Community Mapping

Methodische Vorgehensweise

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung
FONA Sozial-ökologische Forschung
Berlin Bezirksamt Pankow
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Professur für Verkehrsökologie

Erstellt von:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin

Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme

Institut für Land- und Seeverkehr

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

Prof. Dr. Oliver Schwedes, Projektleitung

Carolin Kruse, Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Sven Hausigke, Wissenschaftlicher Mitarbeiter

www.ivp.tu-berlin.de

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4
1. Ziele der Methode des Community Mappings in der Mobilitätsberichterstattung 5
2. Vorgehen 6
3. Vorbereitung der Veranstaltung 7
4. Erklärung Durchführung 9
5. Asset Mapping 10
6. Routen- und Verkehrsmittelkartierung 12
7. Bewertung der Fortbewegung 14
8. Kartenpräsentation 15
9. Vorstellung eines idealen Verkehrsraums 17
10. Diskussion über Stärken und Schwächen 18
11. Diskussion über Maßnahmen und Prioritäten zur Verbesserung des Status Quo 19
12. Auswahl von Teilnehmenden 19
13. Methodische Anpassungen an die Anforderungen der Personengruppe Schulkinder 24
14. Auswertung des Community Mappings 24
15. Qualitätskriterien der Daten und Auswertung 25
16. Quellenverzeichnis 26

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Individuelles Asset Mapping (Schritt 3) und anschließende Präsentation der Karten und Wege (Schritt 6). 7

Abb. 2: Beispielkarte aus dem Community Mapping im Innenstadtrand in Pankow 8

Abb. 3: Moderator erklärt die Aufgabe und Bedeutung der Asset-Symbole 10

Abb. 4: Übersicht der benutzten Schablonen und ihre Bedeutung 12

Abb. 5: Übersicht der benutzten Schablonen und Farben für die Verkehrsmittel 13

Abb. 6: Übersicht der benutzten Schablonen für die Streckenbewertung 14

Abb. 7: Beispiele von Schablonen zur Abwägung für den idealen Verkehrsraum. 18

Abb. 8: Übersicht der teilräumlichen Gebietstypen und Zuordnung der Ortsteile in Pankow 20

Abb. 9: Übersicht der beteiligten Schulen im Kontext aller Schulen in Pankow 22

Abb. 10: Übersicht an Personengruppen, die am Community Mapping des 1. Pankower Mobilitätsberichts beteiligt wurden 23

Abb. 11: Ausschnitt der Karte von Orten, an denen Verkehr als unsicher (Legende siehe Abb. 6) wahrgenommen wird (blaue Wege = Routen mit dem Fahrrad, grüne Wege = Routen zu Fuß) 24

1. Ziele der Methode des Community Mappings in der Mobilitätsberichterstattung

Mithilfe des Community Mappings – das aus dem Englischen kommt und gemeinschaftliches Kartieren bedeutet – wird im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung eine qualitative Erhebungsmethode zur Erfassung von sozialen, infrastrukturellen und mobilitätsbezogenen Aspekte durchgeführt. Mit dieser Methode sollen insbesondere die bezirklich genutzten Infrasstrukturen, individuelle Bedürfnisse und Mobilitätsbedarfe der Bewohner*innen systematisch identifiziert werden. Die zu beteiligende Lokalbevölkerung dient als Expert*in des Orts, da die Menschen letztendlich den Raum nutzen, ihr Verhalten an die Gegebenheiten anpassen und somit besonders häufig mit den Stärken und Schwächen des Status Quo konfrontiert sind. Die Sicht der Bewohner*innen ist für eine geeignete Maßnahmenplanung unerlässlich, daher soll das partizipative Verfahren des Community Mappings als intuitiver Zugang für das Forschungsprojekt dienen (vgl. Kumar 2002, von Unger 2014: 78). Das Community Mapping eignet sich für den Forschungszweck, da das Verfahren flexibel anwendbar ist, durch den diskursiven und bildlichen Prozess ein einfacher Zugang zum Thema für alle Personengruppen gewährleistet wird, von sich gegenseitig in den Gruppen gelernt werden kann und die Visualisierung im Verständigungsprozess sowie der Kommunikation der Ergebnisse hilft (vgl. von Unger 2018: 82). Die Einbindung der Lokalbevölkerung folgt dem induktiven Erkenntnisgewinn, um aus den subjektiven Wahrnehmungen und Darstellungen intersubjektive Aussagen zu gewinnen, aus denen Erkenntnisse und Theorien zur Überprüfung gewonnen werden und in die SWOT-Analyse der Mobilitätsberichterstattung eingehen.

Dadurch, dass mit der Mobilitätsberichterstattung der Walkability-Ansatz – also die Förderung der bewegungsfreundlichen Gestaltung des urbanen Raums – verfolgt wird, können insbesondere auf der lokalen Ebene im Einzugsbereich von etwa zwei Kilometern um den Wohn- bzw. Arbeitsort der Menschen Erkenntnisse gewonnen werden. Die Förderung der alltagsnahen Bewegung erfolgt auf sechs Gestaltungsebenen:

- attraktive Gestaltung von Nahmobilität,
- Vielfalt der möglichen Ziele,
- Wohndichte im urbanen Raum,
- Erreichbare Infrastrukturen innerhalb einer festgelegten Reisezeit zu Fuß,
- Der kürzeste Zugang zum ÖPNV sowie
- Faktoren des Verkehrsnachfrage- und Mobilitätsmanagements.

Ziel ist es, die Lebenswelten der Bewohner*innen des Bezirks in Bezug auf die räumliche Dimension und deren Nutzung zu verstehen, um im darauffolgenden Schritt der SWOT-Analyse Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, die aus Sicht der Bewohner*innen zur Förderung der Nahmobilität und Nutzung des Umweltverbunds beitragen. Die Methode vermittelt gleichzeitig die Ziele der partizipativen Planung von Inklusion, Transparenz und Demokratisierung (vgl. Parker 2006: 470) und ermöglicht es, Menschen, die nicht in öffentlichen Beteiligungsprozessen aktiv sind, in diesem Format mit ihren Anliegen einzubringen.

Das Community Mapping bietet die Möglichkeit der Kontextualisierung anderer Erhebungen, indem z. B. Erkenntnisse aus der Erreichbarkeitsanalyse überprüft und Rückkopplunge z. B. durch Hinweise an die teilnehmenden und stationären Beobachtungen gegeben werden können. Die Methode soll kontextuell in den Untersuchungsraum eingebettet werden, daher ergeben sich die Orte der Durchführung und der zu beteiligenden Personengruppen aus dem vorgelagerten Schritt der Fokusgruppen und aktuellen Entwicklungen im Bezirk. Mit dieser Auswahl ist eine Selektivität für die

qualitative Erhebungsmethode gegeben, die problemorientiert angewendet werden kann, allerdings keine allgemeinen Strukturdaten zeitlicher Entwicklungen bietet und keine raumübergreifende Aussagen zulässt.

Für das Community Mapping ergeben sich vier zentrale Aufgaben, die im Rahmen der Durchführung mit den Gruppen zu verfolgen sind:

1. Gemeinsam mit den Teilnehmenden Karten erarbeiten, welche die Ressourcen bzw. die verkehrliche Infrastruktur, Dienstleistungen, Einrichtungen und Angebote (sog. Assets) abbildet.
2. Die Verkehrsbewegungen und -muster der Teilnehmenden innerhalb des Gebiets dokumentieren und ihre Qualität nach den genutzten Verkehrsmitteln bewerten.
3. Eine verbal-argumentative Diskussion über Stärken und Schwächen durchführen.
4. Eine Karte mit Lösungsvorschlägen und Visionen skizzieren.

Die alltägliche Betroffenheit der Teilnehmenden und die Fragen zu ihrem Wohnumfeld, das sie zur selbstständigen Erfüllung von Bedürfnissen aus den Grunddaseinsfunktionen der Stadt erschließen, ermöglicht das zielorientierte Zusammenarbeiten und die Generierung umfassender Ergebnisse auf lokaler Ebene für die Mobilitätsberichterstattung. Die Ergebnisse der räumlichen Teileinheiten, die am menschliche Maß ausgerichtet sind, werden am Ende zusammengefügt, um aggregierte Aussagen über die gesamte Verwaltungseinheit des Bezirks Pankow treffen zu können. Durch die Erfassung der lokalen Ressourcen kann im Umkehrschluss erfasst werden, welche Infrastrukturen fehlen bzw. mangelhafte Qualität besitzen (vgl. Parker 2006: 478). Die Ergebnisse dieser Erfassungsmethode stehen nicht nur in Zusammenhang mit der bezirklichen Verkehrsplanung, sondern erzeugen gleichzeitig Rückschlüsse auf die Zusammenhänge mit der Stadtplanung, wodurch eine ämterübergreifende Zusammenarbeit angestrebt werden soll.

2. Vorgehen

Beim Community Mapping werden gemeinsam mit Personen Karten kreativ erarbeitet, um die lokale genutzten Infrastrukturen und Bewegungsmuster kartographisch zu dokumentieren. Die Arbeit an Karten verlangt den Teilnehmenden die Übersetzung des Wissens über lokal-räumlich genutzte Strukturen auf eine zweidimensionale Karte ab. Diese Anforderung muss in mehrere Teilschritte unterteilt werden, um schrittweise den Teilnehmenden die Werkzeuge an der Karte zu erklären und die korrekte Nutzung zu gewährleisten (siehe Abb. 1-3). Der Ablauf des Community Mappings wurde in die folgenden Arbeitsschritte unterteilt:

1. Vorbereitung der Veranstaltung (Ort, Materialien, Einladung, Organisation)
2. Erklärung der Durchführung (Verfahrensablauf, Ziele, Werkzeuge, Vorstellungsrunde)
3. Asset Mapping (Erfassung der lokal genutzten Infrastruktur)
4. Routen- und Verkehrsmittelerfassung
5. Bewertung der Fortbewegung
6. Karten- und Wegepräsentation
7. Diskussion über Stärken und Schwächen
8. Vorstellung eines idealen Verkehrsraums
9. Diskussion über Maßnahmen und Prioritäten zur Verbesserung des Status Quo

Eine Ausnahme von dieser Vorgehensweise wird nur bei der Beteiligung der Grundschulkinder gemacht (siehe Kapitel 13). Auf diese Schritte zur Durchführung des Community Mappings folgt die

Auswertung (vgl. Kapitel 14 & 15). In den nachfolgenden Unterkapiteln werden alle Einzelschritte des Ablaufs erklärt.

