbetriebe, Umweltorganisationen und Verbände, lokale Einrichtungen und Vereine, Bürgerinitiativen, Multiplikator*innen und Schlüsselfiguren, Anwohner*innen, Unternehmen und Gewerbetreibende. Die verschiedenen Stakeholder-Gruppen können anhand gemeinsamer Merkmale wie Interesse, Funktion oder Einfluss kategorisiert werden.

2. Analyse und Bewertung

Die spezifischen Merkmale und Interessen der Stakeholder werden analysiert und bewertet. Dazu gehören bspw. Fachwissen, aktuelle Funktion und Rolle im Vorhaben, wahrnehmbare Interessen, Erwartungen und Bedenken, Möglichkeiten zur Einflussnahme auf den Prozess und die Entscheidungsfindung, ihr Vernetzungsgrad, ihre Verbindungen und Synergiepotenziale sowie potenzielle Konflikte oder Spannungen zwischen den Stakeholdern. Bei der Bewertung sind die übergeordneten Zielen und Zielkriterien für das Nahmobilitätskonzept zu berücksichtigen, um diejenigen Stakeholder zu identifizieren, die als Treiber fungieren und gezielt in den Prozess eingebunden werden können. Zudem werden Bedarfe für die Aushandlung von Konflikten und eine entsprechende Prozessgestaltung ersichtlich.

3. Kommunikations- und Kooperationsstrategie

Auf Basis der Bewertung können Strategien entwickelt werden, um mit den verschiedenen Stakeholdern im Prozess umzugehen. Dies beinhaltet geeignete Kommunikationskanäle und -methoden sowohl für ein an die allgemeine Öffentlichkeit gerichtetes als auch ein zielgruppenspezifisches Informationsangebot sowie Maßnahmen zur Unterstützung von Stakeholdern oder zum Umgang mit potenziellen Widerständen. Zudem können Hinweise zur Kontaktaufnahme mit bislang nicht berücksichtigten Akteur*innen abgeleitet und das Potenzial von Kooperationen eingeschätzt werden.

Zu beachten

• Kooperationen

Vor allem mit lokalen Stakeholdern und identifizierten Treibern des Wandels sind Kooperationen sinnvoll. Ein einseitiger Fokus auf Einzelne kann das Ziel aber verfehlen. Bei Personen mit ablehnender Haltung kann die skeptische Einstellung verstärkt und Gegenkoalitionen können befördert werden.

• Einstellungen und Interessen

Im Laufe der Zeit können sich Einstellungen und Interessen ändern. Eine fortlaufende Evaluation/Anpassung der Datengrundlage ist notwendig, damit entwickelte Strategien und Maßnahmen aktuell und zuverlässig sind.

• Verwendung

Die Ergebnisse sollten sich auf den internen Gebrauch beschränken. Veröffentlichungen sind nur unter Wahrung der Anonymität möglich, da Bewertungen von Personen vorgenommen werden. Die verwendeten und zusammengeführten Informationen enthalten teilweise sensible und personenbezogene Daten.

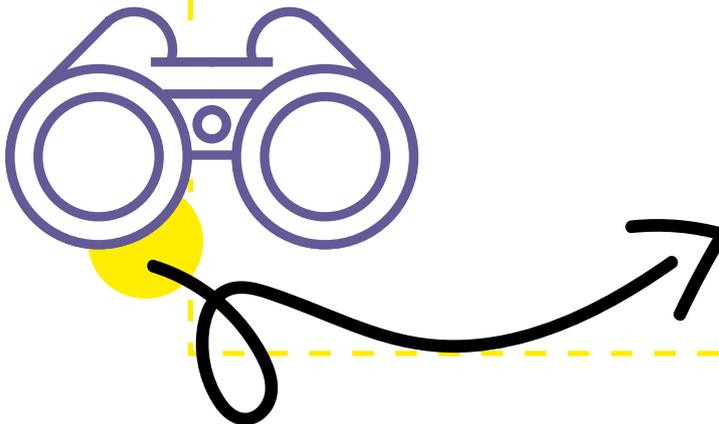
• Konflikte

Zur Austragung schwerwiegender Konfliktlagen sollte eine professionelle Partizipations- und Mediationsberatung eingeschaltet werden.

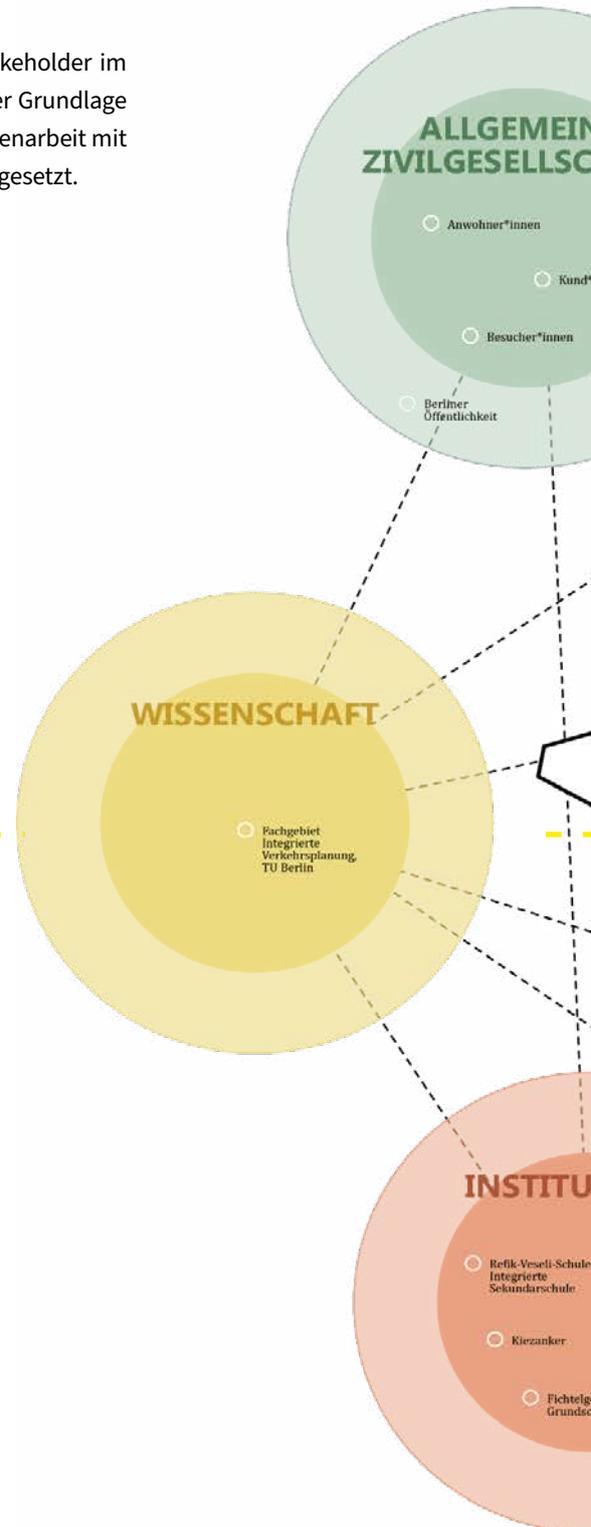
Praxiseinblick

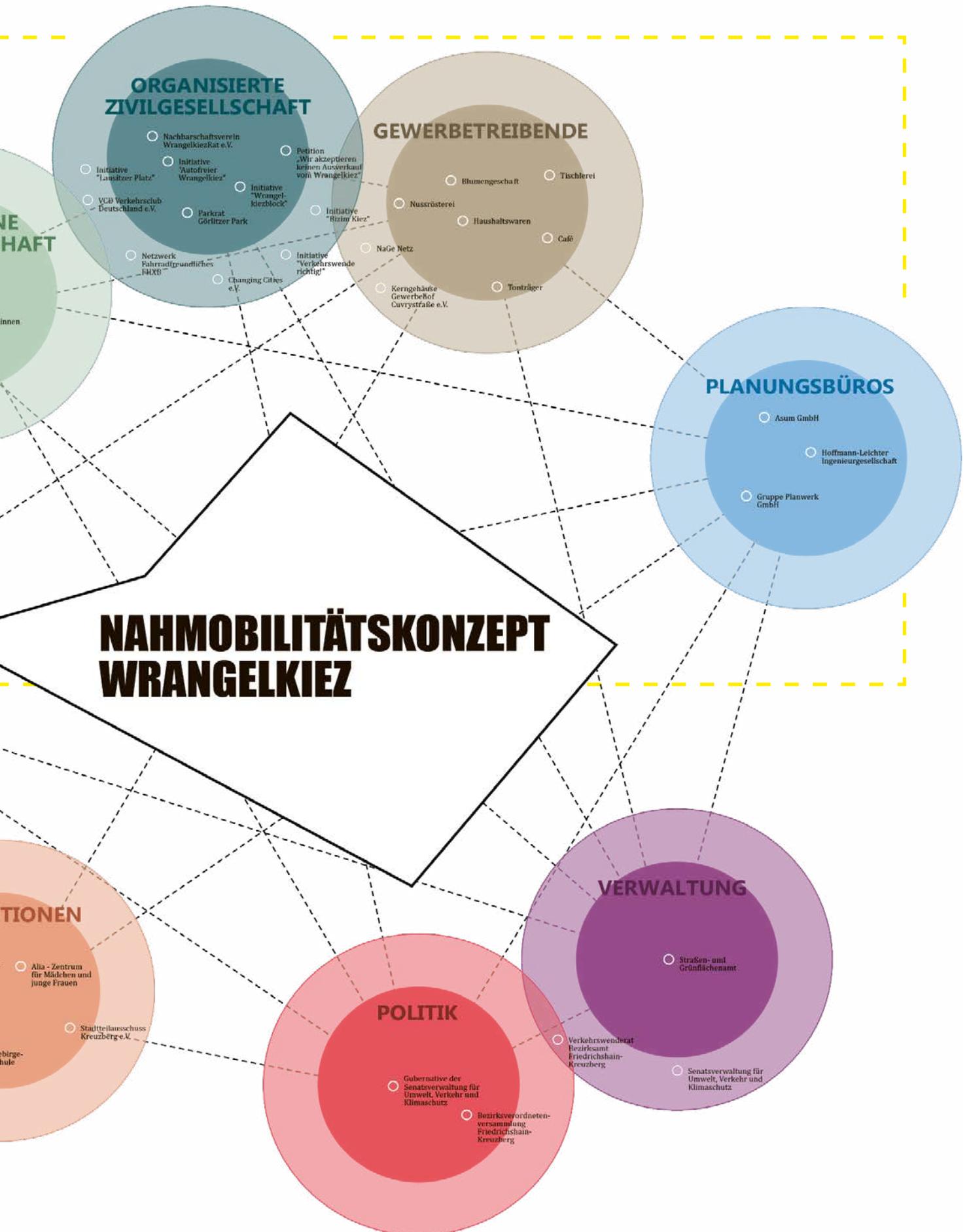
In einem ersten Schritt wurden die wichtigsten Stakeholder im Wrangelkiez identifiziert und kategorisiert. Auf dieser Grundlage wurde eine Strategie zur Einbeziehung und Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteur*innen entwickelt und umgesetzt.

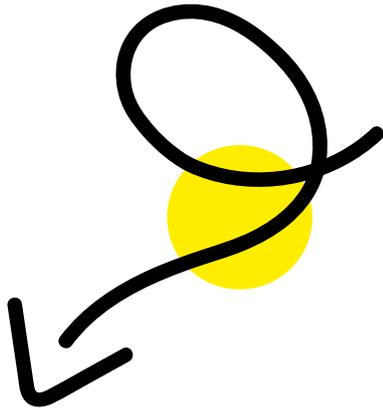
➤ <https://wrangelkiez.hypotheses.org/168>



Identifikation und Kategorisierung der Stakeholder im Wrangelkiez,
© Projektteam Nahmobilität







MB 2

Öffentlichkeitsarbeit

Methode

In der Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten wird die Frage der Öffentlichkeitsarbeit oftmals unterschätzt – sowohl in Bezug auf ihre Rolle als auch den Arbeitsaufwand für gute Kommunikation. Eine qualitativ hochwertige Öffentlichkeitsarbeit ist jedoch wichtig, um Entwicklungen und Prozesse transparent zu machen und die Akzeptanz für neue Mobilitätskonzepte zu sichern. Daher sollten schon zu Projektbeginn angemessene Kapazitäten dafür eingeplant und klare Zuständigkeiten verteilt werden.

58 Da nicht jede Kommune die finanziellen Möglichkeiten hat, eine hauptamtliche Stelle oder gar eine eigene Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit einzurichten, liegt es oft in der Hand der zuständigen Verwaltungsmitarbeitenden selbst, angemessen über die von ihnen bearbeiteten Projekte zu informieren. Begleitende Kommunikationsmaßnahmen sollten dabei schon im Zuge der Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes bestimmt und möglichst barrierearm und inklusiv gestaltet werden.

Eine gute, proaktive Kommunikation von Themen ist nicht zwingend mit zusätzlichem Aufwand verbunden, sondern kann an anderen Stellen auch zu einer Arbeitserleichterung führen. Wenn sich die Bürger*innen ausreichend informiert fühlen, gibt es weniger Nachfragen in den Fachabteilungen und auch der Aufwand für Diskussionen nimmt ab.

Verkehrs- und Mobilitätsthemen werden in unserer Gesellschaft derzeit hoch emotional diskutiert. Nicht zuletzt deswegen ist Öffentlichkeitsarbeit wichtig, um Entscheidungen nachvollziehbar zu machen und das Vertrauen in die Verwaltung – und damit in unsere demokratische Grundordnung – zu stärken. Eine Herausforderung stellt für die Verwaltungen dabei das immer breitere Spektrum an Kommunikationskanälen dar, mit dem immer heterogenere Zielgruppen erreicht werden sollen. Klassische Medien wie Zeitungen, Radio und TV wurden nicht ersetzt, sondern durch die große Vielfalt an digitalen Medien (z. B. Social Media, Online-Kommunikation per Website, Online-Beteiligungsplattformen) nur ergänzt.

Im Folgenden werden beispielhaft Kommunikationskanäle vorgestellt, die im Rahmen der Entwicklung der Nahmobilitätskonzepte im Kreuzberger Wrangelkiez und dem Pankower Komponistenviertel zum Einsatz kamen und deren Verwendung leicht auf andere Kommunen übertragbar ist.

