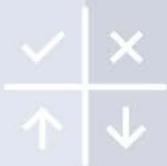
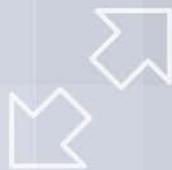




MOBIL
BERICHT

Leitfaden Mobilitätsbericht- erstattung

Ein Instrument zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Forschung für Nachhaltigkeit

ERSTELLT VON



PROFESSUR FÜR
VERKEHRSÖKOLOGIE

Fachgebiet Integrierte
Verkehrsplanung



mobilbericht.de

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

Lisa Buchmann, wissenschaftliche Mitarbeiterin
Sven Hausigke, wissenschaftlicher Mitarbeiter
Carolin Kruse, wissenschaftliche Mitarbeiterin

Prof. Dr. Christine Ahrend, Projektleitung
(seit 04/2023)

Prof. Dr. Oliver Schwedes, Projektleitung
(bis 03/2023)

Professur für Verkehrsökologie
Technische Universität Dresden



Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Hettnerstraße 1, 01069 Dresden

Julia Gerlach, wissenschaftliche Mitarbeiterin
Jan Peter Glock, wissenschaftlicher Mitarbeiter
Iwan Porojkow, wissenschaftlicher Mitarbeiter

Prof. Dr. Jens Borken-Kleefeld, Projektleitung
(seit 09/2022)

Prof. Dr. Udo Becker, Projektleitung
(bis 08/2022)

Gestaltung

Natalja Knauer,
Layout, Grafik und Satz
nakn.de

Formkultur – Mevißen & Jagla GbR,
Layout, Grafik und Satz
formkultur.de

Das diesem Leitfaden zugrunde liegende Projekt MobilBericht2 wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UR2103A gefördert. Die Ergebnisse basieren auf den Erfahrungen der Entwicklung und praktischen Anwendung der Mobilitätsberichterstattung im Bezirk Pankow in Kooperation der Projektpartner Bezirksamt Pankow, TU Berlin und TU Dresden. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Website berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht und im 1. Pankower Mobilitätsbericht (https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/Mobilitaetsbericht_Pankow_2020.pdf).

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Zitierhinweis: Hausigke, Sven; Buchmann, Lisa; Kruse, Carolin; Gerlach, Julia; Glock, Jan Peter; Porojkow, Iwan (2023): Leitfaden Mobilitätsberichterstattung. Ein Instrument zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. 2., überarbeitete Auflage. DOI: 10.26128/2023.64

Datum der Veröffentlichung: 10.11.2023

Inhaltsverzeichnis

— KAPITEL 1

Einleitung 4

— KAPITEL 2

Das Instrument: Mobilitätsberichterstattung 6

— KAPITEL 3

Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsberichterstattung 13

— KAPITEL 4

**Hinweise zu Netzwerken, Ansprechpartner*innen, Förderprogrammen
und Literatur** 34

Glossar 39

Anhang 45

Methodenblätter 48

KAPITEL 1

Einleitung

Ziel des Handlungsleitfadens

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

Aufbau des Handlungsleitfadens

Der Handlungsleitfaden beantwortet folgende Fragen:

- Was sind die Ziele einer Mobilitätsberichterstattung? (► **Kapitel 2**, S.7)
- Wie ist der Ablauf einer Mobilitätsberichterstattung? (► **Kapitel 2**, S.10)
- Was sind die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu anderen Planungsinstrumenten? (► **Kapitel 2**, S.11)
- Wie wird die Mobilitätsberichterstattung entwickelt und umgesetzt? (► **Kapitel 3**, S.13 ff.)
- Wo finde ich weitere Hilfestellung für die Entwicklung einer Mobilitätsberichterstattung und eines Mobilitätsmanagements? (► **Kapitel 4**, S. 34 ff.)

Zielgruppe

Dieser Handlungsleitfaden richtet sich an kommunale Vertreter*innen der Stadt- und Verkehrsplanung: Politiker*innen, Mobilitätsmanager*innen, -beauftragte und andere Beschäftigte in der Kommunalverwaltung.

Ziele der Mobilitätsberichterstattung

Das übergeordnete Ziel der Mobilitätsberichterstattung ist die nachhaltige Mobilität der Bevölkerung zu fördern. Das bedeutet, das Verkehrssystem ökologisch verträglich, sozial gerecht und ökonomisch effizient zu gestalten. Das Planungsinstrument soll den Kommunen helfen, die Menschen und ihre Mobilitätsbedarfe unter Verwendung verschiedener qualitativer und quantitativer Erhebungsmethoden besser zu verstehen und in der Planung angemessen zu berücksichtigen. Um die Mobilität entsprechend zu gestalten, sind ressortübergreifende Kooperationen von verschiedenen Fachämtern notwendig (Verkehr, Stadtplanung, Gesundheit, Umwelt, Soziales).

Hintergrund

Das Planungsinstrument der Mobilitätsberichterstattung wurde im Rahmen der Leitinitiative Zukunftsstadt vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in dem Forschungsprojekt MobilBericht erfolgreich in Berlin-Pankow erprobt und etabliert (2017–2023). Der Umsetzungsprozess und die bei der Umsetzung gesammelten Erfahrungen wurden für diesen Leitfaden aufgearbeitet.

— KAPITEL 2

Das Instrument: Mobilitätsbericht- erstattung

Was sind die Ziele einer Mobilitätsberichterstattung?

Die Mobilitätsberichterstattung ist ein strategisches Instrument für die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung. Ihr Ziel ist die Befähigung der Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Dazu werden die Bedürfnisse und die daraus resultierenden Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung in den Fokus genommen. Diese Bedarfe werden in den sozio-ökologischen Kontext von Klimazielen, Anforderungen an die Umweltgerechtigkeit und anderen sozialen Belangen gesetzt, um den Verkehr sozial-gerechter sowie ökologisch-verträglicher zu entwickeln.

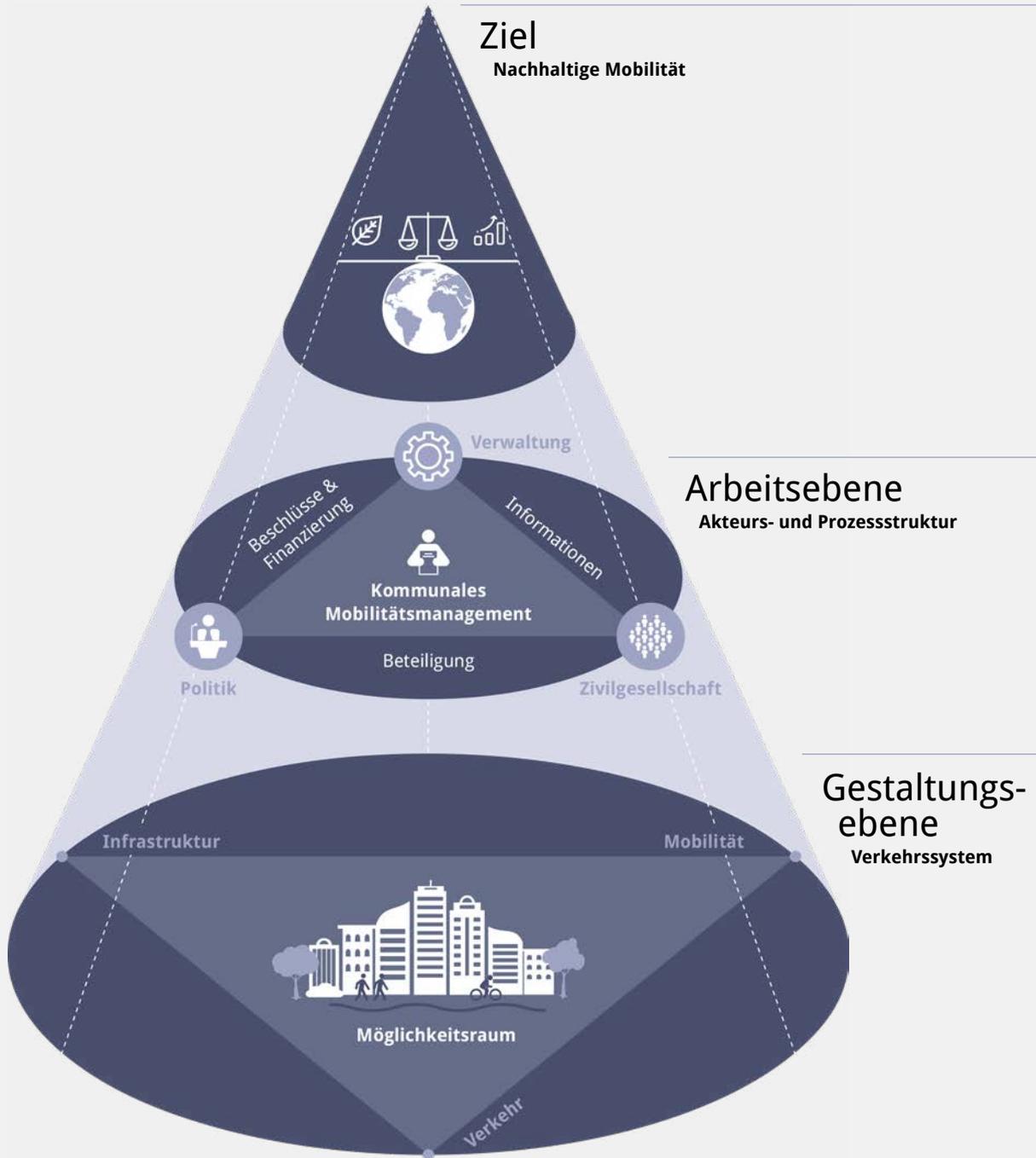
Die Mobilitätsberichterstattung orientiert sich an acht Grundsätzen:

Abbildung 1 | Grundsätze der Mobilitätsberichterstattung

- 1** Übergeordnetes Ziel einer nachhaltigen Mobilität mit dem Fokus auf die beiden Dimensionen Umwelt und Soziales
- 2** Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements zur Koordinierung der Verkehrsplanung, Initiierung der Umsetzung und als Ansprechpartner*in für die Belange der Bevölkerung
- 3** Orientierung am Leitbild der integrierten Verkehrsplanung mit einer ämter- und abteilungsübergreifenden Zusammenarbeit zur Stadt-, Gesundheits-, Sozial- und Umweltplanung
- 4** Kooperativer Ansatz und Einsatz von kommunikativen Beteiligungsinstrumenten zur Vernetzung der verschiedenen Akteursgruppen: Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft, Verbände und Verkehrsunternehmen
- 5** Partizipative Erhebung der Nutzer*innenperspektive durch Befragungen der Menschen vor Ort zur Bewertung des Status Quo und Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen
- 6** Erarbeitung einer belastbaren qualitativen und quantitativen Datengrundlage zur Mobilität der Bevölkerung und verbal-argumentative Analyse zur Strategieerarbeitung
- 7** Umfassende und transparente Information der Öffentlichkeit über den Planungsprozess mithilfe des Mobilitätsberichts und der Mobilitätskonferenz sowie begleitenden Angeboten wie Newsletter oder Pressemitteilungen
- 8** Fortsetzung des Planungszyklus durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, Evaluation der Veränderungen und Fortschreibung des Mobilitätsberichts

Wie **Abbildung 2** zeigt, kann somit das Verkehrssystem nach dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität mit allen Akteuren des Planungsprozesses zusammen gestaltet werden.

Abbildung 2 | Planungsprozess der Mobilitätsberichterstattung



Quelle: Eigene Grafik

Das Instrument ist im kommunalen Mobilitätsmanagement angesiedelt. Der Handlungsleitfaden zeigt insbesondere das Vorgehen zur Planaufstellung innerhalb des Planungszyklus der Mobilitätsberichterstattung auf, der in **Abbildung 3** dargestellt ist. Mindestens genauso wichtig ist es, die Qualität der Planung durch die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen und deren Evaluation zu sichern. Die Zykluslänge beträgt eine Legislaturperiode, also vier bis fünf Jahren.

Der Planungsprozess erfolgt in den folgenden, sich wiederholenden Arbeitsschritten:

- Erörterung von wahrgenommenen Problemen und des Handlungsrahmens sowie Formulierung von zu berücksichtigenden Bedarfen und Zielen für die Verkehrsplanung (Problembestimmung und Leitbildentwicklung)
- Analyse des Status Quo im Bereich Mobilität und den Einfluss der Rahmenbedingungen nach den Nachhaltigkeitszielen (Untersuchung und Analyse)

- Bewertung des Status Quo im Vergleich zur Vision und den Zielen, Entwicklung von Strategien und Ableitung von Maßnahmenkonzepten (Strategieentwicklung und Maßnahmenkonzepte)
- Politische Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahmen und Realisierung (Politikimplementierung und Maßnahmenumsetzung)
- Evaluation von Maßnahmen zur Prüfung der zielgerichteten Veränderung von Maßnahmen und fortlaufendes Monitoring zur regelmäßigen Prüfung von Veränderungen mobilitätsbeeinflussender Faktoren (Evaluation und Monitoring)

Dieses strukturierte Vorgehen ermöglicht eine zielorientierte Gestaltung des Verkehrssystems. Der Ablauf zur Planaufstellung wird im folgenden Abschnitt 2b) sowie in Kapitel 3 ausführlich dargestellt.

Abbildung 3 | Planungsprozess der Mobilitätsberichterstattung



Quelle: Eigene Grafik

Wie ist der Ablauf einer Mobilitätsberichterstattung?

Die Mobilitätsberichterstattung versteht sich als fortwährender Prozess und beinhaltet acht Schritte:



*Die Mobilitätskonferenz dient in der Planaufstellungsphase hauptsächlich der Kommunikation von Ergebnissen. In der Umsetzungsphase kann diese Veranstaltung dazu genutzt werden, mit Expert*innen die maßnahmenspezifische Umsetzung und thematische Fortschreibung zu diskutieren.

Die acht Schritte inklusive Checklisten sind detailliert im nächsten Kapitel aufgeführt.

Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu anderen Planungsinstrumenten

In der Verkehrs- und der Stadtplanung gibt es verschiedene, etablierte Planungsinstrumente wie den Verkehrsentwicklungsplan (VEP), das Stadtentwicklungskonzept (STEK) oder das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK). In den letzten Jahren konnte darüber hinaus ein regelrechter Boom an Aktionsplänen oder Maßnahmenkonzepten an der Schnittstelle zwischen Mobilität, Digitalisierung, Raumentwicklung und Umwelt beobachtet werden.

Welche planerische Lücke schließt also die Mobilitätsberichterstattung? Um diese Frage zu beantworten, diskutieren wir im Folgenden die typischen Unterschiede und Schnittmengen zwischen der Mobilitätsberichterstattung und bereits etablierten Planungsinstrumenten und stellen erste Überlegungen zur Integration in das bestehende Instrumentarium vor. Eine detaillierte Darstellung der Merkmale und Eigenschaften dieser Instrumente in Tabellenform zeigt ► **Anhang: Tabelle 2, S.47**. Zu berücksichtigen ist, dass es auch bei den etablierten Planungsinstrumenten einen großen Spielraum in der Schwerpunktsetzung und der konkreten Ausgestaltung des Planungsprozesses gibt – im konkreten Einzelfall kann es also andere Unterschiede und Schnittmengen geben.

Alle genannten Planungsprozesse folgen grundsätzlich dem klassischen Planungskreislauf aus Zieldefinition – Analyse – Maßnahmenentwicklung – Umsetzung – Evaluierung und betonen die Wichtigkeit einer umfassenden Partizipation. Die städtebaulichen Konzepte zeichnen sich durch eine möglichst gleichberechtigte Betrachtung sozialer, kultureller, ökonomischer und ökologischer Handlungsfelder aus. Durch die sektoralen Planungsinstrumente der Verkehrsentwicklungsplanung und der Mobilitätsberichterstattung können sie ergänzt und vertieft werden.

Vom traditionell eher langfristig orientierten und stark auf die Gestaltung der Infrastruktur fokussierten Verkehrsentwicklungsplan unterscheidet sich die Mobilitätsberichterstattung insbesondere durch:

- die klare Fokussierung auf das Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, sowohl bei der Analyse und Bewertung des bestehenden Verkehrssystems als auch bei der Strategie- und Maßnahmenentwicklung,
- damit verbunden in der Analyse eine Schwerpunktsetzung auf die Ausgestaltung des Umweltverbunds,
- die direkte Erhebung der subjektiven Wahrnehmung von Verkehrsinfrastrukturen und Straßenräumen, aber auch von individuellen Gründen für bestimmte mobilitätsbezogene Entscheidungen der lokalen Bevölkerung,
- die gleichberechtigte Anwendung von Methoden zur Analyse der sozialen Wirkungen des Verkehrssystems, z. B. Umweltgerechtigkeitsanalyse und teilnehmende Beobachtung,
- die Maßnahmenschwerpunkte, die in der Mobilitätsberichterstattung häufiger im Bereich von kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sowie der Straßen und Freiraumgestaltung liegen,
- einen kürzeren Planungszyklus, der die regelmäßige Berichterstattung über das Verkehrssystem und dessen Nachhaltigkeitswirkungen ermöglicht und
- eine stärkere Integration aller Fachdisziplinen bei der Berichterstellung durch eine möglichst ämter- und abteilungsübergreifende Zusammenarbeit.

In Kommunen, in denen es keinen etablierten VEP-Prozess gibt, ermöglicht die Mobilitätsberichterstattung:

- einen flexiblen, handlungsorientierten Einstieg in die zielgebundene Planung im Bereich Verkehr und Mobilität,
- die Abdeckung aller Prozessschritte des klassischen Planungskreislaufs,
- einen klaren Nachhaltigkeitsbezug, eine große Flexibilität in Bezug auf den Einsatz von Erhebungsinstrumenten und ein vorrangig auf Austausch und Diskussion setzendes Verfahren der Maßnahmenfindung und Priorisierung.

In Kommunen mit etablierten und gut funktionierenden Planungsinstrumenten im Bereich Mobilität und Stadtentwicklung ist das Zusammenspiel dieser Instrumente mit der Mobilitätsberichterstattung sorgfältig auszuloten. Der Aufbau von Doppelstrukturen ist zu vermeiden. Allerdings können die in der Mobilitätsberichterstattung erprobten Methoden und Prozesse bereits bestehende Instrumente und Abläufe bereichern.

Dabei kann die Mobilitätsberichterstattung insbesondere zur weiteren Verbesserung des bereits existierenden VEP-Prozesses beitragen. Mögliche Ansatzpunkte dafür sind:

- die Nutzung der Methoden der Erreichbarkeitsanalyse im Umweltverbund und der Umweltgerechtigkeitsanalyse, um die sozialen Wirkungen des Verkehrs besser in die Verkehrsentwicklungsplanung einbeziehen zu können,
- die Durchführung von Community Mappings und teilnehmenden Beobachtungen, um die Einflussfaktoren der Mobilität besonders relevanter Personengruppen (z. B. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Pendler*innen) besser verstehen und geeignete zielgruppenspezifische Maßnahmen identifizieren zu können,
- der Aufbau eines regelmäßigen Berichtwesens über die Mobilität, die sozialen und ökologischen Wirkungen des Verkehrssystems sowie die Ergebnisse von Maßnahmen-Evaluierungen, z. B. unter dem Titel „Mobilitätsbericht“,
- die Verkürzung der Zeitdauer zwischen der Erstellung neuer Verkehrsentwicklungspläne durch regelmäßige Evaluierung und teilweiser Anpassung des einmal erstellten Planwerkes.

Da Kommunen im VEP-Prozess sehr unterschiedliche Schwerpunkte setzen, gibt es große Unterschiede zwischen den strategischen Verkehrsplanungsprozessen verschiedener Kommunen sowie dem Umfang und Inhalt der erarbeiteten Verkehrsentwicklungspläne. Deshalb müssen die genannten Anknüpfungspunkte zwischen der Mobilitätsberichterstattung und der Verkehrsentwicklungsplanung jeweils im Einzelfall auf ihre Relevanz für eine bestimmte Kommune überprüft und eine geeignete Integration der Ansätze und Methoden neu erarbeitet werden.

— KAPITEL 3

Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsbericht- erstattung

1

— 1. SCHRITT

Vor dem Start

Voraussetzung für die Anwendung der Mobilitätsberichterstattung ist das Bedürfnis die bisherige kommunale Mobilität zu verbessern, indem Defizite aufgespürt und die Mobilität der Menschen mit ihren Wünschen erhoben werden. Der Impuls dazu kann intern durch die Verkehrspolitik und -verwaltung oder extern durch die Bürger*innen selbst kommen. Als notwendige Arbeitsgrundlage bedarf es anschließend einer Person oder eines Teams, die/ das die Aktivitäten des Mobilitätsmanagements koordiniert und lenkt- für diese Aufgabe sind Fähigkeiten und Kenntnisse aus den folgenden Bereichen notwendig:

- Stadt- und Verkehrsplanung,
- Verkehrspolitik,
- Verwaltungsstruktur,
- Kommunikation,
- Beteiligung,
- Methodenkenntnis zur Bewertung und Evaluation von Infrastruktur, Verkehr und Mobilität.

Das Aufgabengebiet umfasst die Koordination verschiedener Themen, Akteure und Verwaltungsebenen unter einem gemeinsamen Leitbild in einem integrierten Verkehrsplanungsansatz. Um die Mobilität der Menschen zu verstehen, Ideen zu bewerten und Aufgaben zu lenken, gehen die Anforderungen dabei über die ingenieurstechnischen Bewertungen der Infrastruktur und des Verkehrsflusses hinaus. Das Mobilitätsmanagement ist die Anlauf- und Schnittstelle für die Bevölkerung im Hinblick auf Fragen zur Mobilität, zum Verkehr und zur Infrastruktur.

Es ist zu empfehlen, das Mobilitätsmanagement in das Amt für Verkehrsentwicklung, Stadtentwicklung oder ein vergleichbares Amt zu integrieren. Es sollte möglichst als Stabsstelle errichtet werden, um den Koordinationsaufgaben verschiedener Interessen gerecht zu werden und Entscheidungsbefugnis zu haben. Das Ziel ist die ämter- und abteilungsübergreifende Zusammenarbeit in der Planung und Umsetzung.

Die Mittel für die Person oder das Team des Mobilitätsmanagements muss im Haushalt eingeplant werden. Dazu können Zuschüsse über Förderprogramme der Länder oder über den Bund akquiriert werden (siehe auch ► **Kapitel 4 Hinweise zu Netzwerken, Ansprechpartner*innen und Förderprogrammen**). Der Umfang des Budgets richtet sich nach der Größe des Teams, dem Umfang der Erhebungen, der Öffentlichkeitsarbeit und den Maßnahmen, die das kommunale Mobilitätsmanagement umsetzen kann. Für die Öffentlichkeitsarbeit ist es notwendig, verschiedene Kommunikationskanäle zu erstellen. Ein wichtiger Kanal ist eine Website, über die aktuelle Erkenntnisse und Neuigkeiten kommuniziert und z. B. die Anmeldung zu einem Newsletter für die Mobilitätsberichterstattung ermöglicht werden.

Checkliste

- 1. Zu welchem Amt soll das Mobilitätsmanagement gehören?
- 2. Soll es aus einer oder mehreren Personen bestehen?
- 3. Stellenbeschreibung:
 - Was sind die Aufgaben der Person/en?
 - Gibt es örtliche Spezifika für die Stelle/n?
- 4. Stellenausschreibung
- 5. Bewerbungsprozess
- 6. Budget für Kommunikation und Forschung
 - Ermittlung Umfang des Mobilitätsmanagements
 - Ermittlung notwendiges Budget
 - Recherche Fördergelder und ggf. Beantragung Fördergelder
 - Politische Beschlüsse
- 7. Gibt es ausreichend Kapazitäten und Wissen, um die Schritte selbst durchzuführen oder ist es notwendig, ein externes Büro zu beauftragen?
- 8. Erstellung Kommunikationskanäle (Website, Newsletter, Social Media)

Definition von Grundlagen und Zielen

In diesem Schritt wird eine übergeordnete und handlungsleitende Vision erstellt und mit Hilfe von Zielkriterien konkretisiert. Es werden außerdem die Weichen für die Datenerhebung gestellt.

Herausarbeiten eines Leitbildes

Das Verkehrsinstrument der Mobilitätsberichterstattung will die (urbane) Mobilität sozial-gerechter sowie ökologisch-verträglicher gestalten.

Die Ausformulierung und Ausgestaltung eines Leitbildes, wie im obigen Zitat steht als normative Grundlage an erster Stelle. Für eine zielorientierte Verkehrsplanung steht daher an erster Stelle eine Vision als übergeordnetes Leitbild, das in all seinen Facetten von der Mehrheit der Akteure angestrebt wird. Es sollte ganzheitlich, aber interpretationsfähig sein, damit in allen Fachbereichen Konkretisierungen für spezifische, untergeordnete Zielkriterien möglich bleiben.

Eine Methode zur Erarbeitung dieses Leitbildes ist die Fokusgruppe, bei der mit relevanten lokalen Akteuren aus der Verwaltung, der Politik und der Zivilgesellschaft (Interessenverbände) gemeinsam über die Zielstellung diskutiert wird. Zur Ideengebung sind auch offenere Formate, wie Bürgerdialoge denkbar, wobei wichtig ist darauf zu achten, dass die Verwaltung als diejenige Stelle, die die Maßnahmen als Ergebnis der Mobilitätsberichterstattung umsetzen wird sich mit dem Leitbild als Grundlage identifizieren können sollte.

Ableitung von Zielkriterien

Um das Leitbild für alle Akteure und Fachbereiche einer integrierten Verkehrsplanung zu konkretisieren und einen ersten Schritt vom abstrakten Leitbild hin zu einem konkreten Handlungskonzept zu machen, werden Zielkriterien abgeleitet. Insofern kann das Leitbild auch als Gesamtheit der Zielkriterien verstanden werden. Sie sind als Struktur zu sehen, um die großen und diversen Datenmengen aber auch die resultierenden Strategien und Maßnahmen bearbeitbar zu machen. Die Zielkriterien repräsentieren außerdem den integrierten Ansatz und bilden durch ihre Interdependenzen den komplexen, interdisziplinären Aufgabenbereich zum Erreichen des Leitbildes. Die Kriterien sollten als positive Eigenschaften formuliert werden, um durch die definierte Ausprägung den idealen Zustand zu definieren. Es bietet sich an, die Zielkriterien als Zielzustände zu formulieren, wie hier beispielhaft für das Zielkriterium Gesund und Sicher aus dem Mobilitätsbericht des Bezirks Berlin Pankow:

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

Die Menge der Kriterien bestimmt den Umfang der Arbeit, denn sie sind auch Grundlage der SWOT-Matrix, die im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung zur Analyse aller Daten genutzt wird. Es sollte darauf geachtet werden, möglichst voneinander abzugrenzende Zielkriterien zu bilden, da diese den Ausgangspunkt für die spätere Strategiediskussion bilden und somit eine entscheidende Lenkungswirkung für die Analyse haben. Eine vollständige Abgrenzung der Zielkriterien voneinander ist jedoch aufgrund der gegebenen Zusammenhänge im Verkehrssystem nicht möglich und wird als Planungsgrundlage auch nicht

angestrebt. Der ganzheitliche Ansatz der Mobilitätsberichterstattung möchte alle Dimensionen der Mobilität integrieren, weshalb die Zielkriterien mindestens Aussagen zu den folgenden Themen enthalten sollten: Umweltauswirkungen, Gesundheitsauswirkungen, Teilhabe und Gerechtigkeit.

Konzeptionierung der Analysephase

Um einen ganzheitlichen Überblick über die Mobilität zu bekommen, ist es meist erforderlich neben Sekundärquellen eigene Datenerhebungen durchzuführen. Das entsprechende Vorgehen bei der Datenerhebung und Analyse muss daher zwischen dem Mobilitätsmanagement und den weiteren, involvierten Ämtern abgeklärt werden: welche Methoden für die Erfassung der in den Zielkriterien genannten Indikatoren eines ökologisch-verträglichen und sozial-gerechten Verkehrssystems sind notwendig und sinnvoll? Als Teil der Fokusgruppen oder in einem weiteren Schritt sollten daher folgende Punkte festgelegt werden:

- Datenerhebungsmethoden (siehe ► **Methodenblätter**)
- Zielgruppen – z. B. Community Mappings mit Senior*innen oder Teilnehmende Beobachtungen mit mobilitätseingeschränkten Personen
- Ablauf der Berichterstattung
- Rollen der Verantwortlichen
- gemeinsames Verständnis für die Aufgabe der Mobilitätsberichterstattung

Akteursgruppen in der Mobilitätsberichterstattung

Um in Schritt zwei erfolgreich zu sein braucht es die Integration aller relevanter Perspektiven. Daher wird im Folgenden ein Überblick gegeben, der die relevanten Akteursgruppen im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung einordnet. Die kommunale Verkehrspolitik, und damit die Mobilitätsberichterstattung als strategisches Planungsinstrument werden insbesondere von drei Stakeholdergruppen beeinflusst:

- das demokratisch legitimierte Kommunalparlament, deren regierende Zählgemeinschaft und ihre Politiker*innen als Stellvertreter*innen der parteilichen Interessen politisch-strategische Anforderungen an die Verkehrssystementwicklung stellen und normative Entscheidungsmacht haben,
- die Kommunalverwaltung, gegliedert in Fachämter (z. B. Verkehr, Stadtentwicklung, Gesundheit, Umwelt, Soziales) als Exekutive mit der Aufgabe, politische Forderungen und gesetzliche Regelungen umzusetzen,
- die Bürger*innen als Individuen und organisiert in Vereinen oder Interessensverbände mit Mobilitätsbedarfen und daraus abgeleiteten Forderungen zur Gestaltung des Verkehrssystems.