Abb. 1: Individuelles Asset Mapping (Schritt 3) und anschließende Präsentation der Karten und Wege (Schritt 6).

3. Vorbereitung der Veranstaltung

Das Community Mapping sollte eine Größe von ca. acht Teilnehmenden haben. Jede teilnehmende Person soll zunächst selbst an Karten arbeiten können, sodass die Lokalität, in der das Mapping stattfindet, mindestens so viele Tische bereithält, wie Teilnehmende anwesend sind. Für die nachfolgenden Diskussionen zu den Stärken und Schwächen sowie Zukunftsvisionen wird ein Stuhlkreis verwendet, um sich miteinander Face-to-Face unterhalten zu können. Zur Vorstellung des Projekts bzw. Zwecks der Kartierung und Erklärung der Durchführung sollten ggf. Präsentationsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Der Raum für das Mapping sollte eine topographische Nähe zum Wohn- oder Arbeitsort der Teilnehmenden haben, um einen hohen Anreiseaufwand zu vermeiden und gleichzeitig bereits durch die Anreise eine gewisse Mobilitätserfahrung bei den einzelnen Personen zu erzeugen, die im Verlauf des Mappings reflektiert werden kann. Zusätzlich wird Verpflegung für die Teilnehmenden zur Verfügung gestellt, um die Motivation zu erhöhen und Pausen zum Erholen und zur Stärkung zu ermöglichen.

Zum Durchführen des Mappings werden die folgenden Materialien benötigt:

- Karten
- Schablonen
- Mehrfarbige Stifte
- Befestigungs- und Aufhängemöglichkeiten

Bei der Erstellung von Karten, in denen die Teilnehmenden die Assets einzeichnen können, ist darauf zu achten, den richtigen Maßstab zu wählen. Wie groß das Einzugsgebiet von Menschen ist, variiert mit den physischen Konstitutionen, üblich genutzten Verkehrsmitteln, täglichen Routinen, Erfahrungen der Vergangenheit und vielen weiteren Variablen. Damit alle bei der Kartierung ein gleiches Verständnis über die Größenverhältnisse des Einzugsgebiets bekommen, muss dieser Begriff in Syntax und räumliche Bezüge gleichermaßen definiert werden (vgl. Preston City Council o. J.: 9). Das Einzugsgebiet wird nachfolgend als Wohnumfeld bezeichnet und die Größe beträgt ein Radius von ca. 1,5km um den Wohnort, was durchschnittlich ca. 20min Fußweg, 5 min Radweg oder 4 min im Auto (bei 24 km/h – der Durchschnittswert in Berlin (vgl. Statista 2008)) entspricht. Das abzudeckende Einzugsgebiet an ÖPNV-Haltestellen beträgt in Berlin nach dem Erschließungsstandard im Nahverkehrsplan 2014-2018 in der Innenstadt 400m und am Stadtrand 500m mit einem 20-Minuten-Takt (vgl. SenUVK 2014: 30). Eine Beispielkarte ist der Abb. 2 zu entnehmen. Da auch andere Infrastrukturen und Dienstleistungen außerhalb des Wohnviertels genutzt werden können,

bietet der freie Rand die Möglichkeit, diese Orte einzutragen. Eine offene Liste ermöglicht den Teilnehmenden, fehlende Assets einzutragen, die sie gerne in der Nachbarschaft hätten. Die Karten werden auf A1 gedruckt, um genügend Platz zum Eintragen zu gewähren. Die Karte wird für die Arbeitsschritte zur Kartierung der Assets und dem Einzeichnen der Routen und Verkehrsmittel aufeinander aufbauend komplementär verwendet, sodass die Ergebnisse in einer Karte zusammengeführt sind und übersichtlich zur Analyse bereitstehen.

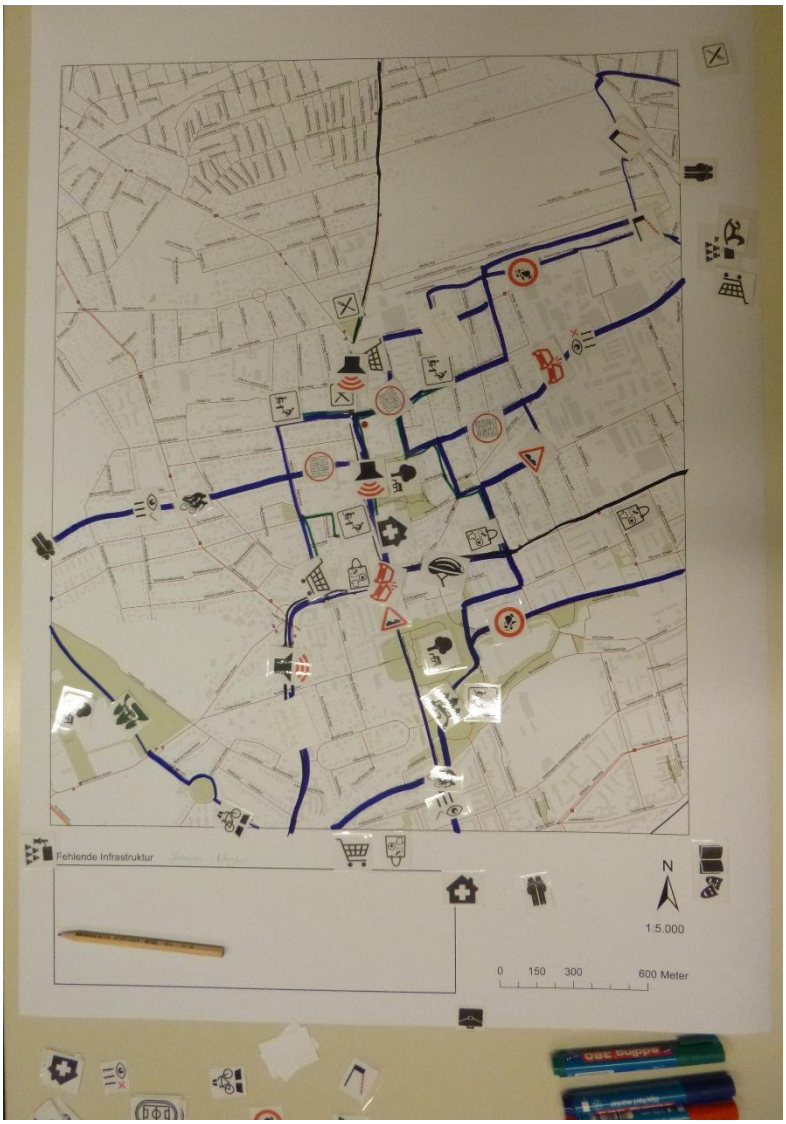

Abb. 2: Beispielkarte aus dem Community Mapping im Innenstadtrand in Pankow

Damit einheitliche Symbole verwendet werden, die unterschiedlichen Assets nach dem gleichen nachvollziehbaren und wiederholbaren Prinzip durchgeführt werden und eine standardisierte Auswertung der individuellen Ergebnisse möglich wird, werden Schablonen und Legenden für die Assets verwendet. Gleichzeitig sind die Schablonen einfacher zu verwenden, da das eigenständige Erstellen von Symbolen Barrieren erzeugen kann und die Teilnehmenden nicht so konzentriert auf die Hauptaufgabe – das Kartieren der Assets – sind. Die Schablonen werden laminiert, um sie wiederverwendbar zu machen, wodurch die methodischen Werkzeuge jederzeit auch für andere Zwecke angewendet werden können. Schablonen wurden für die Arbeitsschritte des Einzeichnens der Assets sowie für die Bewertungsfaktoren der Wege erstellt. Den Teilnehmenden wurden auch Befestigungsmöglichkeiten auf der Karte angeboten, damit die erstellte Karte für die Vorstellung aufgehangen und präsentiert werden kann. Zur Einzeichnung von Routen der Fortbewegung im

Wohnviertel werden mehrfarbige Stifte bereitgestellt, wobei jede Farbe einem Verkehrsmittel zugeordnet wird, um zu sehen, für welche Strecken die verschiedenen Verkehrsmittel verwendet werden (siehe Abb. 5). Für den Arbeitsschritt zur Gestaltung eines idealtypischen Verkehrsraums werden für die Diskussion wieder Schablonen benötigt, um an einem Beispiel über die gerechte Flächenaufteilung zwischen den Verkehrsträgern zu diskutieren und dies anschaulich darzustellen.

Nachdem alle Vorbereitungen getroffen wurden, werden die ausgewählten Personengruppen eingeladen (siehe Kapitel 12.). Dabei ist für die Terminfindung zu beachten, dass keine Ferien sind. Bei der Tageszeit sollte ein Termin für Berufstätige am späten Nachmittag gewählt werden, um keine Überschneidungen mit den beruflichen Verpflichtungen als auch den privaten, oftmals familiären Verpflichtungen zu erzeugen.