• **Infoveranstaltung**

Im Hinblick auf den Grad der Partizipation wird die klassische Informationsveranstaltung oft kritisiert, da sie je nach Ausgestaltung wenig aktive Mitwirkung der Bürger*innen ermöglicht. Nichtsdestotrotz ist sie ein beliebtes und hilfreiches Instrument der Beteiligung und Kommunikation, das sich gut dafür eignet, den aktuellen Planungsstand oder das finale Mobilitätskonzept vorzustellen, Unklarheiten aufzudecken und Hinweise einzuholen. Der direkte persönliche Kontakt mit den Verantwortlichen fördert eine Begegnung auf Augenhöhe und einen wertschätzenden Umgang. Insbesondere bei großen, öffentlichen Veranstaltungen ist es wichtig, Räume für leise Stimmen und marginalisierte Gruppen zu schaffen, bspw. durch die Möglichkeit zum Feedback in Kleingruppen oder schriftliche Hinweise auf Plakawänden.

• **Blog/Projektwebsite**

Blogs und Projektwebsites eignen sich gut dafür, kontinuierlich über das Projekt und den Projektfortschritt zu informieren und interessierten Bürger*innen Dokumente wie Planungsunterlagen oder Informationsbroschüren zur Verfügung zu stellen. Dabei kann es hilfreich sein, eine suchmaschinenoptimierte „Landingpage“ mit den wichtigsten Informationen auf einen Blick zu haben, damit die Menschen bei der Recherche nach dem Projekt nicht nur zu Zeitungsartikeln oder Social-Media-Beiträgen mit vielen Likes geleitet werden. Wichtig ist außerdem, die Inhalte in einfacher, verständlicher Sprache zu vermitteln, damit auch fachfremde Bürger*innen die Planung nachvollziehen können.

Praxiseinblick

Im Projekt MobilBericht2 wurde von der Projektgruppe ein Podcast über Kiezblocks aufgesetzt, um Interessierte auch via Audio-medien über die Ziele und Aktivitäten zum Kiezblock Komponistenviertel zu informieren:

↳ https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/podcasts/Podcast_mobilbericht4.mp3



Für die Einrichtung einer Website oder eines Blogs muss zwar anfänglich Aufwand betrieben werden, um die Inhalte zu generieren. Auf lange Sicht lohnt es sich jedoch eine gute Informationsgrundlage (bspw. auch mit einer FAQ-Seite) zu haben, auf die jederzeit verwiesen werden kann und die zu zentralen Zeitpunkten im Projekt nur noch aktualisiert werden muss. I.d.R. werden solche Uploads durch die IT-Abteilung vorgenommen. Der Prozess wird jedoch deutlich vereinfacht und beschleunigt, wenn die Projektbeteiligten selbst Inhalte verändern und hochladen können. Grundlegende Fähigkeiten in Wordpress oder anderen Content-Management-Systemen (CMS) sind daher auch für Verwaltungsmitarbeitende hilfreich.

- **Newsletter**

Ein in unregelmäßigen Abständen erscheinender Newsletter kann eine gute Ergänzung zur Projektwebsite sein, um an neuralgischen Punkten über Neuigkeiten aus dem Projekt zu informieren und zu Beteiligungsterminen einzuladen. Damit spätestens zum Start der Maßnahmenumsetzung möglichst viele Menschen per Newsletter informiert werden können, sollte möglichst frühzeitig mit dem Aufbau des Verteilers begonnen werden (z. B. durch Hinweise und die Möglichkeit der direkten Anmeldung bei Veranstaltungen und Verweise auf der Website).

- **Online-Beteiligungsplattform**

Online-Beteiligungsplattformen sind ein relativ einfaches Werkzeug, um lokale Expertise oder Stimmungsbilder zu geplanten Mobilitätsmaßnahmen einzuholen. In einigen Kommunen und Ländern (u. a. Berlin und Nordrhein-Westfalen) stehen zentrale Plattformen zur Verfügung, auf denen mit wenig Aufwand eigene Beteiligungsprojekte angelegt werden können. Die Plattformen bieten i. d. R. verschiedene Beteiligungstools wie Umfragen und eine kartenbasierte Verortung von Hinweisen und Diskussionsforen. Wichtig ist vorab zu klären, wie die Rückmeldungen ausge-

wertet werden und was mit den Ergebnissen passiert. Die Plattform kann außerdem zur Bereitstellung von Planungsunterlagen und Beteiligungsergebnissen genutzt werden.

- **Hauswurfsendung**

Auch wenn viele Kommunen den Aufwand oder die Kosten scheuen, sollte insbesondere bei umfangreicheren Mobilitätsprojekten spätestens zur Umsetzung per Hauswurfsendung über die Maßnahmen informiert werden. So wird sichergestellt, dass alle Anwohner*innen von den Veränderungen im Straßenraum vor ihrer Haustür und deren Hintergrund erfahren – auch diejenigen, die bis zu dem Zeitpunkt nicht über andere Kanäle erreicht werden konnten. Das Schreiben oder der Flyer sollte darüber hinaus auf weitere Informationsquellen verweisen und Ansprechpersonen nennen. Unterstützung beim Verteilen der Flyer kann man sich ggf. bei Initiativen oder Projekten vor Ort holen.

Weiterführende Informationen

Kock, Klaus/Knorre, Susanne & Kocks, Jan Niklas (2020): Öffentliche Verwaltung – Verwaltung in der Öffentlichkeit. Herausforderung und Chancen der Kommunikation öffentlicher Institutionen. Springer, Wiesbaden.

<https://doi.org/10.1007/978-3-658-28008-6>

Thoms, Volker (2022): Kommunale Kommunikation. Die Pflicht zu informieren. In: KOM. Magazin für Kommunikation 5/2022. Online <https://www.kom.de/pressearbeit-in-kommunen-und-kleinstaedten/>

MB 3

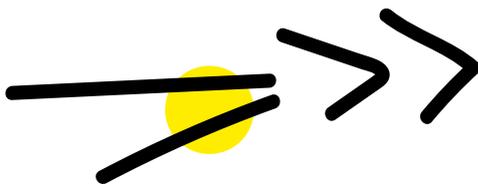
Prozessevaluation

Ziel der Methode

Evaluation ist das A und O für eine erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätskonzepten auf Quartiers-ebene, nicht zuletzt im Hinblick auf ihre Akzeptanz in der Bevölkerung und innerhalb der Verwaltung selbst. Neben der Wirkungsevaluation, die erst nach der Maßnahmenumsetzung aussagekräftige Ergebnisse liefern kann, spielt dabei die Prozessevaluation eine wichtige Rolle. Sie begleitet das Projekt von Anfang an und versucht so schon in der Planungsphase mögliche Herausforderungen zu identifizieren und Lösungen dafür zu finden.

Der Entwicklungsprozess von Maßnahmen der kommunalen Verkehrsplanung verläuft selten linear. Meist ändern sich zwischen dem Kick-off und der Maßnahmenumsetzung die Rahmenbedingungen (z. B. durch Veränderungen im Haushalt, wechselndes Personal, unvorhersehbare Ereignisse mit starken gesellschaftlichen Auswirkungen). Ein kontinuierliches Monitoring ermöglicht es, das Vorgehen schon im Prozess flexibel anzupassen und so möglichst effizient die gewünschte Wirkung zu erzielen. Darüber hinaus gibt es einen Lerneffekt für zukünftige Vorhaben, damit gute Vorgehensweisen beibehalten und gestärkt und alte Fehler nicht wiederholt werden.

Die Dokumentation am Ende einer Prozessevaluation zeigt die Bedingungen für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung auf und macht die hemmenden und fördernden Ereignisse im Projektverlauf transparent, sowohl für die Projektbeteiligten als auch für die Öffentlichkeit. Sie unterstützt die Projektbeteiligten außerdem bei zukünftigen Entscheidungen und kann als Argumentationsgrundlage für Politik, Verwaltung und Gesellschaft dienen.



Weiterführende Informationen

Umweltbundesamt (UBA) (2017): Evaluation zählt. Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung.

Thier, Karin (2020): Learning Histories: Aus multiperspektivischem Erzählen lernen. In: Erlach, Christine und Müller, Michael (Hrsg.) (2020): Narrative Organisationen. Wie die Arbeit mit Geschichten Unternehmen zukunftsfähig macht. S. 121-134.

Bundesverwaltungsamt (2023): Risikoanalyse. In: Organisationshandbuch (neu). Online verfügbar unter: https://www.orgghandbuch.de/OHB/DE/OrganisationshandbuchNEU/4_MethodenUndTechniken/Methoden_A_bis_Z/Risikoanalyse/risikoanalyse_node.html

Zielgruppe

Die Prozessevaluation soll Widerstände und Treiber im Verlauf eines Vorhabens der kommunalen Verkehrsplanung aufzeigen. Für ein umfassendes Bild müssen dafür die Perspektiven aller Beteiligten zusammengeführt werden. Denn der Erfolg eines Vorhabens hängt eng mit der jeweiligen Unterstützung, der Mitarbeit, unterschiedlichen Arbeitsweisen und Erfahrungen, Wahrnehmungen und Einschätzungen der beteiligten Personen zusammen. Aber auch Sorgen und Ängste, Ablehnung oder Tatenlosigkeit haben einen großen Einfluss auf den Umsetzungsprozess.

Vorgehensweise

Es gibt nicht die eine Methode zur Prozessevaluation, vielmehr setzt sie sich aus mehreren Methodenbausteinen zusammen. Exemplarisch sollen hier drei Ansätze kurz vorgestellt werden.

Um böse Überraschungen zu vermeiden und flexibel auf mögliche Herausforderungen reagieren zu können, empfiehlt es sich zum Start des Projektes eine Risikoanalyse durchzuführen und den weiteren Projektverlauf zu überwachen (siehe „Monitoring“). In der Abschlussphase hilft eine Retrospektive im Rahmen eines Learning-Histories-Workshops, um die Erfahrungen aus dem Projekt gemeinsam zu reflektieren, zu diskutieren und daraus Schlüsse für zukünftige Vorhaben zu ziehen.

• Risikoanalyse

Die Risikoanalyse hilft dabei, Unsicherheiten und Probleme im Projektverlauf rechtzeitig zu identifizieren und mit gezielten Maßnahmen gegenzusteuern. Nicht alle Risiken wirken sich dabei gleichermaßen schwerwiegend aus. Daher ist es wichtig, sie in Hinblick auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und ihre Tragweite zu bewerten und zu priorisieren. Auf Grundlage dieser Priorisierung können schließlich Strategien zum Umgang mit den Risiken entwickelt werden – etwa indem sie vermieden, reduziert oder verlagert werden. Wenn ein Risiko als ungefährlich eingestuft wird, kann es auch eine Option sein es zu akzeptieren.

• Monitoring

Ein kontinuierliches Monitoring ermöglicht es, veränderte Rahmenbedingungen und neue Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen und das Vorhaben ggf. anzupassen. Auch für die spätere Reflexion ist es hilfreich, schon im Projektverlauf Widerstände und Treiber zu dokumentieren. Für eine einfache Handhabung und um Vergleichbarkeit zu gewährleisten, können dafür standardisierte Formulare eingesetzt werden, die bspw. folgende Informationen abfragen: Ereignis, Ursache, Wirkung und beteiligte Akteure.

• Learning Histories

Nicht zuletzt soll die Prozessevaluation dabei helfen, aus dem Erlebten zu lernen und zukünftige Vorhaben besser umzusetzen. Learning Histories beschreibt dabei eine Methode, die die unterschiedlichen Perspektiven der Projektbeteiligten erfasst, auswertet und in Form einer gemeinsam erzählten Geschichte aufbereitet. In einem Workshop werden die individuellen Erfahrungen durch mündliches Erzählen für andere nacherlebbar gemacht und zur Reflexion angeregt. Ausgangspunkt für den Workshop kann zum Beispiel die schriftliche Dokumentation des Prozesses aus dem Monitoring sein. Am Schluss steht ein Bericht, der die gemeinsam entwickelte „Erfahrungsgeschichte“ nacherzählt und dabei hilft, die Erkenntnisse weiterzugeben. So wird über das Projekt hinaus ein Lernprozess in Gang gesetzt, um Wiederholungsfehler zu vermeiden und effektive Prozesse gezielt einzusetzen.

MB 4

Flächengerechtigkeitsanalyse

Ziel der Methode

Durch die Methode wird die Flächenaufteilung des öffentlichen Straßenraums analysiert und quantifiziert. Hierbei werden die einzelnen Elemente des öffentlichen Straßenraums den Verkehrsmodi (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zugeordnet, die sie nutzen.

Sofern einfach umsetzbare und automatisiert replizierbare Methoden für die Analyse genutzt werden, ist es z. B. leicht, einen Vergleich zwischen verschiedenen Untersuchungsgebieten oder im Zeitverlauf durchzuführen. Die Methode ermöglicht es, Maßnahmen zur Umverteilung der Straßenfläche zu evaluieren. Die Flächengerechtigkeitsanalyse ist damit ein Instrument zur Bewertung und Kommunikation von Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum und zur Unterstützung der Maßnahmenfindung auf dem Weg zu einem nachhaltigen Verkehrssystem.

Datengrundlage

Flächengerechtigkeitsanalysen benötigen hochaufgelöste, differenzierte und georeferenzierte Informationen zur Lage und Ausdehnung der verschiedenen Elemente der Verkehrsinfrastruktur wie Fahrbahnen, Parkplätze, Radabstellflächen oder Gehwege. Sofern verfügbar, bietet sich die Nutzung der Geodaten aus vermessungstechnischen Straßenbefahrungen an, alternativ können ggf. digitale und georeferenzierte Planungsunterlagen oder Satellitenbilder genutzt werden.

Vorgehensweise

Vermessungstechnische Straßenbefahrungen liefern Geodaten des öffentlichen Straßenraums. Liegen nur Satellitenbilder vor, müssen die relevanten Elemente des Straßenraums zunächst digitalisiert und georeferenziert werden.

Je nach Alter und Qualität der verwendeten Grundlagendaten müssen sie mithilfe aktueller Satellitenbilder und Fotos aus Vor-Ort-Begehungen abgeglichen und plausibilisiert werden. Im An-

schluss werden die Hauptverkehrsmittel (Kfz, Fuß, Rad, ÖPNV) ihren Flächen (z. B. Gehweg, Radweg, Fahrbahn) zugewiesen. Sind Mischflächen vorhanden (bspw. Sonderfahrstreifen, Radverkehrsanlagen usw.), ist die Flächenaufteilung gewichtet nach den primären und sekundären Verkehrsmitteln vorzunehmen.