Wie **Abbildung 5**, S.17, zu entnehmen ist, bestehen bereits viele Interaktionsmöglichkeiten zwischen diesen Akteuren zur verkehrspolitischen Gestaltung. Die Mobilitätsberichterstattung ermöglicht es, Interessen gebündelt zu diskutieren und zu bewerten, um sie in die Verkehrsplanung einfließen zu lassen.

Neben den drei genannten Akteursgruppen sind die Verkehrsdienstleistungsunternehmen in das Verkehrssystem involviert. Ihre Interessen sind verkehrsmittelabhängig orientiert und streben aus wirtschaftlichem Anreiz nach einem größeren Marktanteil der Verkehrsprozesse oder Auslastung der Fahrzeuge, wobei kommunale Unternehmen durch die finanziellen Unterstützungen auch über die wirtschaftliche Tragfähigkeit hinaus weitere, nicht kostendeckende soziale und ökologische Anforderungen berücksichtigen können.

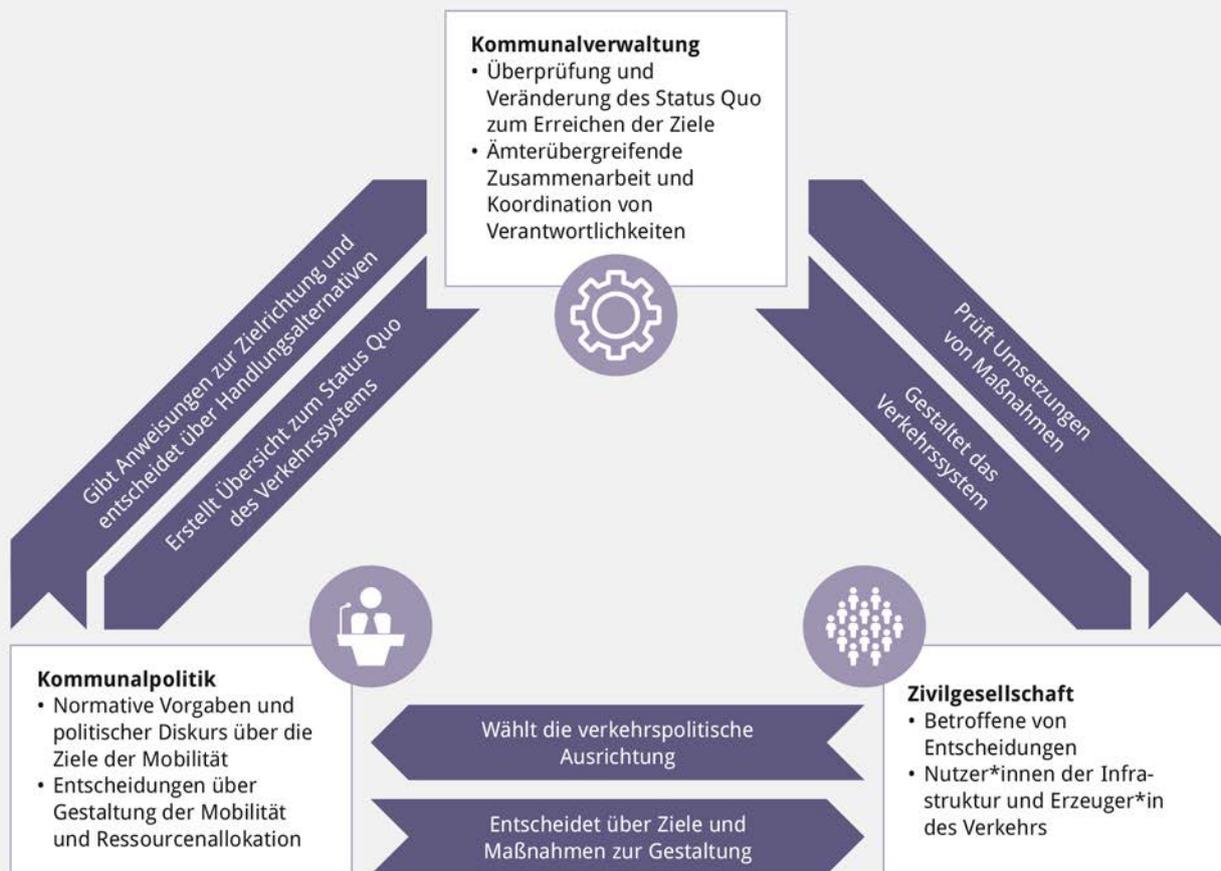
Die Interessen all dieser Akteure sollen im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung berücksichtigt werden, um auf dieser Grundlage verkehrspolitische Ziele und Strategien zu formulieren. Dafür wird ein Aushandlungsprozess benötigt, der alle Akteure gleichberechtigt einbezieht, auf dessen Grundlage Festlegungen getroffen werden können. Diese Festlegungen sind allerdings temporär, da sie auf Grundlage des Status quo gebildet werden, dessen Dynamik das Überprüfen und Korrigieren der festgelegten Ziele und Strategien mit sich bringt.

Insbesondere qualitativen Methoden wie (Fokus-) Gruppendiskussionen oder World Cafés ermöglichen diesen kreativen Aushandlungs- und Gestaltungsprozess mit den Akteuren. Mögliche Diskrepanzen zwischen der aktuellen Verkehrsplanung und den Bedarfen der Bevölkerung sollen durch die aktive Mitarbeit letzterer im ergebnisoffenen Erhebungs- und Abwägungsprozess aufgehoben werden. Die Planungsverantwortlichen ermöglichen durch Vorbereitung, Organisation und Moderation der Veranstaltungen, dass alle Akteure zusammenkommen und problemzentriert miteinander diskutieren können.

Checkliste

- 1. Gespräche
 - Einbindung unterschiedlicher Akteure
 - Entwicklung eines Leitbildes:
Was läuft gut? Was läuft noch nicht so gut? Wo wollen wir hin?
- 2. Verständigung über die nachhaltigen Zielkriterien
- 3. Verständigung über den Ablauf, die Methoden und Zielgruppen der Berichterstattung
- 4. Kommunikation der Grundlagen und Ziele

Abbildung 5 | Verbindung zwischen Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung auf kommunaler Ebene



Quelle: Eigene Grafik

3

— 3. SCHRITT

Erhebung der Mobilität vor Ort und Bewertung im Rahmen einer SWOT-Analyse

Die im zweiten Schritt erarbeiteten Zielkriterien beschreiben den Soll-Zustand des zukünftigen Verkehrssystems. Im nächsten Schritt muss der Status quo erfasst werden, um den Ist-Zustand des Verkehrssystems bewerten zu können. Erst durch den Vergleich von Ist-Zustand und Soll-Zustand wird eine Bewertung der Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken im Rahmen einer SWOT-Analyse¹ möglich. Um den Soll-Zustand in allen Zielkriterien erreichen zu können, werden schließlich – aufbauend auf dieser Analyse – Strategien und Maßnahmen formuliert. Dazu muss zuerst eine Übersicht geschaffen werden, welche Themen der Mobilität im Rahmen der Zielkriterien intensiver untersucht werden sollen. Auf dieser Grundlage lässt sich der Umfang der benötigten Daten abschätzen. Nach der Erhebung werden die Daten mithilfe der SWOT-Analyse bewertet, um daraus für die Planung konkrete Handlungsschritte ableiten zu können.

Schritt 3a: Datenerhebungen zur Erfassung der Mobilität

Der Umfang der Datenerhebung richtet sich nach dem thematischen Fokus der Zielformulierung. Die Auswahl an Daten umfasst so viele wie notwendig, um die aus dem Ziel resultierende Fragestellung ausreichend aus verkehrswissenschaftlicher und mobilitätssozialwissenschaftlicher Perspektive beantworten zu können. Mit den Daten wird geprüft, inwieweit die Ziele bereits erreicht werden oder welche Defizite derzeit noch bestehen. Es bietet sich an, auf Grundlage der drei verkehrsplanerischen Gestaltungsdimensionen der Infrastruktur, des Verkehrs

und der Mobilität den Bedarf an Erhebungen abzuschätzen. Da die Verkehrsplanung bisher stark auf die quantitative Erfassung der Infrastruktur und des Verkehrs ausgerichtet war, gibt es dazu bereits viele Informationen, die als Sekundärdaten in der Mobilitätsberichterstattung übernommen werden können.

Dem Defizit an Daten zur Mobilität soll die Mobilitätsberichterstattung mit der Anwendung weiterer Erhebungsmethoden begegnen. Um eine Übersicht über die Verfügbarkeit von Daten und die Notwendigkeit von Erhebungen zu gewinnen, kann bei der Planung wie folgt vorgegangen werden (siehe **Abbildung 6**):

Abbildung 6 | Schritte zur Durchführung von Erhebungen



Quelle: Eigene Grafik

¹ SWOT ist ein Akronym aus dem Englischen und steht für Strengths (= Stärken), Weaknesses (= Schwächen), Opportunities (= Chancen) und Threats (= Risiken)

Es fehlen jedoch oftmals Informationen über die Mobilität der Bevölkerung im Sinne der subjektiven Ausprägungen von Ortsveränderungsmöglichkeiten, die zur Förderung von sozialer Gerechtigkeit und der Nutzung ökologisch verträglicher Verkehrsmittel entscheidend sind. Die individuelle Mobilität setzt sich aus verschiedenen Rahmenbedingungen zusammen, die es bei den Erhebungen zu berücksichtigen gilt (siehe **Abbildung 7**).

Im Beispiel von **Tabelle 1 (S.20)** wird anhand der Zielkriterien einer nachhaltigen Mobilität dargestellt, wie komplex die Datengrundlage und deren Erhebungsmöglichkeiten sein kann.

Für die Bemessung der notwendigen Datenerhebungen ist es zu überprüfen, ob zu diesen Themenfeldern bereits Daten aus anderen Erhebungen vorliegen und für die Mobilitätsberichterstattung verwendet werden können. Dabei ist z. B. auf das Datum der Erhebung, das Untersuchungsgebiet, die gemessenen Eigenschaften und die Nutzbarkeit für weitere Analyse der Sekundärdaten zu achten. Dabei sollen alle spezifischen Mobilitätsbedarfe berücksichtigt werden, wodurch ggf. Sekundärdaten durch weitere, ortsspezifische Erhebungen ergänzt werden müssen. Als Quellen dienen z. B. für Befragungen SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen), MiD (Mobilität in Deutschland) oder der (ADFC-)Fahrradklimatest sowie für Daten zu Infrastruktur, Verkehr und Umwelt Geodaten aus den kommunalen Ämtern oder Daten und Analyseergebnisse, die durch andere mobilitätsrelevante Untersuchungen erhoben wurden.

Zur umfassenden Bewertung der thematischen Ziele ist eine entsprechende Datengrundlage notwendig. Dazu können verschiedene quantitative und qualitative Erhebungsmethoden zur Anwendung kommen, wenn die Sekundärdaten nicht ausreichen. Ausgehend von den Ergebnissen der Datenanalyse und der Bewertung können schließlich die Rahmenbedingungen der Mobilität geplant und gestaltet werden. Die neuen Daten sollten zielorientiert erhoben werden. Dafür müssen die lokale, personengruppenspezifische Nutzer*innenperspektive sowie die Auswirkungen von Infrastruktur, Verkehr und weiterer mobilitätsbeeinflussender Rahmenbedingungen erfasst und durch die Zielkriterien zusammengefasst werden. Auf dieser Grundlage lassen sich in der anschließenden Bewertung allgemeine Aussagen treffen, um in der Planungspraxis Maßnahmen zur Verbesserung entwickeln zu können.

Eine Übersicht zu den Zielen und Umsetzungsschritten von ausgewählten Erhebungsmethoden befindet sich in den ► **Methodenblättern**. Die verschiedenen Methoden werden grundsätzlich komplementär zueinander eingesetzt, um eine thematische Bewertung aus möglichst umfangreichen Perspektiven zu beschreiben. Die Nutzung erfolgt dementsprechend im Sinne des Mixed-Methods-Ansatzes (Mischung aus qualitativen und quantitativen Daten), der zahlreiche Vorteile bietet (vgl. Flick 2017: 51):

- Die quantitativen Methoden bieten die Möglichkeit der gesamträumlichen, objektiven Erfassung quantifizierbarer Einflussfaktoren, während qualitative Methoden die subjektiven Wahrnehmungen der Mobilität und Zusammenhänge mit den Einflussfaktoren auf lokaler Ebene erfassen können.

Abbildung 7 | Übersicht mobilitätsbeeinflussender Rahmenbedingungen für die Erhebung



Quelle: Eigene Grafik

Table 1 | Auswahl an Erfassungsinhalten und Erhebungsmöglichkeiten einer nachhaltigen urbanen Mobilität

Nachhaltigkeitsthema	Erhebungsinhalte und -methoden
Umwelt- und ressourcenschonende Mobilität	
Verringerung von Umweltauswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausmaß der Lärmbelastung, Anzahl an Betroffenen, Wahrnehmung der Belastung: Umweltgerechtigkeitsanalyse, Community Mapping • Ausmaß der Luftbelastung, Anzahl an Betroffenen, Wahrnehmung der Belastung: Umweltgerechtigkeitsanalyse, Community Mapping
Verbesserter Zugang zu Erholungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Erreichbarkeit von Parkanlagen, Grünflächen und Spielplätzen + Versorgungsgrad: GIS-basierte Erreichbarkeitsanalysen, Community Mapping • Qualität der Erholungsmöglichkeiten, Mängel und subjektive Wahrnehmung: Befragungen, Begehungen
Mobilität durch vielfältige und nahe Ziele	
Stärkung der Durchmischung von Quartieren	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit von Zielen der Daseinsvorsorge im Umweltverbund, Angebotsvielfalt, Verdichtungspotenzial: GIS-basierte Erreichbarkeitsanalysen, Community Mapping
Förderung eines attraktiven öffentlichen Raums	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung der Attraktivität des öffentlichen Raums für Zufußgehende und Radfahrende: Befragungen, Community Mapping, Teilnehmende Beobachtung • Ausstattung des öffentlichen Raums mit Sitzmöglichkeiten, Toiletten, Begleitgrün: GIS-basierte Raumanalysen, Community Mapping, Befragungen
Gesunde und sichere Mobilität	
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Unfälle, Unfalltypen und Konfliktursachen, Unfallschwerpunkte, Beinaheunfälle: Unfalldaten der Polizei, stationäre Beobachtungen • Subjektive Sicherheit, individuelle Hintergründe und Konsequenzen: Befragungen, Interviews, teilnehmende Beobachtung
Förderung der aktiven Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Erreichbarkeit von Alltagszielen, Vielfalt der Ziele im Quartier: GIS-basierte Erreichbarkeitsanalysen • Mobilitätsverhalten, subjektive Wahrnehmung der Nahmobilitätsmöglichkeiten, Walkability: quantitative Befragungen, Community Mapping, Einzelinterviews
Mobilität durch vielseitige Erreichbarkeit	
Förderung des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit von Zielen der Grundversorgung, Haltestellendichte: GIS-basierte Erreichbarkeitsanalysen, Interviews • Wahrnehmung der Qualität des ÖPNV, Taktdichte, Netzdichte, Zuverlässigkeit: ÖPNV-Datenanalyse, Befragungen
Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen der Daseinsvorsorge im Umweltverbund	<ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehrsfreundlichkeit, Erreichbarkeit von Zielen der Grunddaseinsvorsorge zu Fuß, Qualität der Fußwege: GIS-basierte Erreichbarkeitsanalysen, Befragungen, Interviews • Radverkehrsfreundlichkeit, Erreichbarkeit von Zielen der Grunddaseinsvorsorge mit dem Fahrrad, Qualität der Fußwege: GIS-basierte Erreichbarkeitsanalysen, Befragungen, Interviews
Sozial gerechte Mobilität	
Förderung der Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl an ÖPNV-Haltestellen ohne Barrierefreiheit, Wahrnehmung der Barrieren: Zählungen, Teilnehmende Beobachtung • Anzahl an nicht-abgesenkten Bordsteinen, Hindernisse auf Fußwegen, weitere Behinderungen an Kreuzungen: Zählungen, Teilnehmende Beobachtung, Befragungen
Verbesserung der Mobilität für einkommensschwache Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten des ÖPNV, individuelle Wahrnehmung und Belastung der Fahrpreise: Befragungen, Interviews • Verfügbarkeit von Wohnungen für Einkommensschwache mit wenig Emissionsbelastungen: Befragungen, Interviews

- Die Methoden können einander ergänzen, indem mobilitätsbeeinflussende Faktoren sowohl quantitativ als auch qualitativ erfasst werden, um die Ergebnisse zu kombinieren. Qualitative Methoden können dabei explorativ hypothesenbildend eingesetzt werden und quantitative Methoden können (politische) Annahmen überprüfen und generalisieren.
- Bei den quantitativen Methoden dominiert die Erfassung von einzelnen Einflussfaktoren nach wissenschaftlichen Gütekriterien zur Vergleichbarkeit, während bei den qualitativen Methoden durch eine reproduzierbares Vorgehen die für die Mobilität wichtige Wahrnehmung des Zusammenwirkens aller Einflussfaktoren für die Subjekte in den Vordergrund rückt.

Folgende mögliche Kombinationen von qualitativen und quantitativen Methoden der Mobilitätsberichterstattung können beispielsweise durchgeführt werden:

Beispiel Radverkehrsförderung

Mithilfe der Erreichbarkeitsanalyse lässt sich identifizieren, welche Gebiete für den Rad- und Fußverkehr durch zu weite Wege schlechte Bedingungen bietet. Die qualitative Methode der teilnehmenden Beobachtung kann aufzeigen, wie die Menschen die Bedingungen einschätzen. Durch eine stationäre Beobachtung, Unfalldatenanalyse und Befahrung von unfallträchtigen Kreuzungen lässt sich überprüfen, was die Ursachen der bisher schlechten Bedingungen sind und wie sie vermieden werden können.

Beispiel Wohnumfeldverbesserung

Im Rahmen der Umweltgerechtigkeitsanalyse wurden einzelne Quartiere identifiziert, in denen besonders viele Menschen mit niedrigem Einkommen wohnen und die Belastungen durch Verkehrslärm und Luftverschmutzung hoch sind. Die Anwohnenden berichteten im qualitativen Community Mapping von ihren Wohlfühlorten im Quartier, von genutzten Wegen und sozialen Treffpunkten, aber auch von Orten mit unzureichender Aufenthaltsqualität. Mit diesen Informationen lassen sich Maßnahmen zur

Wohnumfeldverbesserung zielgerichteter planen.

Durch die Grundlage an Sekundärdaten und die Ergänzung beider Methodenarten lassen sich verschiedene Themenfelder der Zielkriterien analysieren, um die Mobilität der Menschen im aktuellen Verkehrssystem besser zu verstehen und den Zielen entsprechend durch verkehrsplanerischen Maßnahmen Einfluss zu nehmen. Die Auswahl an Zählungen, Messungen, Befragungen oder Beobachtungen richtet sich nach dem Umfang der Zielkriterien sowie den Zielgruppen, deren Mobilitätsverhalten verbessert, gefördert oder verändert werden soll.

Die Frage, wer an den qualitativen Erhebungen teilnehmen soll, kann unterschiedlich angegangen werden. Einem Ansatz der sozialen Gerechtigkeit folgend, alle Menschen zu einer eigenständigen Erfüllung von Bedürfnissen zu befähigen, sind insbesondere die Wahrnehmung von und Bedingungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu erfassen. Die Einschränkungen der Menschen können aus sozioökonomischen, räumlichen, physischen, psychischen oder sozialen Benachteiligungen resultieren. Dies sind z. B. Menschen mit Behinderungen, Schüler*innen, Senior*innen, Alleinerziehende oder Sozialhilfeempfänger*innen, deren Mobilität durch die partizipativen, qualitativen Erhebungsmethoden untersucht werden kann. Ein weiterer Fokus kann auf den Nutzenden des Umweltverbunds liegen, da zur umweltverträglichen Gestaltung des Verkehrs diese Verkehrsmittel zur sicheren, komfortableren, einfacheren und schnelleren Nutzung gefördert werden sollen. Ebenso kann erfasst werden, welche Beweggründe es für eine Nicht-Nutzung gibt. Mithilfe all dieser Informationen kann das komplexe Bild der von der Bevölkerung subjektiv wahrgenommenen Mobilität dargestellt werden.

Schritt 3b: Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse: Die SWOT-Analyse

Das Verkehrssystem wurde über verschiedene Wege von eigenen Erhebungen bis zur Verwendung von Sekundärdaten erfasst und mit unterschiedlichen Zielstellungen individuell analysiert, um das komplexe Bild des Status quo der Mobilität im Bezirk darzustellen. Die Erkenntnisse daraus haben eine unterschiedliche Bewertungsgrundlage und Themenzugehörigkeit, da sie aus verschiedenen Quellen der qualitativen und quantitativen Untersuchungen stammen. Zur einheitlichen Bewertung nach allen Zielkriterien ist die verbal-argumentative SWOT-Analyse geeignet (siehe auch ► **Methodenblätter: SWOT-Analyse**), die alle Informationen durch Umwandlung in Indikatoren gleichgewichtet und zielkriterienspezifisch nach der Aufteilung in Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken bewertet (engl.: Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats = SWOT). Die SWOT-Analyse führt also die aus der Theorie abgeleiteten normativen Ziele des Soll-Zustands aller Zielkriterien aus ► **Schritt 2** mit dem in der Praxis erhobenen Ist-Zustand aus ► **Schritt 3a** zusammen. Diese planerische Analyse-methode ermöglicht es, in aufeinanderfolgenden Schritten aus den Informationen zielorientierte Bewertungen vorzunehmen, woraus sich Strategien und schlussendlich Maßnahmen ableiten lassen (vgl. ► **Schritt 4** und ► **Schritt 5**), die stadt- und verkehrsplanerisch umgesetzt werden müssen.

Die SWOT-Bewertung findet in Matrizen zu den jeweiligen, nachhaltige Mobilität fördernden Zielkriterien statt. Dabei werden aus den in den Untersuchungen gewonnenen Informationen Indikatoren gebildet und sie individuell bewertet als Stärke, Schwäche, Chance oder Risiko den verschiedenen Zielen zugeordnet. Nicht alle Informationen der Erhebungen müssen in Indikatoren zusammengeführt werden, wenn sie keine bewertende Einschätzung ermöglichen. Die Indikatoren können sich aus einem oder mehreren Analyseergebnissen zusammensetzen.

Beispielsweise hat eine Erreichbarkeitsanalyse und eine Befragung ergeben, dass ein Wohngebiet mit Lebensmitteleinzelhandel unterversorgt ist – diese Aussage bildet den Indikator. Dieser Indikator kann auf der einen Seite für das Ziel vielfältiger Wohnquartiere eine Schwäche darstellen, da die Unterversorgung zu weiteren Wegen der Anwohnenden führt. Auf der anderen Seite kann der Indikator ein Risiko für die Umweltverträglichkeit darstellen, wenn daraus ein Mehrbedarf an Baufläche für den Einzelhandel und somit eine Flächenversiegelung abgeleitet wird.

Diese Mehrdeutigkeit in der SWOT-Bewertung nach den jeweiligen Zielkriterien wird in **Abbildung 8** deutlich:

Abbildung 8 | Beispielhafte Darstellung von SWOT-Matrizen und der zielkriterienspezifischen Bewertung der Indikatoren



Quelle: Eigene Grafik

Durch das Zusammenführen vieler sich ergänzender Informationen in eine Bewertungsübersicht besteht die Gefahr starker Komplexität. Damit der Prozess verständlich und übersichtlich bleibt, hilft es daher, sich auf zentrale Aussagen zu konzentrieren. Dies ist insbesondere für die Transparenz und weitere Bürger*innenbeteiligung wichtig. Da eine Bewertung nicht immer eindeutig ist, sollte die Einsortierung mit den Expert*innen vor Ort diskutiert und ausgehandelt werden. Stärken und Schwächen beschreiben den Ist-Zustand, während Chancen und Risiken externe Faktoren wie potenzielle Entwicklungen oder Entscheidungen außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs darstellen. Dies sind z. B. die Bevölkerungsentwicklung in der Kommune oder Bundesfördermittel für verschiedene Infrastrukturtypen. Es besteht die Möglichkeit, die Indikatoren den Themen in Form von sogenannten Schlüsselfaktoren (thematische Felder der Mobilität) zuzuordnen, um damit zu überprüfen, ob alle Aspekte des Themenfelds vollständig betrachtet und bewertet wurden (siehe auch ► **Methodenblätter: SWOT-Analyse**). Dies bietet auch für nachfolgende Planungszyklen die Option, festzulegen, zu welchen Themen weitere Erhebungen notwendig sind.

Als Resultat dieses Planungsschritts wurde zu jedem Zielkriterium eine SWOT-Matrix erstellt, die alle relevanten Indikatoren bewertet. Die Aufarbeitung der Ergebnisse wird damit an den Zielkriterien orientiert thematisch vorgenommen. Bei der Darstellung der verbal-argumentativen Bewertung besteht die Möglichkeit, die Daten innerhalb der Zielkriterien nach weiteren Fragestellungen einzuteilen. So können inhaltlich Schwerpunkte gesetzt und die nachhaltige urbane Mobilität operationalisiert werden:

Teilräume

Eine Kommune kann viele verschiedene Raumtypen von der Innenstadt bis zu den suburbanen Gebieten umfassen, deren Ist-Zustände in den Zielkriterien unterschiedlich zu bewerten sind. Dementsprechend kann die zielkriterienspezifische SWOT-Bewertung nach verschiedenen Teilräumen stattfinden, um die unterschiedlichen Bedingungen angemessen zu berücksichtigen und darauf bewertend eingehen zu können.

Personengruppen

Die Menschen haben unterschiedliche Voraussetzungen, mobil zu sein, wodurch das Verkehrssystem unterschiedlich bewertet wird. Personen mit Mobilitätseinschränkungen nehmen die Umwelt mit ihren Fähigkeiten anders wahr und setzen andere Schwerpunkte wie z. B. Barrierefreiheit, Zugang oder Kosten. Durch die Erstellung von Personenprofilen kann diesen Bedingungen der sozialen Gerechtigkeit, die insbesondere in der Mobilität wichtig sind, inhaltlich Gewicht verliehen werden.

Schwerpunktgebieten und/oder -themen

Die Flexibilität der Mobilitätsberichterstattung ermöglicht es, nicht bei jedem Bericht alle Themen ausführlich zu behandeln. Die Mobilität ist vielseitig, wodurch zur Beschreibung aller Situationen verschiedene, umfangreiche Erhebungen durchgeführt werden müssen. Insbesondere in der Fortschreibung sollen aufkommende Thematiken berücksichtigt und Schwerpunktthemen gebildet werden, um fokussiert die Mobilitätssituation zu verbessern. Dementsprechend kann sich die inhaltliche Aufarbeitung der Informationen und die Einteilung des Berichts daran orientieren.

Gestaltungsdimensionen des Verkehrssystems

Das Verkehrssystem ist in die Gestaltungsdimensionen Infrastruktur, Verkehr und Mobilität eingeteilt. Die Infrastruktur bildet dabei die Verbindungsmöglichkeiten, der Verkehr die Bewegung und die Mobilität die verkehrsrelevante Handlung der Menschen. Diese Einteilung ermöglicht es, besser auf die Zusammenhänge zwischen diesen drei Dimensionen eingehen zu können, um zu verstehen, inwiefern sie aufeinander einwirken und wie die Gestaltung wirken kann.

Verkehrsmittel

Im Modal Split einer Stadt wird zwischen dem Fuß-, Rad- und MIV (Motorisierten Individualverkehr) sowie dem ÖPNV unterschieden. Durch die unterschiedlichen Verkehrsträger dieser Modi ist die Verwaltung und deren Zuständigkeiten ebenfalls oft in Abteilungen nach dieser Einteilung untergliedert. Allerdings sollte dabei nicht der integrierte Ansatz verloren gehen, da die Modi und ihre Infrastruktur interagieren und nicht isoliert auf die Mobilität der Menschen wirken.

Gestalterische Nachhaltigkeitsstrategien

Die Nachhaltigkeit ist das übergeordnete Ziel zur Gestaltung der Mobilität. Sie zeichnet sich dadurch aus, zur Suffizienz kürzere Wege zum Erreichen der Verkehrsziele zu ermöglichen oder Bedürfnissen bspw. digital nachkommen zu können (Verkehrsvermeidung), zur Konsistenz Möglichkeiten der Nutzung des Umweltverbunds anstatt des umweltschädigenden Kfz-Verkehrs anzubieten (Verkehrsverlagerung) und zur Effizienz technologisch die motorgetriebenen Verkehrsmittel umweltfreundlicher zu machen (Verkehrsoptimierung). In diese drei Säulen lassen sich Einteilungen vornehmen, die zielgerichtet die Erarbeitung von Nachhaltigkeitsstrategien fördern.

Evaluierbare Zielwerte

Die lokale Verkehrspolitik verfolgt strategische Ziele in der Gestaltung des Verkehrssystems, die in definierten Zielwerten festgehalten werden können. Zur Operationalisierung des Erreichens von Zielwerten wie z. B. politische Vorgaben zum Modal Split, zum CO₂-Ausstoß, Unfallereignissen oder Lärmwerten können sie als Einteilungsgrundlage dienen. Damit kann aufgezeigt werden, welche Handlungen notwendig sind, damit diese Ziele erreicht werden können.

Es bleibt zu berücksichtigen, dass bei der Untergliederung und thematischen Schwerpunktsetzung immer ein integrierter Ansatz berücksichtigt werden soll. Die Themen sind dementsprechend nie isoliert, sondern miteinander in Verbindung stehend zu betrachten. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die anschließende Entwicklung von Strategien.