4. Erklärung Durchführung

Um die Methode bestmöglich einheitlich umzusetzen, müssen die Teilnehmenden über die Rahmenbedingungen instruiert werden. Als Rahmen der Veranstaltung muss das Forschungsprojekt, seine Inhalte, Organisation, Ziele und Abläufe erklärt werden, damit die Teilnehmenden ihre eigene Rolle reflektieren können und ein Verständnis für das Partizipationsverfahren innerhalb des Verkehrsplanungsprozesses aufbauen. Es ist unerlässlich, allen Personen die Abläufe, Materialien und Schablonen sowie den Umgang mit den Ergebnissen aus dem Community Mapping ausführlich zu erklären, damit alle motiviert und konzentriert die Aufgaben bearbeiten und das Thema reflektieren können. Wichtig ist es, die Methode in den Prozess des Forschungsvorhabens einzuordnen. Das Community Mapping ist eine qualitative Erhebungsmethode, die Hinweise auf einzelne, lokale Missstände geben kann und gleichzeitig Hypothesen, die durch andere Methoden erarbeitet wurden, überprüfen kann. Um die Erwartungen an die Ergebnisse aus dieser Methode realitätsnah einschätzen zu lassen, ist darauf hinzuweisen, dass nicht alle Aspekte umfassend berücksichtigt werden können, sondern die Informationen für die reale Maßnahmenplanung erfasst werden und im Kontext weiterer Erhebungsmethoden durch Analyse der Ergebnisse spezifische Maßnahmen daraus abgeleitet werden (Preston City Council o. J.: 12).

Die einzelnen Arbeitsschritte im gemeinsamen Erarbeitungsprozess sollten in ihrer Grundstruktur bereits erklärt werden, damit alle eine Übersicht gewinnen, zu welchem Zeitpunkt die Teilnehmenden ihre Anliegen einbringen können. Zusätzlich ermöglicht die frühzeitige Kommunikation das mentale Vorbereiten auf einzelne Situationen, wodurch keine spontane Ablehnung entsteht, sondern frühzeitig über potenzielle Probleme diskutiert und der Prozess bei Bedarf angepasst werden kann.

Zur einheitlichen Verwendung der Karten, Stifte und Schablonen für die Reliabilität und Validität der Ergebnisse werden den Teilnehmenden anschließend die Übersichten bzw. Legenden verteilt und erklärt, damit jede Person einen Überblick über die Werkzeuge erhält. Eine ausführliche und grundsätzliche Erklärung ermöglicht es, alle Personen von ihrem persönlichen Wissensstand abzuholen und die Barrieren gegenüber dieser potenziell als technisch eingeschätzten Erhebungsmethode abzubauen (vgl. Perkins 2007: 136). Eine individuelle Erklärung gibt es vor jedem einzelnen Arbeitsschritt, um alle von der Beendigung des letzten Arbeitsschritts abzuholen und gemeinsam in den nächsten Schritt überzuleiten. In diesem Abstimmungsprozess können vorab gemeinsam Fragen geklärt und eine Einführung zur Durchführung der Aufgabe gegeben werden. Das Kartieren der Assets soll sich auf die ausgewählten Möglichkeiten, die sich aus der Aufgabe ergeben, beschränken, sodass fokussiert gearbeitet werden kann und die Ergebnisse vergleichbar sind. Der Stil

und die Intensität richtet sich vor allem nach den jeweiligen Personengruppen, da mit Personen aller Altersgruppen, Bildungsständen und körperlichen Fähigkeiten gearbeitet werden und verständnisabhängige, individuelle Schwierigkeiten auftreten können. Nichtsdestotrotz sollten alle beteiligten Personengruppen die Möglichkeit haben, unter Hilfestellung zu kartieren (vgl. Blaut et al. 2003).

Abb. 3: Moderator erklärt die Aufgabe und Bedeutung der Asset-Symbole

Mithilfe einer gegenseitigen Vorstellungsrunde lernen die Teilnehmenden sich gegenseitig und die Betreuenden aus dem Projektteam kennen. Da im späteren Verlauf sich gegenseitig präsentiert und miteinander diskutiert wird, haben die Teilnehmenden die Chance, sich in der Gruppe positionieren zu können. Für jeglichen Nachfragebedarf sollte eine hohe Betreuungsquote durch das Projektteam gewährleistet werden, damit zeitnah alle Anliegen geklärt werden können und somit die Arbeit fokussiert stattfinden kann.

5. Asset Mapping

Die erste Aufgabe des Kartierens besteht darin, die von den Teilnehmenden genutzten Assets der Wohnumgebung – also die verkehrliche Infrastruktur, Dienstleistungen, Einrichtungen und Versorgungsangebote – in die Karte einzuzeichnen. Für diesen Arbeitsschritt werden die zu verwendende Karte sowie die Schablonen erklärt. Die Schablonen repräsentieren die folgenden möglichen Infrastrukturen und Dienstleistungen:

- Bildungseinrichtung (Schule, Volkshochschule, Fachhochschule, OSZ, Universität)
- Dienstleistung (Amt, Behörde, Gericht, Post, Bank, Friseur, Hotel & Pension, Rathaus, öffentliche Toilette, Schönheitssalon, Touristeninformation, Wäscherei)
- Erholung (Park, Grünanlage, Friedhof)
- Freizeiteinrichtungen (Nachbarschaftszentrum, Diskothek, Freibad, Schwimmbad, Spielhalle, See, Zoo)
- Freunde
- Gastronomie (Restaurant, Bar, Bäckerei, Biergarten, Café, Kneipe, Imbiss)
- Kindergarten

- Kultureinrichtungen (Oper, Theater, Konzerthalle, Bibliothek, Kirche, Kunsthaus, Museum)
- Medizin (Ärzte/Ärztinnen, Kliniken, Hebammen/Entbindungspfleger, Apotheke, Pflegeheim, Heilpraktiker*innen, Physiotherapeut*innen)
- Sonstige Einkaufsgelegenheiten (Kleidung, Elektronik, Schreibwaren, Kinderspielwaren, Baumarkt, Möbelgeschäft, Blumenladen, Drogeriegeschäft, Bücherladen, Kiosk, Schmuckwaren)
- Spielplatz
- Sporteinrichtung (Stadion, Sportfeld, Fitnessstudio, Trainingsraum, Eisbahn, Hundeplatz, Bowling-Bahn, Boule-Platz, Kletterhalle, Sporthalle)
- Lebensmittelwarengeschäft (Supermarkt, Markt, Spätkauf, Discounter, Fleischerei, Gemüseladen, Tante-Emma-Laden)

Den Teilnehmenden werden zusätzlich unbedruckte Schablonen zur Verfügung gestellt, falls eine Einrichtung, die nicht aufgeführt wird und sich ggf. nicht zuordnen lässt, dennoch in die Karte eingetragen werden kann. Die Schablonen sind zur Übersicht der Abb. 5 zu entnehmen.

Abb. 4: Übersicht der benutzten Schablonen und ihre Bedeutung

Die Teilnehmenden haben für diese Aufgabe ca. 20min Zeit, ihre Wohnumgebung und alltäglichen Wege zu reflektieren sowie diese auf die Karte zu übertragen. Das übergeordnete, kommunizierte Ziel ist die Erfassung der Lebensumwelten und der darin verorteten gemeinschaftlichen Bezüge und Ressourcen als Qualität der Wohnumgebung (vgl. von Unger 2014: 78). Falls die Teilnehmenden den Ort eines Assets nicht genau wiedergeben und ein externes Hilfsmittel wie Onlinekarten verwenden möchten, ist dies für die Erfassung dieser Lokalität erlaubt. Beim Kartieren geht es nicht darum, den Wissensstand über die Position der genutzten Assets von den Teilnehmenden zu prüfen, sondern die Orte aus ihrem Alltag auf der Karte zu übernehmen. In diesem Schritt ist es wichtig, die Teilnehmenden verstehen zu lassen, warum diese Assets Qualitäten der Bedürfnisbefriedigung sind, die ihre Wohnumgebung zu bieten hat. Die Teilnehmenden lernen ihre Wohnumgebung näher kennen und können diese Basis mit in die Diskussionen zu den Stärken und Schwächen in übernehmen.

6. Routen- und Verkehrsmittelkartierung

Wichtige Erkenntnisse der Methode des Community Mapping ergeben sich daraus, zu erfahren, wie sich die Bewohner*innen von Pankow in ihrer Wohnumgebung fortbewegen. Die zu erfassenden individuellen Mobilitätsbedarfe der Menschen zeigen für das neue Verkehrsplanungsinstrument der Mobilitätsberichterstattung auf, wie der Status Quo des Verkehrs in der Nahmobilität wahrgenommen wird und wie sich dies auf die alltäglichen Entscheidungen der Bürger*innen im Mobiliätsverhalten auswirken.

Der Schritt der Routen- und Verkehrsmittelerfassung baut auf das zuvor durchgeführte Asset Mapping auf und ergänzt die Wegebeziehungen zu den Einrichtungen. Mehrere Rauminformationen werden schrittweise in der Karte als Informationsmedium gesammelt und übersichtlich zusammenfassend dargestellt. Den Teilnehmenden stehen Stifte zur Verfügung, deren Farbe das jeweilige Verkehrsmittel repräsentieren sowie Schablonen, um zu zeigen, welche Wege hauptsächlich mit welchem Verkehrsmittel durchgeführt werden. Als Schablonen stehen die folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten zur Verfügung: Autofahren, als beifahrende Person mitfahren, Fahrradfahren, zu Fuß gehen, den ÖPNV nutzen, Carsharing nutzen, Bikesharing nutzen und Taxi fahren (vgl. Abb. 6).