Der letzte Arbeitsschritt ist die Bewertung der vorliegenden Flächenaufteilung – gibt es Verkehrsmodi, denen zu viel oder zu wenig Fläche zur Verfügung steht? Flächengerechtigkeitsanalysen können auf sehr unterschiedlichen Vorstellungen einer „gerechten“ Verteilung des Straßenraums basieren und damit zu unterschiedlichen Ergebnissen in Bezug auf diese Frage kommen. Es gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Ansätze zur Erarbeitung einer Zielvorstellung für eine „gerechte Flächenaufteilung“, darunter unter anderen:

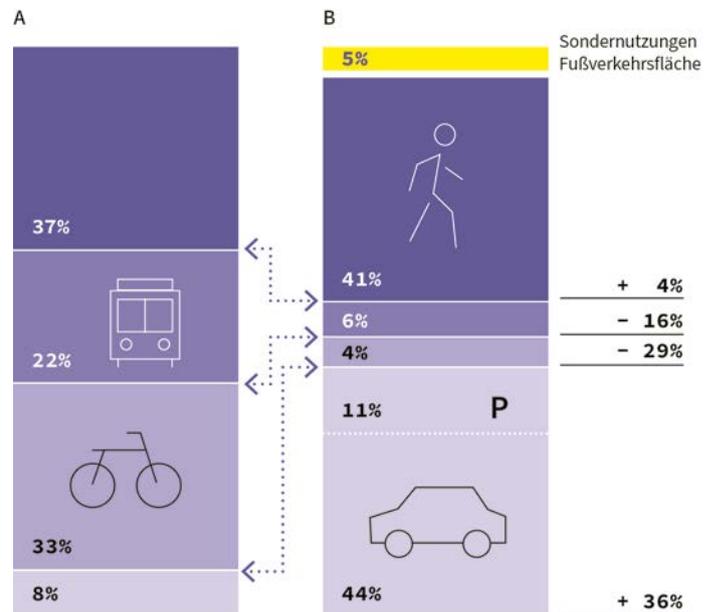
- die partizipative Erarbeitung einer Vision für die zukünftige, von den Anwohnenden als „ideal“ angesehene Flächenaufteilung im Untersuchungsgebiet
- die Orientierung der „idealen“ Flächenaufteilung an der Aufteilung in Quartieren mit vergleichbarer Bebauungs- und Nutzungsstruktur, die bereits als Best-Practice-Beispiele für die Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten gelten
- die Orientierung der Flächenaufteilung an den Richtwerten für die Dimensionierung von Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr aus den entsprechenden Empfehlungen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (u.a. EFA, ERA, RaSt, H BVA) zur Priorisierung des Umweltverbunds anstelle des MIV
- Entwicklung eines multikriteriellen Bewertungssystems (z. B. Nutzwertanalyse), mit dessen Hilfe geprüft wird, ob die Flächenaufteilung die Erreichung gewünschter gesellschaftlicher Zielstellungen, z. B. in den Bereichen, Umwelt, Soziales, Gesundheit, Erreichbarkeit usw., unterstützt.

Praxiseinblick

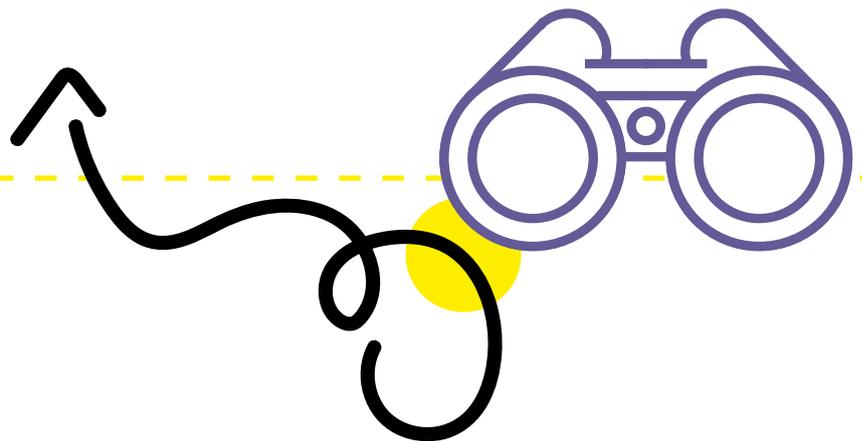
Im Wrangelkiez fand im Zuge des NahMob-Projekts eine Analyse zur Flächengerechtigkeit statt. Obwohl der Fuß- und Radverkehr im Wrangelkiez den größten Anteil am Verkehrsaufkommen besitzt, steht dem Auto rund 44 % der gesamten Verkehrsfläche zur Verfügung. Anteilig dazu stehen allein 11 % den Kfz-Parkplätzen zu. Dem Fußverkehr stehen 41 % und dem Radverkehr 4 % der Verkehrsfläche zur Verfügung. Die Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs lässt sich anhand einer nachhaltigen Idealverteilung mittels Nachhaltigkeitskriterien (nachhaltige Mobilität, lebenswerte und klimagerechte Stadtraumgestaltung usw.) bestimmen. Die Abbildung stellt die Bestands-Flächenaufteilung einer auf Nachhaltigkeitskriterien basierenden Idealverteilung gegenüber.

Die nachhaltige Idealverteilung des Straßenraums im Kiez wurde mithilfe einer Nutzwertanalyse ermittelt, die dem Fußverkehr (37 %) etwas weniger Fläche, dem Radverkehr (33 %) und dem ÖPNV (22 %) mehr Fläche einräumt. Die Fläche für den Kfz-Verkehr (8 %) wurde deutlich reduziert (Differenzen siehe Abb. rechts).

Vollständige Erläuterung zur Methodik unter
<https://wrangelkiez.hypotheses.org/1335>



Gegenüberstellung bestehender Flächenaufteilung (B) mit nachhaltiger Idealverteilung (A) im Wrangelkiez, © Projektteam Nahmobilität



Zu beachten

Je nach Alter der Grundlagendaten kann der Aufwand zur Validierung sehr hoch sein. Ortsbesichtigungen mit ausführlicher Foto-Dokumentation sind dabei ein unverzichtbares Hilfsmittel.

Die Analyse der Flächenverteilungen kann sowohl auf Ebene des ganzen Untersuchungsgebiets als auch straßenfein oder für

definierte Straßenquerschnitte durchgeführt werden. Mit dem letzten Ansatz kann zusätzlich überprüft werden, ob der Querschnitt im Sinne der Barrierefreiheit ausreichend dimensioniert ist. Für eine straßenfeine Analyse müssen die Knotenpunktf lächen zuvor virtuell den entsprechenden Straßenabschnitten zugeordnet werden.

MB 5

Integrierte Quartiersanalyse

Ziel der Methode

Das Ziel der Integrierten Quartiersanalyse ist die Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen für die Mobilitätswende im Quartier mit Fokus auf die Nahmobilitätsförderung. Dabei werden Daten und Informationen auf verschiedenen Strukturebenen wie Gesellschaft und Umwelt, Verkehr und Mobilität, Stadtraum und Flächennutzung untersucht und deskriptiv miteinander in Beziehung gesetzt. Dadurch können Stärken, Potenziale, Wechselwirkungen, Zielkonflikte, Probleme und Barrieren identifiziert werden. Die Analyse bietet einen umfassenden und detaillierten Blick auf das Quartier, der über die rein verkehrliche Betrachtung hinausgeht. Bei der Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten ist ein besonderer Fokus auf die Einbeziehung der lokalen Bevölkerung und die Aushandlung widerstreitender Interessen zu legen. Daher sind die Rahmenbedingungen für die Gestaltung eines geeigneten Partizipationsprozesses zu analysieren. Hierbei können Ergebnisse bisheriger Befragungen und Beteiligungsverfahren sowie städtebauliche, historische oder kulturwissenschaftliche Untersuchungen herangezogen werden.

64

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme können Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, um politische Zielkriterien umzusetzen. Diese Empfehlungen orientieren sich an übergeordneten Leitbildern und Zielsetzungen für die Verkehrsplanung in der Kommune oder im Planungsraum, die von einer Mehrheit der betroffenen Akteur*innen akzeptiert und unterstützt werden (↘ siehe Kapitel „2.2 Prozessgestaltung“). Die Handlungsempfehlungen werden anschließend in konkrete Maßnahmen zur Umgestaltung übersetzt. Dadurch entsteht eine Grundlage für fundierte Entscheidungen bei der Planung und Priorisierung von Maßnahmen sowie eine effiziente Ressourcennutzung.

Vorgehensweise

1. Definition der Analysekategorien

Die zu untersuchenden Strukturen und Themenfelder ergeben sich aus den Wirkungsebenen von Nahmobilität: Gesellschaft, soziale Gerechtigkeit und Gesundheit, Klima und Umwelt, Verkehr und Mobilität, Stadtraum und Flächennutzung, Funktionalität und Wirtschaft (↘ siehe Kapitel „1.1. Kontext und Herausforderungen“) bzw. den Zielkriterien einer nachhaltigen Mobilität (↘ siehe Kapitel „2.4. Zielerarbeitungsprozess“). Ein Fokus ist auch auf Themen zu legen, die den Partizipationsprozess betreffen. Besonders erkenntnisreich sind Analysekategorien, die einen Querschnitt über verschiedene Themenbereiche bilden, wie Umweltgerechtigkeit und Flächengerechtigkeit.

2. Datensichtung

Die relevanten Daten und Informationen werden zusammengetragen und hinsichtlich ihrer Relevanz gefiltert. Dabei ist der Austausch mit Fachämtern und ortskundigen Personen zur Bereitstellung von Daten und Informationen hilfreich.

3. Bestandsaufnahme und Auswertung

Relevante Informationen und Daten der Themenbereiche werden strukturiert und ausgewertet. Erkenntnisse der Strukturebenen werden in Schlussfolgerungen und SWOT-Matrizen zusammengefasst, um Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zu identifizieren (↘ siehe auch Methodenblatt „SWOT-Analyse“ im Leitfaden Mobilitätsberichterstattung).

4. Ableitung von Handlungsempfehlungen

Durch die Kontextualisierung der SWOT-Matrizen mit Zielkriterien aus Leitbild oder verkehrsplanerischer Programmatik ergeben sich Handlungsempfehlungen. Diese dienen als Grundlage für die Entwicklung passgenauer Maßnahmen oder der Überprüfung, Ergänzung und Priorisierung bestehender Maßnahmenkonzepte.

Datengrundlagen

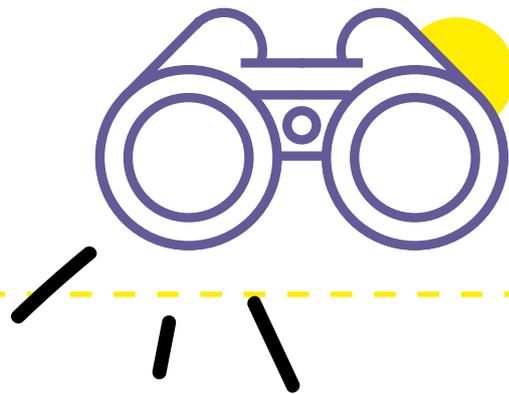
Bei den genutzten Daten und Informationen handelt es sich um eine Mischung aus vorhandenen quantitativen und qualitativen Daten, die ausgewertet, neu interpretiert und in Zusammenhang gebracht werden. Verwendet werden unter anderem:

- Pläne, Programme und Studien zu den Themen Verkehr, Stadtentwicklung, Freiraum und Umwelt (z. B. [↘ Studie „Mobilität in Städten – SrV 2018“](#) oder der [↘ „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030“](#))
- Datensätze zur sozialen und demographischen Struktur (z. B. [↘ Berliner Bezirksregionenprofile](#))
- Machbarkeitsuntersuchungen (z.B. [↘ „Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez“](#))
- Umweltatlas (z.B. [↘ Berliner Umweltgerechtigkeitsanalyse](#))
- Geoinformationsdaten (z.B. [↘ Geoportal Berlin](#))

Zu beachten

Für verschiedene Analysekatogorien ist eine lückenlose Datenlage unwahrscheinlich. Wichtig ist, diese Einschränkungen transparent offenzulegen. Daten und Informationen können teilweise oder komplett fehlen, nicht genügend präzise Aussagen für die Maßstabsebene der Untersuchung ermöglichen (z.B. im Quartier oder Straßenabschnitt), unterschiedliche Erhebungszeiträume haben oder nicht aktuell sein. Für besonders wichtige Aspekte können eigene Datenerhebungen erforderlich werden. Bei anderen Aspekten können verwandte Datensätze oder Studien zumindest Hinweise geben, die eine grundsätzliche, heuristische Einschätzung der Situation erlauben.

Der Umfang der Analyse sollte zu Beginn festgelegt werden, wobei eine einschränkende Orientierung an bestehenden Zielkriterien empfehlenswert ist.



Praxiseinblick

Im Rahmen des Projektes NahMob wurde die Methodik einer integrierten Quartiersanalyse angewandt. Wichtige Erkenntnisse für das hochverdichtete Gründerzeitquartier Wrangelkiez in Berlin betrafen z. B.

- die Korrelation von Umweltgerechtigkeit mit der Verkehrsflächenverteilung/Flächengerechtigkeit
- Sozialräumliche Zielkonflikte: Gentrifizierung und Verdrängung von angestammten Anwohnenden und Gewerbebetrieben
- Anforderungen an den Beteiligungsprozess aufgrund einer engagierten Zivilgesellschaft einerseits und widerstreitenden Interessen der heterogenen Bevölkerung andererseits

- Potenziale und Anforderungen bei der Gewerbeanlieferung zur Vermeidung und Verlagerung auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel und E-Mobilität

Siehe „Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez – Ein integrierter Planungsansatz für die Verkehrswende im Wrangelkiez“

[↘ https://wrangelkiez.hypotheses.org/projektbausteine/nahmobilitaetskonzept-wrangelkiez](https://wrangelkiez.hypotheses.org/projektbausteine/nahmobilitaetskonzept-wrangelkiez)



MB 6

Verkehrszählungen und Durchgangsverkehrserhebungen

Ziel der Methode

Mit Zählungen wird das Ausmaß (Aufkommen), sowie die räumliche und zeitliche Verteilung des Fuß-, Fahrrad- und Kfz-Verkehrs an ausgewählten Straßenquerschnitten oder Kreuzungen (Knotenpunkten) erhoben. Zählungen können mit der Erhebung weiterer, sichtbarer Merkmale und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden verknüpft werden, z. B. der Anzahl der Kfz-Insassen. Kordonerhebungen, welche alle in ein Quartier ein- und ausströmenden Verkehre gleichzeitig erfassen, können zusätzlich genutzt werden, um den Anteil des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs in einem Straßenzug oder Planungsraum zu ermitteln.