Checkliste

Erhebung

- 1. Bestimmung des Bedarfs an Daten zur Mobilität auf Grundlage des Planungsziels und der Untersuchungsfragen unter Berücksichtigung bereits vorhandener Sekundärdaten
- 2. Auswahl geeigneter Erhebungsmethoden zur Erweiterung der Datengrundlage für die zielspezifische Analyse
- 3. Durchführung der Erhebungsmethoden unter Einbindung der wichtigsten Gruppen und Personen aus der Zivilgesellschaft

SWOT-Analyse

- 1. Bildung von Indikatoren aus den Analyseergebnissen
- 2. Kategorisierung der Indikatoren in Schlüsselfaktoren
- 3. Durchführung der SWOT-Bewertung in den Matrizen der Zielkriterien
- 4. Einbindung der wichtigsten Gruppen und Personen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft in die Erhebung und Schritte der Planung

Strategieentwicklung aus den Ergebnissen der SWOT-Matrizen

Strategien sind eine Auswahl möglicher, existierender und wünschenswerter Entwicklungspfade als Handlungsoptionen in einem bestimmten Gebiet, um das übergeordnete Leitbild – die nachhaltige urbane Mobilität – zu erreichen. Eine Strategie beschreibt auf Grundlage des bewerteten Status Quo, 'Was' sich im Verkehrssystem 'Warum' verändern muss, damit eine zielorientierte Entwicklung ('Wohin' – zum Leitbild) ermöglicht wird. In ► **Schritt 4** soll der strategische Schluss aus den Daten und der Bewertung zielorientiert und konsistent die Zusammenführung von Soll- und Ist-Zustand darstellen. Die Fragen des 'Wer macht was, wann und in welcher Form?' eines Handlungskonzepts werden im nachfolgenden ► **Schritt 5** beantwortet und bleiben hier vorerst offen.

Als Grundlage zur Entwicklung von Strategien wurde der Ist-Zustand mithilfe der SWOT-Matrizen bewertet, in denen das Verkehrssystem erfasst (Stärken und Schwächen) und die potenziellen Entwicklungen (Chancen und Risiken) berücksichtigt werden (► **Schritt 3**). Die zweite Grundlage bildet die Aufstellung eines übergeordneten Leitbilds und daraus abgeleitete Zielkriterien, die den Soll-Zustand für die Entwicklung des Verkehrssystems vorzeichnen (► **Schritt 2**). Für die Bildung von Strategien im Rahmen der SWOT-Analyse werden diese beiden Grundlagen zusammengeführt, um die Entwicklungswege zum Erreichen der Ziele aufzuzeigen (► **Schritt 4**).

Die Zusammenführung von Stärken und Schwächen mit den Chancen und Risiken innerhalb der SWOT-Matrix kann nach verschiedenen strategischen Ansätzen erfolgen:

- Bereits bestehenden Schwächen zum Erreichen des Ziels reduzieren.
- Identifizierte Stärken nutzen.
- Zukünftige Chancen zum Erreichen des Ziels vollumfänglich nutzbar machen.
- Mögliche Risiken oder Gefahren für das Ziel minimieren.

In **Abbildung 9**, S.26, ist die theoretische Systematik und deren Anwendung anhand eines Beispiels dargestellt. Das Beispiel zeigt, dass Strategietypen sich inhaltlich aufgrund des Themenfelds überschneiden können, wodurch eine oder mehrere zentral zusammenfassende Strategien pro Themenfeld formuliert werden, die verschiedene Aspekte von Mobilität, Verkehr und Infrastruktur beinhalten. Die Zusammenfassung ermöglicht eine Konzentration auf zentrale Strategien für das nachfolgende Handlungskonzept.

Diese systematische und transparente Vorgehensweise kann helfen, die Strategiebildung strukturiert vorzunehmen und verschiedene Verknüpfungen zu überprüfen. Bei der Strategieentwicklung gilt es folgendes zu berücksichtigen:

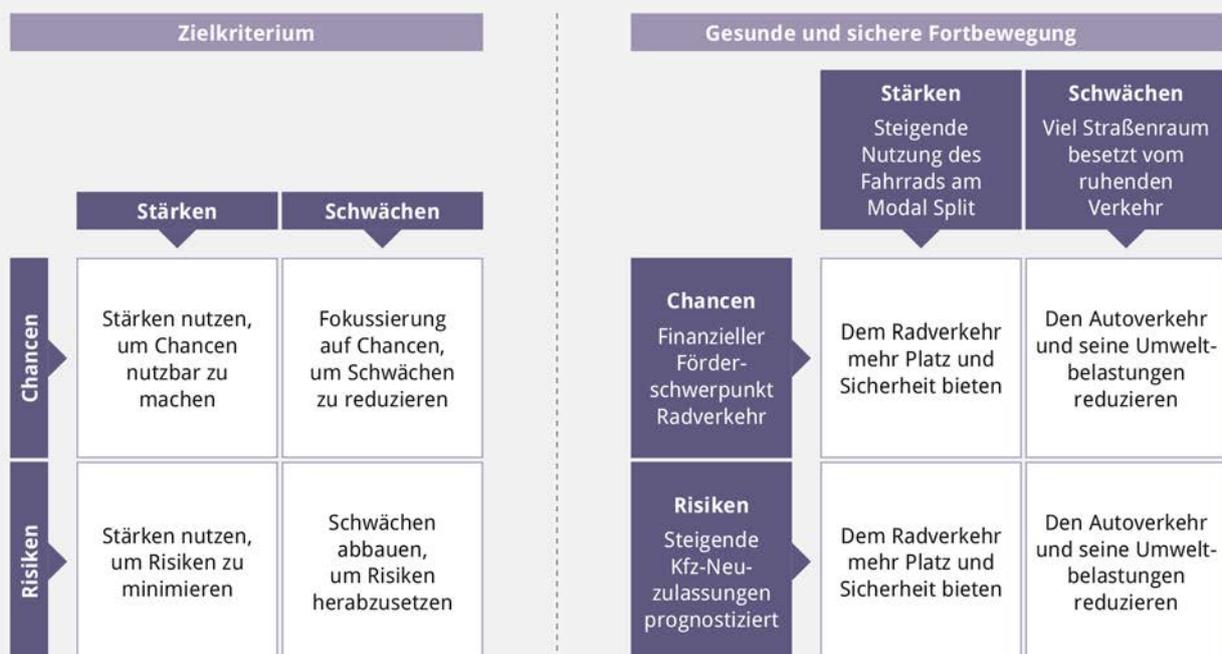
- Die Strategieerarbeitung ist eine kooperative und diskursive Arbeit der verschiedenen Akteure der Mobilitätsberichterstattung. Je nach Größe des Mobilitätsmanagementteams der Kommune können externe Expert*innen, Vertreter*innen der Verkehrspolitik, anderer Ämter, von Interessenverbänden oder der Einwohner*innen daran mitwirken. Als Format eignen sich dafür bspw. Workshops, Fokusgruppen, World Cafés, Gruppendiskussionen oder bei zentralen Fragestellungen die Mobilitätskonferenz (vgl. ► **Schritt 6**).
- Es sollen alle Argumente der SWOT-Matrix berücksichtigt werden, allerdings kann zur Verringerung der Komplexität verkehrspolitisch abgewogen werden, ob bestimmte Indikatoren ein zwingendes Handeln erfordern und somit strategisch berücksichtigt werden müssen. Es besteht ebenso die Möglichkeit, sie nicht strategisch abzudecken, wenn sie aufgrund ihres Beitrags zu den Zielkriterien mit einer geringen Priorität bewertet werden. Somit kann strategisch fokussiert und zielorientiert gehandelt werden.

- Die Strategien sind meist konzentrierte Zusammenführungen, da sie mehrere Argumente der SWOT-Matrix aus einem Feld umfassen, wenn sich dies thematisch anbietet. Somit können als gesamtheitlicher Ansatz statt einer Vielzahl an Strategien, die aus der Verknüpfung aller Argumente individuell gebildet wurden, wenige zentrale herausgearbeitet werden, die eine Fokussierung ermöglichen. So können zentrale, priorisierte Problemfelder angegangen werden, wodurch die Planungspraxis besser abgebildet wird.
- Strategien können zwar eine Entwicklungsrichtung, jedoch keinen konkreten Zielzustand angeben. Durch diese Unerreichbarkeit in jeder Fortschreibung der Mobilitätsberichterstattung aufgegriffen und anhand der politischen Ziel überarbeitet werden.
- Um Ziele des jeweiligen Zielkriteriums zu erreichen, können die Strategien mit konkreten Vorgaben formuliert und damit später evaluiert werden.

Checkliste

- 1. Strategiebildung durch kooperatives Format
- 2. Übersicht der gebildeten Strategien

Abbildung 9 | Systematik der strategischen Zusammenführung von Stärken und Schwächen mit Chancen und Risiken



Quelle: Eigene Grafik

Erarbeitung des Handlungskonzeptes

Die in ► **Schritt 4** entwickelten Strategien vermitteln zwischen dem Leitbild eines nachhaltigen Verkehrssystems aus ► **Schritt 2** und dem in ► **Schritt 3** erhobenen Status Quo. Um darzustellen, wie aus der theoretischen Strategieebene auf die praktische Handlungsebene abgeleitet wird, müssen nun Maßnahmen identifiziert werden, die zielführend sind und von allen verantwortlichen Stellen mitgetragen werden. Um das zu erreichen, werden u.a. Akteur*innen aus Politik, Verwaltung sowie kommunalen Verkehrsunternehmen u. a. aktiv beteiligt. Der Erarbeitungsprozess gliedert sich in die drei Teile Kreative Maßnahmenentwicklung, Priorisierung von Maßnahmen und Festlegung von Verantwortlichkeiten und Zeitplan.

Maßnahmenerarbeitung

Die in den Strategien festgehaltenen Forderungen werden auf zwei Wegen in Maßnahmen überführt. Einerseits wird in bestehenden Policy-Instrumenten, wie Planungswerken und -konzepten, geprüft, welche Maßnahmen bereits umgesetzt werden oder geplant sind. Für diesen Weg kommen zum Beispiel Energie- und Klimaschutzprogramme, Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne, Stadtentwicklungspläne, Nahverkehrspläne oder verkehrsplanerische Untersuchungen in Frage.

Andererseits werden neue Maßnahmen erarbeitet, die garantieren, dass alle Teilbereiche aus den Strategien abgedeckt sind. Methodisch kann dies z.B. in Veraltungsinternen AGs, durch Mobilitätsmanager*Innen, offene Bürgerwerkstätten oder Workshops umgesetzt werden. Vorzugsweise sollten dabei alle relevanten Akteure eingebunden werden. Das im Projekt MobilBericht gewählte Workshop-Format World Café kommt dem entgegen und wird im Folgenden kurz erläutert. Für weitergehende Informationen zur Methode World Café kann auch das Methodenblatt World Café zur Hand genommen werden.

Es können im World Café-Format ein oder mehrere Veranstaltungen organisiert werden, die sicherstellen, dass alle Teilnehmenden zu jeder Strategie Maßnahmen kreativ erarbeiten können, auch wenn die Strategie nicht explizit ihrem Fachgebiet entspricht. Die World Café-Methode erlaubt es, Strategien einzeln oder gebündelt an Strategietischen zu diskutieren. An jedem Tisch werden zu unterschiedlichen Strategien Maßnahmen gemeinschaftlich erarbeitet. Jedem Teilnehmenden wird dann die Möglichkeit gegeben, nach einem vorgegebenen Zeitintervall von Tisch zu Tisch zu wechseln und sich in die Diskussionen des Erarbeitungsprozesses einzubringen. Zur tiefgehenden Diskussion ist es auch denkbar, mehrere Veranstaltungen thematisch aufgliedert nach den Zielkriterien oder verschiedenen Raumtypen (z. B. Zentrum, Randgebiet) durchzuführen.

Die so entstandene Maßnahmensammlung muss gegebenenfalls durch eine Vorauswahl reduziert werden, bevor sie den kommunalen Entscheidungsträger*innen in einem weiteren Workshop zur Priorisierung einzelner Maßnahmen vorgelegt wird. Dabei hilft auch, Synergien oder sogar Dopplungen zwischen den Maßnahmen zu identifizieren und die Maßnahmen, wenn möglich, entsprechend zusammenzufassen. Die Vorauswahl kann auch entlang von Kategorien, wie Push oder Pull, Umsetzungsdauer und Finanzaufwand erfolgen. Um Maßnahmen mehr Gewicht zu geben, kann außerdem geprüft werden, inwiefern sie durch Planwerke oder auch Gesetze bereits unterstützt werden.

Maßnahmenpriorisierung

Die Maßnahmenliste wird zu diesem Zeitpunkt sehr umfangreich sein. Daher ist es sinnvoll, unter Einbindung der relevanten Leitungsebene in der Verwaltung einzelne Maßnahmen zu priorisieren. Durch die Fokussierung auf Maßnahmen mit hohem Umsetzungspotential durch vorhandenen politischen Willen und Unterstützung aus der Verwaltung erhöht sich nicht

Kommunikation der Ergebnisse

Im vorletzten Schritt geht es um die Kommunikation der Ergebnisse. Dazu muss der Mobilitätsbericht ausgearbeitet werden. Er umfasst die Ergebnisse der Mobilitätsberichterstattung mit den Zielen, den Erkenntnissen aus den Untersuchungen und den Maßnahmen. Mit dem Bericht sollen Zivilgesellschaft, (Verkehrs-)Politik und die Verwaltung erreicht werden. Der Zivilgesellschaft sollen die Ergebnisse der Mobilitätsberichterstattung in einem bestimmten Zeitraum sowie daraus folgende Umsetzungen transparent dargelegt werden. Für die Verwaltung ist es ein Arbeitsmedium; insbesondere für die Fachverwaltungen, die nicht originär für die Stadt- und Verkehrsplanung zuständig sind, wie etwa das Gesundheitsamt, Umweltamt und das Amt für Soziales.

Auf der planaufstellungs- und umsetzungsbegleitenden Mobilitätskonferenz wird der jeweils aktuelle Mobilitätsbericht vorgestellt. Die Konferenz dient zur Kommunikation und als Austauschforum, um die Ergebnisse und die nächsten Schritte vorzustellen, zu diskutieren und Anregungen für den nächsten Prozess einzuholen. Die Konferenz richtet sich an die Lokalverwaltung und -politik, Vertreter*innen von Verwaltung, städtischer und privater Verkehrsunternehmen und an die Zivilgesellschaft.

Parallel sind die Ergebnisse des Mobilitätsberichts auf Bürger*innenveranstaltungen vorzustellen sowie über andere Kommunikationskanäle zu verbreiten (Social Media, Print, Radio, Newsletter etc.).

Tipp:

Schauen Sie sich zur Anregung den 1. Pankower Mobilitätsbericht auf unserer Website mobilbericht.de an.

Checkliste

- 1. Erarbeitung und Druck des Mobilitätsberichtes
- 2. Mobilitätsbericht verfügbar machen:
 - Ämter in der Stadt
 - Städtische Einrichtungen
 - Website
- 3. Organisation und Durchführung der Mobilitätskonferenz
- 4. Vorstellung der Ergebnisse auf Bürger*innenveranstaltungen und über andere Medien

7

— 7. SCHRITT

Umsetzung von Maßnahmen

Die Erarbeitung des Mobilitätsberichts inklusive Maßnahmenkonzept sowie deren Umsetzung sind als sich wiederholender Planungskreislauf angelegt (siehe **Abbildung 3**, S.9). In der Umsetzungsphase geht es dabei vor allem um die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen und schnellen Durchführung der geplanten Maßnahmen. Im Anschluss erfolgt dann die Evaluierung der Ziele des Mobilitätsberichts und die Vorbereitung des nächsten Planungszyklus ► **Schritt 8**.

Ausgangspunkt für die Maßnahmenumsetzung ist das Handlungskonzept des Mobilitätsberichts. In der Regel definiert dieses bereits einen Umsetzungszeitraum und die Hauptverantwortlichen. Nun werden für jede Maßnahme die notwendigen Handlungsschritte definiert und ein Zeitplan festgelegt. An dieser Stelle kann auch noch einmal die Priorisierung der im Handlungskonzept des Mobilitätsberichts enthaltenen Maßnahmen geprüft und ggf. angepasst werden. Eine fokussierte, schnelle Umsetzung einzelner Maßnahmen kann besonders in der Startphase die Sichtbarkeit der „Mobilitätsberichterstattung“ insgesamt erhöhen.

In vielen Kommunalverwaltungen sind die Ansprechpartner*innen und Verfahrensweisen für die Umsetzung „typischer“ Mobilitätsmanagementmaßnahmen bereits etabliert. Allerdings sind bei komplexen Maßnahmen häufig verschiedene Verwaltungsbereiche oder Teilräume betroffen. Gleichzeitig müssen ggf. unterschiedliche politische und gesellschaftliche Akteure beteiligt werden. Um in solchen Fällen eine effiziente Zusammenarbeit zu unterstützen, ist ein regelmäßiger Austausch zwischen dem Mobilitätsmanagement und den notwendigen Akteuren zielführend. Dies kann beispielsweise in Form einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe oder sogar eines runden Tisches mit externer Beteiligung erfolgen.

In jedem Fall ist ein regelmäßiger Austausch zwischen allen Beteiligten zum Fortschritt der einzelnen Maßnahmen und zur Bewältigung von evtl. auftretenden Problemen anzuraten, beispielsweise im Rahmen von halbjährlichen oder jährlichen Abstimmungstreffen.

Checkliste

- 1. Umsetzungsplan der Maßnahmenkonzepte entwerfen bzw. bei Bedarf konkretisieren
- 2. Sicherung der finanziellen und personellen Ressourcen für die Umsetzung
- 3. Form der projektspezifischen Zusammenarbeit der Akteure in der Umsetzungsphase klären (z. B. Arbeitsgruppe, runder Tisch mit/ohne externe Begleitung) und umsetzen
- 4. regelmäßige Abstimmungstreffen zum Gesamtfortschritt der Maßnahmenumsetzung planen

Evaluation und Verstetigung der Mobilitätsberichterstattung

Vorbereitung des nächsten Planungszyklus

Im Rahmen des ersten Planungszyklus der Mobilitätsberichterstattung sollte ein geeigneter Zeitraum bis zur Aktualisierung des Mobilitätsberichts festgelegt werden. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle:

- Der Zeitraum sollte kurz genug sein, um Veränderungen in der Gesellschaft und auch im Verkehrssystem, z.B. die Entwicklung des E-Scooter-Sharings, zeitnah im Mobilitätsbericht abbilden zu können.
- Allerdings brauchen die Maßnahmenumsetzung und die Wirkungsentfaltung auch Zeit. Der Zyklus sollte also lang genug sein, um eine erste Einschätzung zum Umsetzungsstand und dem Anpassungsbedarf zu ermöglichen.
- Für eine abgestimmte Planung sollten bei der Wahl des Turnus überdies die Planungszyklen anderer Instrumente wie z.B. der Luftreinhalte- oder Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden. Auch lokal hilfreiche Sekundärquellen wie Verkehrszählungen oder Mobilitätshebungen werden häufig in einem regelmäßigen Turnus durchgeführt. Des Weiteren sind die Legislaturperioden zu berücksichtigen, da mit wechselnden Machtverhältnissen in aufeinanderfolgenden Legislaturperioden eine Verschiebung der politischen Schwerpunktsetzung einhergehen kann.

In den meisten Fällen eignet sich vor diesem Hintergrund ein Planungszyklus mit einer Dauer von vier bis fünf Jahren. Zur Vorbereitung und Schwerpunktsetzung des neuen, fortführenden Mobilitätsberichts können Fokusgruppendifkussionen durchgeführt werden (vgl. **Schritt 2**). Dabei kann der Umsetzungsstand des aktuellen Zyklus reflektiert und politische Ziele für die neue Umsetzungsperiode können gesetzt werden.

Monitoring und Evaluierung im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung

Um bestehende Mängel verändern zu können, müssen die strategisch ausgewählten Maßnahmen wirksam sein. Evaluierungen helfen dabei, die Wirksamkeit zu überprüfen. Damit können bestehende Maßnahmen optimiert, effizienter gestaltet und zukünftig Fehler von vornherein vermieden werden. Außerdem dienen Evaluierungen der Legitimation und Validierung der getroffenen Maßnahmen und helfen, Entscheidungsfindungen über das weitere Vorgehen vorzubereiten. Abschließend unterstützen sie eine offene, transparente und faktenorientierte Kommunikation mit der Öffentlichkeit.

Im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung sind drei Arten der Evaluierung denkbar:

- (1) ein Monitoring zu den angestrebten Zielsetzungen der Mobilitätsberichterstattung
- (2) eine Prozessevaluierung, welche die Art und Weise der Zusammenarbeit bei der Maßnahmenumsetzung in den Fokus rückt und dabei hilft, Maßnahmen effizient umzusetzen
- (3) eine Wirkungsevaluierung auf Ebene einzelner Maßnahmen, mit deren Hilfe vor allem der Frage nachgegangen wird, ob durch die Maßnahmen die gewünschten Veränderungen im Mobilitätsverhalten erreicht wurden

Mithilfe des unter (1) genannten Monitoringsystems kann insgesamt die Entwicklung einer Kommune hin zu den gesteckten Nachhaltigkeitszielen in der Mobilität beobachtet werden. Zu dieser Entwicklung tragen neben der Mobilitätsberichterstattung auch weitere Planungsinstrumente und eine Vielzahl von zeitgleich umgesetzten Maßnahmen sowie

gesellschaftliche Trends bei. Die Prozess- und die Wirkungsevaluierung (2+3) befassen sich hingegen spezifisch mit einzelnen Maßnahmen und bewerten konkret deren Umsetzung und Wirkungsbeitrag.

Monitoring (1)

Ein Monitoringsystem zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ist ein wichtiges Evaluierungsinstrument der Mobilitätsberichterstattung. Das Monitoringsystem kann die Entwicklung zentraler Kenngrößen des Infrastruktursystems (z.B. Länge von Radverkehrsanlagen), des Verkehrs (z.B. Verkehrsaufkommen), des Mobilitätsverhaltens (z.B. Modal Split) sowie der gesellschaftlichen Folgewirkungen (z.B. verkehrsbedingte CO₂-Emissionen, Lärmbelastung) zeigen. Auch subjektive Indikatoren zur Beschreibung der Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Mobilität sind geeignete Bestandteile. Es kann auch den aktuellen Umsetzungsstand der beschlossenen Maßnahmen transparent darstellen. Als Datenquellen für ein solches System können Sekundärquellen wie z. B. die Lärmaktionsplanung oder eigene, regelmäßige Erhebungen genutzt werden

Prozessevaluierung (2)

Die Prozessevaluierung dient der Verbesserung der Abläufe der Maßnahmenplanung und -umsetzung. Vor allem für Maßnahmen mit längeren Planungszeiträumen, die noch wenig eingespielt sind und die Verwaltungsprozesse neu aufsetzen, besteht ein Überprüfungs- und Optimierungsbedarf. Mobilitätsmaßnahmen tangieren verschiedene Politikbereiche und erfordern die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteuren. In solchen Konstellationen kann die Prozessevaluierung entstehende Probleme und Reibungsverluste in der Zusammenarbeit schnell aufzeigen, um sie zu beheben. Sie ist besonders dann zu empfehlen, wenn Maßnahmen die Zuständigkeiten mehrerer Verwaltungseinheiten betreffen und neue Formen der Zusammenarbeit erprobt werden. In Pankow wurden im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung beispielsweise drei Methoden angewendet, um eine Prozessevaluierung vorzunehmen:

- Eine Mobilitätskonferenz ermöglichte eine kontinuierliche Diskussion über die Schwerpunktsetzung und den Umsetzungsstand der Maßnahmen.
- Interviews mit den Entscheidungsträgern und Verantwortlichen unterstützten eine vertiefte Überprüfung der Prozesse und Strukturen, um Stellschrauben für eine effizientere Umsetzung zu identifizieren.

- Im Rahmen eines Learning-History-Workshops konnten Prozessbeteiligte retrospektiv über die Erfahrungen bei der Umsetzung von Maßnahmen diskutieren, um daraus Rückschlüsse für die Prozessoptimierung zu ziehen.

Wirkungsevaluierung (3)

Eine maßnahmenspezifische Wirkungsevaluierung kann explizit Veränderungen bestimmen, die durch konkrete Maßnahmen hervorgerufen wurden. Dabei ist vor allem interessant, ob eine Maßnahme die gewünschten Zielgruppen tatsächlich erreicht und von den Menschen akzeptiert wird und Veränderungen in den Einstellungen und im Verhalten erfolgen. Auch bei begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen sollten zumindest einzelne, ausgewählte Maßnahmen umfassender hinsichtlich ihrer Wirkungen evaluiert werden. Bei der Auswahl helfen ggf. die folgenden Aspekte:

- Besonders relevant ist eine Wirkungsevaluierung bei neuen, bisher lokal selten erprobten Maßnahmen, bei denen wenig über die tatsächliche Wirksamkeit bekannt ist.
- Maßnahmen mit bereits im Vorfeld klar abgrenzbarer, lokaler Ziel- oder Nutzer*innengruppe wie z.B. Mobilitätsmanagementmaßnahmen in einer Schule sind methodisch vergleichsweise leicht zu evaluieren. Sie können deshalb einen guten Einstieg in das Thema Evaluierung darstellen.
- Insgesamt sind Einstellungs- und Verhaltensänderungen umso wahrscheinlicher, je stärker die geplante Maßnahme die bisherigen Rahmenbedingungen verändert. Die Einführung eines kostenlosen Semestertickets hat sicher eine größere Wirkung als eine kostenlose Probe-Wochenkarte für den ÖV. Maßnahmen mit hohem, erwarteten Wirkungspotenzial sind ebenfalls geeignet für eine vertiefte Evaluierung.

Für weitere Informationen zum Vorgehen und zu den Arbeitsschritten der genannten Arten der Evaluierung ist das Anwendungshandbuch „Evaluation zählt“ zu empfehlen². Es enthält auch eine Übersicht möglicher Erhebungsmethoden und Datenquellen (siehe hierzu auch ► **Methodenblätter**).

²UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Online verfügbar unter: [umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/evaluation_zaeht_ein_anwendungshandbuch_fuer_die_kommunale_verkehrsplanung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/evaluation_zaeht_ein_anwendungshandbuch_fuer_die_kommunale_verkehrsplanung.pdf)

Checkliste

- 1. Planungszyklus der Mobilitätsberichterstattung und neue Themenschwerpunkte festlegen
- 2. übergeordnetes Monitoringsystem für die Mobilitätsberichterstattung erarbeiten und umsetzen
- 3. fortlaufende Prozessevaluierung der Planungsbeteiligten zur Verbesserung der Abläufe
- 4. Wirkungsevaluierungen für geeignete Einzelmaßnahmen durchführen
- 5. Kommunikation der Ergebnisse der Evaluierung

— KAPITEL 4

Hinweise zu Netzwerken, Ansprechpartner*innen, Förderprogrammen und Literatur

Als Starthilfe zum Aufbau der Mobilitätsberichterstattung und zur Einrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagements finden Sie nachfolgend Kontakte und Hinweise, um Ihnen den Austausch mit anderen Kommunen und Netzwerken zu ermöglichen und finanzielle Förderungen zu beantragen. Diese Liste ist nicht abschließend zu sehen und wird fortlaufend auf der Website mobilbericht.de aktualisiert.

Praxisbeispiel Mobilitätsberichterstattung

Bezirk Berlin-Pankow

Der Bezirk Berlin-Pankow hat erstmalig die Mobilitätsberichterstattung eingeführt und im Jahr 2021 den 1. Pankower Mobilitätsbericht veröffentlicht. An der Entwicklung (2017–2020) und der Umsetzung erster Maßnahmen (2021–2023) waren die Forschungseinrichtungen der TU Berlin – Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung und der TU Dresden – Professur für Verkehrsökologie beteiligt. Das Projekt wurde über die Förderinitiative Zukunftsstadt vom BMBF gefördert.

- Praxispartner:
Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Stadtentwicklung und Bürgerdienste
Stadtentwicklungsamt
 Ansprechpartnerin: Annkatrin Nickels
 E-Mail: annkatrin.nickels@ba-pankow.berlin.de
 Website: berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht

Forschungseinrichtungen:

- **TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung**
 Ansprechpartnerin: Prof. Dr. Christine Ahrend
 E-Mail: christine.ahrend@tu-berlin.de
 Website: tu.berlin/ivp
- **TU Dresden, Professur für Verkehrsökologie**
 Ansprechpartner: Prof. Dr. Jens Borken-Kleefeld
 E-Mail: jens.borken-kleefeld@tu-dresden.de
 Website: tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/voeko

Netzwerke Mobilitätsmanagement

NaKoMo – Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität

Das NaKoMo ist ein Netzwerk vom Bundesministerium für Verkehr und Digitalisierung. Ziel seiner Arbeit ist es, Kommunen, Länder und den Bund untereinander und mit weiteren relevanten Experten und Stakeholdern deutschlandweit zu vernetzen. So sollen die Kommunen, welche Mobilität vor Ort umsetzen, für den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität weiter befähigt werden.

Den Kern der Arbeit des NaKoMo bilden die regelmäßig stattfindenden Workshops zu aktuellen Themen der Mobilität sowie die NaKoMo-Jahreskonferenz, bei der Vertreter*innen aus Bund, Ländern und Kommunen innovative Mobilitätslösungen in Kommunen thematisieren und Herausforderungen der Umsetzung nachhaltiger Mobilität diskutieren.