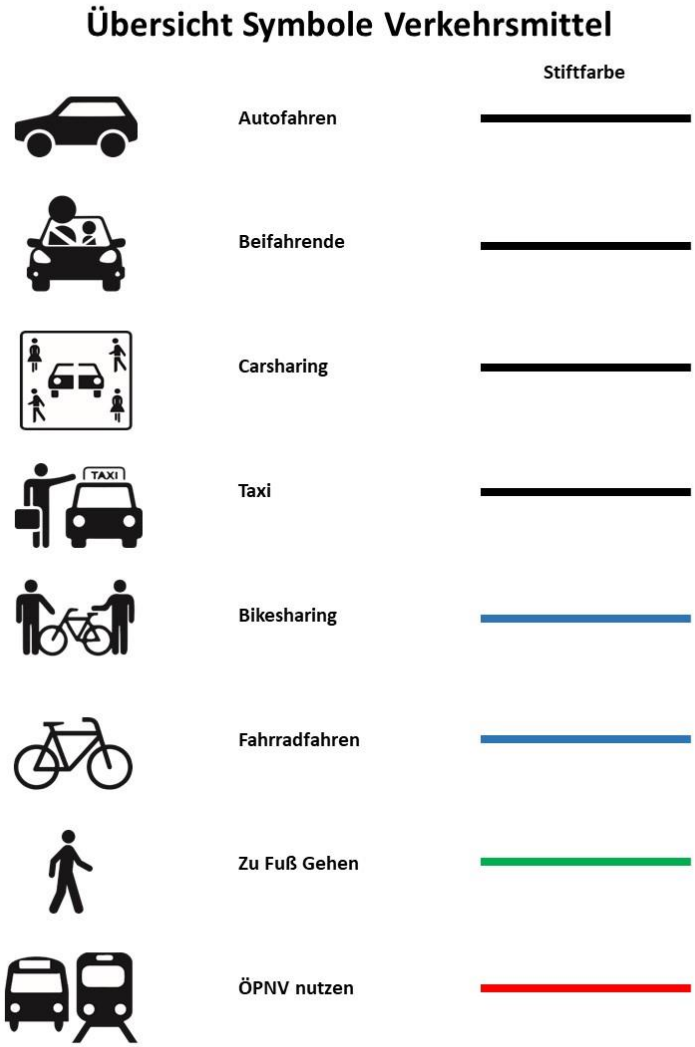

Abb. 5: Übersicht der benutzten Schablonen und Farben für die Verkehrsmittel

Die Wahl der Verkehrsmittel für bestimmte Routen zeigt auf, welche Präferenzen aufgrund von Mobilitätsbedarfen bei den Anwohnenden bestehen. Da die Wahl auf den Mobilitätserfahrungen der Teilnehmenden basiert und von den aktuellen Bedingungen im Verkehr beeinflusst wird, sind die Beweggründe wichtig zu erfahren. Dafür werden im nächsten Schritt die Fortbewegung bewertet und im Interview die Umstände zur Wahl der Verkehrsmittel erklärt.

7. Bewertung der Fortbewegung

Nachdem die Wege und die dabei genutzten Verkehrsmittel eingezeichnet wurden, sollen die Wege nun auch nach ihren Eigenschaften bewertet werden. Dieser Schritt ermöglicht einen weiteren Grad an Reflexion der alltäglichen Wege und hilft den Teilnehmenden, über die Bewertung des Verkehrssystems nachzudenken. Potenziell unterbewusst wahrgenommene Qualitäten und Defizite, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, sollen nun kartiert werden und der Karte eine weitere Rauminformation hinzufügen. Als Bewertungskategorien stehen in Abb. 6 folgende Qualitäten und Defizite als Schablonen zur Verfügung:

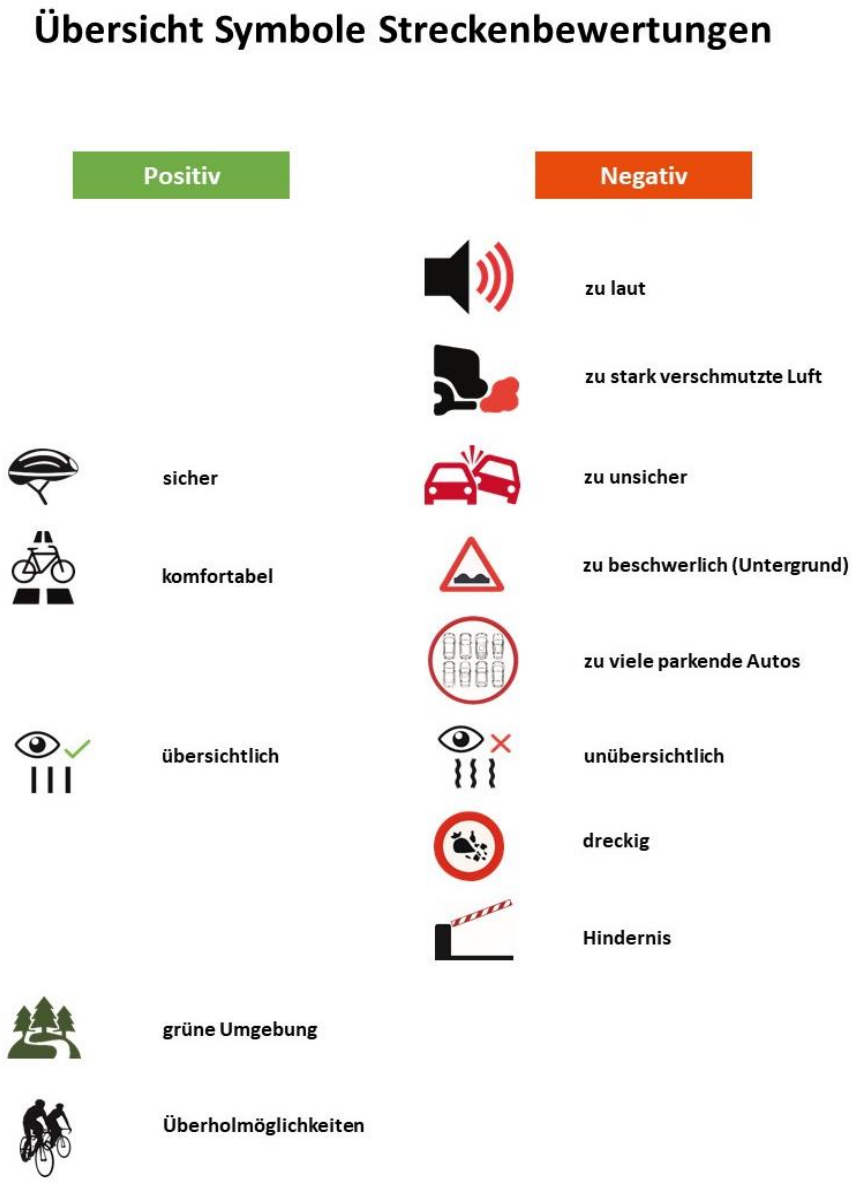

Abb. 6: Übersicht der benutzten Schablonen für die Streckenbewertung

Nicht jeder positiven wie negativen Kategorie kann ein logisch-komplementäres Gegenpaar zugeordnet werden. Beispielsweise können Wege gemieden werden, weil sie zu laut, zu stark verschmutzte oder zu dreckig sind. Im Umkehrschluss besteht aber die Grundannahme, dass ruhige Orte, saubere Luft und saubere Wege vorausgesetzt werden und daher kein explizit positives Kriterium zur Wahl eines Weges bilden. Bei den Qualitäten eines Weges können besondere zusätzliche Annehmlichkeiten geboten werden, die nicht als Voraussetzung für die Befahrung eines

Weges gelten, deren starke Ausprägung aber positiven Einfluss auf die Wahl des Weges haben. Beispielsweise ist es nicht verpflichtend, Wege zu begrünen, wodurch ein Weg ohne Begleitgrün nicht eine negative Eigenschaft darstellt. Allerdings kann die grüne Umgebung wie beispielsweise ein Weg entlang eines Parks eine Qualität darstellen, die sich positiv auf die Wahl einer bestimmten Route niederschlägt.

Die Bewertung der Routen- und Verkehrsmittel ist der letzte Arbeitsschritt mit den Schablonen, der alleine durchgeführt wird, bevor die Karten mit den Assets und Wegen den anderen Teilnehmenden vorgestellt werden. Die Teilnehmenden haben für die Einzeichnung der Assets, Routen, Verkehrsmittel und deren Bewertung 30min, sodass genügend Zeit zur eigenständigen Reflexion bleibt. Jede Person hat individuell die Möglichkeit, den eigenen Standpunkt zu beziehen und Argumente für die persönlichen Entscheidungen und Bewertungen zu erarbeiten.

8. Kartenpräsentation

Der wichtigste Schritt zur Übertragung der Einzelergebnisse aus den Karten als Informationsgrundlage für das Projekt ist das Vorstellen und Erläutern der Karten. Alle Informationen, die in den Karten eingezeichnet wurden, können nun vollständig erklärt und beschrieben werden, sodass der Inhalt der Karte ein Narrativ bekommt, der von der Gruppe nachvollzogen werden kann. Dies ermöglicht den Einblick in die individuellen Sichtweisen und Mobilitätsbedarfe der teilnehmenden Personen und Personengruppen. Die Vorstellung bietet ebenfalls die Möglichkeit, auf einzelne Aspekte intensiver einzugehen und Entscheidungen zu hinterfragen.

Zur Erfassung der Mobilitätsbedarfe können auf die Einflüsse von Infrastruktur, Verkehr, Erreichbarkeit, Mobilitätseinschränkungen und Verkehrsmittelzugänge als strukturelle Rahmenbedingungen eingegangen werden sowie individuelle Handlungsvoraussetzungen (z. B. sozioökonomische Situation, gesellschaftliche Partizipation, Wahrnehmung gesellschaftlicher Normen, subjektive Zufriedenheit mit Wohnumfeld und Beteiligungsmöglichkeiten). Die zentralen Fragestellungen, die in der Methode behandelt werden sollen, sind in den Zielen festgehalten. Auch zur Verschneidung weiterer Ergebnisse mit der SrV-Zusatzerhebung, der Erreichbarkeitsanalyse, der Umweltgerechtigkeitsanalyse und der Teilnehmenden Beobachtung aus dem Forschungsprojekt kann auf folgende Fragen intensiver eingegangen werden:

<u>Community Mapping:</u>

a. Gibt es weitere Stärken und Schwächen auf den Wegen, die noch nicht benannt wurden?
b. Welche Stärken und Schwächen sehen Sie allgemein im Verkehr im Bezirk und haben diese Auswirkungen auf ihre Mobilität?
c. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Versorgung?
d. Mit welchen Verkehrsmitteln möchten Sie bevorzugt im Verkehr von Pankow unterwegs sein?
e. Welche Faktoren sind Ihnen bei der Wahl der Verkehrsmittel wichtig? Inwieweit hat die Infrastruktur durch die Verkehrsträger Einfluss darauf?
f. Gibt es Einrichtungen, die Sie besonders oft nutzen?
g. Haben Sie Ideen für die heute von Ihnen benannten Probleme im Verkehr?

h. Wie sehe der für Sie ideale Verkehrsraum aus, welches Verkehrsmittel würde bevorzugt werden? Worin unterscheidet sich die aktuelle Verkehrssituation mit dieser Wunschvorstellung?