66

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität werden Zählungen zu Planungs- und Kommunikationszwecken, aber auch im Zuge der Wirkungskontrolle bei der Maßnahmenumsetzung durchgeführt (↘ siehe Kapitel „2.8. Evaluierung“). Mithilfe von Vorher- und Nachher-Zählungen kann dabei geprüft werden, ob:

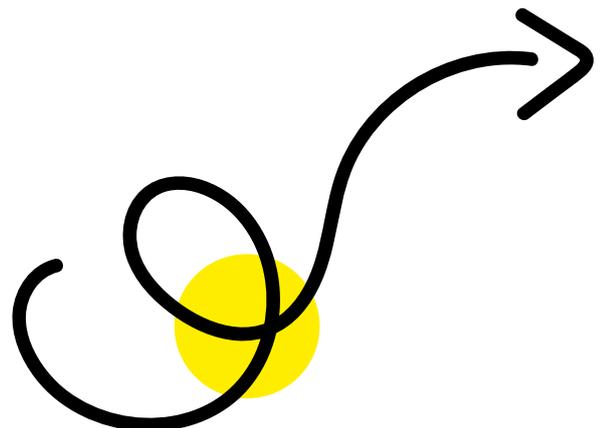
- die angestrebte Kfz-Verkehrsberuhigung erreicht wurde
- sich die Anzahl der Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden erhöht hat. Zu beachten ist, dass sich hier die Effekte einer veränderten Routenwahl nicht von solchen einer veränderten Verkehrsmittelwahl unterscheiden lassen
- der Kfz-Durchgangsverkehr reduziert wurde. Hierfür ist eine Kordonerhebung mit Datenschutz-konformer Erhebung der Kennzeichen notwendig.

Vorgehensweise

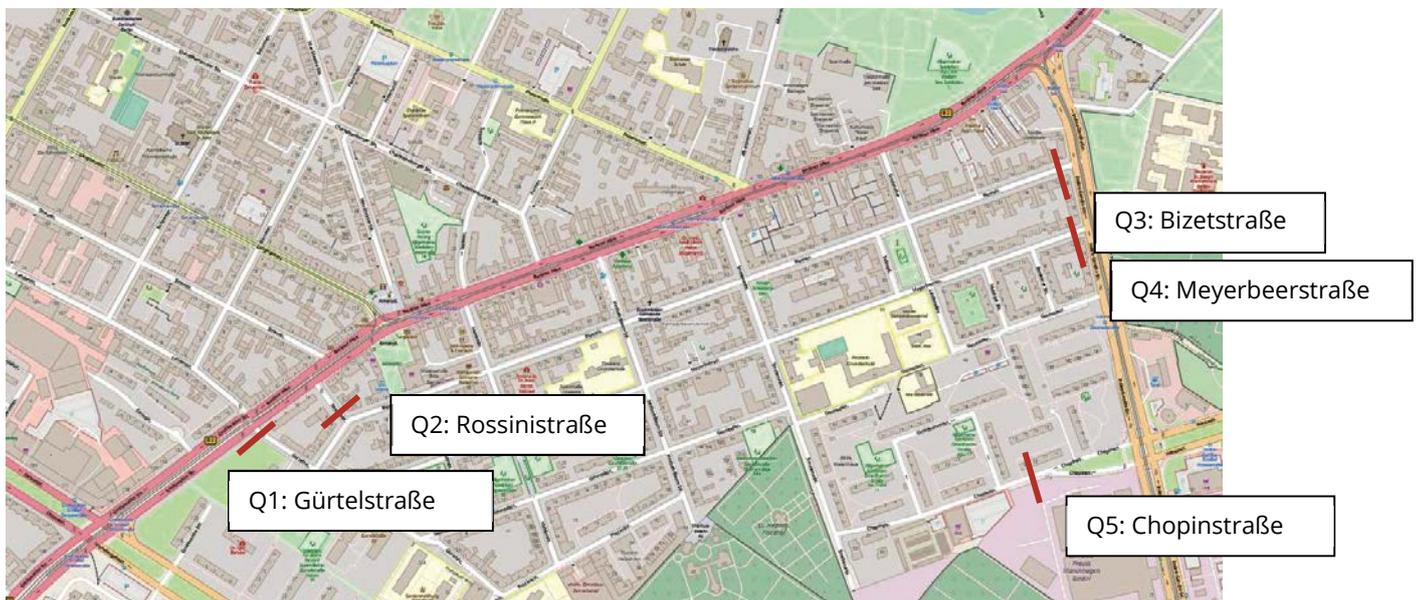
Die Durchführung und Auswertung von Verkehrszählungen gehören bei Verkehrsplanenden mehr oder weniger zum täglichen Handwerk. Gut aufbereitete Hinweise zur praktischen Umsetzung von temporären Zählungen und Durchgangsverkehrserhebungen (Kordonerhebung) enthalten die „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ der FGSV (↘ siehe unter 4.2.). Deshalb wird an dieser Stelle auf eine detaillierte Beschreibung der Vorgehensweise verzichtet.

Zu beachten

- Das Verkehrsaufkommen schwankt im Verlaufe eines Tages, aber auch innerhalb einer Woche oder im Jahresverlauf. Dies ist besonders bei der Auswahl der Zähltag zu beachten. Zählungen, die zu verschiedenen Zeitpunkten im Jahr durchgeführt wurden, können mithilfe eines geeigneten Hochrechnungsverfahrens vergleichbar gemacht werden.
- Besonders ausgeprägt sind zufällige Schwankungen im Rad- und Fußverkehrsverkehrsaufkommen. Diese führen bei Kurzzeit-zählungen zu großen Unterschieden zwischen den erhobenen Zählwerten. Kurzzeitzählungen über maximal einen Tag reichen deshalb nicht aus, um die Situation vor und nach Maßnahmen-umsetzung zu vergleichen. Stattdessen sind Zählzeiträume von mindestens 1–4 Wochen z. B. mithilfe von mobilen Zählgeräten anzustreben.
- Steigerungen im Verkehrsaufkommen können einerseits durch Neuverkehr und Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl verursacht werden. Andererseits führen auch Veränderungen in der Routenwahl zu einem Anstieg des lokalen Verkehrsaufkommens. Zählungen sind nicht geeignet, die Ursachen für Veränderungen im Verkehrsaufkommen zu unterscheiden. Allerdings kann das Ausmaß von Routenwähländerungen mithilfe sogenannter „Screenline“-Zählungen abgeschätzt werden. Hier wird gleichzeitig das Verkehrsaufkommen entlang aller wichtigen Parallel-routen erhoben.



- Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere die Zählung von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden fehleranfällig ist oder methodische Schwächen aufweist. Zu achten ist deshalb insbesondere auf folgende Sachverhalte:
 - Insbesondere Fahrradfahrende können sowohl auf der Fahrbahn unterwegs sein oder auf dem Gehweg fahren. Die Zählungen sollten beide Möglichkeiten berücksichtigen.
 - Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende auf dem Gehweg werden bei kommerziellen Verkehrszählungen häufig nur beim Überqueren der Fahrbahn (auf den Furten) erfasst. In diesem Fall bleiben Teile des gesamten Fuß- und Radverkehrsaufkommens unberücksichtigt (z. B. wenn ohne Überquerung der Straße am Knotenpunkt abgelenkt wird).
- Multi-modale Zählungen werden häufig kamerabasiert durchgeführt, wobei die Videodateien oft von Dienstleistern automatisiert ausgewertet werden. Diese Auswertungen erreichen für den Kfz-Verkehr sehr hohe Genauigkeiten. Fahrradfahrende und Zu-Fuß-Gehende werden allerdings in Videobildern viel häufiger z. B. von anderen Verkehrsteilnehmenden oder Fahrzeugen verdeckt, außerdem ist z. B. die Anzahl von Personen innerhalb einer Fußgängergruppe schwierig detektierbar. Hier werden also bei der automatisierten Auswertung von Videodaten deutlich geringere Genauigkeiten erreicht.



Übersicht zu Zählstellen des Durchgangsverkehrs im Komponistenviertel,
© Projektteam Nahmobilität

MB 7

Befragungen zur Mobilität und Lebensqualität

Ziel der Methode

Befragungen werden mit unterschiedlichen Zielsetzungen durchgeführt. Allgemein geht es häufig darum, Informationen über die Wahrnehmungen, Präferenzen und Meinungen der Befragten zu erlangen. Außerdem können Verhaltensweisen und Verhaltensänderungen erfragt werden, z. B. in Bezug auf das Mobilitäts- und Freizeitverhalten.

Im Zusammenhang mit Nahmobilitätskonzepten sind vor allem die folgenden Themen relevant:

- Subjektive Zufriedenheit mit der Wohnumgebung, den vor Ort vorhandenen Infrastrukturen und Nahmobilitätsmöglichkeiten
- Wahrnehmung und Bewertung des Angebots, der Qualität und Sicherheit verschiedener Verkehrsmittel und des Straßenraums
- Subjektive Erreichbarkeit von Alltagszielen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Akzeptanz verschiedener Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Förderung der Nahmobilität
- Mobilitätsbarrieren und Schwierigkeiten bei der Durchführung von Alltagswegen

Vorgehensweise

Befragungen können postalisch oder als Online-Befragung konzipiert werden, darüber hinaus sind auch persönliche Befragungen z. B. im Straßenraum oder telefonische Befragungen möglich. Jede Form der Befragung hat ihre Vor- und Nachteile:

Bei Online-Befragungen lässt sich der Kreis der Teilnehmenden schwer steuern, häufig antworten vor allem besonders interessierte und meinungsstarke Personen. Die Umsetzung einer Online-Befragung ist allerdings im Vergleich zu den anderen Befragungsarten sehr einfach. Postalische Befragungen auf Basis einer zufällig aus dem Melderegister gezogenen Einwohner*innenstichprobe sind hingegen besonders repräsentativ, aber vergleichsweise aufwendig und teuer. Bei Befragungen im Straßenraum werden Teilnehmende ebenfalls zufällig ausgewählt, sie gewährleisten eine größere Repräsentativität. Allerdings ist die

se Art der Befragung sehr zeitaufwendig, so dass häufig nur eine geringere Stichprobe erreicht werden kann. Die Art der Befragung ist dementsprechend in Abhängigkeit von der Fragestellung und den verfügbaren Ressourcen auszuwählen.

Unabhängig von der gewählten Art der Befragung, folgt die Umsetzung in der Regel dem folgenden Ablauf:

1. Konzeption der Befragung

- a. Festlegung der Ziele der Befragung
- b. Festlegung des Teilnehmerkreises
- c. Klärung datenschutzrechtlicher Anforderungen

2. Vorbereitung der Befragung

- a. Festlegung der Art und ggf. des Orts der Befragung
- b. Ermittlung der benötigten Stichprobengröße
- c. Entwicklung des Fragebogens und Pre-Test

3. Organisation der Befragung

(sofern keine externe Beauftragung geplant ist)

- a. Vorbereitung der Erhebungsunterlagen
- b. Zusammenstellung und Schulung des Erhebungsteams
- c. evtl. Öffentlichkeitsarbeit
- d. Abstimmung mit Behörden

4. Erhebungsdurchführung

- a. Dokumentation von Besonderheiten
- b. ggf. Kontrollen
- c. Digitalisierung der Fragebögen (sofern notwendig)
- d. Einrichtung von Möglichkeiten der Kontaktaufnahme (z. B. bei Rückfragen)

5. Datenaufbereitung und -analyse

- a. Plausibilisierung
- b. ggf. Gewichtung der Daten
- c. Auswertung und Interpretation der Daten

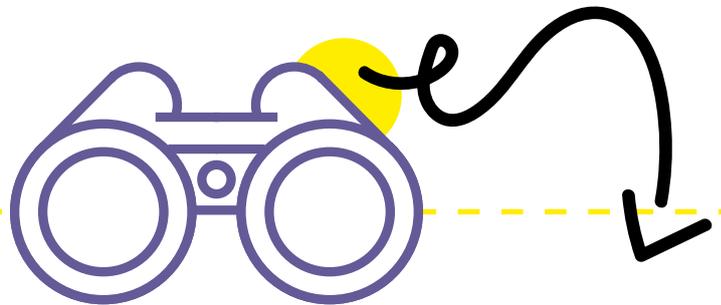
6. Dokumentation

- a. Dokumentation der Befragungsinhalte
- b. Erstellung eines Auswertungsberichts

Zu beachten

• Mit Befragungen erhält man schnell Informationen über Wahrnehmungen, Präferenzen, Meinungen und Verhaltensweisen einer großen Anzahl von Personen. Die Beweggründe für die geäußerten Präferenzen, Wahrnehmungen und Verhaltensweisen lassen sich in quantitativen Befragungen in der Regel nicht erheben. Hierfür kommen Interviews, Fokusgruppen und ähnliche qualitative Erhebungsverfahren in Frage.

- Ein wichtiger Schritt ist die Festlegung der Stichprobengröße, die notwendig ist, um Aussagen in der gewünschten Genauigkeit treffen zu können. Ist das Erreichen der notwendigen Stichprobengröße unrealistisch, müssen Abstriche in der Aussagekraft der Befragung gemacht werden. Alternativ müssen zunächst die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen für die Befragung gesichert werden.
- Zum Erhebungsservice gehört die Angabe einer Kontaktmöglichkeit bei Fragen sowie ggf. Erinnerungen und ein kleines Dankeschön für die Teilnahme.