Website: nakomo.de

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat das Ziel, die kommunalen Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden und Kreise) bei der Mobilitätswende zu unterstützen. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern.

Website: zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

MOBILOTSIN: Niedersachsen

Die MOBILOTSIN ist eine Beratungseinheit der Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), die Kommunen und Landkreise bei der Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte in Niedersachsen unterstützt. Sie hilft dabei vorhandene Konzepte zu bewerten und weitere Möglichkeiten zu erkennen durch persönliche Beratung und Veranstaltungen.

Website: mobilotsin-niedersachsen.de

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Das Fachzentrum berät als zentrale Anlaufstelle Kommunen in Hessen umfassend in allen Fragen der nachhaltigen Mobilität. Es unterstützt hessische Kommunen bei der Implementierung nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

Website: mobilitaetsplanung-hessen.de

Förderprogramme: Kommunales Mobilitäts- management

Nordrhein-Westfalen

Durch die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements in Nordrhein-Westfalen werden Kommunen im kommunalen Mobilitätsmanagement gefördert. Förderfähig sind Mobilitätskonzepte und Studien, Maßnahmen zur Digitalisierung, Mobilitätsstationen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Die Förderung erfolgt als Projektförderung, der Fördersatz liegt bei 80 Prozent.

Weitere Informationen:

- Zukunftsnetz Mobilität NRW:
zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/mobilitaetsmanagement-ministerium-veroeffentlicht-foerderrichtlinie
- Ministerialblatt (MBL NRW.) – Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM):
recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=7&vd_id=17777&ver=8&val=17777&sg=0&menu=1&vd_back=N

Baden-Württemberg

Im Rahmen des Förderprogramms B2MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ werden Kommunen in Baden-Württemberg gefördert, um verkehrsbedingten Belastungen durch CO₂-Emissionen, Feinstaub und Stickoxide mithilfe der Förderung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Behörden und Unternehmen zu verringern. Förderfähig sind Analyse, Konzepterstellung, Projektmanagement sowie externe Unterstützung durch Beratung, Studien und Gutachten. Die Zuwendung erfolgt in Form einer Projektförderung, die als Zuschuss im Rahmen einer Anteilsfinanzierung gewährt wird.

Ansprechpartnerin: Hanna Scheck-Redinger

E-Mail: hanna.scheck-reidinger@vm.bwl.de

Telefon: 0711 231-5629

Website: vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement

Hessen

Im Rahmen von Nahmobil Hessen werden Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für die Nahmobilität, die den Qualitätsstandards des Landes Hessen entsprechen, gefördert. Dazu gehören die Planung und der Bau von Maßnahmen. Darüber hinaus kann auch die Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität gefördert werden. Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Zweckverbände können eine Förderung von ca. 70 Prozent der förderfähigen Ausgaben erhalten, je nach Maßnahme, Förderprogramm und Finanzsituation.

Weitere Informationen: nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)

Die nationale Klimaschutzinitiative der Bundesregierung fördert und initiiert Klimaschutzprojekte auf kommunaler Ebene. Förderrichtlinien beziehen sich sowohl auf nicht-investive, als auch investive Maßnahmen für Klimaschutzmaßnahmen, z. B. im Bereich Mobilität.

Website: klimaschutz.de

Weiterführende Literatur zur Forschung über Mobilität in der Planung

Appel, A., Wilde, M., Scheiner, J. (Hrsg.) (2020)

Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

DOI: 10.1007/978-3-658-31413-2

Bienzeisler, B., Martinetz, S., Günther, M. (2022)

Handbuch für eine partizipative Mobilitätsplanung. Was Bürgerinnen und Bürger bewegt.

DOI: 10.24406/publica-140

cities.multimodal (Hrsg.) (2021)

Toolbox for Mobility Management.

URL: https://www.cities-multimodal.eu/sites/cmm/files/materials/files/tr_toolbox_deutsch_layout_v04.pdf

Becker, T., Deuster, J., Francke, A., Huber, F., Mietzsch, O., Nobis, C., Saary, K., Schwedes, O. (Hrsg.)
HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. Loseblattwerk.
ISBN 978-3-87907-609-3

Jansen, T., Märker, J., Mühlenbruch, I., Wimbert, C., Wissmann, C., Woellert, L. (2020)

Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

URL: zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/115

nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH (o. J.)

Begleitforschung Nachhaltige Mobilität.

URL: zukunfts-nachhaltige-mobilitaet.de

Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R., Bäumer, M. (2019)

Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

URL: bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile

Rammert, A. (2022)

Der Mobilitätsindex. Entwicklung eines integrierten Planungsinstruments für Mobilität. LIT Verlag.

DOI: 10.52038/9783643250520

Rammert, A., Hausigke, S. (2021)

Bedarfsorientierte Mobilitätsplanung. Zur Relevanz einer mobilitätsorientierten Perspektive für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Journal für Mobilität und Verkehr, Ausgabe 9/2021, S. 51–63.
ISSN 2628-4154.

Reutter, U., Holz-Rau, C., Albrecht, J., Hülz, M. (Hrsg.) (2020)

Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. Forschungsberichte der ARL 14.

URN: nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-09902

Schwedes, O. (Hrsg.) (2018)

Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung.

2. Auflage, VS Verlag für Sozialwissenschaften.

DOI: 10.1007/978-3-658-21601-6

Schwedes, O. (Hrsg.) (2021)

Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

DOI: 10.1007/978-3-658-32106-2

Schwedes, O., Daubitz, S., Rammert, A., Sternkopf, B., Hoor, M. (2018)

Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. DP 1, 2. Auflage.

URL: ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf

Schwedes, O., Rammert, A. (2020)

Mobilitätsmanagement. Ein neues Handlungsfeld Integrierter Verkehrsplanung. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

DOI: 10.1007/978-3-658-30390-7

Schwedes, O., Rammert, A. (2020)

Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung. DP 15.

URL: ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP15_SchwedesRammert.pdf

Wilde, M., Gather, M., Neiberger, C., Scheiner, J. (Hrsg.) (2017)

Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie – ökologische und soziale Perspektiven. Wiesbaden: Springer VS.

DOI: 10.1007/978-3-658-13701-4

Weiterführende Literatur zur Verkehrsplanung und den dazugehörigen Instrumenten

DifU – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2019)

Mobilität nachhaltig planen. Erfolge und Hindernisse in deutschen Städten - Ergebnisse einer Umfrage zu kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen.
ISBN: 978-3-88118-639-1

European Union (o. J.):

Eltis. The Urban Mobility Observatory.
URL: eltis.org

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2013)

Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Köln, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung.
ISBN 978-3-86446-058-6

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2018)

Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse. Köln, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung.
ISBN 978-3-86446-208-5

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2018)

Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung.
ISBN 978-3-86446-208-5

Rupprecht Consult (Hrsg.) (2019)

Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung, 2. Auflage.
URL: https://www.eltis.org/sites/default/files/german_sump_guidelines_high_quality.pdf

SRL-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ (Hrsg.) (2020)

Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität. Ein Handlungsleitfaden für die Planungspraxis.
URL: hdl.handle.net/11420/7577

Steierwald, G., Künne, H. D., Vogt, W. (2005)

Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele. 2., neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Springer.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015)

Evaluation zählt. Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung.
ISSN (Online): 2363-832X

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2020)

Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen.
ISSN (Online): 2363-832X

Vallée, D., Engel, B., Vogt, W. (2021)

Stadtverkehrsplanung Band 1 Grundlagen, Ziele und Perspektiven; Band 2 Analyse, Prognose und Bewertung. Berlin: Springer.

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.) (2022)

Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes.
URL: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetzentwurf_BuMoG_final_nach_letzter_Aenderung.pdf

Glossar

Aktive Mobilität

Die beiden nicht motorisierten Fortbewegungsformen Zulußgehen und Fahrradfahren benötigen eine aktive körperliche Betätigung, die die Gesundheit der Menschen auch durch die Bewegung ohne Watterschutz und Klimatisierung stärkt.

Bedürfnis

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

BEK 2030 – Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030

Instrument der Berliner Klimaschutzpolitik um Strom, Wärme und Kraftstoffen einzusparen und die Nutzung und Erzeugung von erneuerbaren Energien zu stärken.

BImSchV

Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes: Regeln z.B. Luftqualitätsstandards, Emissionshöchstmengen und Verkehrslärmgrenzwerte.

BVV – Bezirksverordnetenversammlung

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

Cluster

Zusammenfassen von Teilen eines Ganzen zu bestimmten Unterthemen, -räumen o.ä.

► **Schlüsselfaktor****Daseinsvorsorge**

Staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für die Menschen als notwendig erachteten Güter und Dienstleistungen bspw. an Medizin, Versorgungsmöglichkeiten, Kultureinrichtungen und Bildung.

DSGVO

Datenschutz Grundverordnung: Europaweite einheitliche Regelung zum Schutz personenbezogener Daten.

DTV

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke: Maß zur Beschreibung von Verkehr, das aus der durchschnittlichen Anzahl an Fahrzeugen pro 24 Stunden berechnet wird.

Effizienz

Ziel ist bei gleichem Nutzen weniger Energie zu verbrauchen; ist eine von drei Säulen der Nachhaltigkeitsstrategie. Hier: Durch technologische Entwicklungen Verkehrsmittel umweltfreundlicher gestalten (Verkehrsoptimierung).

E-Scooter

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

Erreichbarkeitsanalyse

Anbindung von relevanten Zielen der Grunddaseinsvorsorge (z.B. Apotheke, Einkaufsmöglichkeiten, Schule) und weiteren Zielen (z.B. Restaurant, Sportmöglichkeit) mit inklusiven Verkehrsmitteln (zu Fuß und mit dem ÖPNV). Damit können ohne Auto schlecht erreichbare Ziele identifiziert werden.

Erholungsflächen

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

GTFS - General Transit Feed Specification

Format für Daten von öffentlichen Verkehrsmitteln (Fahrpläne, Routen, Standorte), das Entwickler*innen ermöglicht die Datensets zu nutzen und Anwendungen zu entwickeln (z.B. Fahrplan-Apps).

GIS – Geoinformationssysteme

Werkzeug zur Analyse, Bearbeitung und Präsentation und von räumlichen Daten dient.

Indikator

Anzeiger, mit dem komplexe, nicht direkt beobachtbare Sachverhalte aus einem oder mehreren Analyseergebnissen (subjektive und objektiven Daten) abgebildet werden können, um sie bewertend einschätzen zu können. Grundeinheit der ► **SWOT-Analyse**.

Individualverkehr

Verkehrsteilnehmende, die ihr motorisiertes (► **MIV**) oder nicht-motorisiertes Privatfahrzeug (zu Fuß, Fahrrad, Inlineskates) nutzen.

Informelle Beteiligung

Unterliegt geringeren rechtlichen Vorgaben als die formelle Beteiligung, die meist verbindlich im Planungsverfahren umgesetzt werden muss. Sie ist daher in ihrer inhaltlichen und methodischen Gestaltung offener (Wer? Wie? Was?) und kann ganz auf das Planungsvorhaben abgestimmt werden (bspw. ► **Community Mapping**).

Interdependenz

Gegenseitige Abhängigkeit, wie z. B. die der integrierten Verkehrsplanung und anderen Planungsdisziplinen.

Interkorrelation

Beschreibt den Zusammenhang zwischen zwei oder mehreren Variablen. Eine hohe Korrelation bedeutet, dass die Veränderung einer Variabel (z. B. Armut) auch zu einer Veränderung der anderen Variabel(n) führt (z. B. Wahrscheinlichkeit Sozialhilfe zu empfangen).

Kiezblock

Verkehrslenkungsmaßnahme, bei der Autos aus dem ► **Stadtblock** in die umliegenden Hauptstraßen verlagert wird, um Lärm- und Schadstoffemissionen zu senken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Konsistenz

Ziel ist die Produktion auf alternative umweltverträglichere Weise umzusetzen; ist eine von drei Säulen der Nachhaltigkeitsstrategie. Hier: Verkehrsverlagerung vom ► **MIV** zum ► **Umweltverbund**.

Matrix

Tabellarische Anordnung, die es ermöglicht Beziehungen zwischen einzelnen Feldern herzustellen. Wird für die ► **SWOT-Analyse** als Übersicht für die Bewertung von den relevanten Indikatoren eines jeden Zielkriteriums genutzt.

MIV - Motorisierter Individualverkehr

Alle Verkehrsmittel, die von einem Motor angetrieben werden und privat genutzt werden.

► **ÖPNV**

MobG – Mobilitätsgesetz

Rechtliche Grundlage (derzeit nur gültig in Berlin) für die Bevorrangung vom ► **Umweltverbund** mit dem Ziel ein an die ► **Mobilitätsbedürfnisse** angepasstes, sicheres, umwelt-, sozial- und klimafreundliches Verkehrssystem zu schaffen.

Mobilität

Subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten, deren individueller Möglichkeitsraum aus räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung resultiert.

► **Mobilitätsbedarf**

MobilBericht

MobilBericht ist der Name des Forschungsprojekts zur Erarbeitung der Mobilitätsberichterstattung.

Mobilitätsberichterstattung

Die Mobilitätsberichterstattung ist ein neues Verkehrsplanungsinstrument zur sozial-gerechten und ökologisch-verträglichen Gestaltung der Mobilität der Menschen.

Mobilitätsbericht

Die Mobilitätsberichterstattung setzt sich aus einem Team des ► **Mobilitätsmanagements** zusammen, das in einem Turnus von vier Jahren einen Mobilitätsbericht veröffentlicht.

Mobilitätsmanagement/-beauftragte*r

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

Mobilitätsbedarf

Individuellen Anforderungen an den Möglichkeitsraum, welche zur Erfüllung der spezifischen Bedürfnisse eines Menschen oder einer Zielgruppe nötig sind.

► **Mobilität**

Mobilitätskonferenz

Sich regelmäßig treffendes Gremium, das über die Ziele, Rahmenbedingungen, Entwicklungen und Fortführung des Mobilitätsberichts mit Beteiligten aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft diskutiert.

Mobilitätssituation

Derzeitiger Zustand der Infrastruktur, des Verkehrs sowie der räumlichen, technischen, gesellschaftlichen, ökologischen, ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen, die Einfluss auf die Wahrnehmung von Ortsveränderungsmöglichkeiten der Menschen hat.

Modal Split

Verteilung der Verkehrsmittelanteile zu Fuß, mit dem Fahrrad, im Auto oder im ÖPNV an allen zurückgelegten Wegen der Bürger*innen.

Nahmobilität

Die Möglichkeit Bedürfnissen in nahräumlicher Distanz (z. B. im Wohnumfeld) nachkommen zu können, wofür insbesondere der Rad- und Fußverkehr geeignet ist.

Oberflächenverkehr

Warentransport auf dem Landweg, hauptsächlich LKW-Verkehr.

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Alle Verkehrsmittel, die auf vorgegebenen Linien und Routen fahren und für alle Menschen gegen Erwerb eines Fahrscheins zur Verfügung stehen. Dies umfasst die Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn und Züge (► **MIV**).

OSM - Open Street Map

Sammlung frei nutzbarer Geodaten.

Personenbeförderungsgesetz

Instrument und rechtlicher Rahmen für die Gestaltung des ► **ÖPNV**.

Policy-Instrumente

Einzelne Eingriffe des Staates in die Gesellschaft oder Wirtschaft der zugleich Teil eines politischen Programmes ist, z. B. Dieselfahrverbote oder CO₂-Steuern.

Polygonfeature

Geodaten, die eine Fläche darstellen (z. B. ein See), werden Polygonfeature genannt. Dem gegenüber gibt es noch Linienfeature (z. B. Pipelines) und Punktfeatures (z. B. Messpunkte).

Punktfeature

Siehe ► **Polygonfeature**.

Push- und Pull-Maßnahmen

Während Push-Maßnahmen eine restriktive Wirkung (z. B. City-Maut, Verkehrsberuhigung) beabsichtigt, sind Pull-Maßnahmen angebotserweiternd (z. B. Duschräume, Straßenbahnverlängerung).

Quantil

Gibt an, wie viele Werte über oder unter einem bestimmten Grenzwert liegen und definiert dadurch einen bestimmten Teil einer Datenmenge.

Quell- und Zielverkehr

Quellverkehr ist der Ursprungsort des Verkehrs in einem Raum, von wo aus die Verkehrshandlung im öffentlichen Raum beginnt und außerhalb der räumlichen Einheit endet. Zielverkehr ist der Endhaltepunkt des Verkehrs in einem, wo die Verkehrshandlung endet und in einer anderen räumlichen Einheit begann.

Reisezeit

Unterscheidung in einfache (keine Fahrzeit) und komplexe (Fahrzeit sowie Umsteige-, Warte-, Gehzeiten o.a.) Reisezeit.

Repräsentative Stichprobe

Nach bestimmten Regeln entnommene Teilmenge der Gesamteinheit (hier Bevölkerung), die die gleichen Merkmale besitzt, wie die Gesamteinheit selbst.

Schlüsselfaktor

Zuordnung (► **Cluster**) von Indikatoren (► **SWOT**) zu bestimmten Themenbereichen, um einen Überblick über die Dimensionen zu erhalten und diese ggf. zu ergänzen oder vertiefen.

Sekundärquellen/Sekundärdaten

Sach- und Fachliteratur, die eine oder mehrere Primärquellen (Originalquellen, Informationen aus erster Hand) analysiert, interpretiert oder zitiert.

SGB-II Bedarfsgemeinschaften

Nach dem Sozialen Gesetzbuch II in einer Haushaltsgemeinschaft lebenden Personen, die Transferleistungen (Grundsicherung, Sozialhilfe) beziehen, womit sie ihr Haushaltseinkommen am Existenzminimum sicher können.

Social Media

Digitale Plattformen und Netzwerke, über die Nutzer*innen sich informieren, miteinander kommunizieren und Inhalte austauschen können.

Soziale Gerechtigkeit

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

SrV - System repräsentativer Verkehrsbefragung

Im 5-jährigen Turnus stattfindende Befragung der TU Dresden zur Mobilität der Menschen in den Städten Deutschlands, auf deren Datengrundlage u. a. der Modal Split berechnet wird.

Stabsstelle

Leitungshilfsstelle in einer Organisationseinheit mit beratender Funktion, kontrolliert Entscheidungen und Umsetzungen, wodurch sie indirekt zur Aufgabenlösung beiträgt.

Stadtblock

Kleinste Gruppe von Gebäuden, die von Straßen (keine Durchgangsstraßen) umgeben ist.

Stadtentwicklungsamt

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

Stakeholder

Person, Gruppe oder Institution, die von einem Projekt betroffen ist oder ein Interesse an dem Verlauf und den Zielen eines Projektes hat und versucht dieses zu beeinflussen.

Status Quo

Ist-Zustand, hier bezogen auf ► **Mobilitätssituation** der Bevölkerung. Durch Abgleich mit dem Soll-Zustand wird die ► **SWOT** entwickelt.

StEP Verkehr / StEP MoVe – Stadtentwicklungsplan (Mobilität und) Verkehr

Verkehrsplanungsinstrument auf Landesebene als Grundlage aller verkehrsspezifischen, integrierten Planungen mit verkehrspolitischen Vorgaben, der in der nächsten Fortschreibung gemäß § 16 MobG die Mobilität der Menschen noch stärker in den Fokus rücken wird.

Straßenklassen

Straßen in Deutschland werden in folgende Kategorien eingeteilt, die jeweils mit Regeln und Normen verbunden sind: Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen.

Strategische Planung

Ganzheitlicher Ansatz zielbezogene Strategien unter Berücksichtigung gesellschaftlicher Werte zu entwickeln.

Suffizienz

Ziel ist es die Produktion und den Konsum von Ressourcen und Energie zu verringern; ist eine von drei Säule der Nachhaltigkeitsstrategie. Hier: Verkehrsvermeidung bei gleichbleibender Mobilität durch kürzere Wege zum Erreichen der Ziele oder digitale Formate z. B. Homeoffice.

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan

Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan; ist ein strategischer Planungsansatz der Europäischen Kommission mit dem Ziel durch einen Wandel der auto- und verkehrszentrierten Planung die Lebensqualität der Menschen zu erhöhen.

UBA - Umweltbundesamt

Zentrale Umweltbehörde die dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit angehört. Hat eine forschende, beratende und informierende Funktion und dient der Bundesregierung als wissenschaftliche Unterstützung.

Umweltgerechtigkeit

Phänomen von einer sozialräumlich ungleichen Verteilung von gesundheitsgefährdenden Umweltbelastungen wie verkehrsverursachende Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sowie Zugängen zu gesundheitsfördernden Erholungsanlagen. Insbesondere finanziell ärmere Menschen sind durch ihre Wohnlage belastet.

Umweltverbund

Die in den Punkten Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie Flächenverbrauch umweltverträglichen Verkehrsmittel des ÖPNV, des Radfahrens und Zufußgehens.

Umweltverträglichkeit

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

Verkehr

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

Verkehrsleistung (auch Fahrleistung)

Maß für die Menge von Personen (oder Gütern), die im ► **Verkehr** bewegt werden. Es wird dabei in zurückgelegte Entfernung in Kilometer pro Person (oder Tonne) gemessen (► **DTV**).

Verkehrsmittel

Alle technischen und organisatorischen Mittel, die für den Verkehr als Ortsveränderung vonnöten sind. Es wird dabei zwischen Fuß, Fahrrad, MIV und ÖPNV unterschieden.

Verkehrssystem

Gesamtheit aller Verkehrsmittel, Infrastruktur und Einrichtungen, die der Beförderung von Personen und Gütern dienen.

Verkehrsträger

Medium zur Ermöglichung von Verkehr, auf dem die Verkehrsleistung durchgeführt wird. Dabei wird zwischen den Verkehrsträgern der Straße, des Fuß- und des Radwegs sowie der Schiene unterschieden. Auf jedem Verkehrsträger können sich verschiedene Verkehrsmittel bewegen, z. B. ist die Straße für das Kfz, den Bus, das Fahrrad und den E-Scooter geeignet.

Vision Zero

Präventionsstrategie, die darauf beruht die Zahl der Toten und Schwerverletzten durch Verkehrsunfälle auf null zu senken.

Vorrangschaltung

Bevorzugung von bestimmten Verkehrsteilnehmenden an Ampeln (meist ÖPNV oder Krankenwagen) mit dem Ziel ihren Verkehrsfluss nicht zu unterbrechen.

Vulnerable Gruppen

Personengruppen, die anfälliger gegenüber externen Einwirkungen wie Umweltbelastungen sind (ältere Menschen, Kinder, Schwangere, sozial Benachteiligte und ethnische Minderheiten). In Verkehrsplanung: Meist nicht-motorisierte, weniger geschützte Verkehrsteilnehmende wie ältere, mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder.

Walkability

Fußgänger*innenfreundlichkeit eines Ortes.

WFS – Web Feature Service

Kartendienst, der teils umfangreiche Vektor-Datensätze für einen gewünschten Ausschnitt zur Verfügung stellt, die mit ► **GIS-Programmen** genutzt werden können.

WHO – World Health Organisation

Weltgesundheitsorganisation; legt international anerkannte Grenzwerte z. B. für Verkehrslärm, Luftschadstoffbelastung oder tägliche Bewegung fest.

Anhang

Tabelle 2 | Merkmale ausgewählter Planungsinstrumente mit Mobilitätsbezug (eigene Zusammenstellung, nach BMUB 2016, FGSV 2013 und SRL 2020)

Kommunaler Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	
Planungsraum	Kommune (+ Anbindung benachbarte Räume)
Zeithorizont der Maßnahmen	10–20 Jahre, regelmäßige Wiederholung/Aktualisierung des Planungsprozesses
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung einer an Entwicklungszielen orientierten Strategie zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems • Koordinationsfunktion für anschließende formelle und informelle verkehrsrelevante Planungen • Bereitstellung der Datenbasis und Abwägungsprozess für untergeordnete Planungen
Inhaltliche Schwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen im Bereich Infrastruktur (traditionell Schwerpunkt) und zunehmend auch Organisation und Verkehrsmanagement für alle Verkehrsträger • Häufig Auslagerung von Netzplanung und Teilen der Maßnahmenbestimmung für den Fuß- und Radverkehr in untergeordnete Fuß- und Radverkehrskonzepte
Prozesselemente	<ul style="list-style-type: none"> • Vororientierung • Problemanalyse und Zielfestlegung • Maßnahmenuntersuchung mit Wirksamkeitsabschätzung, sowie Maßnahmen-Abwägung und Priorisierung • Umsetzungs- und Wirkungskontrolle <p>Prozessbegleitend: Beteiligung, Evaluierung, politische Abstimmungen und Beschlüsse</p>
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • Auswahl der Maßnahmen häufig durch Verkehrsmodellierungen und Szenarienbildung unterstützt • Europäische Aktivitäten zur Entwicklung und Verbreitung von explizit an Nachhaltigkeit orientierten Stadtmobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) setzen in den letzten Jahren wichtige Impulse zur Weiterentwicklung des VEP-Prozesses

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (STEK)	
Planungsraum	Kommune
Zeithorizont der Maßnahmen	10–20 Jahre, regelmäßige Wiederholung/Aktualisierung des Planungsprozesses
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Zielgerichtete Stadtentwicklung durch Abstimmung gesamtstädtischer Entwicklungsziele mit Fachebenen • Integrierte Betrachtung aller für die Gesamtentwicklung relevanten Themen, wie Wohnen, Freiraum und Umwelt, Wirtschaft, Soziale Teilhabe sowie Mobilität
Inhaltliche Schwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Sektorübergreifende strategische Entscheidungen und Maßnahmen, häufig mit einer Fokussierung auf Schwerpunkträume innerhalb der Stadt • Insb. Maßnahmen im Bereich Städtebau und Freiraum, aber auch Verkehr usw.
Prozesselemente	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsanalyse • Festlegung von Leitbild und Handlungszielen • Definition von Handlungsräumen und Handlungsfeldern • Projekt- und Maßnahmenentwicklung <p>Prozessbegleitend: Beteiligung, Evaluierung, politische Abstimmungen und Beschlüsse</p>
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung einer hohen Maßnahmenakzeptanz durch Einbindung aller Fachämter • Grundlage für vertiefende Studien und Konzepte, z. B. für einzelne Teilräume oder Fachthemen • In einigen Kommunen starke Integration des Verkehrsentwicklungsplans in STEK (Fachplan Verkehr ist einer von mehreren Fachplänen des STEK)

Tabelle 2 | Weiterführung: Merkmale ausgewählter Planungsinstrumente mit Mobilitätsbezug

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)	
Planungsraum	Kommunaler Teilraum, in der Regel Stadtquartier, Ortschaft
Zeithorizont der Maßnahmen	10–20 Jahre, Wiederholung möglich
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung städtebaulicher Entwicklung in Teilräumen mit besonderem Handlungsbedarf • Integrierte Betrachtung von Themen wie Wohnen, Freiraum und Umwelt, Mobilität, Wirtschaft, Soziale Teilhabe, u. a. • Einbindung vielfältiger kommunaler, privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Akteur*innen
Inhaltliche Schwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen mit Teilraumbezug aus unterschiedlichen Handlungsfeldern (Stadtstruktur, Freiraum, Mobilität, soziale Infrastruktur, Vernetzung, ...)
Prozesselemente	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsanalyse und Stärken-Schwächen-Profil • Leitbild und Handlungsziele • Handlungsräume und Handlungsfelder • Projekt- und Maßnahmenentwicklung • Umsetzungsstrategie mit Kosten-Finanzierungsübersicht <p>Prozessbegleitend: Beteiligung, Evaluierung, politische Abstimmungen und Beschlüsse</p>
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • ISEKs sind Fördergrundlage für die Nutzung städtebaulicher Fördermittel

Mobilitätsberichterstattung	
Planungsraum	Kommune, räumliche und thematische Schwerpunktsetzung möglich
Zeithorizont der Maßnahmen	5–10 Jahre, regelmäßige Wiederholung des Planungszyklus alle 2-5 Jahre (ggf. mit Schwerpunktsetzung)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Umfassende Bewertung des Verkehrssystems in Bezug auf die Erfordernisse einer nachhaltigen Mobilitäts- und Stadtentwicklung • Explizite Einbeziehung der Nutzer*innenperspektive, z. B. durch Auswahl geeigneter, auch qualitativer Erhebungsverfahren • Zielorientierte und ämterübergreifende Maßnahmenentwicklung • Einbindung vielfältiger kommunaler, privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Akteur*innen
Inhaltliche Schwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Umweltwirkungen, Nahmobilität, Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund, Gesundheit und Verkehrssicherheit sowie soziale Aspekte der Mobilität
Prozesselemente	<ul style="list-style-type: none"> • Leitbild nachhaltige Mobilitätsentwicklung • Analyse Verkehrssystem und SWOT in Bezug auf nachhaltige Verkehrsentwicklung • Erarbeitung von Handlungsstrategien • Maßnahmenentwicklung unter Einbindung von Push und Pull • Umsetzungsstrategie <p>Prozessbegleitend: Evaluierung, Beteiligung</p>
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • Expliziter Nachhaltigkeitsbezug • Mobilitätsbericht als zentrale Informationsquelle zur Mobilität und deren gesellschaftlichen Folgewirkungen • Koordination der Erstellung und Umsetzung durch Mobilitätsmanagement • Netzplanung erfolgt weiterhin im Rahmen der dafür üblichen Planungswerke

Methodenblätter

- Entscheidungsfindungsmethoden
- Datenerhebungsmethoden
- Analysemethoden



Fokusgruppen

Ziel der Methode

Das Ziel dieser Methode ist es sowohl den Untersuchungsrahmen und Fokusthemen des aktuellen Zyklus der Mobilitätsberichterstattung zu definieren als auch räumliche und personengruppenspezifische Schwerpunkte für die Erhebungen des Status Quo des Mobilitätssystems festzulegen. Da viele verschiedene Akteure aus der Zivilgesellschaft, der Verwaltung, der Lokalpolitik und den Verkehrsdienstleistungen die Verkehrspolitik einer Kommune aktiv mitgestalten, sollen sie alle zusammen gleichberechtigt zu Beginn der Untersuchungen über die Problemfelder, die Bewertung des Status quo und die zukünftige strategische Ausrichtung diskutieren. Die Methode wird durch die thematische Schwerpunktsetzung der Diskussion als auch die Auswahl der Teilnehmenden geprägt. Die Teilnehmenden erhalten durch Inputs in Form von Präsentationen, Videos u. ä. einen Anreiz, um auf dieser Grundlage eine problem- und zielorientierte Diskussion zu initiieren. Das Ziel ist es, explorativ die unterschiedlichen Meinungsbilder aller Stakeholder aus fokussierten Befragungen und darauffolgenden gemeinsamen Diskussionen des Entscheidungsfindungsprozesses aufzunehmen, um darauf aufbauend das Leitziel des Mobilitätsberichts festzulegen und zu erfahren, wo Stärken und Schwächen als auch Chancen und Risiken im aktuellen Verkehrssystem gesehen werden. Ebenso kann die Methode in der Phase der SWOT-Analyse angewendet werden, um aus den Strategien Maßnahmen zu erarbeiten und diese zu priorisieren (siehe auch

► **02. Methode World Café**).