Teilnehmende Beobachtung:

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

SrV-Zusatzerhebung:

a. Warum haben Sie näherliegende Ziele nicht genutzt? 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. Auf Ihren eingezeichneten Wegen: Wie lange dauert es diese Orte zu erreichen? Sind Sie mit der Länge zufrieden?
e. Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit den Wegen und Wegealternativen? Wie komfortabel sind sie?
f. Gibt es Straßen, die Sie vermeiden, und wenn ja, warum?

Umweltgerechtigkeitsanalyse:

a. Gibt es Umweltbeeinträchtigungen die stärker negativ empfunden werden als andere?

b. Nutzen bzw. könnten Sie die eingezeichneten Wege immer und zu jeder Tages- und Nachtzeit nutzen? (Einschränkungen z. B. Sicherheit, Geldbudget, Verfügbarkeit der Verkehrsmittel)

c. Fragen basierend auf der Nutzung von Schablonen: Ab wann wirkt eine grüne Umgebung positiv? Wo ist es unsicher und warum? Welche Art von Lärm?

d. Gibt es Wohlfühlorte oder Orte des Unwohlseins in der Wohnumgebung und wenn ja, aus welchen Faktoren definieren sie sich?

e. Welcher Lärm stört Sie (Straße, Flug, Bars, Kinder)?

f. Bitte begründen Sie Ihre Straßenraumaufteilung eines idealen Verkehrsraums!

Erreichbarkeitsanalyse:

a. Würden Sie einen anderen Weg nehmen, wenn er andere Eigenschaften aufweist? Welche wären das?
b. Gibt es Hindernisse (Kreuzungen zum Überqueren, regelmäßige Staubereiche, schlechte Ampeltaktungen, defekte Infrastruktur, Brücken etc.), die Sie in der Fortbewegung auf den Wegen behindern?
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?

Die Argumentationsstruktur der Teilnehmenden legt dabei die persönlichen Bewertungsmuster offen und ermöglicht Rückfragen zum individuellen Abwägungsprozess. Die Vorstellung und Befragung ist ebenso wichtig wie die Karte selbst, um die Informationen ohne Missverständnisse in der Interpretation aufzunehmen (vgl. Parker 2006: 472). Die Präsentationen werden mit Diktiergeräten aufgenommen, um nach dem Community Mapping die einzelnen Ergebnisse analysieren zu können und keine Information zu verpassen. Jeder teilnehmenden Person werden 15min für die Präsentation und Rückfragen zur Verfügung gestellt, um auf der einen Seite intensiv und tiefgründig die Ursachen des Mobilitätsverhaltens und die Wahrnehmung der Umwelt zu ergründen, aber gleichzeitig auch noch alle Teilnehmenden zu Wort kommen zu lassen, ohne die Konzentration zu stark zu beanspruchen. Sollten Zuhörende Ergänzungen ihrer Präsentation haben oder Vortragende bekräftigen wollen, werden diese Punkte gesammelt und nach der Präsentation Rückfragen dazu besprochen.

Zur Dokumentation werden Fotos gemacht, um die Ergebnisse der Karten festzuhalten. Vom Forschungsteam wird vor der Durchführung des Community Mapping das Wohnviertel nach den lokalen Angeboten untersucht. Dadurch kann mit der Vorstellung abgleichend festgestellt werden, warum bestimmte Assets nicht genutzt wurden, um somit auf Ursachen für die Nichtnutzung von Infrastrukturen einzugehen. Die Teilnehmenden können sich mit der Präsentation an den Visualisierungen auf den nächsten Schritt – der Diskussion über Stärken und Schwächen – durch den diskursiven Verständigungs- und Aushandlungsprozess vorbereiten (vgl. von Unger 2014: 78) und ihre Gesprächspartner*innen näher kennenlernen.

9. Vorstellung eines idealen Verkehrsraums

Der Abwägungsprozess der Verkehrsplanenden, welchem Verkehrsmittel wie viel Platz in der Stadt eingeräumt wird, soll abseits der funktionalen Anforderungen in einem gemeinsamen Prozess mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Da innerhalb der Veranstaltung die Diskussionen über die Mobilitätsbedarfe Untersuchungsschwerpunkt sind, findet dieser Arbeitsschritt als freiwilliges Angebot in der Pause nach der Kartenpräsentation und vor der allgemeinen Diskussion zu Stärken, Schwächen, Verbesserungsvorschlägen und Zukunftsvisionen statt. Dieser Untersuchung kann aber auch bei entsprechender Zielstellung mehr Gewicht eingeräumt werden.

Für die Untersuchung wird ein Modell eines Straßenraums – abgegrenzt durch die beiden Hauszeilen – zentral ausgelegt und die Teilnehmenden bekommen maßstabsgetreue Schablonen verschieden großer Verkehrsträger wie z. B. ein- und mehrspurige Straßen, Schienen, Bushaltestellen, Busspuren, Parkplätze längs, schräg und quer zur Fahrtrichtung, Grünstreifen, Fußweg und Straßenmobiliar, Fußgängerüberwege, geteilter Geh- und Radweg Fahrradwege ein- und mehrspurig, Schutzstreifen, Fahrradstreifen und geschützter Fahrradstreifen (vgl. Abb. 7). Die Maße der einzelnen Elemente wurden den Vorgaben der RASt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (vgl. FGSV 2006), RIN – Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (vgl. FGSV 2008), EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen(vgl. FGSV 2002) und ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (vgl. FGSV 2010) entnommen. Dadurch, dass der Verkehrsraum eine limitierte Fläche bietet, müssen die Teilnehmenden im Aushandlungsprozess argumentativ einen Kompromiss finden, was gewünscht und benötigt wird. Es werden drei Straßenquerschnitte von 15m (Wohn- und Ergänzungsstraße), 35m (Wohn- und Verbindungsstraße) sowie 50m (Haupt- und übergeordnete Verbindungsstraße) angeboten, um die verschiedenen Straßenklassen und Verbindungsfunktionsstufen abbilden zu

können. Die Teilnehmenden können somit selbst den Prozess besser nachvollziehen und ihre Präferenzen miteinander abwägen, um daraus einen idealtypischen Verkehrsraum alleine und gemeinsam zu entwickeln.

Selbst die Musterbeispiele werden weiterhin innerhalb dieser Gruppe diskutierbar bleiben, doch zeigt es eine Kompromisslösung der Anwesenden. Auch in diesem Arbeitsschritt erfolgt die Verhandlung als Diskussionsprozess, aus dem wichtige Informationen zu Mobilitätsbedarfen der Teilnehmenden gewonnen werden kann. Gleichzeitig kann von den Teilnehmenden im Gegenzug nachvollzogen werden, wie schwierig der Prozess zur Lösungsfindung ist, um selbstständig Bewertungskriterien zu entwickeln, an denen der Straßenraum gemessen wird.

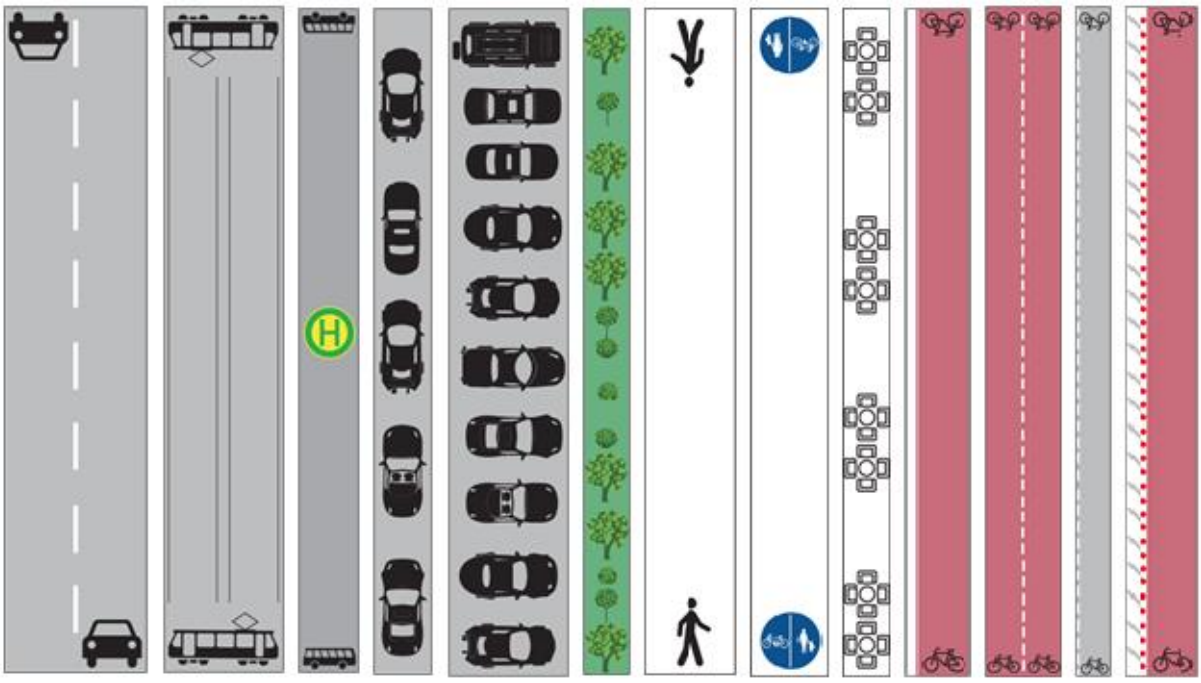

Abb. 7: Beispiele von Schablonen zur Abwägung für den idealen Verkehrsraum.