© Projektteam Nahmobilität

Praxiseinblick

Als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planung eines Kiezblocks im Arnimkiez führte das beauftragte Planungsbüro stadt-raum gemeinsam mit der TU Dresden eine Befragung im Straßenraum durch (siehe Abb.) Erfragt wurde, wie die Menschen vor Ort die verkehrliche Situation sowie die Aufenthaltsqualität im Viertel wahrnehmen, mit welchen Verkehrsmitteln sie selbst unterwegs sind und welche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sie unterstützen würden. Zusätzlich (nicht abgebildet) konnten die Befragten auch auf einer Karte verorten, wo im Viertel Gefahrenstellen oder Defizite in der Gestaltung des Straßenraums existieren und wo sie sich besonders gern aufhalten. Insgesamt konnten die Antworten von rund 80 Teilnehmenden in die Konzepterstellung einfließen.

Fragebogen Arnimkiez

1. Wie oft besuchen Sie den Arnimkiez üblicherweise?

(fast) jeden Tag 1-2 mal die Woche seltener **Abbruch**
 3-4 mal die Woche 1-3 mal im Monat keine Angabe

2. Wohnen Sie im Arnimkiez oder sind sie hier beschäftigt?

Ja, Anwohner*in
 Ja, Arbeitsstelle oder Ausbildungsstätte ist im Arnimkiez.
 Nein, weder noch

3. Falls nein: Warum besuchen Sie heute den Arnimkiez? (mehrere Antworten möglich)

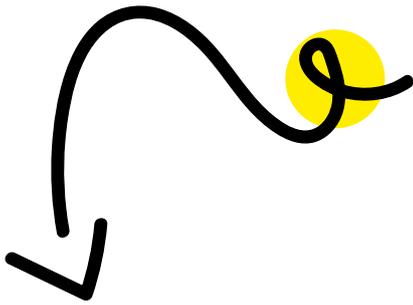
bin dienstlich hier Besuch, privates Treffen Bin nur auf dem Durchweg
 Einkauf, Erledigung im Kiez Besuch Gastronomie, Kultur- oder Freizeiteinrichtung
 Spaziergang, Erholung, Sport im Freien Schule/Kita des Kindes im Kiez Sonstiges: _____

4. Nun geht es um Ihre Einschätzung des Arnimkieses. Wie zufrieden sind Sie ganz allgemein mit folgenden Aspekten im Arnimkiez? (Sie können die Zufriedenheit auf einer 5-stufigen Skala einschätzen von „sehr zufrieden“, „etwas zufrieden“, „weder noch“, „etwas unzufrieden“ „sehr unzufrieden“.)

Wie zufrieden sind Sie mit ...	sehr zufrieden	etwas zufrieden	weder/ noch	etwas unzufrieden	sehr unzufrieden	weiß nicht
... dem Straßenbild, also der äußeren Gestaltung des Arnimkieses?						
... den Möglichkeiten, sich draußen aufzuhalten und zu spazieren?						
... den Abstellmöglichkeiten für Fahrräder?						
... den Parkmöglichkeiten für Autos?						
... der Anbindung an den öffentlichen Verkehr, also Bus und Bahn?						

MB 8

Wettbewerb zur Gestaltung des Öffentlichen Raums



Ziel der Methode

Eines der Ziele von Nahmobilitätskonzepten ist es, die Aufenthalts- und Lebensqualität der öffentlichen Räume für die Bürger*innen vor Ort zu verbessern. Dies ist u. a. in Berlin auch gesetzlich festgeschrieben.¹ Mit der Gestaltung des öffentlichen Raums sollen die Anwohnenden und Passierenden dazu ermuntert werden, sich den Raum für ihre Bedürfnisse anzueignen, sich körperlich im Freien zu bewegen, die Sicherheit im Straßenraum und in der Nachbarschaft zu erhöhen.² Die Menschen sollen von der Maßnahme profitieren – daher sollen sie auch an der Gestaltung mitwirken und mitbestimmen, damit die gewünschten Effekte eintreten. Die Partizipation an diesem städtebaulichen Prozess ist Ziel des Gestaltungswettbewerbs, um eine höhere Akzeptanz und Wirkung der Maßnahmen bei den Menschen vor Ort zu erreichen.

70

Verantwortliche und Zielgruppe

Die Ausschreibung des Wettbewerbs geht von der öffentlichen Verwaltung aus und kann unter Beauftragung eines Planungsbüros erfolgen, das die Organisation und Durchführung koordiniert. Die Maßnahmen müssen mit der Straßenverkehrsbehörde zur Genehmigung im öffentlichen Raum abgestimmt werden. Im Rahmen des partizipativen Planungsgrundsatzes sollen alle Anwohnenden und Interessierte gleichberechtigt die Möglichkeit bekommen, ihre Ideen im Wohn- und Lebensumfeld einzubringen.

Vorgehensweise

Vor der Durchführung des Wettbewerbs sollten die Rahmenbedingungen festgelegt werden. Es wird ein Team benötigt, das sich um den Wettbewerb selbst, dessen Umsetzung und Öffentlichkeitsarbeit kümmert. Dabei sollte auch der finanzielle Handlungsspielraum kommuniziert werden, um die Möglichkeiten der Umsetzung für Teilnehmende abzuwägen und transparent darlegen zu können. Um möglichst viele Ideen umsetzen zu können, sollten Beiträge mit einer höchstmöglichen Fördersumme dotiert werden, die unterhalb des Gesamtbudgets liegt. Nach der Abgren-

zung des Umsetzungsgebiets im Quartier sollten außerdem die Teilnahmebedingungen sowie die Auswahl- und Ausschlusskriterien für Beiträge sowie die Vorgehensweise in der Entscheidungsfindung kommuniziert werden.

Die folgenden zu fördernden Bedingungen können für Wettbewerbsbeiträge formuliert werden:

- dem öffentlichen Raum einen neuen gemeinschaftlichen Nutzen geben,
- die Aktivierung, Vernetzung und Beteiligung von Bewohner*innen fördern,
- den nachbarschaftlichen Zusammenhalt stärken,
- die Stadtteilkultur und -identität beleben,
- die Eigenverantwortlichkeit stärken,
- demokratiefördernd, umweltverträglich und gemeinwohlorientiert zu sein.

Anschließend muss der Antrags-/Teilnahmeprozess festgelegt und kommuniziert werden. Je besser das Antragsformular vorbereitet ist, desto höher ist die Qualität und damit die Umsetzungsfähigkeit der Beiträge. Die Bedingungen und notwendigen Informationen über die Idee sollten dementsprechend vollständig erfasst werden. Allerdings ist dabei abzuwägen, dass die Bedingungen nicht zu komplex werden und nicht zu viel fachspezifisches Wissen von den Bürger*innen verlangt wird, um Interessierte nicht durch die Teilnahmebedingungen abzuschrecken. Dementsprechend mehr Aufwand bedarf es nach der Durchführung des Wettbewerbs, um die Ideen in umsetzungsfähige Konzepte weiterzuentwickeln.

Abschließend muss der Entscheidungsprozess, mit dem die Projektideen ausgewählt werden, kommuniziert werden. Dafür ist eine Jury aus diversen Mitgliedern zusammenzustellen, um verschiedene Interessen und Bedarfe abzubilden und den Auswahlprozess moderieren zu können. In Quartieren, in denen bereits ein Nahmobilitätskonzept durchgeführt wird, ist es ratsam,

einen projektbegleitenden Beirat zu installieren und diesen auch für die Entscheidungsfindung verantwortlich zu machen.³ Als Gestaltungsmöglichkeiten stehen viele Optionen zur Verfügung, die als Inspirationsquelle in den Wettbewerb eingebracht werden können. In vielen europäischen Ländern wird bereits die Idee der One-Minute-City verfolgt, bei der Straßen für die Nutzung durch die Menschen als sozialer Treffpunkt außerhalb der Verkehrsfunktion umgebaut werden.⁴



Straßenfest am Solonplatz zur temporären Umgestaltung des Straßenraums, © Projektteam Nahmobilität

Mögliche Ansätze zur (Um-)Gestaltung des öffentlichen Raums

- **Straßenmarkierungen**

(temporäre) Fußgängerüberwege
 (temporäre) Gehwegvorstreckungen
 Signalfelder auf der Straße
 Mittellinseln
 Fahrbahnverswenkungen

- **Abstellplätze (für E-Fahrzeuge inkl. Ladestation)**

Bügel für Fahrräder/Lastenräder
 Fahrradgaragen
 öffentliche Fahrradluftpumpe
 Elektroroller
 Lieferzonen
 Mobilitätsstation

- **Möblierung**

Parklets⁵, für Restaurants als Schankvorgärten/Terrassen
 Blumenkübel/Hochbeete/Bloomlets (= Pflanzgefäße mit integrierter Sitzgelegenheit und Wasserspeicherung)
 Rollrasen, Wanderbäume
 Sitzmöbel/Bank/Stuhl
 Spielgeräte (z. B. Sandkasten, Tischtennisplatte, Volleyballfeld, Kinderspielgeräte, Spielbretter, Tore/Körbe, Boule-Bahn)

(Outdoor-) Fitnessgeräte (siehe Trimm-dich-Pfad)

Fahrradrepairstation

Wasserspiele

(barrierefreie) öffentliche Toilette

Straßenbeleuchtung

Abstellraum (Telefonzellen als Bibliothek, Schließfächer, Paketstation)

Erweiterung des Witterungsschutzes an ÖPNV-Haltestellen

- **Straßenfeste**

Pavillon

Marktstände (fliegende Bauten)

Bühne

Leinwand

Bestuhlung

- **Kunst**

Skulpturen

Dekorationen (Banner, Flaggen, Schaubilder, Informationstafeln)

Ausstellungen

Bemalung der Straße

Gestaltung der Baumscheiben⁶

MB 8

Zu beachten

Die Gestaltung sollte immer im Zusammenhang mit den Menschen vor Ort vorgenommen werden, um das Gemeinschaftsgefühl zu stärken und Widerständen vorzubeugen. In sprachlicher Anlehnung an die NIMBY-Effekte (not in my backyard) müssen auch die NOMPS (not on my parking spot) mitgenommen werden, also Personen, die keine Parkplätze und damit öffentlichen Raum für den ruhenden Verkehr an andere Nutzungen abtreten möchten, um sich eine gesicherte öffentliche Parkmöglichkeit in Wohnortnähe zu erhalten. Nicht nur die Ideengebung und Planung, sondern auch die Implementierung kann in die Hände der beteiligten Menschen gelegt werden, solange eine ziel- und regelkonforme Umsetzung gewährleistet werden kann. Neben dem Wettbewerb sind auch angeleitete Workshops zur Mitgestaltung eine Möglichkeit zur Einbindung der Bürger*innen. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen dem Prinzip *Design for all*, also der Barrierefreiheit gerecht werden und keine Hindernisse für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in der Sicherheit, dem Bewegungsraum oder der Orientierung geschaffen werden.

72

Einzelnachweise und weiterführende Informationen befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter: mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



Die Werbung für den Wettbewerb zur Gestaltung des öffentlichen Raums im Komponistenviertel erfolgte mit diesem Poster, © Projektteam Nahmobilität

KIEZBLOCK

Kiezblock bedeutet Verkehrsberuhigung. Zu einem Kiezblock gehört auch ein attraktives Wohnumfeld und Aufenthaltsqualität für die Menschen.

Das Bezirksamt Pankow lädt alle Anwohner im Komponistenviertel ein, sich an der Gestaltung des öffentlichen Raums zu beteiligen.

Werden Sie kreativ und bringen Ihre Visionen für eigene Projekte und Aktionen ein.

Wettbewerb zur Gestaltung des öffentlichen Raums Kiezblock Komponistenviertel

Einreichungen von Projektideen bis zum 19.07.

Förderfähig sind u. a. Projekte und Aktionen, die dem öffentlichen Raum neuen gemeinschaftlichen Nutzen geben, die Kiezkultur beleben, demokratiefördernd, umweltverträglich oder gemeinwohlorientiert sind.

Alle Informationen zum Wettbewerb: 

Antragsformular: 

www.berlin.de/ba-pankow/kiezblocks

Logo: **FONA** Sozial-ökologische Forschung

Logo: **BERLIN** Bezirksamt Pankow

Logo: Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Logo: Prof. Dr. Verke...

Praxiseinblick

Best-Practice-Beispiele zur Gestaltung des öffentlichen Raums und von Straßen in Berlin:

- Baumscheibengestaltung und Straßenmöblierung: Fritschestraße – Berlin-Charlottenburg
- Straßenbemalung/Bodenmarkierung: Bergmannstraße (temporäre grüne Aufmerksamkeitskreise⁷) – Berlin-Kreuzberg
- Begegnungszone: Bergmannstraße und Maaßenstraße – Berlin-Schöneberg
- Blumenkübel im Straßenraum: Fahrradstraße Körtestraße – Berlin-Kreuzberg
- Klimastraße: Hagenauer Straße – Berlin-Pankow
- temporärer Stadtplatz: Wundtstraße/Horstweg – Berlin-Charlottenburg
- Teileinziehung und Modale Filter: Böhmischer Platz – Berlin-Neukölln
- temporäre Spielstraße: Gudvanger Straße und Templiner Straße – Berlin-Pankow, Böckhstraße – Berlin-Kreuzberg u.v.m.⁸
- Fahrradreparatursäulen: Rathaus Berlin-Reinickendorf

Best-Practice-Beispiele aus anderen Bundesländern und weltweit:

- „Coole Straßen“/Sommerstraße – Stockholm & Wien: temporäre Begegnungszonen / Fußgängerzonen / Spielstraßen mit Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten, Pflanzen, Rollrasen und Trinkbrunnen sowie Wasseranlagen und Sprühduschen
- Wanderbaumallee – Stuttgart: In Anlehnung an Sommerstraßen die Besetzung von Parkplätzen durch mobile Bäume
- Open Streets – New York: Straßenabschnitte, die sich innerhalb oder direkt angrenzend zu Parkanlagen befinden, werden gesperrt und für den Fuß- und Radverkehr freigegeben; temporär verfügbare Materialien werden genutzt, um den Aufenthalt sicher für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten
- Temporäre Möblierung – Wellingdorfer Wohnzimmer in Kiel
- Parklets – Stadt-Terrassen in Nordrhein-Westfalen
- Superilla – Poblenou, Barcelona: Gestaltung des öffentlichen Raums durch Studierende (Architektur, Kunst) im Wettbewerb zusammen mit den Anwohner*innen
- Beleuchtungskonzepte / Lichtinseln – Böblingen



t nicht nur
ock gehört
eine hohe
en vor Ort.

ner*innen
Gestaltung
beteiligen.