Zielgruppe

Die Auswahl der Teilnehmenden für die verkehrspolitischen Diskussionen wird aus der (kommunalen) Verwaltung, der Politik, den Interessenverbänden in der Mobilität und Bürger*innen akquiriert. Weitere Stakeholdergruppen wie kommunale Verkehrsunternehmen können bei lokalen Gegebenheiten eingebunden werden. Da die Gruppe der Bürger*innen sehr divers ist, aber paritätisch vertreten werden soll, gibt es die beiden folgenden Ansätze zur Auswahl: Entweder sie sind Repräsentant*innen einer größeren Gruppe oder Vereinigung (z. B. Bürger*innenvereine), die im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgebiet und der -thematik stehen, oder sie sind praxiserfahren und berichten aus ihrer Wahrnehmung des Alltags vor Ort.

Bei der Auswahl der Teilnehmenden und der Gruppenzusammensetzung sollte zum einen berücksichtigt werden, dass alle Teilnehmenden trotz verschiedener Bezüge gleichwertig umfangreich über das zu diskutierende Thema informiert sind und gleiche Voraussetzungen haben, um Redebeiträge durch die Befragung und in den Diskussionen zu leisten. Zum anderen sollte mit der Konstellation ein möglichst breites und kontroverses Meinungsbild eingeholt werden, um alle Standpunkte und Spannungsfelder mithilfe von fokussierten Befragungen und Gruppendiskussionen erfassen zu können. Innerhalb der Diskussionsrunden darf keine Hierarchiebeziehung bestehen, sodass alle Teilnehmenden frei miteinander diskutieren können. Die Anzahl an Fokusgruppen-Veranstaltungen ist abhängig von der Größe und Einteilung des Untersuchungsraums sowie der Akteursgruppen. Um allen Personen ausreichend Redezeit zur Verfügung zu stellen, aber dennoch eine zeitlich kompakte Veranstaltung zu ermöglichen, wird eine Fokusgruppen mit acht bis zehn Teilnehmenden empfohlen.

Vorgehensweise

1. In den Planungen der Fokusgruppe werden für die Veranstaltungen ein übergeordnetes Ziel formuliert und davon ausgehend Inhalte abgeleitet, die im Rahmen der Gruppendiskussion besprochen werden.
2. Vorbereitung einer gemeinsamen Veranstaltung durch Akquise von Teilnehmenden, deren Einladung, Festlegung des Ortes, Vorbereitung der thematischen Schwerpunkte, Inputs sowie Interviewfragen.
3. Einführung in die Veranstaltung mit Erklärungen über Anlass, Umfang, Gesprächsregeln und Zweck sowie den jeweiligen Inputs.
4. Thematisch bezogene, fokussierte Interviews der Teilnehmenden und darauffolgende Gruppendiskussionen der Inhalte.
5. Potenzielle Arbeitsaufträge:
 - a. Schwerpunkthinhalte der Mobilitätsberichterstattung festlegen, Stärken und Schwächen erfassen sowie potenzielle Konflikte im Verkehr des Untersuchungsgebiets darstellen,
 - b. Erhebungsmethoden für die Mobilitätsberichterstattung evaluieren und potenzielle Einsatzorte für die qualitativen Methoden identifizieren sowie
 - c. Wünsche und Anforderungen an eine Mobilität der Zukunft im Untersuchungsgebiet ermitteln und Risiken abwägen.
6. Dokumentation, Validierung und Veröffentlichung der Ergebnisse, z.B. aus Protokollen und Audiomitschnitten der durchgeführten Fokusgruppen.

Zu beachten

- Da alle Teilnehmenden Teil der Diskussion sein sollen, sollte die Gruppengröße jeder Person einen ausreichenden Redeanteil in den Diskussionsrunden ermöglichen. Eine Moderation ist zu empfehlen.
- Die Moderation hat die Aufgabe auf die Einhaltung von Gesprächsregeln zu achten, damit die Diskussionen sachlich, kontextbezogen sowie kurz und knapp bleibt. Gleichzeitig sollte die Moderation aber die Aussagen nicht werten, sondern zur Interpretation die Redenden gezielt nach ihren Intentionen und Bewertungen fragen.
- Ort und Termin der Veranstaltungen sind frühzeitig zu kommunizieren, damit alle gewünschten Vertreter*innen daran teilnehmen können. Eine räumliche Nähe zu den Teilnehmenden sollte gewährleistet werden, aber der Ort auch neutral sein und niemanden bevorzugen. Ebenso wird die Zeit zwischen 15 und 19 Uhr für die Veranstaltung empfohlen, damit auf der einen Seite der Termin für Angestellte im Zeitrahmen des Arbeitstags liegt, auf der anderen Seite aber auch Freiwillige den Termin in ihre Freizeit legen können und er mit Familienverantwortungen nicht in Konflikt gerät.

Akquise der Teilnehmenden

- Gezielte Ansprache von Vertreter*innen der folgenden Interessengruppen: Gemeinde- und Landesämter (z.B. Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächen, Soziales, Umwelt- und Naturschutz, Gesundheit), politische Parteien (z.B. aus Zusammensetzung des Gemeinderats), Interessenverbände im Verkehr (z.B. ADFC, FUSS e. V., Fahrgastverband Pro Bahn e. V., ökologischer Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), ACE Auto Club Europa e. V.), lokale Bürger*innenvereine und weitere, ergänzende Stakeholder wie die kommunalen Verkehrsbetriebe
- Wenn keine Kontaktperson bekannt ist: Anschreiben der Institutionen mit Bitte um einen Personenvorschlag

Einblicke in die Praxis

Abbildung 11 | Durchführung einer Fokusgruppe für die Mobilitätsberichterstattung in Berlin-Pankow



Quelle: Eigenes Foto

Leitlinien der Moderation

(vgl. Tausch & Menold 2015: 7; Merton et al. 1956)

- Neutrales und unabhängiges Verhalten gegenüber allen Beteiligten und Themen,
- Die Gespräche sollen bevorzugt von alleine laufen ohne inhaltliche Eingriffe und Vorgaben,
- Eingriffe in den Gesprächsablauf nur bei Verstößen gegen Gesprächsregeln, Dominanz von einzelnen Teilnehmenden oder Zeitüberschreitungen von einzelnen Themen,
- Zurückhaltende Teilnehmende sollen in die Diskussion eingebunden werden und
- Bei Stagnation des Gesprächsflusses sollen Stimulationsfragen zur Diskussion gestellt werden.

Die Hinweise zur Durchführung des **World Cafés** können auch in dieser Methode angewendet werden. Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

Benighaus, C., Benighaus, L. (2012) Moderation, Gesprächsaufbau und Dynamik in Fokusgruppen. In: Schulz, M., Mack, B., Renn, O. (Hrsg.), Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. Von der Konzeption bis zur Auswertung (S. 111–134). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Henseling, C., Hahn, T., Nolting, K. (2006) Die Fokusgruppenmethode als Instrument in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung. In: Werkstattberichte Nr. 82, Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung, Berlin.

Kramar, U., Dragan, D., Topolšek, D. (2019) The Holistic Approach to Urban Mobility Planning with a Modified Focus Group, SWOT, and Fuzzy Analytical Hierarchical Process. In: Sustainability 2019, 11, 6599; doi:10.3390/su11236599.

Merton, R. K., Fiske, M., Kendall, P. L. (1956) The focused interview: a manual of problems and procedures. Glencoe, Ill.: Free Press, 1956.

Ruddat, M. (2012) Auswertung von Fokusgruppen mittels Zusammenfassung zentraler Diskussionsaspekte. In: Schulz, M., Mack, B., Renn, O. (Hrsg.), Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. Von der Konzeption bis zur Auswertung (S. 195–206). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schulz, M., Mack, B., Renn, O. (2012)

Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. Von der Konzeption bis zur Auswertung. VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden.

Tausch, A., Menold, N. (2015) Methodische Aspekte der Durchführung von Fokusgruppen in der Gesundheitsforschung. Welche Anforderungen ergeben sich aufgrund der besonderen Zielgruppen und Fragestellungen? In: Gesis Papers 2015 | 12, Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften, Köln.



02. METHODE

ART: ENTSCHEIDUNGSFINDUNGSMETHODE (QUALITATIV)

World Café

Ziel der Methode

Das World Café dient als qualitative Methode dem Entscheidungsfindungsprozess, um in einem einfachen, effektiven und flexiblen Format mit einer großen Gruppe zu komplexen Themen in den Dialog zu treten. In der Stadt- und Verkehrsplanung werden World Cafés dazu eingesetzt, mit mehreren Akteuren zu verschiedenen Thematiken in unterschiedlichen Gruppenkonstellationen diskutieren zu können. So kann eine Vielfalt an Perspektiven reflektiert in Gruppen unterschiedlicher Denkweisen aufgenommen und das Wissen sowie die Kompetenzen der Beteiligten für die Planung vereint werden.

Die Methode stammt aus der Bürger*innenbeteiligung, um den Anwesenden die Möglichkeit einzuräumen, nach eigenem Interesse schwerpunktmäßig an Gesprächsrunden zu verschiedenen Thematiken teilzunehmen. Im Rahmen der SWOT-Analyse kann das World Café für unterschiedliche Aufgaben genutzt werden:

- Kreativer Prozess zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen, um Strategien im lokalen Kontext umzusetzen.
- Diskursiver Prozess zur Bewertung von Prioritäten im Vergleich potenziell geeigneter Maßnahmen.

Die Aufgaben werden voneinander getrennt in einem Umsetzungsprozess mit zwei separaten Veranstaltungen durchgeführt. Nach dem Modell der SWOT-Analyse werden in einem ersten World Café Maßnahmen diskutiert, die den Strategien folgend die Mobilität zielgerichtet gestalten sollen. Nach der Überarbeitung und Auswahl geeigneter Maßnahmen sollten in einem zweiten World Café mit den Entscheidungsträger*innen der Kommune zur Ressourcenallokation diskutiert werden, welche Maßnahmen prioritär umgesetzt werden sollen. Diese Maßnahmen bekommen somit die höchste Aufmerksamkeit in der Umsetzungsphase der Mobilitätsberichterstattung. Die Me-

thode kann auch für andere Aufgaben wie die Zieldiskussion oder die Diskussion der Erhebungsmethoden in angepasster Form angewendet werden (siehe auch

► **01. Methode Fokusgruppen**).

Zielgruppe

World Cafés sind grundsätzlich derart angelegt, dass alle Interessierten an den offenen Diskussionsrunden teilnehmen können. Da die Bewertung des Verkehrssystems innerhalb der SWOT-Matrizen aber auf den partizipativen Erhebungsmethoden aufbaut und die daraus entwickelten, zu diskutierenden Strategien dies integrieren, wurden die World Cafés nur mit Vertreter*innen aus den Akteursgruppen der lokalen Entscheidungsträger*innen durchgeführt. Dies sind Vertreter*innen aus den mobilitätsrelevanten Fachämtern der Kommune und des Landes, der kommunalpolitisch gewählten Parteien sowie der kommunalen Verkehrsunternehmen. Dabei ist wichtig, dass die Moderation die Position der Bürger*innen berücksichtigt und ggf. in den Diskussionsprozess einfließen lässt. Alternativ besteht die Möglichkeit, auch Bürger*innen in den Prozessschritt der kreativen Erarbeitung von Maßnahmen einzubeziehen, allerdings wird der Aufwand erheblich größer, was abgewogen werden muss. Insbesondere durch die COVID19-bedingte Pandemiesituation bedarf es einiger Anpassungen bei der Durchführung von World Cafés: Die Veranstaltung kann beispielsweise digital per Videokonferenz stattfinden, was wiederum Begrenzungen auf die Entscheidungsträger*innen rechtfertigt, da online Diskussionen mit mehreren Dutzend Personen und ihren Redebeiträgen schwer zu moderieren ist. Bei der Vorauswahl der Maßnahmen, die abschließend nach ihrer Priorität aus dem Teilnehmendenfeld bewertet werden sollen, sollen ebenfalls die Vorschläge aus der Bevölkerung von den partizipativen Erhebungsmethoden aufgegriffen werden, sodass die Einschätzung nicht verloren geht.

Für den verbal-argumentativen Aushandlungsprozess zu den kritischen Themen der Planung bietet sich die Einteilung in moderierte Kleingruppen mit ca. 4–6 Personen an, damit im dynamischen Prozess allen Beteiligten auch in den Diskussionsrunden ausreichend Redezeit eingeräumt wird. So können sich alle mit ihren Standpunkten in einer einladenden (Café-)Atmosphäre einbringen und die Teilnehmenden gegenseitig voneinander durch verschiedene Wissensbestände lernen. Die Anzahl an Gesprächsrunden wird durch die Themenvielfalt bestimmt und in jeder Runde wechseln die Diskutierenden den Tisch, sodass sich immer wieder neue Gesprächskonstellationen bieten. Im Projekt MobilBericht wurden insgesamt etwa 20 Teilnehmende pro World Café beteiligt, um zu den fünf Zielkriterien der Mobilitätsberichterstattung diskutieren zu können.

Vorgehensweise

1. Im Vorfeld der World Cafés müssen für die Veranstaltungen das übergeordnete Ziel formuliert und davon ausgehend Inhalte abgeleitet werden, die in den Gruppendiskussionen besprochen werden sollen. Dies ist im Rahmen der SWOT-Analyse für die erste Veranstaltung die Maßnahmenentwicklung auf Grundlage der Strategien. Die zweite Veranstaltung zielt auf eine Priorisierung der für die Umsetzungsphase ausgewählten, weiter zu verfolgenden Maßnahmen ab, um verkehrspolitische Schwerpunkte in der Verkehrsentwicklung zu setzen.
2. Vorbereitung einer gemeinsamen Veranstaltung durch Akquise von Teilnehmenden, deren Einladung, Festlegung des Ortes, Vorbereitung des Inputs sowie eines Konzepts über die Gesprächsthemen, Gruppengröße, Anzahl an Gesprächsrunden und Ergebniserfassung.
3. Einführung in die Veranstaltung mit Erklärungen über Anlass, Umfang, Gesprächsregeln und Zweck sowie den jeweiligen Inputs durch die Moderation gemeinsam und an den einzelnen Tischen.
4. Zur Unterstützung eines intensiven Austauschs kann die Tischmoderation vor jeder Runde anhand der bisherigen Dokumentation kurz erläutern, was in der vorherigen Runde bereits an Maßnahmen angedacht wurde. Entsprechende Einleitungen sollten behutsam gehandhabt wer-

den, da sie die neuen Tischgäste auch in ihrer Denkweise beeinflussen könnten und somit möglicherweise verhindern, dass neue, kreative und innovative Maßnahmen oder Ideen genannt werden.

5. Dokumentation der Gespräche, z. B. über Tafelbilder über die Maßnahmendiskussionen oder Listen mit Punktebewertungen, zur Ermittlung von Prioritäten, sowie Vorstellung der Ergebnisse im Teilnehmendenkreis zur Abschlussdiskussion.

Zu beachten

- Da alle Teilnehmenden Teil der Diskussion werden sollen, sollte die Anzahl an Themen und die daraus resultierende Gruppengröße jeder Person einen ausreichenden Redeanteil in den Diskussionsrunden ermöglichen. Dafür ist eine Moderation an jedem Tisch einzusetzen.
- Die Dokumentation der Ergebnisse sollte transparent vor den Augen der Teilnehmenden stattfinden, damit es nicht zu Missverständnissen zwischen den Aussagen und der Interpretation kommt. Ggf. sollen die Teilnehmende auch selbst an der Dokumentation nach festgelegten Regeln mitwirken.
- Die Moderation hat die Aufgabe, auf die Einhaltung von Gesprächsregeln zu achten, damit die Diskussionen sachlich, kontextbezogen sowie kurz und knapp bleibt. Gleichzeitig sollte die Moderation aber die Aussagen nicht werten, sondern zur Interpretation die Redenden gezielt nach ihren Intentionen und Bewertungen fragen.
- Ort und Termin der Veranstaltungen sind frühzeitig zu kommunizieren, damit alle gewünschten Vertreter*innen daran teilnehmen können. Da die lokalen Entscheidungsträger*innen beteiligt werden, können Veranstaltungsräume der Kommunalverwaltung als ausreichende Institution genutzt werden. Da nahezu alle Entscheidungsträger*innen ihre Position beruflich begleiten, sollte ein Termin unter Rücksprache bzgl. Terminüberschneidungen zur Arbeitszeit zwischen 9 und 16 Uhr gefunden werden.

Akquise der Teilnehmenden

- Gezielte Ansprache von Vertreter*innen der Interessengruppen: Gemeinde- und Landesämter (z. B. Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächen, Soziales, Umwelt- und Naturschutz, Gesundheit), politische Parteien (z. B. aus Zusammensetzung des Gemeinderats) und kommunale Verkehrsunternehmen
- Wenn keine Kontaktperson bekannt ist: Anschreiben der Institutionen mit Bitte um einen Personenvorschlag

Einblicke in die Praxis

Gesprächsregeln

- Es redet immer nur eine Person
- Andere ausreden lassen
- Aktiv zuhören
- Sachlich bleiben
- Keine Beleidigungen
- Sich auf die zuvor sprechende Person beziehen
- Ich-Botschaften statt Du-Botschaften
- Kurz fassen
- Keine Killerphrasen („Geht nicht“, „nie“, „Kann nicht“, „das ist so“)
- Keine Verallgemeinerungen („wir“, „man“, „alle“)
- Kritik bedingt einen Gegenvorschlag
- Themenschwerpunkt beachten
- Wir sind nicht auf der Suche nach Konsens, sondern nach Meinungen und Standpunkten.
- Jede Meinung zählt gleichermaßen, es gibt kein richtig oder falsch.
- Botschaften haben einen Informationsgehalt.

Einen Einblick in die Priorisierung von Maßnahmen im Rahmen des World Cafés bietet ► **Abbildung 10** aus Schritt 5 der Mobilitätsberichterstattung.

Die Hinweise zur Durchführung der **Fokusgruppen** können auch in dieser Methode angewendet werden. Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

Brown, J., Isaacs, D. (2005)

The World Café: Shaping Our Futures Through Conversations That Matter. San-Francisco: Berrett-Koehler Publishers

Fouché, C., Light, G. (2011)

An Invitation to Dialogue. 'The World Café' In Social Work Research. In: Qualitative Social Work, Vol. 10 (1): 28-48.
DOI: 10.1177/14733250103.
URL: theworldcafe.com

Nanz, P., Fritsche, M. (2012)

Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen. bpb Schriftband Reihe 1200, Bonn.

Ruppert-Winkel, C., Hauber, J., Stablo, J., Kress, M. (2014)

Das World Café als Integrationsinstrument in der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung. In: GAIA - Ökologische Perspektiven für Wissenschaft und Gesellschaft; Heft 23/3, S. 243-252.

Steier, F., Gyllenpalm, B., Brown, J., Bredemeier, S. (2008)

World Café. Förderung der Teilhabekultur. In: Kersting, N. (Hrsg.): Politische Beteiligung. Einführung in dialogorientierte Instrumente politischer und gesellschaftlicher Partizipation. S. 167-180, VS Verlag für Sozialwissenschaften.



Charrette-Verfahren

Ziel der Methode

Das Charrette-Verfahren ist eine öffentliche Planungsmethode, die eine gemeinsame Beteiligung von Betroffenen und Interessierten sowie Politik, Verwaltung und Expert*innen ermöglicht. Ziel ist es, die Bevölkerung im ausgewählten Untersuchungsraum und -schwerpunkt in Gestaltungsentscheidungen einzubeziehen und somit eine partizipative Mobilitätsplanung zu ermöglichen. Durch die Verbindung von lokalem und fachlichem Wissen werden konkrete Gestaltungsvorschläge erarbeitet, fortlaufend reflektiert und folglich gemeinsame Lösungen und Konzepte für die Umsetzung der Ideen erarbeitet. Die Besonderheiten des Charrette-Verfahrens liegen in der interdisziplinären Zusammenarbeit, der öffentlichen, transparenten Kommunikation, der flexiblen Gestaltung und dem Anspruch, in einer begrenzten, kurzen Zeit umsetzbare Ergebnisse zu erzielen.

Zielgruppe

Um möglichst viele Perspektiven zum Planungsgegenstand einzufangen, sollten viele verschiedene Bewohner*innen, lokale Betroffene und Interessierte in das Charrette-Verfahren eingebunden werden. Sie sollen gemeinsam mit den politisch und administrativ Verantwortlichen für die Mobilitätsplanung vor Ort an den Veranstaltungen teilnehmen. Die Planenden sollten frühzeitig über das Beteiligungsverfahren informieren und transparent aufzeigen, in welcher Art und Weise zur Entscheidungsfindung zusammengearbeitet wird.

Vorgehensweise

Als Voraussetzung für den Beteiligungsprozess gilt ein gemeinsam mit allen Partner*innen und Beteiligten

durchgeführter Zielfindungsprozess für ein heterogen besetztes Beteiligungsverfahren unter Berücksichtigung etablierter Strukturen im Untersuchungsgebiet. Die zuständigen Entscheidungsträger*innen sollten dabei über bestehende Bindungen und den Gestaltungsspielraum aufklären. Ebenso ist die Absprache von Zuständigkeiten im Durchführungsprozess sowie der verbindlichen und verlässlichen Umsetzung der Ergebnisse unabdingbar.

Das Charrette-Verfahren ist ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren. Die einzelnen Phasen können verschiedene Veranstaltungen unterschiedlicher Formate umfassen:

1. Vorphase

In der Vorphase erfolgen die Bestandsaufnahme und die Erschließung des Untersuchungsgebiets. Dazu gehört die Erkundung des Gebietes mit öffentlichen Planungsspaziergängen, Stakeholdergesprächen, Dokumentenanalysen und Öffentlichkeitsarbeit. In dieser ersten Phase empfiehlt sich zudem die Integration von Mini-Charrettes, um mit der Öffentlichkeit eine erste Problemanalyse durchzuführen und erste Schwerpunkte und Themen für das Arbeitsprogramm der Hauptcharrette festzulegen.

2. Hauptcharrette

In der Hauptcharrette werden öffentliche Planungswerkstätten durchgeführt, die die eigentlichen Planungsideen und -ansätze ausarbeiten. Ausgehend von den Wünschen und Themen der Vorphase und den ortsspezifischen Gegebenheiten werden Handlungsschwerpunkte definiert und an drei bis sieben aufeinander folgenden Tagen bearbeitet. Die Bearbeitung der Themen erfolgt an verschiedenen Arbeitstischen im Rahmen eines offenen Arbeitsprozesses, in den Teilnehmende jederzeit beobachtend oder aktiv einsteigen können. Planungsexpert*innen übernehmen dabei die Moderation und überprüfen, reflektieren und kommentieren die entwickelten Lösungsansätze. Dieses Vorgehen wiederholt sich fortlaufend während der Planungswerkstatt, bis am Ende ein breit

getragenes Konzept zu den Gestaltungsvorschlägen entstanden ist.

3. Abschlusscharrette

Die umsetzungsorientierte Aufbereitung der Ergebnisse erfolgt in der Abschlusscharrette. Dabei werden die aufgearbeiteten Ergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert sowie mit Politik und Verwaltung abgestimmt, damit darauffolgend möglichst schnell umsetzbare Handlungsschritte festgelegt werden können.

Zu beachten

- Eine umfassende Information gilt als wesentliche Voraussetzung von Beteiligung. Um alle Beteiligten auf den gleichen Stand zu bringen, ist ergänzend zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit z.B. die Konzeption einer kleinen Ausstellung zu empfehlen, in der sich Teilnehmende über wesentliche Rahmenbedingungen der Planung und Beteiligung informieren können.
- Einige Menschen haben größere Hemmschwellen als andere, Beteiligungsveranstaltungen zu besuchen. Entsprechend sollten Räumlichkeiten gewählt werden, die nicht zu förmlich und bestenfalls in räumlicher Nähe zum Projektgebiet verortet sowie gut erreichbar sind.
- Bei der Durchführung sollte auf die Tageszeit und den Veranstaltungsort geachtet werden, da die Teilnehmenden weitere Verpflichtungen wie Familie und Beruf haben. Daher bietet sich ein Zeitrahmen von 15 bis 19 Uhr im Wohnumfeld der Personengruppen an.
- Bei dem Beteiligungsprozess ist auf eine Arbeit auf Augenhöhe zwischen den Akteur*innen der Zivilgesellschaft, der Verwaltung und der Politik zu achten. Wichtige Aspekte sind zudem Transparenz und Nachvollziehbarkeit der einzelnen Schritte und die Veranschaulichung der Planung in verständlicher Weise.

Weiterführende Literatur

Kegler, H. (2006)

Charrette – eine neue Generation der Beteiligungsmöglichkeiten. In: Informationsdienst städtebaulicher Denkmalschutz Nr. 31. Berlin. S. 69–79.

Akquise der Teilnehmenden

Die Akquise der Teilnehmenden setzt sich aus zwei Herangehensweisen zusammen:

- Zum einen sollen durch eine Stakeholderanalyse im Untersuchungsgebiet in Verbindung mit politischen Zielsetzungen Personengruppen mit besonderen Mobilitätsbedarfen identifiziert werden, die direkt zur Teilnahme angesprochen und eingeladen werden, um aktiv an der Ideensammlung, Planung und Umsetzung mitwirken zu können. Unterschiedliche Methoden der direkten Ansprache wie Kennenlerngespräche, Stadtspaziergänge sowie Besuche der etablierten Treffpunkte und Einrichtungen können dafür ebenso wie die Identifikation und Ansprache von lokalen Multiplikator*innen genutzt werden. Dabei wird über die Ziele und das Vorhaben des Beteiligungsprozesses informiert sowie gleichzeitig die Möglichkeit geboten, offene Fragen zu beantworten.
- Zum anderen sollen durch allgemeine Öffentlichkeitsarbeit alle Betroffenen und Interessierten über die Beteiligungsmöglichkeiten informiert werden, um ihnen die Möglichkeit einzuräumen, sich am Entscheidungs- und Gestaltungsprozess zu beteiligen. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, mittels direkter und einfacher Ansprache der Vielfalt der Akteur*innen vor Ort gerecht zu werden und möglichst viele Menschen über den aktuellen Stand des Beteiligungsverfahrens zu informieren. Die konsequente Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt durch Aushänge und Hauswurfsendungen vor Ort, unterschiedliche soziale Medien und Nachbarschaftsportale, eine Website sowie einen gemeinsamen Verteiler.

Einblicke in die Praxis

Das Charrette-Verfahren wurde zur Entwicklung eines Nahmobilitätskonzepts im Forschungsprojekt „Modellkiez Invalidenkiez“ angewendet.

Der Abschlussbericht ist verfügbar unter:
www.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Forschung/PDFs/Modellkiez/Roadmap_Modellkiez_Invalidenstrasse.pdf



Projektbeirat

Ziel der Methode

Beiräte sind ein relativ neues Instrument der Beteiligung, das jedoch immer häufiger zum Einsatz kommt, auch in der Verkehrsplanung. Meist werden Beiräte über einen begrenzten Zeitraum und zu bestimmten Schwerpunktthemen eingerichtet, um lokales oder thematisches Expert*innenwissen und Erfahrungen zu einem geplanten Projekt verfügbar zu machen. Die Beiratsmitglieder nehmen dabei eine beratende Funktion ein und engagieren sich ehrenamtlich. Die verschiedenen Perspektiven aus dem Projektbeirat sollen dabei helfen, Anforderungen an die Planung frühzeitig zu identifizieren und im weiteren Verlauf besser berücksichtigen zu können. Sie sind sozusagen Seismographen für die Stimmung und Bedarfe im Viertel. Die Einrichtung eines Beirates kann aber auch zu einer Legitimierung geplanter Maßnahmen führen: Einerseits ist die aktive Mitwirkung oft identitätsstiftend und kann somit bei den Beiratsmitgliedern selbst zu einer positiven Einstellung führen. Andererseits können die transparente Kommunikation der Ergebnisse der Beiratssitzungen und die Berufung auf Empfehlungen oder Beschlüsse des Beirats auch in der Bevölkerung für eine höhere Zustimmung sorgen.