10. Diskussion über Stärken und Schwächen

Nach der Präsentation über die Bewertung des Wohnumfelds und der Mobilität aus den Kartierungen und der optionalen Verhandlung über den idealen Verkehrsraum bietet sich für die Beteiligten die Möglichkeit, verbal-argumentativ über die Stärken und Schwächen des Verkehrssystems vor Ort im Rahmen einer Situationsanalyse zu diskutieren. Die eigenen Positionen werden durch die Gruppe und die eigenen Standpunkte bei der Kartierung reflektiert, um darauf aufbauend über die positiven und negativen Aspekte reden zu können. Alle vorherigen Arbeitsschritte führen zu dieser Diskussionsrunde hin und sollen die Teilnehmenden darauf vorbereiten, die Stärken und Schwächen in diesem Diskussionsprozess zu benennen. Gleichzeitig wird die Gelegenheit geboten, Entwicklungsmöglichkeiten für das Wohnumfeld aufzuzeigen und Handlungserfordernisse aufzustellen. Alle Teilnehmenden arbeiten dafür an einer gemeinsamen Karte des Bezirks Pankow, um sich die Situationen gegenseitig ortsbezogen vor Augen zu führen.

Die Diskussion findet in einem Stuhlkreis statt, um alle gleichberechtigt zu behandeln und jede Person zur aktiven Teilnahme zu motivieren. Es gibt keinen Ablaufplan für die ca. 30-minütige Diskussionsrunde, sondern die Teilnehmenden können selbstständig Schwerpunkte setzen. Von den Moderierenden wird darauf geachtet, eine angenehme Gesprächskultur aufrechtzuerhalten sowie zu

verschiedenen Gesprächsthemen zu animieren, um viele Aspekte, die in den Kartenpräsentationen angesprochen wurden, in dieser Runde aufzunehmen. Die Ergebnisse werden transparent an Flipcharts protokolliert und der Diskussionsprozess per Audioaufnahme dokumentiert.

Die Ergebnisse sind ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsberichterstattung und fließen anschließend in die SWOT-Analyse, die nach der Durchführung der Erhebungsmethoden im Projektablauf ansteht. In dieser Runde können die erörterten Stärken und Schwächen auf lokaler Ebene in die Gesamtbetrachtung einfließen, wenn sie allgemeine Missstände oder Qualitäten ansprechen und für den gesamten Bezirk von Bedeutung sind.

11. Diskussion über Maßnahmen und Prioritäten zur Verbesserung des Status Quo

Zum Abschluss des Community Mappings diskutieren die Teilnehmenden wieder verbal-argumentativ. Zentraler Gegenstand ist die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen, die zur Verbesserung des Status Quo im Verkehr des Wohnumfelds dienen. Eventuell wurden Maßnahmen bereits bei den Wegepräsentationen und der Stärke-Schwächen-Analyse benannt, aber in diesem Arbeitsschritt werden sie noch einmal kollektiv zusammengefasst und individuell diskutiert, um alle Meinungen zu den Lösungsansätzen aufzunehmen. Durch die hohen Überschneidungspotenziale mit der Stärken-Schwächen-Analyse können beide Arbeitsschritte simultan durchgeführt werden, aber für die Erfassung einzelner Ergebnisse sollten sie separat besprochen werden. Es ist nicht das Ziel, einen einheitlichen Konsens unter den Teilnehmenden herbeizuführen, sondern alle Meinungen – auch wenn sie kontrovers sind – zu erfassen. Ziel ist es, die wichtigsten und am häufigsten diskutierten Themen und das Spektrum an Meinungen dazu zu erfassen. Es können auch potenzielle Strategien zur Bewältigung von derzeitigen Konfliktsituation und Missständen erörtert werden, die in der SWOT-Analyse der Mobilitätsberichterstattung übernommen werden können. Visionen und Leitbilder sowie Zukunftsszenarien können zusammen diskutiert werden und fließen in die Analyse dieser Erhebungsmethode ein. Da die Methode des Community Mappings zur Demokratisierung beitragen soll, ermöglicht sich hierdurch eine Plattform, um soziale, ökologische, politische oder auch ästhetische Forderungen vorzutragen (vgl. Perkins 2007: 127), die im Bezug zum Verkehr stehen. Abschließend soll noch innerhalb der Diskussionsrunde geklärt werden, welche Priorität die erörterten Strategien und Maßnahmen haben. Die Teilnehmenden klären untereinander, welcher Bedarf nach Veränderungen derzeit am höchsten ist und somit die höchste Priorität hat. Durch die Priorisierung lässt sich abschätzen, in welchen Zeiträumen die Teilnehmenden denken und wie stark einzelne Defizite aufgefasst werden.

12. Auswahl von Teilnehmenden

Das Community Mapping sollte zum einen mit einer gemischten Gruppe aus den für die Untersuchung im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung erstellten teilräumlichen Gebieten stattfinden. Somit werden einzelne Freiwillige der Bevölkerung an der Erhebungsmethode beteiligt. Die teilräumlichen Gebiete in Pankow sind die Innenstadt, der Innenstadtrand und das suburbane Gebiet. Die Abb. 8 zeigt, welche Ortsteile von Pankow den drei Teilräumen zugeordnet wurden. Die Einteilung wurde nach Kriterien der Wohndichte, Erreichbarkeiten, ÖPNV-Anbindung und des Bebauungstyps vorgenommen, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben.

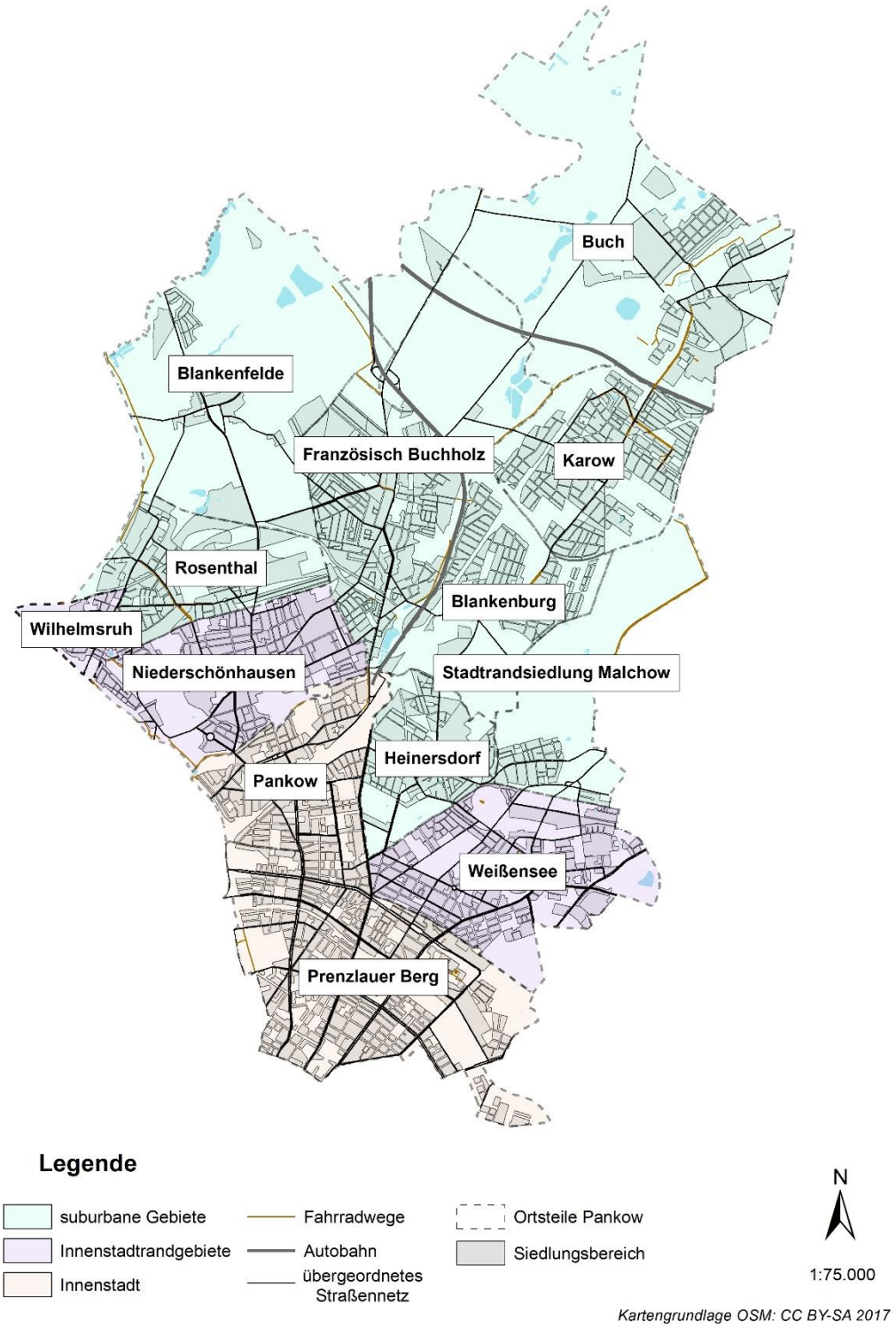

Abb. 8: Übersicht der teilräumlichen Gebietstypen und Zuordnung der Ortsteile in Pankow

Bei den gemischten Gruppen wird insbesondere bei den Personenmerkmalen Geschlecht, Alter und Bildungsstand auf eine Berücksichtigung verschiedener Merkmalsausprägung und einer paritätischen Verteilung geachtet, um eine kontroverse Diskussionskultur zu fördern und Repräsentant*innen verschiedener Bevölkerungsgruppen zu beteiligen. Das Ziel ist aber nicht die Repräsentativität, die mit der qualitativen Erhebungsmethode ohnehin nicht geleistet werden kann, sondern verschiedene subjektive Wahrnehmungen zum Verkehr zu erfassen.