Vorschläge
tionen ein.

ums

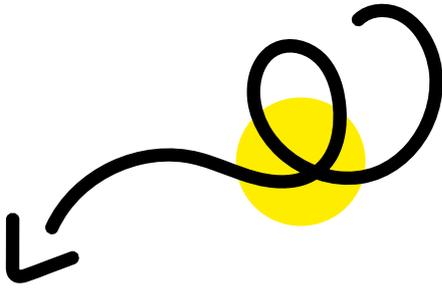
.2022

m einen

d.

MB 9

Ausschreibung zur Erstellung eines Verkehrskonzepts



Ziel der Methode

Um die verkehrsbezogenen Ziele der Nahmobilität zu erreichen – den Fuß- und Radverkehr zu fördern sowie den Kfz-Durchgangsverkehr zu verringern –, muss ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, mit dessen Hilfe Maßnahmen planerisch-rechtlich, -technisch und -organisatorisch vorbereitet werden. Da die kommunale Verwaltung als Aufgabenträger i. d. R. nicht die Kapazitäten zur eigenen Erstellung dieses Konzepts hat, muss eine öffentliche Ausschreibung vorgenommen werden. Das Konzept sollte die Anordnung der vorgeschlagenen Maßnahmen vorbereiten. Dafür bedarf es – auf Grundlage einer rechtlichen Begründung des Veränderungsbedarfs und des Verkehrskonzepts – für eine neue verkehrsrechtliche Beschilderung dazu geeigneter Verkehrszeichenpläne für alle Stufen der Umsetzung. Für den Einbau von Diagonalsperren und Umbauten werden Verkehrszeichenpläne mit Straßenentwürfen benötigt, die Schleppkurven im Kreuzungsbereich berücksichtigen.

74

Zielgruppen

Die Ausschreibung erfolgt von der kommunalen öffentlichen Verwaltung für Auftragnehmer wie externe Planungsbüros. Damit auch Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen vorgenommen werden können (z. B. Schaltzeiten an Lichtsignalanlagen, Abbiegeverbote, Einstufungen von Straßen), ist die Einbindung der obersten Straßenverkehrsbehörde ebenso wie der Verkehrsbetriebe für Maßnahmen im ÖPNV (z. B. Taktungen an Haltestellen, Busrouten) empfehlenswert.

Vorgehensweise

Für die öffentliche Ausschreibung sind die folgenden, zu erbringenden Dienstleistungen festzuhalten:

- Maßnahmenbeschreibung
- Untersuchungsgebiet
- Überblick und Spezifizierung der Leistungsphasen
- Leistungsort
- Ausführungszeiten
- Einzureichende Unterlagen
- Zuschlagskriterien und Gewichtungen

Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit der Planungs- und Anordnungsbehörde, um das Auswahlermessen der Behörde für die Empfehlungen durch das Verkehrskonzept berücksichtigen zu können. Das Konzept sollte in seiner Bestandsaufnahme und deren Analyse folgende Themen berücksichtigen:

- Verkehrsmengen- und Konfliktanalyse (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV, neue Mobilitätsangebote, Wirtschafts- und Lieferverkehr)
- Parkraumanalyse
- Wegekonzepte (z. B. Verteilung von Zielorten)
- Mobilitätsbedarfsanalyse (z. B. Wahrnehmung von Straßenbelägen, Wegweisungen, Wartezeiten)
- Mobilitätsbefragung (↘ siehe Methodenblatt MB 7): modale Verlagerungseffekte, Verkehrsverpuffung¹, Mobilitätswahrnehmung
- korrespondierende Planungen (z. B. Rad- und Fußverkehrsnetz, Nahverkehrsplan, Entsiegelungskonzept)

Auf dieser Grundlage sollte eine straßenkonkrete Umsetzungsplanung mit Kostenkalkulation erarbeitet werden. Dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz folgend, sollten Maßnahmen der Behörde in Stufen geplant werden, um mit dem mildesten Mittel beginnend Eingriffe in den Straßenverkehr vorzunehmen. Die ersten Stufen, wie verkehrsrechtliche Anordnungen der Durchfahrtsverbote oder Geschwindigkeitsreduzierungen, sollten dann in Rela-

tion zu den Verkehrsmengen im Fuß- und Radverkehr sowie der Mobilitätswahrnehmung der Anwohnenden überprüft werden, um darauf aufbauend entscheiden zu können, ob weitere, bauliche Maßnahmen wie modale Filter oder Fußgängerüberwege für die Zielerreichung vonnöten sind. Die Evaluation darf bereits mit der Einführung der neuen Verkehrsregeln erfolgen, da keine Eingewöhnungszeit bei Verkehrsregeln besteht. Die Straßenverkehrsbehörde ist im Wege der polizeilichen Generalklausel oder des Verwaltungsvollstreckungsrechts sachlich zuständig, formell gegen materielle Verkehrsregelverstöße vorzugehen. Die Angemessenheit des Mittels richtet sich nach der Beseitigung der jeweiligen Gefahrenlage und nach den Belastungen für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden. Mangels Erforderlichkeit im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 1 StVO scheidet eine Anordnung dort aus, wo die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen aufgrund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung ohnehin erreicht werden.

Folgende verkehrliche Maßnahmen können zur Gestaltung des Verkehrs in verschiedener Intensität eingesetzt werden:

- **Unterbindung Kfz-Durchgangsverkehr**
 - (lineare² oder flächige³) Diagonalfilter (= modale Filter als Diagonalsperre)⁴ oder Quersperren
 - schmale Einbahnstraßen oder unechte Einbahnstraßen⁵
 - Straßenumwidmung
- **Verkehrsberuhigung**
 - Tempo-30/20-Zone
 - Fußgängerzone
 - Begegnungszone
 - Schwellen / Moabiter Kissen / Kölner Teller / Aufpflasterungen
 - Fahrbahnverschwenkungen/-versatz, Fahrbahnverengungen
 - Dialogdisplays
 - Lieferzonen, Parkverbote: §11 des Berliner Straßengesetzes (Sondernutzungen mit Nutzungs- und Gestaltungsstatut)



- **Förderung von Fußverkehr**
 - Gesicherte barrierefreie Übergänge und Kreuzungen (Gehwegvorstreckungen, Fußgängerüberwege, Bordsteinabsenkungen, Mittelinseln)
- **Förderung von Radverkehr**
 - Radbügel
 - Fahrradstraße⁶ (mit Anschluss an Nachbarkieze und Schnellbahnhaltestellen)
 - sichere Einmündungen in Hauptverkehrsstraßen (z. B. durch aufgeweitete Radaufstellstreifen, Lichtsignalsteuerung ohne Anforderungstaster)

Für das Anhörungsverfahren zur Anordnung des Verkehrskonzepts sind Polizei und Feuerwehr frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden, um ihre Anliegen in der Planung einzubinden. Aufgabe der Polizei ist es, die Erforderlichkeit einer Maßnahme im Allgemeinen und auch die Geeignet- und Angemessenheit der konkret geplanten Maßnahme einzuschätzen, allerdings liegt der Fokus auf sicherheitsrelevanten Aspekten und nicht auf weiteren Belangen der Planung. Danach können der Erlass und die Bekanntgabe der Anordnung erfolgen.

76

Zu beachten

Die Erfahrungen aus dem ersten Kiezblock in Pankow zeigen, dass je nach Umfang der Maßnahmen für die Konzepterstellung und die Umsetzung ca. 150.000–250.000 € pro Kiezblock einzuplanen sind. Bei den Kosten sollten für eventuelle Rück- oder Umbaumaßnahmen Kosten für die Demontage der vorhandenen Beschilderung oder Einbauten und für die Entfernung der vorhandenen Markierung eingeplant werden. Dazu ist eine möglichst detaillierte Erfassung der vorhandenen Situation vor Ort erforderlich. Für die konzeptionelle und organisatorische Koordination durch die öffentliche Verwaltung ist personell mindestens ein VZÄ (Vollzeitäquivalent) pro Jahr einzuplanen. Insgesamt dauert es von der Beauftragung der öffentlichen Verwaltung durch Kommunalbeschluss bis zur Umsetzung mindestens ein Jahr, inklusive ex-post-Evaluation 1,5 Jahre.

Für Aufträge mit einem finanziellen Umfang von mehr als 10.000 € bei Dienstleistungen und 20.000 € bei Vergaben im (Hoch-)Baubereich muss eine öffentliche Ausschreibung von öffentlichen Auftraggebern erfolgen.⁷



Abb.1: Verkehrskonzept Stufe 1 mit verkehrsregelnden Maßnahmen, © stadtraum

Praxiseinblick

Im Komponistenviertel in Berlin-Weißensee wurde ein zweistufiges Umsetzungskonzept⁸ erarbeitet, bei dem im ersten Schritt verkehrsregelnde Maßnahmen umgesetzt werden (vgl. Abb. 1). Bei Prüfung der Regelung und deren Missachtung gibt es in einem zweiten Schritt Diagonalsperren, die nur noch Radfahrenden das Passieren von Kreuzungen erlaubt (vgl. Abb. 2).

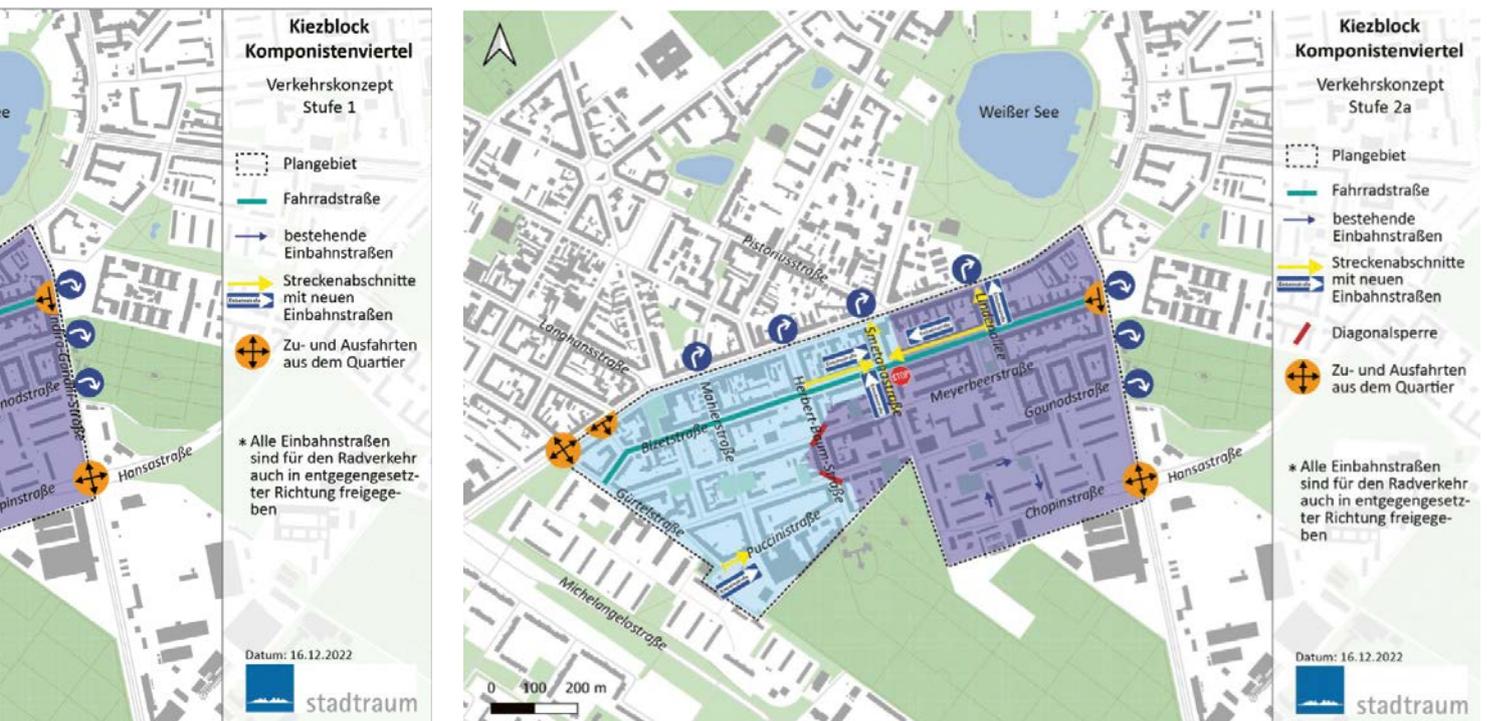
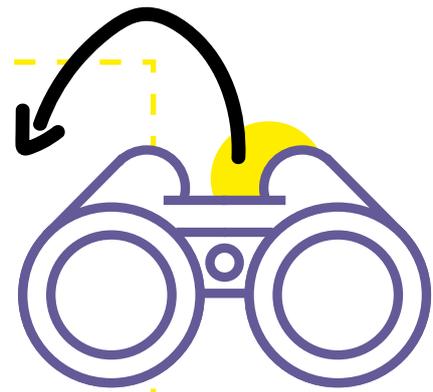


Abb.2: Verkehrskonzept Stufe 2a mit zusätzlichen Diagonalsperren in der Herbert-Baum-Straße,
© stadtraum

Einzelnachweise und weiterführende Informationen

befinden sich im Anhang 4.2. sowie unter:
mobilbericht.de/leitfaden_nahmobilitaet/



MB 10

Realbeteiligung

Ziel der Methode

Bei einer Realbeteiligung werden Maßnahmen testweise im öffentlichen Raum umgesetzt und kombinierte Beteiligungsangebote (z. B. World Café, Bürger*innenforen, Dialogveranstaltungen sowie repräsentative Straßen- oder Online-Umfragen) direkt vor Ort durchgeführt. Die Effekte einer realen, aber vorübergehenden Umgestaltung werden greifbar, wodurch die Zugangsbarrieren zur Partizipation z. B. für Interessierte und Passant*innen abgebaut werden. Indem es eine spätere Phase der Planung vorzieht, in der Mitwirkungsmöglichkeiten üblicherweise nicht vorgesehen und Anpassungen nur mit hohem Aufwand möglich sind, wirkt das Instrument dem Dilemma mangelnder Beteiligung entgegen. Um das Potenzial der Umgestaltung aufzuzeigen, erfolgt eine selbstbestimmte Nutzung und Aneignung der umgestalteten Flächen durch Anwohnende, Initiativen und lokale Einrichtungen. Der Zeitraum der Realbeteiligung kann wenige Tage bis etwa zwei Wochen betragen.