Bisher üblich ist der Einsatz von Expert*innenbeiräten. Insbesondere bei Großprojekten werden diese gern eingesetzt, um den verschiedenen, von der Planung betroffenen Akteursgruppen eine Stimme zu geben und ihre Expertise in den Prozess einfließen zu lassen. Bei kleineren Projekten oder der Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten bietet sich aber auch die Einrichtung eines projektbegleitenden Beirats aus der Bürger*innenschaft an. Im Vergleich zu Expert*innengremien liegt der Fokus dann deutlich stärker auf Expertise im Sinne von lokalem Wissen.

Zielgruppe

Anwohner*innen und Menschen, die vor Ort ein Gewerbe, eine Praxis oder ähnliches betreiben, bewegen sich täglich im Untersuchungsgebiet fort und beobachten Situationen und Dinge, die durch konventionelle Verkehrserhebungsmethoden kaum zu erfassen sind. Ihr lokal-spezifisches Alltags-Wissen kann dabei helfen, Mobilitätsmaßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Bedarfe und Gegebenheiten zu entwickeln. Sie stehen darüber hinaus im Austausch mit ihren Nachbar*innen – ob nun sporadisch oder täglich, ob lediglich in ihrer Hausgemeinschaft oder im ganzen Viertel. So können sie nicht nur die Stimmungslage vor Ort einschätzen und Ansprechpartner*innen für Hinweise in Richtung Verwaltung sein, sondern auch Informationen über Planungen und aktuelle Entwicklungen, die sie in den Beiratssitzungen erhalten, weiter in die Nachbarschaft tragen. Um ein umfassendes Bild der Situation und der Mobilitätsbedarfe vor Ort zu erhalten, sollten bei der Auswahl der Projektbeiratsmitglieder gezielt unterschiedliche Gruppen angesprochen werden.

Vorgehensweise

1. Zu Beginn müssen die Rahmenbedingungen des Projektbeirats klar abgesteckt werden. Folgende Fragen sollten dabei geklärt werden:
 - Was ist die Rolle des Projektbeirats?
 - Welche Befugnisse hat er?
 - Wie fließen die Ergebnisse der Beiratssitzungen in die weitere Planung ein?
 - Über welchen Zeitraum hinweg soll der Projektbeirat eingesetzt werden?
 - In welcher Häufigkeit kommt der Beirat zusammen (z. B. regelmäßig alle zwei Monate oder unregelmäßig an projektrelevanten Punkten)?
 - Wie viele Mitglieder soll der Beirat haben?
 - Wer koordiniert und moderiert den Beirat?
 - Wer nimmt an den Sitzungen teil?

2. Steht die Ausgestaltung des Projektbeirats fest, kann mit der Akquise der Mitglieder begonnen werden. Dafür bietet sich eine öffentliche Ausschreibung an (siehe Akquise der Teilnehmenden).
3. Nach Auswahl der Beiratsmitglieder sollte der Projektbeirat zeitnah zu einer ersten, konstituierenden Sitzung zusammenkommen. Für eine transparente und vertrauensvolle Zusammenarbeit werden hier die Rahmenbedingungen gemeinsam besprochen und abgestimmt.

Zu beachten

- Als Anwohner*innen sind die Beiratsmitglieder Expert*innen für die lokale Perspektive. Wichtig ist dabei, dass sie nicht nur ihre eigenen, individuellen Bedürfnisse im Blick haben, sondern verschiedene Akteursgruppen repräsentieren und somit stellvertretend auch die Bedarfe, Probleme und Anregungen anderer Personen in den Beiratssitzungen einbringen.
- Wenn die Hinweise aus dem Beirat nicht ernst genommen werden, kann schnell der Eindruck einer Scheinbeteiligung entstehen. Deswegen ist es wichtig, von Anfang an klar zu kommunizieren, inwiefern die Ergebnisse der Projektbeiratssitzungen in die weitere Planung einfließen.
- Lange Phasen ohne Fortschritte in einem Projekt und ohne relevante Aufgabe für den Projektbeirat können zu Ermüdung führen.
- Ehrenamtszuschüsse oder Aufwandsentschädigungen können die Verbindlichkeit zur Teilnahme an den Beiratssitzungen erhöhen und ein eigenständiges Engagement über die Sitzungen hinaus anregen.

Akquise der Teilnehmenden

Zur Akquise der Beiratsmitglieder bietet sich eine öffentliche Ausschreibung an. Im Hinblick auf eine möglichst diverse Zusammensetzung des Beirats ist es wichtig, neben klassischen Kanälen wie Zeitung und Social Media auch lokal-spezifische Kommunikationskanäle (z.B. Aushänge und Flyer, Newsletter von lokalen Vereinen und Initiativen) zu nutzen. Je nach Projektschwerpunkt können über einen kurzen

Bewerbungsbogen Informationen abgefragt werden, die bei der Auswahl der Beiratsmitglieder helfen. Um möglichst verschiedene Mobilitätsbedarfe zu repräsentieren kann neben einer Vielfalt in Bezug auf Alter, Gender, Migrationsbiografie und Bildungshintergrund auch darauf geachtet werden, folgende Gruppen im Beirat vertreten zu haben:

- Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- Vertreter*innen von Schulen und Kitas
- Gewerbe, Handel und Dienstleistungen
- Bürger*inneninitiativen und -verbände

Der Auswahlprozess sollte transparent kommuniziert werden.

Einblicke in die Praxis

Abbildung 12 | Gemeinsame Kiezbegehung im Kiezblock Komponistenviertel mit Vertreter*innen aus dem Projektbeirat und der Bezirksverwaltung.



Quelle: Leon Zens

Um die lokale Perspektive in die Entwicklung des ersten Pankower Kiezblocks einzubringen, wurde ein Projektbeirat aus Anwohner*innen im Komponistenviertel eingerichtet. Neben den regulären Beiratssitzungen fand eine gemeinsame Kiezbegehung zur Ermittlung von Gefahrenstellen im Viertel statt (vgl. Abbildung 12). Außerdem agierte der Beirat als Jury für einen öffentlichen Wettbewerb zur Förderung von Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums.

Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.



Community Mapping

Ziel der Methode

Die Analyse des Mobilitätsverhaltens und der subjektiven Mobilitätsbedarfe auf den alltäglichen Wegen der Bevölkerung stehen im Fokus dieser Erhebungsmethode. Das Community Mapping erfasst für eine lokal begrenzte Personengruppe Bedürfnisse und resultierende Mobilitätsbedarfe in Form der genutzten und fehlenden Orte der Daseinsvorsorge, der Auswahl von Verkehrsmitteln sowie der Bewertung der Verkehrsträger und stellt diese systematisch in einer Karte dar. Dabei wird insbesondere die Situation im Wohnumfeld erhoben, um über die Nahmobilität der Menschen Erkenntnisse zu gewinnen. Mit den gemeinschaftlich angelegten Karten als auch in den anschließenden Interviews mit den Proband*innen wird ermittelt, welche Beweggründe zu den alltäglichen verkehrsrelevanten Entscheidungen führen. Durch die partizipative Methode wird explorativ aus der Nutzer*innenperspektive erkundet, wie die Qualität der Infrastruktur, des Verkehrs und der Ziele der Daseinsvorsorge von den Verkehrsteilnehmenden als Alltagsexpert*innen vor Ort wahrgenommen werden. Somit werden wahrgenommene Stärken und Schwächen aufgezeigt. Ebenso können individuelle Mobilitätseinschränkungen und -bedarfe im Zusammenhang mit dem Verkehrssystem erfasst werden. In der Durchführung mit mehreren Proband*innen gleichzeitig können nach den Einzelinterviews auch in Gruppendiskussionen Lösungsvorschläge für die zukünftige Gestaltung des Verkehrssystems thematisiert werden. Die Audio- und Kartenmaterialien können für die Visualisierung von Problemlagen gegenüber Verwaltung und Politik genutzt werden.

Zielgruppe

Jede Person aus dem Untersuchungsgebiet kann an der qualitativen Methode teilnehmen, um ihre Nutzer*in perspective darzustellen. Durch den diskursiven und bildlichen Prozess wird ein einfacher Zugang zum Thema gewährleistet, der durch das gemeinschaftliche Arbeiten sowie die offene Kommunikation der Ergebnisse unterstützt wird. Auf Diversität der Teilnehmenden ist in Bezug auf Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkung und Verkehrsmittelwahl zu achten. Weitere soziale und sozioökonomische Eigenschaften wie Einkommen oder Bildungshintergrund sowie Mobilitätsvoraussetzungen durch die Stadträume können bei einer großen Zahl an Freiwilligen abhängig von den Kapazitäten des Projekts zur Auswahl der Stichprobe berücksichtigt werden. Denn ein Schulkind nimmt das Verkehrssystem ganz anders wahr oder sucht sich andere Wege als seine Eltern, was berücksichtigt werden sollte. Es können auch Personengruppen mit Mobilitätseinschränkungen zur Teilnahme ausgewählt werden, um ihre spezifischen Bedarfe zu erfassen. Bei der Teilnahme von Menschen mit Sehbehinderung ist die Methode anzupassen. Zur Förderung der Nutzung des Umweltverbunds sollen zudem vor allem die Wahrnehmungen von Zufußgehenden, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzenden erfasst werden, da sie auf derselben Strecke durch unterschiedliche Rollen und Perspektiven als Verkehrsteilnehmende differieren können. Frauen und Männer haben unterschiedliche Wahrnehmungen und Bedürfnissen, die durch eine paritätische Auswahl der Proband*innen berücksichtigt werden muss.

Vorgehensweise

1. Vorbereitung einer gemeinsamen Veranstaltung durch Akquise und Einladung von Teilnehmenden, Festlegung des Ortes, Vorbereitung der Karten und Schablonen (Legenden und Symbole für Ziele der Daseinsvorsorge und Streckenbewertungen sowie Stifffarben für verschiedene Verkehrsmittel) sowie Interviewfragen.
2. Am Veranstaltungstag: Erklärung der Durchführung des Community Mappings für alle Teilnehmenden (Vorstellungsrunde, Verfahrensablauf, Ziele, Werkzeuge).
3. Kartierung in der Wohnumgebung: Einzeichnen der alltäglich genutzten Ziele der Daseinsvorsorge (sogenanntes Asset Mapping).
4. Mapping der genutzten Routen und Verkehrsmittel, durch die die Ziele erreicht werden.
5. Bewertung des Verkehrs und der Infrastruktur aus Sicht der jeweils genutzten Verkehrsmittel.
6. Präsentation der erstellten Karten und der darin eingezeichneten Mobilitätssituation, dazu Rückfragen in Bezug zur subjektiv wahrgenommenen Mobilität und Bewertungen von Stärken und Schwächen des Verkehrssystems.
7. Gemeinsame Gruppendiskussion über Maßnahmen und Prioritäten zur Verbesserung des Status Quo im Verkehrssystem.

Zu beachten

- Die bildliche Methode und die Gruppenarbeit ermöglichen einen intuitiven Zugang mit Möglichkeiten zur Rücksprache über den Ablauf und Visualisierungen im Verständigungsprozess (vgl. Kumar 2002, von Unger 2014: 78). Allerdings müssen die Teilnehmenden fähig sein, mit Karten arbeiten zu können, was vor allem bei Kindern im Grundschulalter nicht unbedingt gewährleistet ist (vgl. Perkins 2007: 136).
- Menschen mit Sehbehinderungen haben besondere Anforderungen, da sie die Umwelt und die Karten nicht visuell wahrnehmen.

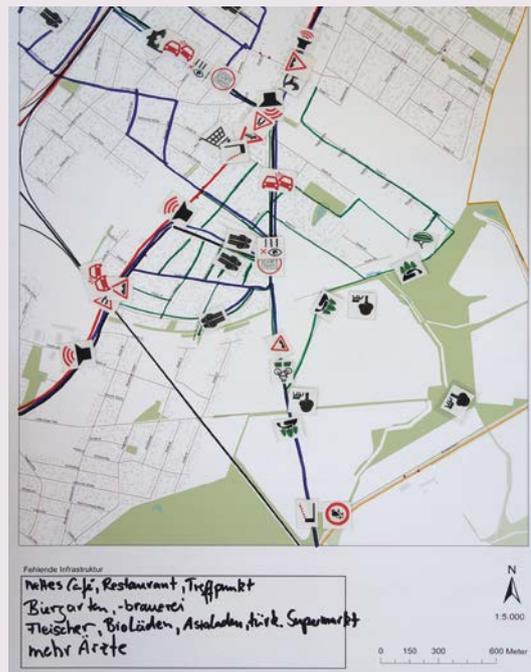
- Bei der Durchführung sollte auf die Tageszeit und den Veranstaltungsort geachtet werden, da die Teilnehmenden weitere Verpflichtungen wie Familie und Beruf haben. Daher bietet sich ein Zeitrahmen von 15 bis 19 Uhr im Wohnumfeld der Personengruppen an.
- Die Karten sollten so viele Informationen wie nötig enthalten, um sich gut orientieren zu können (Straßennamen, Schwarzplan, Grünanlagen und Gewässer), aber so wenige wie möglich, um die Teilnehmenden in ihrer Wahrnehmung von Infrastrukturen nicht zu beeinflussen.

Akquise der Teilnehmenden

- Pressemitteilung
- Aufruf über lokale Kommunikationskanäle (Zeitungen und Social Media)
- Ansprache von Bürger*innen-, Sport-, Sozialvereinen
- Plakate an öffentlichen Stätten
- Gezielte Ansprache von Schulen, Unternehmen, Sozialhilfeeinrichtungen, den Behindertenbeauftragten, Seniorenbeauftragten etc.

Einblicke in die Praxis

Abbildung 13 | Kartenausschnitt



Quelle: Eigenes Foto

Fragen mit Bezug zum Community Mapping

- a. Welche Stärken und Schwächen sehen Sie allgemein im Verkehr im Bezirk und haben diese Auswirkungen auf ihre Mobilität?
- b. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Versorgung?
- c. Mit welchen Verkehrsmitteln möchten Sie bevorzugt im Verkehr von Pankow unterwegs sein?
- d. Welche Faktoren sind Ihnen bei der Wahl der Verkehrsmittel wichtig? Inwieweit hat die Infrastruktur durch die Verkehrsträger Einfluss darauf?
- e. Gibt es Einrichtungen, die Sie aus Mobilitätsgründen besonders oft nutzen oder vermeiden?
- f. Haben Sie Verbesserungsvorschläge für die von Ihnen benannten Probleme im Verkehr?
- g. Wie sehen Sie für Sie ideale Verkehrsraum aus, welches Verkehrsmittel würde bevorzugt werden? Worin unterscheidet sich die aktuelle Verkehrssituation von diesem Ideal?

Fragen mit Bezug zu anderen Erhebungsmethoden**Teilnehmende Beobachtung**

- a. Ist der von Ihnen gewählte Weg der kürzeste oder knüpfen Sie die gewählten Wege an Bedingungen (z. B. Vorhandensein Fahrradinfrastruktur)?
- b. Beeinflussen die Wege die Nutzungshäufigkeit der Infrastruktur?

Online-Befragung

- a. Welche Infrastrukturen fehlen Ihnen in Ihrer Wohnumgebung? Welche Hindernisse sehen Sie, potenziell näherliegende Infrastrukturen zu nutzen?
- b. Warum nutzen Sie das von Ihnen gewählte Verkehrsmittel, gibt es gleichwertige Alternativen? Gibt es Verkehrsmittel, die Sie aufgrund der Situation meiden?

- c. Wie zufrieden sind Sie mit der Nutzung des gewählten Verkehrsmittels?
- d. Sind Sie mit der Länge ihrer Wege und den Wegealternativen zufrieden?
- e. Nutzen bzw. könnten Sie die eingezeichneten Wege immer und zu jeder Tages- und Nachtzeit nutzen? (Einschränkungen Sicherheit, Geldbudget, Verfügbarkeit der Verkehrsmittel) Umweltgerechtigkeitsanalyse
- a. Gibt es Umweltbeeinträchtigungen die stärker negativ empfunden werden als andere?
- b. Wie groß sollte ein begrünter Ort sein, um Erholung bieten zu können? Welche Faktoren beeinträchtigen die Erholungsfunktion von Parkanlagen?
- c. Gibt es Wohlfühlorte oder Orte des Unwohlseins in der Wohnumgebung und wenn ja, aus welchen Faktoren definieren sie sich?

Erreichbarkeitsanalyse

- a. Würden Sie einen anderen Weg zu ihrem Zielort nehmen, wenn er andere Eigenschaften aufweist? Welche wären das?
- b. Gibt es Hindernisse (Überquerungsbereiche, regelmäßige Staubereiche, schlechte Ampeltaktungen, defekte Infrastruktur), die Sie in der Fortbewegung auf den Wegen beeinträchtigen?
- c. Ist es Ihnen wichtig, all die eingezeichneten Ziele ähnlich schnell zu erreichen? Falls ja, welche?
- d. Wie weit würden Sie maximal mit den von Ihnen gewählten Verkehrsmitteln fahren?

Weitere Informationen aus der Praxis wie die Symbollegenden zum **Community Mapping** stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

Blaut, J. M., Stea, D., Spencer, C., Blades, M. (2003)
Mapping as a cultural and cognitive universal. *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 93, Issue 1, S. 165–185.

Somesh, K. (2002)
Methods for community participation: A complete guide for practitioners. London: ITDG.

Parker, B. (2006)
Constructing Community Through Maps? Power and Praxis in Community Mapping. In: *The Professional Geographer*, Volume 58, Number 4, S. 470–484, November 2006.

Perkins, C. (2007)
Community Mapping. In: *The Cartographic Journal*, Vol. 44 No. 2, S. 127–137.

Preston City Council (Hrsg.) (o. J.)
The Community Mapping Toolkit. A guide to community asset mapping for community groups and local organisations.
URL: preston.gov.uk/GetAsset.aspx?id=fAAyADMANgA5ADcAfA-B8AFQAcgB1AGUafAB8ADAAfAA1

Von Unger, H. (2014)
Partizipative Forschung. Einführung in die Forschungspraxis. Springer VS Verlag Fachmedien, Wiesbaden.



Photovoice

Ziel der Methode

Durch die Beteiligung von Personengruppen mit besonderen Mobilitätsbedarfen ermöglicht die Photovoice-Methode, die Nutzendenperspektive in die Mobilitätsplanung einzubeziehen. Photovoice befähigt die Teilnehmenden, ihre Bedarfe, Bewertungen zu Stärken und Schwächen des Viertels sowie Vorstellungen von Zielzuständen zu artikulieren. Die Erfassung ihrer Perspektive und der partizipative Prozess fördern die Sichtbarkeit und das Empowerment der Teilnehmenden.

Die Planung kann dadurch sowohl an sozialer Gerechtigkeit als auch an neuen, umfassenderen Perspektiven gewinnen und den Anforderungen einer integrierten Planung gerecht werden. Das Video-, Foto- und Audiomaterial kann für die Visualisierung von Problemlagen sowie Lösungsvorschlägen genutzt werden. Außerdem können die Mobilitätsbedarfe durch ihre Erfassung einen Einfluss auf die Entscheidungsfindungen im Planungsprozess nehmen.

Zielgruppe

Qualitative, partizipative Erhebungsmethoden bieten die Möglichkeit, durch die Selektion des Teilnehmendenkreises bestimmte Zielgruppen explizit in die Bestandserhebung einzubinden. Menschen mit besonderen Mobilitätsbedarfen können die Mobilitätssituation aus ihrer Sicht bewerten und Vorschläge zur Verbesserung des Status quo aufzeigen, die von den Planenden in dieser Form womöglich noch nicht bedacht wurden.

Die Photovoice-Methode eignet sich insbesondere für

- Personen, die weder lesen noch schreiben können oder denen es schwerfällt, sich zu artikulieren
- Kinder und Jugendliche, da sie mit Smartphones vertraut sind und Übung darin haben, Fotos und Videos zu machen und auf verschiedenen Kanälen zur Präsentation zu nutzen

Vorgehensweise

1. Planung und Vorbereitung durch Akquise der Teilnehmenden, Definition des Untersuchungsraums und der -fragen, Festlegung des zeitlichen Ablaufs, Organisation der technischen Umsetzung und Vorbereitung der altersgerechten Einführung in die Erhebung
2. ggf. Schulung der Mitforschenden (Vermittlung von Zielen, Techniknutzung)
3. PHOTO: Fotografieren im Untersuchungsgebiet nach Einführung, Gruppeneinteilung und Besprechung der Wegeführung
4. VOICE: Gruppendiskussionen zum aufgenommenen Material und den Wahrnehmungen (am Veranstaltungstag oder bei einem weiteren Termin in kurzem zeitlichem Abstand zu den Erhebungen)
5. wissenschaftliche Auswertung
6. Präsentation und weitere Nutzung der Ergebnisse (ggf. als öffentliche Veranstaltung)

Zu beachten

- Die Moderation der Veranstaltung sollte dem Alter der Teilnehmenden entsprechend erfolgen und kann bei jüngeren Menschen auch spielerische Elemente enthalten, damit die Konzentrationsfähigkeit erhalten bleibt. Darüber hinaus empfiehlt es sich, den Zeitraum der Untersuchung möglichst kurz zu halten.
- Die Dokumentation der Ergebnisse kann durch die Nutzung von Apps (z. B. Stadtsache) erleichtert werden. Statt Digitalkameras empfiehlt sich außerdem die Nutzung von Smartphones oder Tablets, da diese über die Möglichkeit verfügen, Daten wie bspw. den Ort der Aufnahme direkt über eine Internetverbindung auf einem Server zu speichern.

- Die Auswertung der Ergebnisse sollte systematisch erfolgen und vorab geplant werden, um die hohen Datenmengen möglichst effektiv verarbeiten zu können.
- Durch die Erfassung des Audio- und Bildmaterials bedarf es der Unterzeichnung von Datenschutzerklärungen, damit die Ergebnisse auch für öffentliche Zwecke genutzt werden dürfen.

Akquise der Teilnehmenden

- Zur Akquise von jungen Teilnehmenden können Schulen, Jugendclubs oder ähnliche Institutionen kontaktiert werden, um eine hohe Teilnehmendenzahl an wenigen Untersuchungstagen zu garantieren.
- In einem großen Untersuchungsgebiet empfiehlt sich bei der Durchführung von Photovoice mit Kindern und Jugendlichen eine hohe Teilnehmendenzahl (ca. 50). Trotz einer potenziell hohen Anzahl von nicht verwertbaren Aufnahmen können so aussagekräftige Ergebnisse erzielt werden.

Einblicke in die Praxis

Analyseschema zur Auswertung der Aufnahmen

Die Analysekategorien zur Auswertung der Aufnahmen sollten alle für die Fragestellung relevanten Informationen enthalten. Folgende Kategorien können dabei gebildet werden:

- thematische Zuordnung
- Geolokalisierung/Ort
- Bewertungskategorie (Bedarfe, Stärken, Schwächen, Visionen)

Abbildung 14 | Aufnahmen von Schüler*innen im Pankower Komponistenviertel zur Bewertung ihres Schulumfelds.



Quelle: Eigene Fotos

Für die weitere Auswertung bietet sich eine farbcodierte, tabellarische Darstellung an. Nach der ersten Bewertung der Aufnahmen können aus dieser Tabelle leicht Ableitungen getroffen werden, um gezielt die im Vorhinein gestellten Fragen beantworten zu können. Eine Soll-Ist-Tabelle kann schnell einen Überblick zum Umsetzungsstand im jeweiligen Untersuchungsraum geben. Zur besseren Nachvollziehbarkeit sollte dafür vorab der Status quo erhoben werden, um die Aussagen der Teilnehmenden einzuordnen und relativieren zu können.

Abbildung 15 | Auszug einer Soll-Ist-Tabelle

Themenfeld	Wünsche der Kinder	Aktueller Zustand	Ort
Spielflächen	neue Schaukeln	Wenige vorhanden	Spielplatz CDE-Straße

Quelle: Eigene Darstellung

Nutzung der Aufnahmen

Die Bilder sollten möglichst nicht nur zur empirischen Verwendung genutzt, sondern z. B. Entscheidungsträger*innen in Politik und Verwaltung in gezielten Formaten präsentiert oder in Form einer Ausstellung öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Vorstellung der Ergebnisse kann z. B. bei Straßenfesten oder anderen Veranstaltungen stattfinden, um ein möglichst breites Publikum anzusprechen.

Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2022)

Mobilikon: Umsetzungshilfe Photovoice.

URL: www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/photovoice

Hausigke, S., Mussack, P. T., Buchmann, L. (2023)

Photovoice. Methodische Vorgehensweise und Ergebnisse in Berlin-Pankow. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

doi: doi.org/10.5281/zenodo.7626054

Kuratani, D., Lai, E. (2011)

TEAM Lab – Photovoice Literature Review, University of Southern California.

URL: teamlab.usc.edu/teamblog/september-2011/two-new-literature-reviews-posted-on-september-06-2011/

Landwehr, J., Kolip, P. (2021)

Photovoice als Forschungsmethode mit Kindern. In: Prävention und Gesundheitsförderung 16, S. 75–80. doi: 10.1007/s11553-020-00782-0

Wang, C., Burris, M. A. (1997)

Photovoice: Concept, Methodology, and Use for Participatory Needs Assessment. In: Health Education & Behavior. 24(3), S. 369–387. doi: 10.1177/109019819702400309

Wihofszky, P., Hartung, S., Allweiss T., Bradna, M., Brandes, S., Gebhardt, B., Layh, S. (2020)

Photovoice als partizipative Methode: Wirkungen auf individueller, gemeinschaftlicher und gesellschaftlicher Ebene. In: Hartung, S., Wihofszky, P., Wright, M. T. (Hrsg.) (2020): Partizipative Forschung: Ein Forschungsansatz für Gesundheit und seine Methoden. Springer Nature, Wiesbaden. S. 85–141.



Teilnehmende Beobachtung

Ziel der Methode

Das Ziel ist die Analyse des Mobilitätsverhaltens und der subjektiven Wahrnehmung auf den alltäglichen Wegen der Bevölkerung. Mithilfe der teilnehmenden Beobachtung werden Konflikte (und -potenziale), Bewältigungsstrategien und weitere Einflussfaktoren auf die subjektiv wahrgenommene Qualität des Verkehrssystems erfasst. Durch das anschließende Interview werden beobachtete Konflikte thematisiert und die Qualität des Weges aus Sicht der Nutzer*innen (Zugänglichkeit des Verkehrsnetzes, zeitliche Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit etc.) bewertet. Ferner werden Lösungsvorschläge für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs erfragt. Das Video-, Audio- und Kartenmaterial können für die Visualisierung von Problemlagen gegenüber Verwaltung und Politik genutzt werden.

Zielgruppe

Jede Person aus dem Untersuchungsgebiet kann an der qualitativen Methode teilnehmen, um ihre Nutzer*inperspektive darzustellen. Auf Diversität der Teilnehmenden ist in Bezug auf Alter, Geschlecht, körperliche Einschränkung und Verkehrsmittelwahl zu achten. Weitere soziale und sozioökonomische Eigenschaften wie Einkommen oder Bildungshintergrund sowie Mobilitätsvoraussetzungen durch die Stadträume können bei einer großen Zahl an Freiwilligen abhängig von den Kapazitäten des Projekts zur Auswahl der Stichprobe berücksichtigt werden. Denn ein Schulkind nimmt den Weg ganz anders wahr als seine Eltern oder sucht sich andere Wege. Es können auch Personengruppen mit Mobilitätseinschränkungen zur Teilnahme ausgewählt werden, um ihre spezifischen Bedarfe zu erfassen. Zur Förderung der Nutzung des Umweltverbunds sollen vor allem die Wahrnehmungen von Zufußgehenden, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzenden erfasst werden, da sie auf derselben Strecke durch unterschiedliche Rollen und Perspektiven als Verkehrsteilnehmende Faktoren der Mobilität unterschiedlich bewerten.

Frauen und Männer haben unterschiedliche Wahrnehmungen und Bedürfnissen, die durch eine paritätische Auswahl der Proband*innen berücksichtigt werden muss.

Vorgehensweise

1. Die Teilnehmenden legen die Strecken und die Nutzung ihres Verkehrsmittels fest. Dies sollten Strecken sein, welche sie häufig nutzen, wie z. B. der Weg zur Schule/Arbeit, zum Supermarkt, zu Freund*innen und zu Freizeitaktivitäten. Ein Termin oder auch mehrere Termine werden vereinbart.
2. Anfertigung einer Karte, um die Wege nachvollziehen zu können, sowie eines vorstrukturierten Beobachtungsprotokolls (Start-Ziel, Wetterverhältnis, Zeitablauf, Personenbeschreibung, grobe Niederschrift des Gesamtablaufs).
3. Erstellung eines Fragebogens zur leitfadengestützten Erfassung der Mobilitätssituation auf dem Weg sowie Einflüssen auf verkehrsrelevante Entscheidungen.
4. Fahrt- oder Wegaufzeichnung mit einer Kamera. Die Kamera wird am Helm oder an der Lenkerstange des Fahrrads befestigt oder beim Zufußgehen vor der Brust getragen.
5. Kurzinterview auf Basis des Fragebogens mit der beobachteten Person unter Aufzeichnung z. B. durch ein Diktiergerät.
6. Auswertung und Kategorisierung der Daten: Was wurde über die Infrastruktur festgestellt? Was über die Verkehrssituation? Welche Verbesserungsvorschläge gibt es? Wieso nimmt die teilnehmende Person den Weg?
7. Möglich: Auswertung der Daten mit einer Daten- und Textanalysesoftware für eine bessere Aufbereitung und Kategorisierung der Daten.