Neben der allgemeinen Herangehensweise sollten spezifische Personengruppen durch die Methode des Community Mappings am Erstellungsprozess des Pankower Mobilitätsberichts beteiligt werden. Da das Projekt in Pankow zum Ziel hat, die soziale Gerechtigkeit zu fördern und dies mit dem Grundlagenpapier zum Projekt in den Leitlinien 5 (*„Die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger stärker in die Stadt- und Verkehrsplanung einbinden."*) und 9 (*„Das Angebot des ÖPNV-Angebot verbessern, barrierefreie Zugänge und sozialverträgliche Tarife schaffen sowie intermodale Mobilitätsstationen einrichten."*) übereinstimmt (vgl. Stadtentwicklungsamt Pankow 2021: 132), wurden mobilitätseingeschränkte Personengruppen und Menschen mit besonderen Mobilitätsbedarfen beim Community Mapping einbezogen. In den Fokusgruppen, die zur Erarbeitung des Grundlagenpapiers und Diskussion der Erhebungsmethoden für das Projekt durchgeführt wurden, haben die Teilnehmenden dabei u. a. folgende Personengruppen genannt, die einzubeziehen sind:

- Kinder und Schüler*innen differenziert nach Altersgruppen,
- Senior*innen,
- Nutzende des ÖPNV,
- Menschen mit Behinderungen,
- Berufspendelnde (repräsentiert durch Arbeitende am Gesundheitsstandort Berlin-Buch).

Bei der Beteiligung der Personengruppen bleibt zu berücksichtigen, dass bei qualitativen Methoden mit Rücksicht auf limitierte Ressourcen nicht alle in jedem teilräumlichen Gebiet beteiligt werden können. Wichtig ist bei der Methode, einen begründeten Fokus auf besonders intensiv einzubindende Personengruppen zu legen, um zur sozialen Gerechtigkeit beizutragen und zu erforschen, welche bzw. ob es Unterschiede in der Durchführung und bei den Ergebnissen der Methode unter den verschiedenen Personengruppen gibt. Andere Personengruppen können in den nachfolgenden Jahren bei der Fortschreibung des Verkehrsplanungsinstruments in den Fokus rücken. In den Fokusgruppen wurden weitere Gruppen wie z. B. Geflüchtete, Menschen mit Seheinschränkungen oder Sportgruppen genannt, die es in Zukunft zu beteiligen gilt.

Da in Berlin bis voraussichtlich 2026 die Schulausbauoffensive vom Senat umgesetzt wird (vgl. SenBJF 2018) und nahezu alle Schulen im Bezirk Pankow um- oder ausgebaut werden, wurden den Schüler*innen eine hohe Priorität zugewiesen. Die Beteiligung von Kinder ist im Allgemeinen in der Stadt- und Verkehrsplanung sehr wichtig und für Berlin verbindlich in den Gesetzen der UN Kinderrechtskonventionen, der Charta der Grundrechte der Europäischen Union Artikel 24, dem Baugesetzbuch §§ 1 und 3, dem Sozialgesetzbuch §§ 8 und 80, dem Artikel 13 (1) der Verfassung von Berlin sowie dem Gesetz zur Ausführung des Kinder- und Jugendhilfegesetzes für Berlin festgehalten. Schüler*innen nutzen besonders intensiv den Umweltverbund, da sie noch nicht selbstständig auf das Auto zurückgreifen können. Da die gesammelten Mobilitätserfahrungen im jungen Alter die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Erwachsenenalter beeinflussen, sind junge Menschen eine wichtige Zielgruppe.

Um Schüler:innen verschiedener Altersgruppen zu beteiligen und damit ein breites Spektrum an Entwicklungsstufen der Kinder abzudecken, wurden in Pankow Schulen der Primar- und Sekundarstufe in den drei Raumtypen ausgewählt (Abb. 9). Da eine individuelle Mobilität zum Erreichen der Schule gewährleistet werden soll und suburbanen Gebieten größere Distanzen zurückgelegt werden müssen, wurde dort eine Schule der gymnasialen Oberstufe ausgewählt. Die einzige Schule dieser Form in den Ortsteilen der suburbanen Gebiete war das Robert-Havemann-

Gymnasium in Karow. In den Innenstadtrandgebieten wurde eine Schule der Mittelstufe gewählt: die Heinz-Brandt-Schule als integrierte Sekundarschule in Weißensee. In den Innenstadtgebieten fiel die Wahl auf eine Primarstufe – die Wilhelm-von-Humboldt-Gemeinschaftsschule –, da hier angenommen wird, dass die Wege kürzer sind und somit potenziell die Schüler*innen in der Altersstufe selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren können.

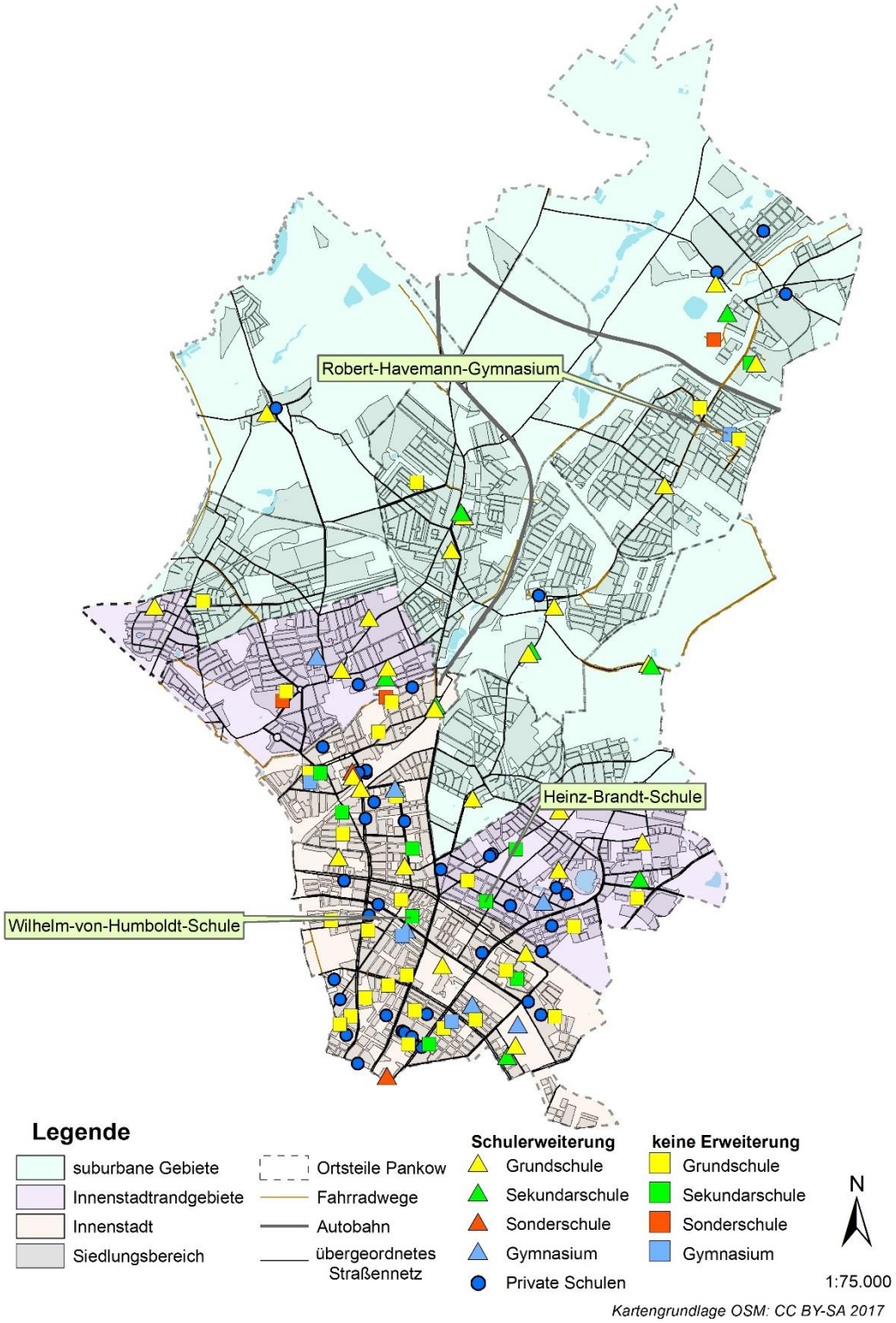

Abb. 9: Übersicht der beteiligten Schulen im Kontext aller Schulen in Pankow

Zu den zwei Personengruppen der gemischten Gruppen und Schulkinder, die in allen teilräumlichen Gebieten beteiligt wurden, sollten für die einzelnen Gebiete jeweils eine weitere Personengruppe an der Methode involviert werden. In den Fokusgruppen wurde darauf hingewiesen, dass sich besonders die Menschen mit Behinderungen in den Innenstadtgebieten fortbewegen und dort ihre alltäglichen Wege beschreiten. Die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen nach dem Inklusionsprinzip ist in der UN-Behindertenrechtskonvention festgeschrieben und wird in Berlin mit dem § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sowie § 29 Abs. 6 des Mobilitätsgesetzes und § 4a im Landesgleichberechtigungsgesetz von Berlin für die Mobilität umgesetzt. Nicht alle Gruppen an Menschen mit Behinderung konnten für das Community Mapping berücksichtigt werden. Nach Rücksprache mit wichtigen Beauftragten von Behindertenverbänden fiel die Wahl auf die Beteiligung von Menschen mit Geheinschränkungen. Als Zugang zu dieser Personengruppe wurden unterschiedlichen Kontakte wie der Behindertenverband oder der Behindertenbeauftragte von Pankow eingebunden, wobei die Gruppe mit hoher Mobilität und Zugänglichkeit bei den Sportvereinen anzutreffen sind.

Da die Pendelnden speziell im Zusammenhang mit dem Gesundheitsstandort Berlin-Buch genannt wurden, wurde Kontakt zum Max-Delbrück-Centrum für Molekulare Medizin in der Helmholtz-Gemeinschaft aufgebaut. Für die verbleibenden Innenstadtrandgebiete bestand durch den Seniorenservice vom Amt für Soziales in Pankow Kontakt zu den Senior*inneneinrichtungen in Niederschönhausen. Senior*innen sind durch ihr hohes Alter teilweise in den physischen und psychischen Möglichkeiten mobilitätseingeschränkt. Es sind z. B. über 55% der Menschen mit Behinderungen über 65 Jahre alt (vgl. DESTATIS 2017: 8) und haben daher besondere Bedarfe im Verkehr. Zusätzlich wurden Gespräche mit der Seniorenvertretung von Pankow und der Sozialstation der Volkssolidarität in Pankow geführt, um weitere Zugänge zu erhalten. Dabei wurden insbesondere zu Senior*innen Kontakt aufgebaut, die privat wohnen und eigenständig mobil sind.