78

Die Ergebnisse der Realbeteiligung dienen als Grundlage für die weitere Planung und Umgestaltung. Es besteht die Möglichkeit, basierend auf den Ergebnissen der Beteiligung, die temporäre Maßnahme dauerhaft umzusetzen.

Zielgruppe

Die Realbeteiligung richtet sich an die Menschen vor Ort. Einerseits sollen Bedarfe, Wünsche und Ideen und eine Maßnahmenbewertung der Betroffenen (Anwohnende, Passant*innen / Nutzende des Raums, Gewerbetreibende etc.) aufgenommen werden und in die Planung bzw. Maßnahmenanpassung einfließen. Dabei kann die Verwaltung Unterstützung durch Akteur*innen aus der Wissenschaft oder Planungsbüros bekommen. Andererseits werden die Betroffenen und insbesondere lokale Einrichtungen, Initiativen oder Vereine dazu eingeladen, sich den öffentlichen Raum anzueignen und durch ein Programm nach ihren eigenen Vorstellungen zu nutzen. Z. B. können Nutzungsangebote für Kinder und Jugendliche geschaffen werden, Musikveranstaltungen oder Informationsangebote durchgeführt werden.

Vorgehensweise

1. Maßnahme und Genehmigungsprozess

Basierend auf einem bestehenden Nahmobilitätskonzept werden eine oder mehrere Maßnahmen ausgewählt und deren Zeitpunkt, Dauer und Ort festgelegt. Für die temporäre Umsetzung müssen verschiedene Schritte frühzeitig geplant, abgestimmt und genehmigt werden, wie bspw. Absperrungen, Einrichtung eines Parkverbots, Anmeldung als Veranstaltung sowie die Bereitstellung von Rettungswegen und Toiletten.

2. Beteiligungskonzept

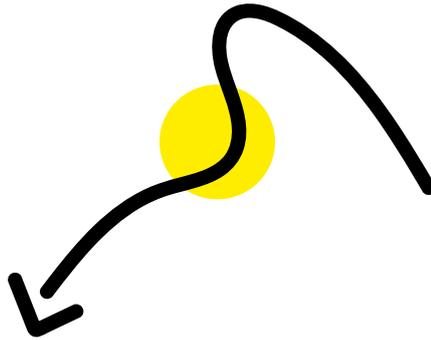
Geeignete Beteiligungs- und Erhebungsmethoden werden entsprechend der Zielgruppe und des gewünschten Beteiligungsniveaus ausgewählt. Eine Mischung von Methoden ermöglicht die Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen. Niedrigschwellige Möglichkeiten zur spontanen Beteiligung erhöhen die Mitwirkung und ermöglichen die Einbeziehung von Kindern.

3. Organisatorische Vorbereitung

Für die Durchführung sind die Zuständigkeiten und Verfügbarkeiten des Teams vor Ort, z. B. für Aufbau, Beteiligung und Befragung, zu klären und ein Ablaufplan aufzustellen. Darüber hinaus sind verschiedene Materialien (zur Beteiligung, Markierungen, Infomaterial und Hinweisschilder), die Versorgung und Technik zu organisieren.

4. Einladung und Rahmenprogramm

Um das Potenzial der Umgestaltung des öffentlichen Raums aufzuzeigen und erlebbar zu machen, werden Bevölkerung und lokale Einrichtungen eingeladen, sich den Raum anzueignen und potenzielle Nutzungen zu erproben. Eine breite Einladung und ein vielfältiges Rahmenprogramm fördern eine hohe Teilnahme und Beteiligung der Menschen.



5. Durchführung der Realbeteiligung

Die Präsenz des Projektteams ist an jedem Tag der Durchführung erforderlich, um ansprechbar zu sein und Umfragen durchzuführen. Beteiligungsangebote können punktuell an verschiedenen Tagen angeboten werden, zusätzlich empfiehlt sich eine durchgängige, niedrighschwellige Ideensammlung, die z. B. auch die Teilnahme von Kindern ermöglicht.

6. Auswertung und Dokumentation

Anschließend wird das gesamte Material (Fragebögen, Karteikarten, Notizen etc.) gesichtet, ausgewertet. Die Ergebnisse werden dokumentiert und zeitnah veröffentlicht.

7. Abwägung und planerische Berücksichtigung

Ergebnisse der Realbeteiligung sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Um die Akzeptanz zu fördern, ist der Prozess der Abwägung zu dokumentieren und transparent machen.



Akquise der Teilnehmenden

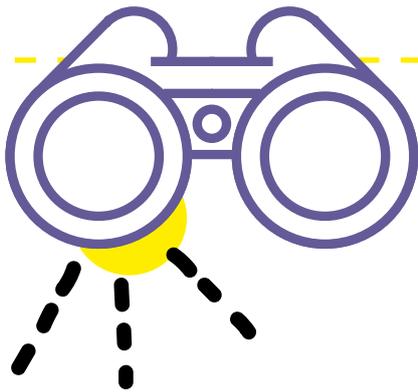
Ansprache und Einladung sollten über verschiedene Medien erfolgen, bspw. Plakate, Flyer, Websites, Social Media, Pressemitteilungen bzw. Pressetermin, Newsletter-Verteiler beteiligter Akteur*innen, direkte und persönliche Ansprache. Lokale Bildungs- und Sozialeinrichtungen sowie zivilgesellschaftliche Initiativen und Interessengruppen sollten als Multiplikatoren und Verteiler genutzt werden. Umliegende Gebiete und angrenzender Wohnquartiere sollten einbezogen werden.

Zu beachten

- Das Instrument ist relativ aufwendig und ressourcenintensiv, eignet sich daher v. a. für besonders konflikträchtige Maßnahmen oder weitreichende Eingriffe. Professionelle Unterstützung bei Beteiligung, Befragung und Veranstaltungsmanagement ist in Erwägung zu ziehen.
- Genehmigung und Planung verkehrlicher Interventionen benötigen genügend zeitlichen Vorlauf.
- Die Durchführung sollte in warmen Jahreszeiten und möglichst nicht in Schulferien erfolgen.
- Die Nutzung von Online-Formaten (mit Fotos oder Videos der Maßnahme) als Ergänzung sollte eingeplant werden, um verhinderte Menschen einzubeziehen.
- Der Zugang zur Veranstaltungsfläche sollte zum Zwecke der Inklusion barrierearm sein.
- Vertretende aus Verwaltung und ggf. Politik sollten für die Dauer der Realbeteiligung präsent vor Ort sein, um Transparenz und Vertrauen zu fördern.

Umgenutzter Straßenabschnitt während der Realbeteiligung „Das Görlitzer Ufer kann mehr!“, © Florian Reimann

MB 10



Praxiseinblick

Unter dem Motto „Das Görlitzer Ufer kann mehr!“ fand im September 2021 im Wrangelkiez eine Realbeteiligung zur Umgestaltung der Straße Görlitzer Ufer statt. Durch die viertägige Sperrung des Straßenabschnitts für den Kfz-Verkehr wurde die Fläche für Menschen geöffnet. Es wurde Platz für Fuß- und Radverkehr sowie die Umnutzung der Fläche durch Kinderspiel, Straßenmusik, Action-Painting und Aufenthaltsangebote geschaffen. Im Rahmen eines Aktionstages durch den Kooperationspartner Deutsche Umwelthilfe e.V. wurden Vorträge sowie eine Podiumsdiskussion mit Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und lokalen Bürger*inneninitiativen durchgeführt. Durch eine Ideenwerkstatt, Einzelgespräche, eine „Leine der Möglichkeiten“ sowie eine quantitative Straßenbefragung wurden Ideen und Meinungen zur Umgestaltung aufgenommen und diskutiert. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die geplante Umsetzung der Maßnahme ab 2023.

↘ <https://wrangelkiez.hypotheses.org/projektbausteine/realbeteiligung-goerlitzer-ufer>



Vorstellung der Ergebnisse aus der Ideenwerkstatt,
© Projektteam Nahmobilität



Markierung auf der Straße:
„Straßen sind für alle da.“
© Projektteam Nahmobilität



Kinder beim Ideenworkshop „Leine der Möglichkeiten“,
© Projektteam Nahmobilität

4.2.

Einzelnachweise

und weitere

Informationen

1. Anlass & Ziel

¹ **Gertz, Carsten (Hg.) (2021):** Verkehrsplanung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen: Technik – Organisation – Wirtschaftlichkeit. Handbuch für Bauingenieure. Wiesbaden: Springer Fachmedien. DOI: 10.1007/978-3-658-29500-4

² **Die Studie „Ökologische Bewertung von Verkehrsarten“** vergleicht verschiedene Verkehrsarten umfassend in Bezug auf Ressourcenverbrauch, Flächenbelegung und -versiegelung, Emissionen etc. Der MIV weist dabei, nach dem nationalen Flugverkehr, die höchsten Umweltkosten im Personenverkehr auf (vgl. UBA 2020: 22).

³ **Mobilitätsbericht Berlin Pankow 2020:** https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht/mobilitaetsbericht_pankow_2020.pdf.

Weitere Informationen

Aktuelle wissenschaftliche Diskurse

Schwedes, Oliver (2021): Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden.

Online: <https://www.springerprofessional.de/oeffentliche-mobilitaet/18873344>.

Schwedes, Oliver (2021): Verkehr im Kapitalismus, 2., überarbeitete und erweiterte Neuauflage. Transcript, Bielefeld.
Online: <https://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-5965-8/verkehr-im-kapitalismus/?c=310000094&number=978-3-8394-5965-2>.

Schwedes, Oliver/Daubitz, Stefan/Rammert, Alexander/Sternkopf, Benjamin & Hoor, Max (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP Discussion Paper 1 (Neuauflage).
Online: https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf.

Schwedes, Oliver & Rammert, Alexander (2020): Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung. IVP Discussion Paper 15.
Online: <https://www.tu.berlin/ivp/forschung/discussionpaper/dp-15-was-ist-integrierte-verkehrsplanung>.

Politische Programme, Gesetze, Regelwerke zur Mobilitätswende
Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2018, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27.9.2021 (GVBl. S. 1117).

Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) (2023): Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks (RAKi23).
Online: https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2023/02/RAKi_23_v10_FGSM.pdf.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln.

Landeshauptstadt München (2021): 2035. Die Mobilitätsstrategie der Stadt München.
Online: https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/static-content/2035_web_final.pdf.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) (2021): Stadtentwicklungsplan für Mobilität und Verkehr Berlin 2030.
Online: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/>.

2. Projektschritte und Partizipationsmöglichkeiten

2.1. Auswahlprozess

Umweltbundesamt (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen.
Online: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fachbroschuere_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf.

Zahlen und Fakten zum Verkehr

Europäische Kommission (2019): Factsheet Nachhaltige Mobilität.

Online: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/859448/Sustainable_mobility_de.pdf.

Europäisches Parlament (2019): CO₂-Emissionen von Pkw: Zahlen und Fakten (Infografik).

Online: <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissionen-von-autos-zahlen-und-fakten-infografik>.

Europäische Umweltagentur (o. J.): Verkehr.

Online: <https://www.eea.europa.eu/de/themes/transport>.

Greenpeace (2017): Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu einer CO₂-freien Mobilität.

Online: <https://www.greenpeace.de/publikationen/verkehrswende-deutschland>.

Heinrich-Böll-Stiftung (2019): Mobilitätsatlas 2019.

Online: https://www.boell.de/sites/default/files/2020-06/mobilitaetsatlas2019_web_200605.pdf.

Umweltbundesamt (UBA) (2021): Emissionsquellen.

Online: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen>.

Umweltbundesamt (UBA) (2023): Energieverbrauch nach Energieträgern und Sektoren.

Online: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/energieverbrauch-nach-energietraegern-sektoren>.

¹ **Superbüttel Hamburg:** <https://kursfahrradstadt.de/lebenswerte-stadt-hamburg-superbuettel-superbuettel/>
Heinerblocks Darmstadt: <https://heinerblocks.de/>
Supergrätzl Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/super-graetzl-favoriten>

² Das städtebauliche Ziel der Stadt der kurzen Wege wird derzeit durch viele Aktivitäten zur sogenannten 15-Minuten-Stadt gefördert (<https://15-minuten-stadt.de/>) bzw. zum 30-Minuten-Land unter Berücksichtigung des ländlichen Raums (https://www.ils-forschung.de/files/publikationen/pdfs/ils-impulse_03-23.pdf).

³ Für die Bedingungen zur Konzeptionierung von lebensweltlich orientierten Räumen als Quartiere, die in Berlin auch als statistischer Raumbezug dienen und damit zur planerischen Operationalisierbarkeit geeignet sind, siehe <https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/stadtwissen/sozialraumorientierte-planungsgrundlagen/lebensweltlich-orientierte-raeume/>.

⁴ Auf die Bewertung der Umweltgerechtigkeit zur Priorisierung greift z. B. der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg primär zurück und nutzt sie damit strategisch: <https://umweltzone.berlin.de/2023/05/10/ins-handeln-kommen-bei-der-umweltgerechtigkeit/>.

⁵ Siehe Methodenblatt MB 4, diese Methode kann auch gesamt-räumlich zur Priorisierung von Bedarfsgebieten angewendet werden.

⁶ Methodenblatt im Leitfaden zur Mobilitätsberichterstattung, Online: <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/leitfaden.pdf>, S. 69 ff.

⁷ Übersicht kommunalpolitischer Beteiligungsmöglichkeiten in Berlin: <https://www.mein-reinickendorf.de/beteiligungs-moeglichkeiten/12-beteiligung/36-bezirkliche-politische-entscheidungsprozesse>

⁸ **Changing Cities e. V. (2021):** How to Kiezblock.
Online: https://www.kiezblocks.de/wp-content/uploads/2021/03/KB_HowTo_Kiezblocks.pdf.

⁹ **Die Ergebnisse des Entwurfs-Workshops in Berlin-Pankow von 2020:** https://www.wilhelm-gibt-keine-ruh.de/wp-content/uploads/2020/03/Kiezblocks_in_Pankow_Dokumentation.pdf

2.2 Prozessgestaltung

¹<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-12808.pdf>

2.3 Partizipationskonzept

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (o. J.): Bürgerbeteiligung im Städtebau. Ein Leitfaden.
Online: https://www.buergerbeteiligung-staedtebau.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/buergerbeteiligung/buergerbeteiligung_im_staedtebau_e-book.pdf.