Zu beachten

- Eigene Perspektiven und Sichtweisen sollen nicht in die Beobachtung und deren Analyse einfließen. Gefühle, welche die beobachtende Person gegenüber der teilnehmenden Person oder der Situation hegt, können als störende und damit verfälschende Faktoren auftreten (Atteslander 1975). Allerdings können im Interview gemeinsam Eindrücke von der Fahrt bzw. dem Weg reflektiert werden.
- Die multiple Aufnahmefähigkeit bei Beobachtungen ist beschränkt (Rosenthal 2015), jedoch können Videoaufzeichnungen diesem Punkt entgegenwirken.
- Teilnehmende Beobachtungen sollten zu unterschiedlichen Tageszeiten durchgeführt werden, um Stoßzeiten sowie Zeiten mit weniger Verkehr beobachten zu können.

Akquise der Teilnehmenden

- Pressemitteilung
- Aufruf über lokale Kommunikationskanäle (Zeitung und Social Media)
- Ansprache von Bürger*innenvereinen
- Plakate an öffentlichen Stätten
- Gezielte Ansprache von Schulen, Unternehmen, den Behindertenbeauftragten, Seniorenbeauftragten etc.

Einblicke in die Praxis

Beobachtungsprotokoll

Angaben zur Person	<ul style="list-style-type: none"> • Geschlecht • Alter
Zeit mit Datum und Wochentag	<ul style="list-style-type: none"> • Datum • Zeit (von-bis) • Wochentag
Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad • Fuß • ÖPNV • MIV
Wetter	<ul style="list-style-type: none"> • Regen / Sonne / Wind • warm / kalt
Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Wie sieht das Feld aus? • Wie ist der Weg? (z. B. Stadtgebiete, vorhandene Infrastruktur)
Abläufe / Ereignisse / Interaktionen	<ul style="list-style-type: none"> • Wer tut was auf dem Weg? • Gibt es besondere Ereignisse? • Gibt es Interaktionen zw. beobachteten Personen und anderen im Feld?

Abbildung 16 | Selbstgezeichnete Fahrtroute einer Teilnehmenden Beobachtung mit dem Fahrrad.



Quelle: Eigenes Foto

Weitere Informationen aus der Praxis wie die **Interviewleitfadenfragen** nach der Befahrung stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

Atteslander, P. (1975)
Methoden der empirischen Sozialforschung, Vierte Auflage, Sammlung Götschen de Gruyter, Berlin.

Laatz, W. (1993)
Empirische Methoden: Ein Lehrbuch für Sozialwissenschaftler, Verlag Harri Deutsch.

Mayntz, R., Holm, K., Hübner, P. (1972)
Einführung in die Methoden der empirischen Soziologie, Dritte Auflage, Westdeutscher Verlag, Opladen.

Rosenthal, G. (2015)
Interpretative Sozialforschung. Eine Einführung. 5. Auflage. Beltz-Juventa Verlag, Weinheim und Basel.



Stationäre Beobachtung

Ziel der Methode

Das Ziel der Stationären Beobachtung ist die Analyse der Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und der Umgang mit bestehenden Infrastrukturen bzgl. des Bauwerkes (z.B. Oberfläche und Markierungen), des Betriebs (z.B. Schilder und Ampel) und der Infrastrukturdefizite (z. B. endender Radweg und Schlaglöcher). Die Beobachtung wird dort durchgeführt, wo es zu vielen Interaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wie z. B. an Kreuzungen und Überwegen kommt. Es wird untersucht, ob Konflikte entstehen und wie sie ggf. gelöst werden. Konkret wird durch die Methode der Beobachtung ein Verhalten, Handeln und symbolisches Interagieren von Menschen in einfacheren oder komplexeren Verkehrssituationen analysiert. Das Videomaterial von den Interaktionspunkten kann für die Visualisierung von Problemlagen gegenüber Verwaltung und Politik genutzt werden und bietet die Möglichkeit, Gefahrenlagen darzustellen.

Datengrundlage

Die Wahl der Kreuzungen ergibt sich aus den polizeilichen Unfallstatistiken, Unfalldaten und anderen Umfragen (subjektiven Daten zu Gefahrenbereichen) sowie aus den Hinweisen vorangegangener Diskussionen (siehe ► **01. Methode Fokusgruppen**). Zusätzlich sollten bei der Auswahl aktuelle Umbaupläne berücksichtigt werden. Die Anzahl an Orten, die beobachtet werden, richtet sich nach dem Umfang und Schwerpunkt des Projekts und sollte die Möglichkeit des Vergleichs untereinander bieten. Die Auswahl an Kreuzungen sollte über das gesamte Stadtgebiet und unter Berücksichtigung verschiedener Situationen im Verkehrssystem stattfinden.

Vorgehensweise

1. Kreuzungen auswählen.
2. Zeiten der Beobachtung auswählen, z. B. in den Berufsverkehrszeiten morgens von 7:30 bis 8:30 Uhr, mittags von 12:30 bis 13:30 Uhr und nachmittags von 16:00 bis 17:00 Uhr (freitags von 15:00 bis 16:00 Uhr). Ziel ist die gesamtheitliche Erfassung der Kreuzung aus verschiedenen Perspektiven/Tageszeiten. Die Beobachtung sollte nicht in Ferienzeiten umgesetzt werden. Es empfiehlt sich die Beobachtung zwischen Frühling und Herbst durchzuführen, da in diesen Zeiten mit erhöhtem Rad- und Fußverkehr zu rechnen ist.
3. Am Tag der Beobachtung zwei Kameras an zwei verschiedenen Stellen der Kreuzung positionieren.
4. Die verkehrstechnische Situation an der Kreuzung erfassen.
5. Das Geschehen mit mindestens zwei Personen beobachten. Diese Personen führen Protokoll über potenzielle und tatsächliche Konflikte sowie Regelbrüche.
6. Die Daten auswerten, kategorisieren und kontextualisieren. (Welche Verkehrsregel wurde am häufigsten missachtet? Was sind (mögliche) Gründe dafür? etc.)
7. Maßnahmen erarbeiten auf Grundlage anerkannter Empfehlungen zur (Um-)Gestaltung von Knotenpunkten oder Straßen für den Fuß- und Radverkehr (vgl. FGSV 2014, UBA 2017, ITDP 2018).

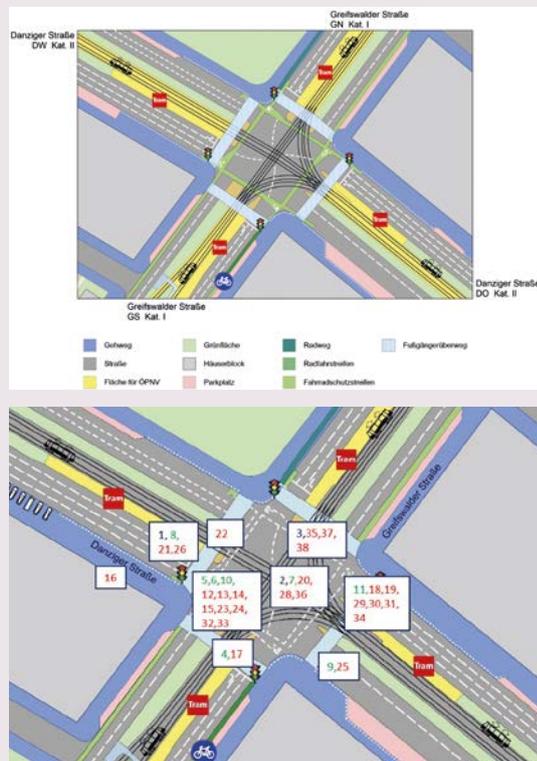
Zu beachten

- Auch durch die Beobachtung zu verschiedenen Tageszeiten können nicht alle Konflikte und Regelbrüche an einer Kreuzung erfasst werden.
- Eigene Perspektiven und Sichtweisen sollen nicht in die Beobachtung und deren Analyse einfließen. Gefühle, welche die beobachtende Person gegenüber der Situation hegt, können als störende und damit verfälschende Faktoren auftreten (Atteslander 1975).

- Die multiple Aufnahmefähigkeit bei Beobachtungen ist beschränkt (Rosenthal 2015), jedoch können Videoaufzeichnungen diesem Punkt entgegenwirken.
- Stationäre Beobachtungen sollen an unterschiedlichen Tageszeiten und Tagen durchgeführt werden.

Einblicke in die Praxis

Abbildung 17 | Grundlagenkarte Aufbau Kreuzung Greifswalder Str. / Danziger Str. und Verortung von Konfliktbeobachtungen



Es wurden dabei Konflikte in drei Typen von Ursachen unterschieden: die mangelnde Verkehrsinfrastruktur, Reaktionen auf den Verkehrsfluss und das individuelle Einhalten der StVO.

- Konflikte wegen Infrastruktur
- Konflikte wegen StVO
- Konflikte wegen Verkehrsfluss

Quelle: Eigenes Foto

Infrastruktur

- Kaum Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr im Straßenraum vorhanden.
- Auf schmalen Mittelinseln an der Kreuzung stehen Lastenräder durch ihre Länge bis in den Kreuzungsbereich.
- Zu wenig Platz in den Fußgängerwartebereichen an der Ampel für gleichzeitig überquerende Schüler*innen (teilweise mit Fahrrad) und Aussteigende aus der Tram.
- Häufig konfliktträchtige Interaktionen von Fahrradfahrenden mit rechtsabbiegenden Autofahrenden aus der Danziger Straße nach der Greifswalder Straße: Links/rechts überholen, Fahrstreifenwechsel, dahinter warten.

Verkehrsfluss

- Mittags ordnen sich Fahrradfahrende links vor der Ampel (GN/DW) (für MIV) ein, um links auf GS Richtung Norden abzubiegen.
- Viele Radfahrende, insb. Morgens und Abends auf Fußgänger*innenwege bei Kreuzung der Straßen.

StVO

- Abbiegende Fahrzeuge nehmen Personen auf Fußgängerfurt den Vorrang.
- Radfahrende fahren auf den Gehwegen und/oder entgegengesetzt der Fahrtrichtung
- Falsch eingeordnetes Fahrzeug blockiert bei Spurwechsel die Fahrbahn
- Einsatz von Hupe, um Druck auf wartende Fahrzeuge auszuüben
- Fehlendes Halten bei Blaulichtfahrzeugen
- Verkehrsteilnehmende überfahren/überlaufen noch die rote Ampel

Weitere Informationen aus der Praxis wie ein **Beobachtungsprotokoll** zur Erfassung von Konflikten stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

Atteslander, P. (1975)

Methoden der empirischen Sozialforschung, Vierte Auflage, Sammlung Göschen de Gruyter, Berlin.

Boenke, D. (2013)

Merkmale barrierefreier Überquerungsstellen, In: Straßenverkehrstechnik (57), Heft 7/2013, S. 457–459.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2014)

Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrsplanung, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (Hrsg.), Köln, 2014.

Fuss e. V. (o. J.)

Check-Liste für das Sicherheitsaudit von Straßen.

URL: umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/1-fussverkehrsstrategie.html?download=355:checkliste-verkehrssicherheitsaudit&start=40

ITDP – Institute for Transportation and Development Policy (2018)

Pedestrians First: Tools for a Walkable City vom 06.02.2018.

URL: itdp.org/publication/walkability-tool

Kodukula, S., Rudolph, F., Jansen, U., Amon, E. (2018)

Living. Moving. Breathing. Wuppertal: Wuppertal Institute.

URL: greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/living.moving.breathing.20180604.pdf

Laatz, W. (1993)

Empirische Methoden: Ein Lehrbuch für Sozialwissenschaftler, Verlag Harri Deutsch.

Mayntz, R., Holm, K., Hübner, P. (1972)

Einführung in die Methoden der empirischen Soziologie, Dritte Auflage, Westdeutscher Verlag, Opladen.

Milani Medeiros, R., Jammot-Paillet, Q. (2018)

Interrelating Bikeway Typology and Collisions Involving Motorized Vehicles and Bicycles in Berlin. Poster bei der International Cycling Conference 2017.

URL: umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/dokumente/poster_medeiros_jammot.pdf

Rosenthal, G. (2015)

Interpretative Sozialforschung. Eine Einführung, 5. Auflage. Beltz-Juventa Verlag, Weinheim und Basel.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017)

Straßen und Plätze neu denken. Fachbrochüre.

URL: umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109*uba*broschuere*strassen*und*plaetze*neu*denken.pdf



Quantitative Befragung

Ziel der Methode

Befragungen werden mit ganz unterschiedlichen Zielsetzungen durchgeführt. Ein Schwerpunkt liegt auf der Erhebung von Daten, die sich schlecht beobachten oder messen lassen. Dies betrifft z. B. subjektive Wahrnehmungen sowie Einstellungen und Präferenzen. Im Verkehrsbereich werden Befragungen überdies zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens genutzt.

Im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung können Befragungen vor allem für folgende Themenstellungen relevant sein:

- Zufriedenheit mit der Wohnumgebung, den vor Ort vorhandenen Infrastrukturen und Nahmobilitätsmöglichkeiten
- Präferenzen bei der Verkehrsmittelwahl
- Wahrnehmung des Angebots, der Qualität und Sicherheit verschiedener Verkehrsmittel und der dazugehörigen Infrastrukturen
- Subjektive Erreichbarkeit von Alltagszielen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Zufriedenheit mit der Umweltqualität im Wohnviertel
- Mobilitätsbarrieren, unerfüllte Bedürfnisse, daraus resultierende Mobilitätsbedarfe und Schwierigkeiten bei Alltagswegen

Zielgruppe

Befragungen richten sich je nach thematischem Schwerpunkt an unterschiedliche Zielgruppen. Um ein allgemeines Bild der Mobilität oder der subjektiven Wahrnehmung der Nahmobilitätsmöglichkeiten in einem Gebiet zu erheben, sollte eine für die Gesamtbevölkerung repräsentative Stichprobe der Einwohner*innen befragt werden. Je nach Fragestellung kann es aber auch sinnvoll sein, die Befragung auf besonders relevante Bevölkerungsgruppen zu beschränken, wie z. B. Kinder, Menschen mit wenig Einkommen oder Senior*innen. Auch eine räumli-

che Eingrenzung kann sinnvoll sein, z. B. wenn Besucher*innen eines Einkaufszentrums oder Mitarbeitende eines Unternehmens befragt werden.

Vorgehensweise

1. Konzeption der Befragung

- a. Ziele der Befragung festlegen
- b. Rahmenbedingungen klären
- c. Festlegung Teilnehmendenkreis
- d. Klärung datenschutzrechtlicher Anforderungen

2. Vorbereitung der Befragung

- a. Art und ggf. Ort der Befragung festlegen (schriftlich, online, persönlich, telefonisch)
- b. Ermittlung der benötigten Stichprobengröße
- c. Entwicklung des Fragebogens und Pretest

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. Ggf. Digitalisierung der Fragebögen
- d. Möglichkeiten der Kontaktaufnahme einrichten (z. B. bei Rückfragen, Beschwerden)

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

- Ggf. können die geplanten Fragen in bereits etablierte Befragungen integriert werden, z. B. in die von vielen Kommunen durchgeführten kommunalen Bürger*innenumfragen oder regelmäßige Mobilitätserhebungen wie die SrV- oder MiD-Erhebung.
- Wichtig ist außerdem die Frage nach der Stichprobengröße, die notwendig ist, um Aussagen in der gewünschten Genauigkeit treffen zu können. Ist das Erreichen der notwendigen Stichprobengröße unwahrscheinlich, ist zu prüfen, ob bei der gewünschten Aussagekraft der Befragung Abstriche gemacht werden können. Andernfalls sind erst die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen für die Befragung zu sichern.
- Zum Erhebungsservice gehören ggf. Erinnerungen an die Befragung und ein kleines Dankeschön für die Teilnahme. Außerdem sollte eine Kontaktmöglichkeit bei Fragen angegeben werden.
- Online-Fragebögen können durch Filterfragen besser an die individuelle Situation der Befragten angepasst werden. Beispielsweise könnten Befragte in Abhängigkeit vom Besitz eines Fahrrads unterschiedliche Fragen gestellt bekommen. Online-Fragebögen liegen außerdem bereits in digitaler Form vor. Papierfragebögen stellen eine Alternative für kurze Befragungen dar, z. B. im Straßenraum. Außerdem können sie ergänzend genutzt werden, um auch Menschen ohne Internetzugang zu beteiligen.

Akquise der Teilnehmenden

Die Akquise der Teilnehmenden hängt von der Art der Befragung ab und davon, ob eine repräsentative Stichprobe erforderlich ist. Bei Befragungen im Straßenraum werden potenzielle Befragte direkt angesprochen. Hierbei ist durch eine geeignete Methode (z. B. Ansprache jeder dritten Person) sicherzustellen, dass die Befragten möglichst zufällig ausgewählt werden.

Soll die Befragung repräsentativ für die Gesamtbevölkerung sein, wird häufig eine Zufallsstichprobe aus dem Register des Einwohnermeldeamts gezogen, die dann zunächst postalisch angeschrieben wird.

Online-Befragungen werden häufig mit geringeren Anforderungen an die Repräsentativität durchgeführt. In diesen Fällen ist eine intensive Bewerbung über verschiedene Kanäle (Zeitung, Newsletter, Mailing-Listen, soziale Medien) geeignet, um ausreichend und verschiedene Teilnehmende zu rekrutieren. Sollen spezifische Zielgruppen befragt werden, ist auch eine Zusammenarbeit mit geeigneten Einrichtungen, z. B. Schulen, hilfreich.

Einblicke in die Praxis

Abbildung 18 | Umsetzung einer Radverkehrsbefragung im Straßenraum



Quelle: Maika von Harten

Anregungen zur Formulierung konkreter Fragen liefern bereits etablierte Befragungen und Fragebögen, wie z. B. die Fragebögen der beiden größten Mobilitätserhebungen in Deutschland – MiD und SrV. Je nach spezifischem Thema der Befragung können aber auch Befragungen aus anderen Themenfeldern relevant sein. So adressieren die in vielen Kommunen üblichen kommunalen Bürger*innenumfragen häufig Aspekte der Lebensqualität in Städten. Die Fußgängerfreundlichkeit einer Wohnumgebung kann u. a. mithilfe des ALPHA- oder des NEWS-Fragebogens erfasst werden.

Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.

Weiterführende Literatur

Für die Planung und Durchführung von Befragungen sowie die Gestaltung von Fragebögen und einzelnen Fragen gibt es eine Vielzahl von Büchern. Eine erste Einführung in das Thema „Befragungen“ sowie eine Einordnung dieser Methode in die Vielfalt möglicher Erhebungsverfahren können z. B. den folgenden Quellen entnommen werden:

Umweltbundesamt (Hrsg.)

Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung.

URL: umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/evaluation_zaeht_ein_anwendungshandbuch_fuer_die_kommunale_verkehrsplanung.pdf

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2012)

Empfehlungen für Verkehrserhebungen. FGSV-Verlag, Köln (ISBN: 978-3-941790-99-5)

Anregungen zur Formulierung konkreter Fragen können z. B. folgenden Quellen entnommen werden:

Nobis, C., Köhler, K. (2019)

Mobilität in Deutschland – MiD Nutzerhandbuch. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. mobilitaet-in-deutschland.de

Hubrich, S., Ließke, F., Wittwer, R., Wittig, S., Gerike, R. (2019)

Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“
URL: tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Methodenbericht.pdf?lang=de

Verwiebe, R., Troger, T., Riederer, B. (2014)

Lebensqualität in Wien 1995-2013. Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung II. In: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Werkstattbericht 147.

Spittaels, H., De Bourdeaudhuij, I., Foster, C., Oja, P., Oppert, J.-M., Rutter, H., Sjöström, M. (2009)

Langversion des Fragebogens zu Umweltwahrnehmung, aktivem Transport und körperlicher Aktivität. URL: ipenproject.org/documents/methods_docs/Surveys/ALPHA_German.pdf

Boedecker, M., Bucksch, J., Fuhrmann, H. (2010)

Messung fußgängerfreundlicher Wohnumgebungen.

URL: http://ipenproject.org/documents/methods_docs/Surveys/NEWS_German.pdf

LH Dresden (2020)

Kommunale Bürgerumfrage 2020 - Hauptaussagen.

URL: dresden.de/media/pdf/online-shop/statistikstelle/KBU_2020-Hauptaussagen.pdf



10. METHODE

ART: ANALYSEMETHODE

Umweltverträglichkeits- und Umweltgerechtigkeitsanalyse

Ziel der Methode

Die Methode ermöglicht die Analyse des Verkehrssystems in Bezug auf seine negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, sowie positive Umweltgüter, die diese gewissermaßen kompensieren können. Auswirkungen auf die Bevölkerung. Dabei stehen 3 Fragen im Mittelpunkt:

1. Wie verteilen sich die Belastungen durch das Verkehrssystem (und Möglichkeiten der Kompensation)?
2. Gibt es räumliche Belastungsschwerpunkte, die in der Planung priorisiert werden sollten?
3. Sind vulnerable Gruppen, wie z. B. sozial benachteiligte besonders vom Verkehrssystem belastet?

Betrachtet werden dabei sowohl verkehrliche Belastungen, wie sie durch Luftschadstoffe und Verkehrslärm entstehen, als auch positive Umweltgüter in Form von Erholungsflächen die diese Belastungen ausgleichen können. Von Interesse sind dabei nicht die Emissionen an sich, sondern die Wirkung, die sie auf Mensch und Umwelt entfalten können. Neben der Gefahr wird also auch die Exposition betrachtet. Dabei wird zusätzlich analysiert, ob das Risiko, von verkehrlichen Auswirkungen betroffen zu sein, durch die räumliche Verteilung der Auswirkungen in Zusammenhang mit der Exposition vulnerabler Gruppen für diese besonders hoch ist. In der Untersuchung wurde der Fokus dabei auf sozial benachteiligte Gruppen gelegt.

Datengrundlage

Für die Analyse werden diverse (Geo-)Daten benötigt, deren Verfügbarkeit, Aktualität und Maßstabsebene sich gewöhnlich stark unterscheiden. Ziel ist es, die

Analyse möglichst kleinräumig (großmaßstäblich) durchzuführen, um die lokal sehr heterogene Verteilung der verkehrlichen Auswirkungen innerhalb eines Stadtteils erfassen zu können. In Mobilbericht wurden dazu alle Daten auf Adressebene erhoben und für die kartografische Darstellung auf (Wohn-)Blockebene kategorisiert. Folgende Sekundärdatensätze sind für die einzelnen Teilbereiche der Analyse notwendig und hinreichend:

Grundlagendaten

Zur Vereinheitlichung der Eingangsdaten, sowie Darstellung der Ausgangsdaten

- Zahl der Einwohner*innen aus dem Einwohnermelderegister inkl. Räumlicher Verortung über die ID der Wohnblöcke
- Adressgeodaten (Punkte) z. B. aus dem amtlichen Liegenschaftskataster
- Gebäudeflächen (Polygone) z. B. aus dem amtlichen Liegenschaftskataster
- Statistische Blöcke (Polygone), des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg

Luftbelastung

Betrachtet werden NO_2 (Stickstoffoxid) und $\text{PM}_{2,5}$ (Feinstaub) als gesundheitsgefährdende Schadstoffe, für die Grenzwerte existieren und die regelmäßig für die Luftreinhalteplanung berechnet werden

- verkehrsbedingten Immissionen mit NO_2 , aus dem Umweltatlas Berlin
- verkehrsbedingten Immissionen mit $\text{PM}_{2,5}$, aus dem Umweltatlas Berlin

Lärmbelastung

- Lärmimmissionspunkte (Fassadenpegel) aus der Strategischen Lärmkartierung

Versorgung mit Erholungsflächen

Die Analyse erfordert eine Erreichbarkeitsanalyse vorhandener, geeigneter Flächen und einen Abgleich mit dem potentiellen Erholungsbedarf.

- Erholungswirksame Grünanlagen, aus dem Grünflächeninformationssystem (GRIS)
- Schutzgebiete nach Naturschutzrecht, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima
- Rasterkarte des Gesamtlärmindezes (zur Messung von Grünflächen, die durch die Lärmbelastung keine Erholung bieten), aus der Strategischen Lärmkartierung
- Geodaten für eine Netzwerkanalyse (zur Messung der Erreichbarkeit der Erholungsflächen; siehe

► 11. Methode Erreichbarkeitsanalyse

Mehrfachbelastung und Gerechtigkeit

Die soziale Benachteiligung alleine durch den untenstehenden Indikator zu definieren, ist dadurch ratsam, dass zusätzlich genutzte Indikatoren (z.B. Kinderarmut aus dem Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2017) nicht kleinräumig vorliegen und ist dadurch möglich, dass diese Indikatoren aufgrund ihrer sehr hohen Interkorrelation mit dem hier genutzten Indikator zu großen Teilen dasselbe Phänomen darstellen (ob dieses Vorgehen auf Basis der Interkorrelationen auch außerhalb Pankows möglich ist muss von Fall zu Fall geprüft werden).

- Personen in SGB-II-Bedarfsgemeinschaften insgesamt nach Wohnblöcken des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg

Vorgehensweise

1. Die Belastungs- bzw. Versorgungsdaten werden mittels GIS räumlich auf die Einwohner*innen übertragen, sodass eine Analyse der Belastung möglich wird.
2. Anerkannte Grenzwerte werden zur Bewertung der Belastung jedes*jeder einzelnen Bewohners*Bewohnerin herangezogen (z.B. der WHO, der BImSchV oder des Landschaftsprogramms der ehemaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt).

*(Alternativ können Kostensätze aus der Methodenkonvention des UBA als Belastungsindikator herangezogen werden. Da letztere keine gesetzliche Handlungsgrundlage bieten, wurden sie hier nicht als Planungsgrundlage eingesetzt. Eine Entscheidung, die in der Verwaltung gemeinsam mit Methodenexpert*innen getroffen werden sollte.)*

Zwischenergebnis

Belastetenzahlen auf Adressebene

3. Zur kartographischen Darstellung auf Blockebene wird die Summe der Belasteten je Block gebildet. Kategorisiert wird in Relation zur Verteilung der Belastung aller Blöcke Pankows.

(Alternativ können Relationen zu anderen Räumen (z.B. durchschnittliche Belastetenmenge pro Block in Berlin) oder Zielwerten (z.B. maximaler Anteil Belasteter pro km²) zur Kategorisierung herangezogen werden.)

4. Die Kategorisierung wird mithilfe von Quantilen durchgeführt, wobei der Fokus die Identifikation von Extremwerten bzw. Hotspots ist. Die hohen Belastungswerte (viele Belastete) wurden also in zwei kleine Klassen unterteilt, die sich vom großen Rest der weniger stark belasteten Blöcke unterscheiden (extrem stark belastet sind die 5 % der Blöcke mit den meisten Belasteten, stark belastet die nächsten 10 % aller Blöcke, darunter werden Blöcke nur danach differenziert ob sie über oder unter dem Median liegen oder nicht belastet sind).

(Alternativ kann auch nach z.B. gleichen Klassen-Größen oder belastet-unbelastet kategorisiert werden.)

5. Bei der kartographischen Darstellung ist darauf zu achten, dass Farbskalen farblich dem Inhalt entsprechen, barrierefrei (oder mindestens barrierearm) sind und dass der DSGVO gemäß kein Rückschluss von den Daten bzw. der Darstellung auf Einzelne zugelassen wird.

6. Zwischenergebnis

Karten der Belastung pro Block

7. Zur Analyse von Mehrfachbelastungen werden die Belastetenzahlen auf Blockebene zusammengefügt. Um auch hier einen Fokus auf Extremwerte bzw. Hotspots zu legen, können die einzelnen Belastungen auf Blockebene aggregiert und zusammenfassend dargestellt werden, wenn extrem viele Bewohner*innen einzelner Blöcke unter mehreren Belastungen gleichzeitig leiden.
8. Zur Analyse der Umweltgerechtigkeit wird mittels statistischer Verfahren betrachtet, ob Blöcke mit mehr Belasteten und Blöcke mit einem größeren Anteil an sozial Benachteiligten unter allen Einwohner*innen signifikant oft gemeinsam auftreten.

Herausforderungen

Die Zielvorstellung für diese Methode muss mit den Verantwortlichen und späteren Nutzer*innen der Ergebnisse gemeinsam entwickelt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Karten und Zahlen am Ende darstellen, was für die Planung von Nutzen ist. Dabei müssen insbesondere Kompromisse zwischen Komplexität und Einfachheit sowie Innovation und Konvention bei Berechnungen und Darstellungen abgewogen werden.

Einblicke in die Praxis

Abbildung 19 | Linienförmige Darstellung verkehrsbedingter Feinstaub (PM2.5) Immissionen von 2015 im südlichen Teil Pankows



Quelle: Eigene Darstellung

Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.



Erreichbarkeitsanalyse

Ziel der Methode

Die Methode ermöglicht die Analyse des Verkehrssystems in Bezug auf seine Teilhabestiftende Fähigkeit. Jedem muss eine gerechte Möglichkeit zur gesellschaftlichen Teilhabe gegeben werden. Dabei stehen drei Fragestellungen im Mittelpunkt:

1. Sind Ziele der Daseinsvorsorge von überall mit inklusiven Verkehrsmitteln, also dem ÖPNV und zu Fuß, gut zu erreichen? Sowie gegebenenfalls: Wo sind sie es nicht?
2. Wo sind typische, alltägliche Ziele der Naherreichbarkeit, wie Lebensmittelmärkte oder Grundschulen fußläufig nicht erreichbar?
3. Wo ist der ÖPNV gegenüber dem MIV besonders benachteiligt?