Mit der Akquise Freiwilliger und der proaktiven Ansprachen bestimmter Personengruppen wurde eine Auswahl für neun Community Mappings im Rahmen der Mobilitätsberichterstattung von Pankow getroffen, wovon jeweils drei in den drei teilräumlichen Einheiten stattfanden. In Abb. 10 werden die Gruppen den Teilräumen zugeordnet.

Innenstadt	gemischte Gruppe	Schulkinder Unterstufe	Menschen mit Geheinschränkungen
Innenstadtrand	gemischte Gruppe	Schulkinder Mittelstufe	Senior*innen
suburbanes Gebiet	gemischte Gruppe	Schulkinder Oberstufe	Pendelnde

Abb. 10: Übersicht an Personengruppen, die am Community Mapping des 1. Pankower Mobilitätsberichts beteiligt wurden

13. Methodische Anpassungen an die Anforderungen der Personengruppe Schulkinder

Für die Personengruppe der Kinder in der Primarstufe wurde die in Kapitel 2 beschriebene Vorgehensweise an die personenbezogenen Fähigkeiten angepasst. Bei der Zusammenarbeit mit ihnen ist die geistige Kapazität zur zielorientierten Zusammenarbeit über mehrere Stunden noch beschränkt, wodurch das Format angepasst werden sollte (vgl. GDV 2018: 14 ff.). Anstatt an einer Karte im Klassenraum zu arbeiten, werden mit den Kindern die Umgebung der Schule gemeinsam zu Fuß erkundet und mobilitätsrelevante Faktoren von den Projektbetreuenden kartiert. Während des Spaziergangs wird bereits über Stärken und Schwächen der aktuellen Situation gemäß der Thinking-Aloud-Methode gesprochen. Zurück in der Schulklasse werden mit den Schüler*innen der idealtypische Verkehrsraum besprochen und abschließend Zukunftsvisionen zum Verkehr kreativ zu Papier gebracht.

14. Auswertung des Community Mappings

Beim Community Mapping können in jeder Gruppe Fallbetrachtungen aufgenommen und analysiert werden. Daraus resultieren Karten zu spezifische Anforderungen und Mobilitätsbedarfen der unterschiedlichen Personengruppen. Zugleich ermöglicht die Methode eine verkehrsmittel- und ortsspezifische Analyse nach räumlichen Einheiten. So zeigt die folgende Karte in Abb. 11, wie die Teilnehmenden der gemischte Gruppe in der Innenstadt von Pankow ihre subjektive Sicherheit wahrnahmen.

Abb. 11: Ausschnitt der Karte von Orten, an denen Verkehr als unsicher (Legende siehe Abb. 6) wahrgenommen wird (blaue Wege = Routen mit dem Fahrrad, grüne Wege = Routen zu Fuß)

Beobachtete Unfälle und erlebte Konfliktsituationen können sich negativ auf die empfundene Sicherheit auswirken und ermöglichen eine Diskussion über gefährliche Kreuzungen unabhängig von Unfallzahlen der Polizei. Zufußgehende in Pankow haben bei den Community Mappings bspw. angegeben, dass Unfallrisiken insbesondere durch schlecht instandgehaltene Infrastruktur (z. B. Schlaglöcher, Barrieren auf dem Weg) entstehen und Kreuzungen Stressoren tragen können (z. B. zu kurze Freigabezeiten, fehlende Bordsteinabsenkung, schlechte Sichtbarkeit).

Zudem konnten durch das Community Mapping wichtige Aussagen zur Erreichbarkeit des ÖPNV gesammelt werden, die die objektive Reisezeitanalyse ergänzen. Denn im Detail gab es Unterschiede, die dafürsprechen, dass auch andere Faktoren als die reine Reisezeit eine Rolle für die wahrgenommene Erreichbarkeit spielen wie z. B. die Zuverlässigkeit, Zugänglichkeit, Komfort, Kapazität der ÖPNV-Fahrzeugs, Störungs- und Baustellenmanagement sowie Zustand der Zuwegung zu Haltestellen des ÖPNV.

Im Anschluss an das Community Mapping können die Ergebnisse digitalisiert und als Karte im Internet zur Verfügung gestellt werden, wie z.B. auf der Karte von Sozialhelden e.V. (o.J.) unter https://wheelmap.org/ zu sehen ist. Hierdurch kann sich eine größere Nutzendengruppe an dem Community Mapping beteiligt werden. In Berlin hat der Tagesspiegel bereits Projekte zur Kartierung von Unsicherheiten (Tagesspiegel 2018) und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Lärm durchgeführt (SenUVK 2018). Die Senatskanzlei (2021) von Berlin bietet mit der Plattform mein.berlin.de auch eine zentrale Anlaufstelle zur Beteiligung in Planungsprozessen. Es gibt auch weitere Forschungsprojekte dazu, das Community Mapping zu digitalisieren und online zu kartieren.

15. Qualitätskriterien der Daten und Auswertung

Die durch das Community Mapping akquirierten Daten erfüllen durch den in Kapitel 2 bis 11 beschriebenen einheitlichen Aufbau der Methode eine prozedurale Reliabilität als wissenschaftliches Gütekriterium. Die Dokumentation der Ergebnisse bietet eine Möglichkeit zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Prozesses (vgl. Flick 2017). Durch die gezeichneten Karten, ein Interviewleitfaden sowie die Nutzung eines Diktiergerätes bei den Gesprächen kann die Genauigkeit der Messung nachvollzogen und überprüfbar gemacht werden.

Um die Daten auszuwerten, eignet es sich, die genannten Themenfelder zu kategorisieren. Dabei ist es wichtig, bereits bei der Erstellung des Leitfadens zu besprechen, welche Themen untersucht werden (siehe Kapitel 8). Zur Erfassung der Mobilitätsbedarfe können auf die Einflüsse von Infrastruktur, Verkehr, Erreichbarkeit, Mobilitätseinschränkungen und Verkehrsmittelzugänge als strukturelle Rahmenbedingungen eingegangen werden sowie individuelle Handlungsvoraussetzungen (z. B. sozioökonomische Situation, gesellschaftliche Partizipation, Wahrnehmung gesellschaftlicher Normen, subjektive Zufriedenheit mit Wohnumfeld und Beteiligungsmöglichkeiten) betrachtet werden. Sofern die Interviews transkribiert wurden, können Daten- und Textanalysesoftware die Kategorisierung und Auswertung erleichtern.

16. Quellenverzeichnis

Blaut, James M.; David Stea; Christopher Spencer & Mark Blades (2003): Mapping as a cultural and cognitive universal. Annals of the Association of American Geographers, Volume 93, Issue 1, S. 165 – 185.

DESTATIS - Statistisches Bundesamt (2017): Statistik der schwerbehinderten Menschen 2015. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Gesundheit/BehinderteMenschen/SozialSchwerbehinderteKB5227101159004.pdf?__blob=publicationFile [03.08.2018]

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (Hrsg.) (2002): EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. FGSV-Nr.: 288.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (Hrsg.) (2006): RASt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. FGSV-Nr.: 200.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (Hrsg.) (2008): RIN – Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. FGSV-Nr.: 121.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (Hrsg.) (2010): ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. FGSV-Nr.: 284.

Flick, Uwe (2017): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. 8. überarbeitete Auflage, Rowohlt Taschenbuch Verlag.

GDV - Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.) (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen. Online verfügbar unter: https://udv.de/sites/default/files/tx_udvpublications/fb_50_ganzheitliche_vz-teil_1.pdf [16.08.2018]

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

Parker, Brenda (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, Chris (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. Online verfügbar unter: https://www.preston.gov.uk/GetAsset.aspx?id=fAAyADMANgA5ADcAfAB8AFQAcgB1AGUAfAB8ADAAfAA1 [24.07.2018]

Senatskanzlei – Der Regierende Bürgermeister von Berlin – Senatskanzlei (2021): mein.berlin.de – Beteiligungsplattform des Landes Berlin. Online verfügbar unter: mein.berlin.de [24.11.2021]

SenBJF – Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (Hrsg.) (2018): Die Schulbauoffensive des Berliner Senats. Online verfügbar unter:

https://www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt/schulbauoffensive/artikel.613867.php [24.07.2018]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2014): Nahverkehrsplan Berlin 2014-2018. Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan_2014-2018.pdf [24.07.2018]

SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2018): Berlin wird leiser – Stellungnahmen zu den meistbewerteten Lärmorten (TOP 51). Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermaktionsplan-berlin-2019-2023/top-51-hinweise/ [24.11.2021]

Stadtentwicklungsamt Pankow (Hrsg.) (2021): Mobilitätsbericht Berlin Pankow 2020. Der Mensch im Fokus der Verkehrsplanung. DOI: 10.5281/zenodo.4709690

Statista – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2008): Europäische Städte mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenverkehr (Stand: 2008; in Kilometer pro Stunde). Online verfügbar unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/37200/umfrage/durchschnittsgeschwindigkeit-in-den-15-groessten-staedten-der-welt-2009/ [24.07.2018]

Tagesspiegel (Hrsg.) (2018a): Gefahrenmelder Berlin. Online verfügbar unter: https://hendrik-lehmann.carto.com/builder/55fb0f2f-deb5-4e2a-a9e1-5390e10f0143/embed?state=%7B%22map%22%3A%7B%22ne%22%3A%5B52.48497554406308%2C13.309764862060549%5D%2C%22sw%22%3A%5B52.578331958520074%2C13.526744842529299%5D%2C%22center%22%3A%5B52.53167855932515%2C13.418254852294924%5D%2C%22zoom%22%3A13%7D%7D [17.07.2018].

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

Sozialhelden e.V. (o.J.): https://wheelmap.org/[24.07.2018]