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (2017): Leitfaden zur Bürgerbeteiligung bei Bauvorhaben in Berlin-Lichtenberg.
Online: https://www.berlin.de/bebauungsplan-lichtenberg/beteiligung/leitfaden/broschure_leitfaden-zur-buergerbeteiligung-bei-baauvorhaben.pdf.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2016): Freiraum Fibel.
Online: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel-dl.pdf>.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor.
Online: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/handbuch-buergerbeteiligung.pdf>.

Nexus Akademie (o. J.): Partizipative Methoden.
Online: <https://partizipative-methoden.de/methoden/>.

Nexus Institut (o. J.): Begleitforschung nachhaltige Mobilität (BeNaMo). Partizipative Umsetzung/Methoden.
Online: <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/partizipative-umsetzung-methoden/>.

Roderer, Johannes & Uppenkamp, Till (2023): Sozial-inklusive Beteiligung bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez. Auswertung von Fokusgruppen mit türkeistämmigen Personen, Gewerbetreibenden und langjährigen Kiezbewohnenden. Nahmobilität Wrangelkiez.
Online: <https://wrangelkiez.hypothesen.org/projektbausteine/fokusgruppen>.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2019): Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung. Entstehung und Volltext der Leitlinien.
Online: https://www.berlin.de/raum-fuer-beteiligung/links-downloads/langfassung-llbb_gemeinsamstadtmachen_abschlusskommunikation.pdf.

Umweltbundesamt (2014): DELIKAT – Fachdialoge Deliberative Demokratie: Analyse partizipativer Verfahren für den Transformationsprozess.
Online: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_31_2014_delikat-fachdialoge_deliberative_demokratie.pdf.

Urbane Liga (2019): Werkzeuge der Mitgestaltung.
Online: https://urbane-liga.de/wpfiles/wp-content/uploads/2019/10/190829_Faecher_SSS_web.pdf.

Vobruba, Martha (2021): Mobilität von türkeistämmigen Frauen. Verkehrswende Wrangelkiez.
Online: https://wrangelkiez.hypothesen.org/files/2022/01/Bericht_Mobilitaet_tuerkeistaemmigeFrauen.pdf.

Vobruba, Martha/Roderer, Johannes & Schwedes, Oliver (2022): Wie kinderfreundlich ist der Wrangelkiez?
Online: https://wrangelkiez.hypothesen.org/files/2021/10/Flyer_Mobilitaet-von-Kindern-im-Wrangelkiez.pdf.

2.5 Bestandsaufnahme

¹ Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 3 StVO können insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z. B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Es bedarf aber keiner unmittelbaren konkreten Gefahr, sondern die Gefährlichkeit von Verkehrssituationen zu bestimmten Zeiten genügt.

² Daten sind bspw. aus INRIX für Verkehrsmengen, Stau und Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Telraam (<https://telraam.net/>) für stunden- und verkehrsmittelgenaue Verkehrszahlen sowie Durchschnittsgeschwindigkeiten zu bekommen.

³ Unfalldaten können von der Polizei angefragt oder aus dem Unfallatlas heruntergeladen werden.

⁴ siehe SimRa-Projekt: <https://simra-project.github.io/>

⁵ Es gibt keine Erfassung der Polizei von Orten für Verkehrsregelverstöße wie z. B. die fehlende Berücksichtigung von Vorfahrtsregelungen. Für eine Polizeikontrolle des Durchgangsverkehrs werden 2,5 % der Arbeitsstunden veranschlagt. Das Ordnungsamt erfasst Regelverstöße im ruhenden Verkehr mit Relevanz für barrierefreie Kreuzungen.

2.6. Nahmobilitätskonzept

¹ Insbesondere die Schulwegsicherheit ist ein wichtiges verkehrspolitisches Thema, das in Berlin vonseiten der Elternschaft (<https://changing-cities.org/kampagnen/100schulzonen/>) als auch von der Landesregierung gefördert wird (<https://www.berlin.de/familie/informationen/sicherer-schulweg-328>).

² Weitere rechtliche Grundlagen zu Maßnahmen für Nahmobilitätskonzepte sind im Leitfaden zur Verkehrsberuhigung von Kiezen von der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) zu finden: <https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/infrastruktur/steckbrief-1-rechtliche-grundlagen.pdf?ts=1686826723>.

³ Das zwingende Gebot der Ermessenskonkretisierung resultiert aus einer Gesetzesänderung von 1997 (vgl. BGBl I 1997: S. 2029) zum Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Ziel war es, dadurch den „Schilderwald“ zu reduzieren, um eine Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden.

⁴ Eine Übersicht zur Begründung des öffentlichen Wohls bietet: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/strassen/teileinziehungsverfuegung-lausitzer-platz-01102021.pdf>.

⁵ Die Experimentierklausel ist für Nahmobilitätskonzepte tendenziell ungeeignet, da die meisten Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr nicht neu sind. Dem Bezirksamt Pankow wurde von der obersten Verkehrsbehörde der Berliner Senatsverwaltung mitgeteilt, dass Wirkungsweisen von Verkehrsmaßnahmen wie Diagonalsperren, Fahrradstraßen oder auch Einbahnstraßenregelungen hinreichend bekannt sind.

⁶ Infos zu Grenzwerten und deren Anwendung auf kommunaler Ebene siehe Pankower Mobilitätsbericht: https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht_Pankow_2020.pdf, S. 26 ff.

⁷ Weitere Informationen zur Gewinnung neuer Flächen für den Fuß- und Radverkehr im Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen der SenMVKU unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/infrastruktur/steckbrief-4-neue-flaechen-fuer-den-fuss-und-radverkehr.pdf

⁸ Bei der Parkraumbewirtschaftungszone nach § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO oder der Landesstellplatzsatzung wird keine Parkplatzfläche für andere Zwecke umgewidmet, sodass der öffentliche Raum derselbe bleibt. Parkverbote sind nur bei Gefahrenlagen zulässig. Aufgrund der Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts sind Begründungen für das Ziel der Förderung nachhaltiger Mobilität wie etwa der Förderung von Fuß- und Radverkehr nicht rechtmäßig (vgl. Agora Verkehrswende 2018). Vorreiter für parkplatzfreie Quartierskonzepte ist Oslo (<https://www.weforum.org/agenda/2017/06/this-city-found-a-clever-way-to-get-rid-of-cars-and-it-isn-t-a-ban-09e6e018-84d0-4814-9f0e-37085eaa9218/>).

⁹ Weitere Informationen im Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen der SenMVKU unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/infrastruktur/steckbrief-6-verkehrsberuhigter-bereich.pdf

¹⁰ vgl. FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)

¹¹ Paketstationen in Wohnquartieren bieten die Möglichkeit, eine zentrale Bedienstelle im Quartier zu errichten, um die individuelle Haustürzustellung oder die Abgabe an entfernte Paketstationen zu vermeiden.

¹² Als unbestimmter Rechtsbegriff liegt die fehlerfreie Auslegung des Nachweises innerhalb der definierten Bedingungen bei den Verkehrsbehörden, sodass ein Handlungs-/Ermessensspielraum durch Sachnähe und Sachkenntnis bei Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, korrektem Prüfmaßstab, sachgeeigneten Erwägungen und korrektem Sachverhalt eingeräumt wird.

Weitere Informationen

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen.

Online: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Wissing: Gesetzentwurf gibt Kommunen mehr Spielräume. Pressemitteilung 059/2023. Online: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/059-wissing-aenderung-stassenverkehrsgesetz.html>

Umweltbundesamt (UBA) (2022): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA).

Online: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_65-2022_modellvorhaben_nachhaltige_stadtmobilitaet_unter_besonderer_beruecksichtigung_der_aufteilung_des_strassenraums.pdf.

2.8. Evaluierung

Weitere Informationen

Gerlach, Julia/ Scharfe, Paula & Arning, Leonard (2020): Evaluation im Radverkehr: Praxishandbuch. Technische Universität Dresden.

Online: <https://tud.qucosa.de/api/qucosa%3A77507/attachment/ATT-0/>.

Umweltbundesamt (UBA) (2015): Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung.

Online: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/evaluation_zaeHLT_ein_anwendungshandbuch_fuer_die_kommunale_verkehrsplanung.pdf.

4. Arbeitsmaterialien

MB 6 Verkehrszählungen und Durchgangsverkehrserhebungen

Weitere Informationen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln.

Gerlach, Julia/ Scharfe, Paula & Arning, Leonard (2020): Evaluation im Radverkehr: Praxishandbuch. Technische Universität Dresden.

Online: <https://tud.qucosa.de/api/qucosa%3A77507/attachment/ATT-0/>.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2015): Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen. Teil – Aufkommensermittlung. Hinweise für die Erarbeitung verkehrlicher Untersuchungen sowie Prüfkriterien.

Online: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/leitfaden-fuer-verkehrliche-untersuchungen/leitfaden_vu_aufkommensermittlung.pdf.

MB 8 Wettbewerb zur Gestaltung des Öffentlichen Raums

¹ vgl. § 7 Abs. 2 S. 2 BerlStrG („Dabei sind auch die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.“) und § 4 Abs. 3 S. 1 MobG BE („Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.“)

² Auch häuslicher Gewalt kann durch Interaktion auf der Straße und eine bessere Kommunikationsfähigkeit für Betroffene vorgebeugt werden.

³ Zur Methode des Projektbeirats als Entscheidungsfindungsmethode: <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/projektbeirat/>

⁴ Weitere Informationen zur One-Minute-City: <http://www.roca-gallery.com/the-one-minute-city>

⁵ Weitere Informationen zu Parklets und deren Genehmigungsverfahren: <https://www.berlin.de/parklets/>, https://www.turmstrasse.de/sites/default/files/2023-02/Leitfaden_Parklets_BezirksamtMitte2022.pdf sowie <https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/aufstellen-von-parklets.php>

⁶ Über Möglichkeiten zur Gestaltung von Baumscheiben mit Rücksicht auf den Baum informiert ein Leitfaden vom Pankower Straßen- und Grünflächenamt: https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/aktuelles/bgb_2018-04-13_flyer-baumscheiben.pdf

⁷ vgl. https://www.berliner-woche.de/kreuzberg/c-verkehr/was-die-gruenen-kreise-in-der-bergmannstrasse-sollen_a211075

⁸ Gutachten über die Einrichtung von temporären Spielstraßen (https://www.dkhw.de/fileadmin/Redaktion/1_Unsere_Arbeit/1_Schwerpunkte/4_Spiel_und_Bewegung/4.11_Gudvanger_Strasse/Gutachten_Spielstrassen.pdf) sowie eine Übersicht zur Verortung von Spielstraßen (<http://spielstrassen.de/uebersicht.php>).

MB 9 Ausschreibung zur Erstellung eines Verkehrskonzepts

¹ Weitere Informationen zum Thema Verkehrsverpuffung: **Nello-Deakin, Samuel (2022):** Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. In: Case Studies in Transport Policy 10 (4), S. 2430-2442. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.003>.

² Beispiel Verkehrszeichenplan Berlin-Mitte, Grüntaler Straße/ Bellermannstraße: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/planung-entwurf-neubau/bilder/vz-plan-bellermann-gruentaler-web.png>

³ Beispiel Verkehrszeichenplan Beispiel Berlin-Mitte, Bellermannstraße/Heidebrinker Straße/Eulerstraße: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/planung-entwurf-neubau/bilder/vz-plan-bellermann-heidebrinker-web2.png>

⁴ Weitere Informationen zur Einrichtung von Modalfiltern finden sich in Steckbrief 3 des Leitfadens zur Verkehrsberuhigung von Kiezen der SenMVKU: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/infrastruktur/steckbrief-3-modalfilter.pdf

⁵ Unechte Einbahnstraßen sind Straßen, in denen die Einfahrt von einer Seite zwar verboten ist, aber die Befahrung der Straße in beide Richtungen möglich ist.

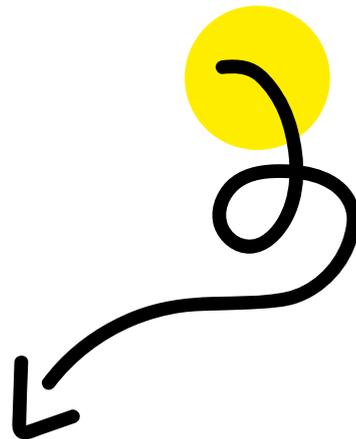
⁶ Ist die geplante Fahrradstraße Bestandteil eines konzipierten Radverkehrsnetzes oder eines ausgewiesenen Radroutenergänzungsnetzes (vgl. §§ 40 ff. MobG BE) bzw. stellt sie eine Verbindung zu wichtigen Zielpunkten wie Schulen oder Arbeitsplatzschwerpunkten her, kann dies die besondere Bedeutung dieses Streckenzugs für den Radverkehr hervorheben; siehe hierzu auch den Leitfaden Fahrradstraßen der SenMVKU (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/berlin_leitfaden_fahrradstrassen.pdf).

⁷ Weitere Informationen zum Vergaberecht: <https://www.berlin.de/vergabeservice/vergabeleitfaden/allgemeines/>

⁸ Verkehrskonzept Komponistenviertel: https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsam/mobilbericht/230110_abschlussbericht_kiezblock_komponistenviertel.pdf

Leitfaden Nahmobilität.

Nahmobilitätskonzepte für die
Mobilitätswende im Quartier.



Nahmobilität zu verbessern ist ein wichtiges Mittel der kommunalen Planung, um einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten. Die Ziele einer umweltverträglicheren, sozial gerechteren und wirtschaftlich tragfähigeren Mobilität treffen auf Entwicklungen wie die Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten, die neue Herausforderungen für das Nebenstraßennetz in Wohngebieten bietet. Um Nahmobilitätskonzepte für Wohnquartiere in Städten zielgerichtet aufstellen zu können, bietet dieser Leitfaden den Verantwortlichen in der kommunalen Mobilitätsplanung schrittweise Anleitungen, Hilfestellungen und Methoden. Der Fokus des Leitfadens liegt darauf, die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürgern in den einzelnen Planungsschritten herauszustellen, um auf ihre Mobilitätsbedarfe eingehen zu können und sie an der Gestaltung ihres Wohnumfelds zur Umsetzung von nachhaltiger Mobilität mitwirken zu lassen.

DOI: 10.26128/2023.63