Betrachtet werden dazu die Reisezeiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu diversen Zielen der Daseinsgrundvorsorge. Nicht alle Ziele können fußläufig erreichbar sein, weshalb für solche Ziele anstatt der fußläufigen Erreichbarkeit die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV untersucht wird, der als relativ umweltfreundliches, inklusives Verkehrsmittel für alle zugänglich, nutzbar und attraktiv sein muss und daher Nutzer*Innen nicht gegenüber Nutzer*Innen anderer Verkehrsmittel benachteiligen darf.

Datengrundlage

Für die Analyse werden diverse (Geo-)Daten benötigt, deren Verfügbarkeit, Aktualität und Vollständigkeit sich für gewöhnlich unterscheiden. Ziel ist es, die Modellierung des Verkehrssystems möglichst realistisch und gleichzeitig praktikabel umzusetzen. Dazu wurde ausschließlich auf kostenlos und öffentlich verfügbare Daten zurückgegriffen, um das Straßen- und Wegenetz sowie die Quellen und Ziele (siehe rechts) zu erstellen und mit den notwendigen Parametern für die Analyse vorzubereiten.

Folgende Datensätze sind für die einzelnen Teilbereiche der Analyse notwendig und hinreichend:

Netzwerk

- Straßen und Wegenetz aus dem Detailnetz Berlin (FISBroker, WFS-Datensatz) sowie Open Street Maps (OSM)
- Öffentlicher Nahverkehr in Form der Fahrplandaten im General Transit Feed Specification (GTFS)-Format des VBB
- Geschwindigkeit: Mittlere Geschwindigkeit für den MIV, sowie Reisezeiten für den Fußverkehr aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2013)

Netzwerkanalyse-Quellen

- Adressgeodaten (Punkte) z. B. aus dem amtlichen Liegenschaftskataster

Netzwerkanalyse-Ziele

- Supermärkte aus OSM
- Öffentliche Spielplätze in Berlin aus dem Datensatz „Grünanlagenbestand“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie OSM für Spielplätze in Brandenburg
- Erholungswirksame Grünanlagen, aus dem Grünflächeninformationssystem (GRIS)
- Schutzgebiete nach Naturschutzrecht, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima
- Öffentliche Schulen in Berlin aus dem Datensatz „Standorte Öffentlicher Schulen“ der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
- Allgemeinmediziner*innen aus der Arztsuche der Kassenärztlichen Vereinigung Berlin und OSM für Brandenburg
- Apotheken aus OSM und vom Qualitätsverbund Netzwerk im Alter Pankow e.V.
- Krankenhäuser aus dem Verzeichnis der Krankenhäuser und Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen des Statistischen Bundesamt und OSM
- Kultureinrichtungen (Theater, Kino, Museum) aus OSM

- Arbeitsplätze in Form von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro Planungsraum. Kostenpflichtige Aufbereitung vom Statistischen Landesamt Berlin-Brandenburg

Vorgehensweise

1. Aufbereitung der Daten:
 - a. Qualitätskontrolle mit Stichprobenartiger Überprüfung von Einzelzielen in Google, Google Maps und Google Street View (Datum der Aufnahme beachten!).
 - b. Umwandlung von Polygonfeatures in Punktfeatures bei einigen großflächigen OSM Daten (Mittelpunkt/Zentroid), sowie Grünflächen (mehrere Punkte pro Ziel, dort wo Zugänge in die Fläche verortet sind).
 - c. Aufbereitung der 2D-Netzwerkdaten mit Hinblick auf 3D Attribute, die z. B. ein Wechsel von einem Brückenabschnitt auf den Abschnitt der darunterliegenden Straße unmöglich machen, sowie Abbiegevorschriften, Beschränkungen für bestimmte Verkehrsmittel und Einbahnstraßenregelungen.
(Obwohl eine Kombination aus offiziellen GIS-Daten und OSM-Daten die höchste Genauigkeit bietet, wird auf Grund des notwendigen Arbeitsaufwandes bei der Verknüpfung davon abgeraten.)
2. Für eine genaue Erreichbarkeitsberechnung werden Adressen als Quellorte des Verkehrs angenommen. Um als Analyseeinheit nicht Adressen, sondern Einwohner*innen zu bekommen, werden diese auf Basis der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) auf die Gebäude und dann gleichmäßig auf die Adressen pro Gebäude verteilt.
(Alternativ können unter Akzeptanz eines Genauigkeitsverlustes Gebäudemittelpunkte oder Blockmittelpunkte angenommen werden um die Rechenzeit zu verkürzen.)
3. Zur Ermittlung der Reisezeiten des MIV wird die mittlere Geschwindigkeit berechnet und für alle Straßenabschnitte je nach Straßenklasse angepasst. Die zu berechnende Geschwindigkeit basiert auf der einfachen Reisezeit und nicht der komplexen, wie die Datengrundlage. Es wird eine Pauschale für Zu- und Abgang addiert.
(Alternativ kann die Geschwindigkeit aus der Datengrundlage basierend auf der komplexen Reisezeit genutzt werden, wobei dadurch die Reisezeit auf kurzen Wegen unterschätzt und auf langen Wegen überschätzt wird.)
4. Aufbau des Netzwerkes im GIS und Integration der GTFS-Daten.
5. Netzwerkanalyse: Einmalige Berechnung der Reisezeiten mit dem MIV und fußläufig sowie mittlere Reisezeit mehrerer Berechnungen für den ÖPNV. Für den ÖPNV wurden pro Ziel 6–8 Berechnungen mit verschiedenen Startzeiten durchgeführt. Dazu wurden für Krankenhäuser Fahrten von 08 bis 08.15 Uhr, für weiterführende Schulen von 08 bis 08.30 Uhr, für Museen, Theater und Kinos Fahrten von 18 bis 18.30 Uhr im 5-Minuten-Rhythmus, sowie für alle Ziele bis auf Schulen und Museen Fahrten von 3 bis 3.20 Uhr nachts im 10-Minuten-Rhythmus berechnet. Dadurch sollte verhindert werden, dass die Berechnungen insbesondere bei geringer Taktfrequenz sehr von einer Wartezeit bestimmt werden, die durch die willkürlich gewählte Abfahrtszeitzeit entstünde.
6. **Zwischenergebnis:** Reisezeiten für alle Einwohner Pankows zu den gegebenen Zielen.
7. Für die Erholungsflächenberechnung (siehe auch ► **10. Methode Umweltverträglichkeit und Umweltgerechtigkeit**) wurde anstatt von Quelle-Ziel-Berechnungen ein Gebiet ausgehend von den gewählten Flächen berechnet und in diesem Gebiet je Erholungsfläche die Menge der erreichbaren Adressen bzw. Einwohner summiert. Die Größe des Gebietes bestimmt sich dabei durch die Vorgaben des Landschaftsprogramms der ehemaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.
8. Reisezeitverhältnis: Zur Berechnung der Reisezeitverhältnisse werden die ÖPNV-Reisezeiten durch die MIV-Reisezeiten geteilt und nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. klassifiziert.

9. Kartografische Aufbereitung: Zur Darstellung in Karten werden die Reisezeiten je Ziel auf Blockebene gemittelt. Dargestellt wird die fußläufige Erreichbarkeit in Klassen entsprechend den Ergebnissen zur Zufriedenheit mit der Entfernung. Die ÖPNV-Erreichbarkeit wird über frei wählbare Klassengrenzen, z. B. „<10 Minuten“, „10–20 Minuten“ usw. dargestellt.

Einblicke in die Praxis

Abbildung 20 | Straßen- und Schienenverkehrsnetzwerk im südlichen Pankow



Quelle: Eigene Darstellung

Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.



Flächengerechtigkeitsanalyse

Ziel der Methode

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

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 Flächengerechtigkeitsanalyse ermöglicht es, Maßnahmen zur Umverteilung der Straßenfläche zu evaluieren. Sie 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-Befahrungen abgeglichen und plausibilisiert werden.

Im Anschluss 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:

1. die partizipative Erarbeitung einer Vision für die zukünftige, von den Anwohnenden als „ideal“ angesehene Flächenaufteilung im Untersuchungsgebiet
2. 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
3. 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

4. die 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

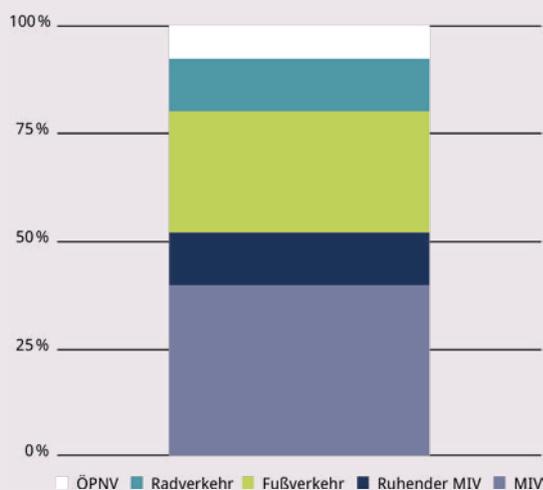
Zu beachten

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.

Einblicke in die Praxis

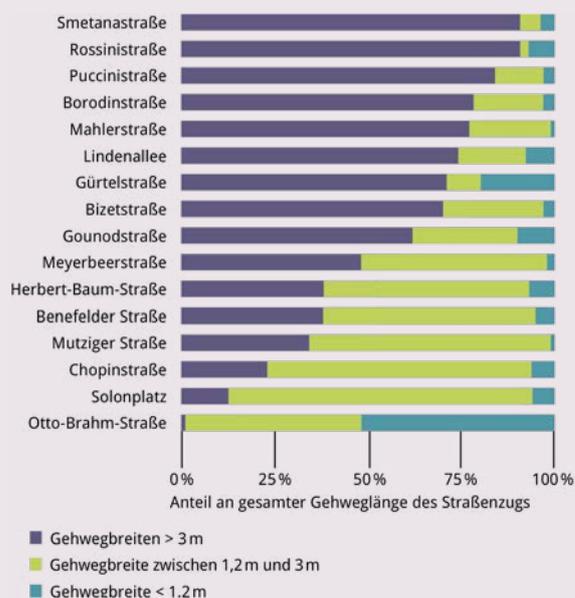
Abbildung 21 | Flächennutzung des öffentlichen Straßenraums im Komponistenviertel in Berlin



Quelle: Eigene Analyse

Im Komponistenviertel im Bezirk Pankow wurde im Rahmen des Kiezblockprojekts eine detaillierte Flächengerechtigkeitsanalyse durchgeführt. Durch eine im Jahr 2014 durchgeführte vermessungstechnischen Straßenbefahrung lagen Geodaten der Flächennutzung des Straßenraums vor. Diese wurden mithilfe von Satellitenbildern und Ortsbegehungen plausibilisiert und korrigiert. Mithilfe einer regelbasierten Zuordnung der Straßenflächen zu ihren jeweiligen Verkehrsmitteln wurde eine Analyse der Flächenverteilung durchgeführt, deren Ergebnisse in Abbildung 21 dargestellt sind.

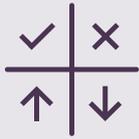
Abbildung 22 | Gehwegbreiten ausgewählter Straßenzüge im Komponistenviertel im Vergleich



Quelle: Eigene Analyse

Eine weitere Auswertung analysierte die Flächenverteilung auf Basis der Breite der Fußwege und Fahrbahnen. Hier wurde untersucht, ob die jeweils nutzbaren Querschnitte für eine gefahrlose und barrierefreie Nutzung ausreichen. Für den Fußverkehr wurde geprüft, ob die Gehwegbreiten für Personen mit erhöhtem Platzbedarf (z. B. bei Nutzung eines Rollstuhls) ausreichen und wo Engstellen existieren. Abbildung 22 zeigt das Ergebnis dieser Analyse auf Ebene der einzelnen Straßenzüge.

Weitere Informationen aus der Praxis stehen auf der Website mobilbericht.de zur Verfügung.



SWOT-Analyse

Ziel der Methode

Dieses Methodenblatt gibt eine Übersicht über die theoretische Vorgehensweise der SWOT-Analyse, die im ► **Kapitel 3 Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsberichterstattung** am Beispiel der Mobilitätsberichterstattung in den einzelnen Schritten beschrieben wird. Die Übersicht stellt den theoretischen noch einmal kompakt dar, um den methodischen Zusammenhang nachvollziehen zu können.

SWOT kommt aus dem Englischen und steht für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken). Als Teil eines strategischen Planungsansatzes ist das Ziel der SWOT-Analyse ein Planwerk zu erstellen, das verkehrspolitische Ziele definiert, den Status Quo im Verkehrssystem bewertet, Strategien und Maßnahmen daraus ableitet und deren Umsetzung skizziert. Sie ist eine von vielen möglichen Analysemethoden und ähnelt dem Ansatz des Soll-Ist-Vergleichs oder dem Mängel-Chancen-Bindungen Plan in einem ganzheitlicheren Konzept. Gleichzeitig unterscheidet sich die SWOT-Analyse von Methoden wie z. B. der Szenarienentwicklung, die für die Anwendung der SUMP empfohlen wird. Verkehrsszenarien beruhen hauptsächlich auf quantitativen Modellen und Annahmen, welche die Einbindung qualitativer Informationen der Nutzer*innenperspektive wie Sicherheit oder Komfort, soziale Gerechtigkeit von verkehrsbedingten Umweltbelastungen und eine intermodale Betrachtungsweise wenig berücksichtigen. Die SWOT-Analyse ermöglicht es, in einem verbal-argumentativen Aushandlungsprozess qualitative und quantitative Informationen der Erhebungen unter Berücksichtigung des Leitziels zusammenzubringen und die Planung integrativ zu gestalten. Somit kann die Mobilität der Menschen und ihre Nutzer*innenperspektive im Verkehr stärker in die Verkehrsplanung einbezogen werden.

Die Planung hat die Aufgabe, zukünftiges Handeln zu beeinflussen: durch eine konsensorientierte Ziel-diskussion, eine diesen Maßgaben folgenden, systematischen Bewertung des Status Quo und unter

Berücksichtigung von gesellschaftlichen, technologischen, ökologischen, ökonomischen und kulturellen Entwicklungen. Dabei soll der politisch-strategische Prozess der Entscheidungsfindung zum Eingriff in das Verkehrssystem transparent dargestellt werden, um aufzuzeigen, wie die Argumente zielorientiert abgewogen wurden. Die SWOT-Analyse bietet der Planung die Möglichkeit dieses ganzheitlichen Analyseansatzes. Alle Informationen über das Verkehrssystem werden somit gleichgewichtet betrachtet und für einen Planungsraum wie die Kommune in Verbindung zum übergeordneten Leitziel einer nachhaltigen Mobilität gesetzt, sodass nicht mehr projektorientiert-individuell auf lokaler Ebene Ziele aufgestellt und Bewertungen durchgeführt werden müssen.

Vorgehensweise

Nachfolgend werden die einzelnen Schritte zur Durchführung der SWOT-Analyse erklärt. **Abbildung 23**, S.85, zeigt in einer Übersicht den Zusammenhang der einzelnen Elemente, die schrittweise aufeinander aufgebaut sind.

Schritt 1: Erarbeitung eines verkehrspolitischen Leitbildes zur strategischen Steuerung und Bewertung der Planung

Ganzheitliches, übergeordnetes Leitbild

Für eine zielorientierte Verkehrsplanung muss ein übergeordnetes Leitbild entwickelt werden, das in allen Bereichen von der Mehrheit der Akteure angestrebt wird. Es sollte ganzheitlich, aber noch allgemein sein, damit in allen Fachbereichen Konkretisierungen für spezifische, untergeordnete Ziele möglich bleiben. In der Mobilitätsberichterstattung wird die Methode der Fokusgruppen angewendet, um dieses verkehrspolitische Ziel mit Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Interessensverbänden und der Zivilgesellschaft diskutieren zu können.

Schritt 2: Ableitung von thematischen Zielkriterien als Teildimensionen des übergeordneten Leitziels

Zielkriterien

Um das übergeordnete Ziel für alle betroffenen Disziplinen zu konkretisieren, bedarf es spezifischer Zielkriterien. Sie repräsentieren den thematisch-integrierten, interdisziplinären Ansatz und zeigen durch ihre themenspezifischen Bestimmungen den Aufgabenbereich zum Erreichen des fachübergordneten Leitbilds. Die Kriterien sollten als positive Eigenschaften formuliert werden, um durch die definierte Ausprägung den idealen, anzustrebenden Zielzustand festzulegen. Für jedes Zielkriterium muss ein Zielzustand formuliert werden, der sich aus dem Leitbild ableiten lässt. Zu jedem Kriterium wird in der Analyse eine SWOT-Matrix erstellt, sodass die Menge an Kriterien den Umfang der Arbeit bestimmt. Es sollte darauf geachtet werden, gut voneinander abgrenzbare und nach Schwerpunkten ausgewählte Kriterien zu bilden, da sie einen Ausgangspunkt der späteren Strategiediskussion bilden und somit eine entscheidende Lenkungswirkung für die Analyse haben. In der Mobilitätsberichterstattung von Pankow wurden die folgenden Zielkriterien zum Leitziel einer nachhaltigen, urbanen Mobilität gebildet:

- Umwelt- und Ressourcenschonend
- Vielfältig und Nah
- Gesund und Sicher
- Vielseitig erreichbar
- Sozial gerecht

Schritt 3: Erarbeitung von Indikatoren aus den Bestandserhebungen und -analysen

Indikatoren

Zur Bewertung des Status Quo des Verkehrssystems können verschiedene quantitative und qualitative Erhebungsmethoden eingesetzt werden, wie die weiteren Methodenblätter zu den Erhebungsmethoden aufzeigen. Die daraus gewonnenen empirischen Untersuchungsergebnisse sowie weitere Sekundärdaten werden anhand der übergeordneten, normativen Zielkriterien analysiert. Damit alle in der Analyse aufgezeigten Argumente gleichermaßen miteinander abgewogen werden, ist es notwendig, die einzelnen Ergebnisse zu Indikatoren zusammenfassen. Diese stellen eine Bewertung des Status Quo dar und setzen sich aus einem oder mehreren Analyseergebnissen zusammen. Die Indikatoren bilden die Grundeinheit der SWOT-Analyse. Dabei stellt jeder Indikator ein qualitatives Argument dar, das nicht aufgrund der Anzahl an Argumenten quasi-metrisch quanti-

fiziert und mit anderen abgeglichen wird, um eine willkürliche Gewichtung zu erzeugen. Jede Aussage stellt in ihrem Inhalt einen eigenen, zu definierenden Wert dar, wobei Daten aus qualitativen und quantitativen Erhebungen die gleiche Gewichtung haben und gleichermaßen Hinweise auf die Bewertung des Zustands eines Indikators geben. Jede Bewertung des Zustands ist zunächst interpretationsfrei, d. h., der Indikator durch seine Ausprägung noch nicht als positiv oder negativ gegenüber dem Leitbild und seiner Zielkriterien einzuordnen. Die Bewertung des Indikators erfolgt erst in Schritt 5 bei der Zuordnung des Indikators in der SWOT-Matrix der Zielkriterien.

Schritt 4 (optional): Clusterung der Indikatoren zu Schlüsselfaktoren und Evaluation des Erhebungsmaterials

Schlüsselfaktoren

Um einen Überblick über die getroffenen Aussagen zu mobilitätsrelevanten Themen und deren Bewertungen in der Untersuchung zu gewinnen und eine Einteilung vorzunehmen, können die Indikatoren zu Themenbereichen, sogenannte Schlüsselfaktoren, geclustert werden. Dieser Schritt ist optional und zur Verbesserung des Analyseprozesses geeignet. Durch die Zuordnung der Indikatoren zu thematischen Schlüsselfaktoren wird eine transparente Übersicht ermöglicht. Sie zeigt in der Evaluation, ob Aspekte des Verkehrssystems zu wenig berücksichtigt wurden und Erhebungsbedarf oder Erweiterungsmöglichkeiten durch Sekundärdaten für eine umfassendere Bewertung bestehen. Des Weiteren wird durch die defizitären Dimensionen ersichtlich, in welchen Bereichen die Fortschreibung der Mobilitätsberichterstattung vertiefend stattfinden könnte, um zukünftig andere Themen stärker in den Fokus zu nehmen.

Schritt 5: Bewertung der Indikatoren innerhalb der zielkriterienbezogenen SWOT-Matrizen

Zu jedem Zielkriterium wird nach dessen Zieleigenschaften bewertend eine SWOT-Analyse der Indikatoren durchgeführt. Dies kann auch getrennt nach verschiedenen Teilräumen des Untersuchungsgebiets stattfinden, da Städte nicht homogen sind und unterschiedliche Ausprägungen in verschiedenen Stadtbereichen haben. Da verschiedene Zielkriterien gebildet wurden, die in unterschiedlichen Disziplinen das übergeordnete Ziel definieren, ist es möglich, dass die Indikatoren in den SWOT-Matrizen unterschiedlich bewertet werden – also bspw. die gleichen Indikatoren eine Stärke für ein Zielkriterium, aber gleichzeitig eine Schwäche für ein anderes Zielkrite-

rium bilden. Dies ist im verbal-argumentativen Aushandlungsprozess begründet darzustellen. Für die Bewertung gilt es zu unterscheiden, dass Stärken und Schwächen Bewertungen des Status Quo innerhalb des Bezirks sind; Chancen und Risiken dagegen sind Bewertungen potenzieller gesellschaftlicher, technologischer, ökologischer, ökonomischer und kultureller Entwicklungen mit Einfluss auf die Mobilität im Bezirk.

Schritt 6: Bildung von Strategien aus den SWOT-Matrizen

Strategien

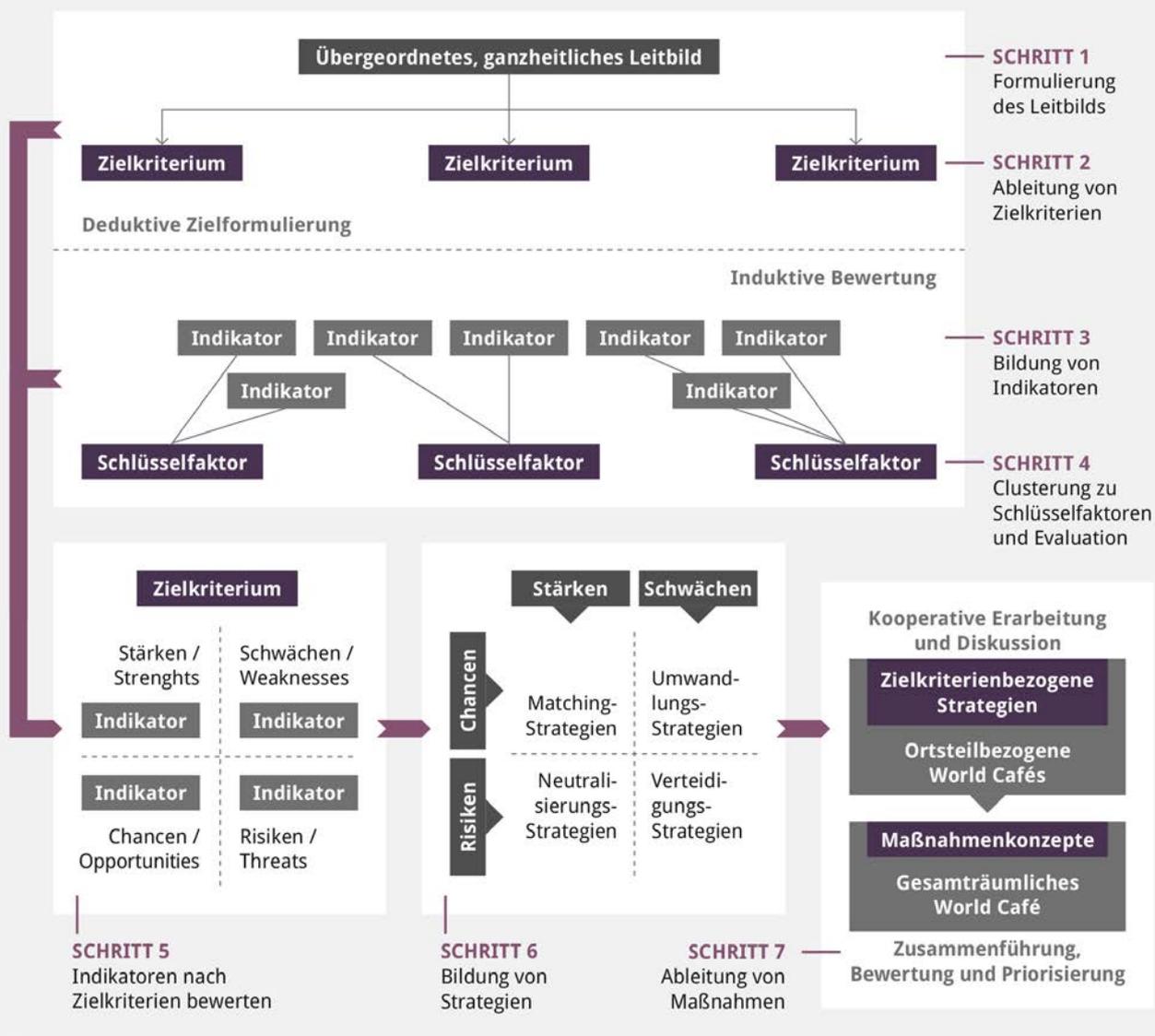
Nachdem alle Bewertungen innerhalb der Matrizen übersichtlich dargestellt sind, werden durch Verknüpfung von Stärken und Schwächen mit Chancen und Risiken Strategien abgeleitet. Strategien beschreiben mögliche, existierende und wünschenswerte Entwicklungspfade als Handlungsoptionen, die das übergeordnete Leitbild – die nachhaltige urbane Mobilität – entsprechend des jeweiligen Zielkriteriums konkretisieren. Die Strategie beschreibt auf Grundlage des bewerteten Status Quo, 'Was' sich 'Warum' verändern muss, damit eine zielorientierte Entwicklung durch die Beantwortung der Frage des 'Wohin' ermöglicht wird. Die Fragen des 'Wer macht was, wann und in welcher Form' einer Umsetzungsstrategie werden aber erst im nachfolgenden, abschließenden Schritt der SWOT-Analyse – der Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts – beantwortet und bleiben in diesem Schritt offen. Dementsprechend sollte der strategische Schluss in sich konsistent die Zusammenführung von Soll- und Ist-Zustand darstellen, die durch den Konsens der ausgehandelten verkehrspolitischen Ziele kaum Diskussionen erzeugen sollte.

Wie in ► **Kapitel 3 Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsberichterstattung – Schritt 4** des Handlungsleitfadens beschrieben wird, können Strategien durch die Verknüpfung der Indikatoren aus den Stärken und Schwächen mit denen aus den Chancen und Risiken gebildet werden. Strategien können dabei aufgrund inhaltlicher Überschneidungen zusammengefasst und durch mehrere Indikatorverknüpfungen begründet werden. Nicht alle Indikatoren müssen aufgrund begrenzter Ressourcen vollumfänglich berücksichtigt werden, solange sie abgewogen und für weniger relevant bewertet wurden.

Schritt 7: Ableitung von Maßnahmenkonzepten aus den zielkriterienbezogenen Strategien

Die Strategien bilden die Grundlage für die abschließende Erarbeitung von Maßnahmenkonzepten zur Veränderung des Verkehrssystems. Die Maßnahmen müssen an die lokalen Bedingungen und Möglichkeiten gebunden sein und beinhalten verkehrspolitische Abwägungen und Entscheidungen. Daher wird dieser Prozessschritt, der in ► **Kapitel 3 Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsberichterstattung – Schritt 5** des Handlungsleitfadens erklärt wird, gemeinsam mit den Akteuren der Lokalpolitik und verwaltung sowie kommunalen Verkehrsunternehmen im Rahmen von World Cafés erarbeitet. Durch die Betrachtung der Analyseergebnisse und der daraus abgeleiteten Strategien besteht die Möglichkeit, weitere strategische Anpassungen vorzunehmen. In einem ersten Schritt sollen in einem kreativen Prozess, aus den Bewertungen und Strategien und unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten, Maßnahmen zur zielorientierten Veränderung des Verkehrssystems skizziert werden. Sie müssen anschließend anhand von Kriterien wie Wirkung, Synergiepotenziale mit den Strategien und Umsetzungsdauer bewertet werden. Zu den jeweiligen Zielkriterien werden anhand der Bewertung Maßnahmen ausgewählt, die abschließend von den Expert*innen vor Ort bezüglich ihrer Priorität zur Umsetzung im Untersuchungsgebiet beurteilt werden. Daraus resultiert ein Maßnahmenkatalog mit spezifischen Maßnahmenkonzepten, die in der Umsetzungsphase der Mobilitätsberichterstattung angewendet werden sollen. Die Maßnahmenkonzepte bilden gleichzeitig ein Evaluationskriterium, das in der Fortschreibung der Mobilitätsberichterstattung zur Überprüfung der erfolgten Handlungen in der Verkehrspolitik dienen.

Abbildung 23 | Prozessablaufschritte einer SWOT-Analyse



Weiterführende Literatur

Fürst, D., Scholles, F. (Hrsg.) (2008)
Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. Dortmund.

Homburg, C. (Hrsg.) (2017)
Marketingmanagement. Strategie – Instrumente – Umsetzung – Unternehmensführung. 6. Auflage. Springer Gabler, Wiesbaden.
DOI 10.1007/978-3-658-13656-7_1.

Rammert, A., Daubitz, S., Schwedes, O. (2019)
Entwicklung von Mobilitätsstrategien auf Basis qualitativer Daten. Internationales Verkehrswesen, 71(4), 86–90.

Schwedes, O., Sternkopf, B., Rammert, A. (2017)
Mobilitätsmanagement. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement. Abschlussbericht. URL: ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Mobilit%C3%A4tsmanagement/Endbericht_MobMan.pdf

