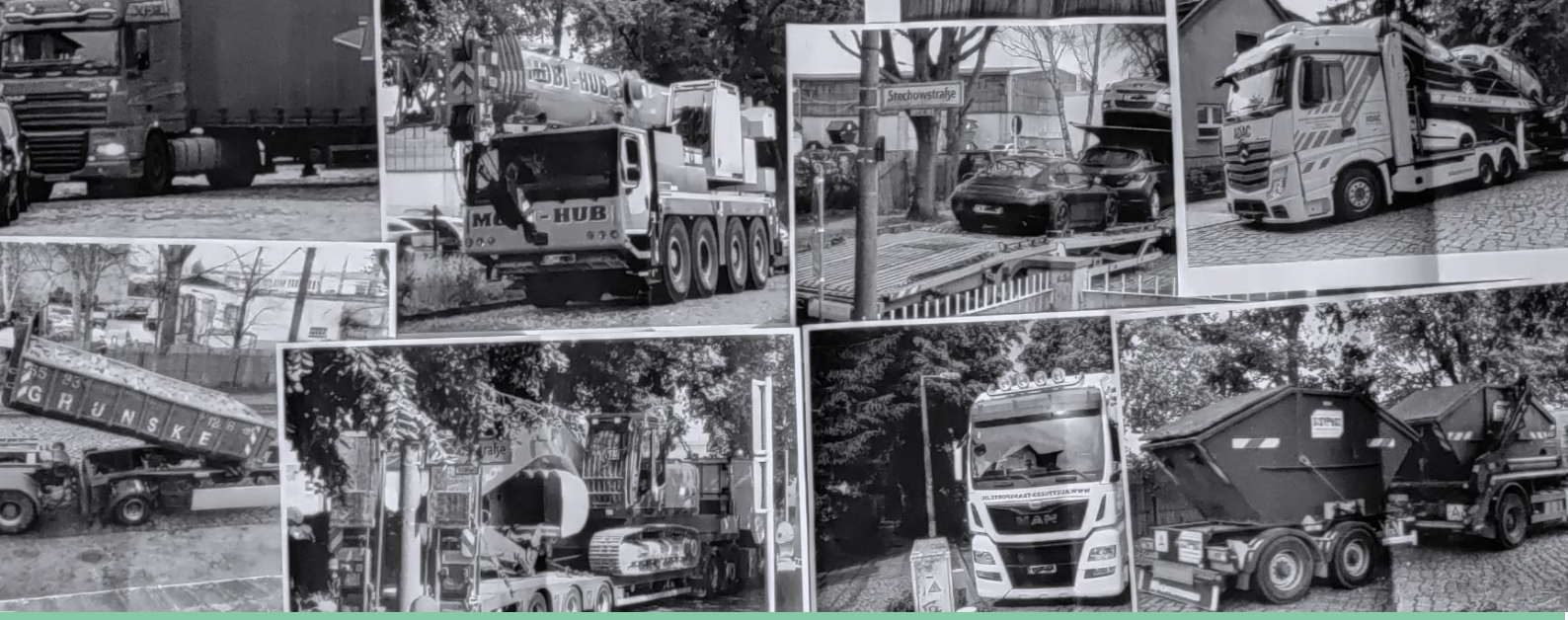


COLLAGE NIEDERSCHÖNHAUSEN

Mobilitätskonzept für das Gewerbegebiet Niederschönhausen

Bestandsaufnahme, Bewertung und Entwicklung einer Mobilitätsstrategie

Abschlussbericht

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Wintersemester 2019/2020

Technische Universität Berlin

| Mobilitätsforschung – Projektdurchführung

Wintersemester 2019/20

Autor:innen:
Fabian Drews
Roland Hauschulz
Niko Ippendorf
Bartosz Kowalewski
Lisa Lassen
Emma Lüer
Richard Schulz
Jonathan Siebert

Berlin, 7. Juni 2020

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

Herausgeber:
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekretariat SG 4, Salzufer 17-19, 10587 Berlin

Telefon: 030 - 314 78767
Sekretariat: 030 - 314 25145
Telefax: 030 - 314 27875

oliver.schwedes@tu-berlin.de
www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin. Alle Rechte vorbehalten.

ABSTRACT

Durch das stetige Bevölkerungswachstum Berlins steigt der Druck auf den Wohnungsmarkt und die soziale Infrastruktur der Stadt. Auch die bestehenden Straßenzüge müssen durch das damit einhergehende zunehmende Verkehrsaufkommen immer mehr Fahrzeuge verkraften. Besonders in den letzten Jahren haben sich viele Bezirke baulich verdichtet. Ehemals periphere Gebiete entwickeln durch den Zuzug von immer mehr Menschen nunmehr innenstädtischen Charakter – neue Stadtquartiere entstehen. Doch diese Verdichtung bedeutet auch, dass ehemals räumlich getrennte Gebiete unterschiedlicher Nutzung plötzlich enger zusammenrücken. Insbesondere bei divergierenden Interessen gewerblicher und wohnlicher Nutzung sind Konflikte programmiert, wenn diese Entwicklung nicht rechtzeitig und regulierend begleitet wird.

Ein solcher Konflikt besteht im Ortsteil Niederschönhausen, wo historisch gewachsene Gewerbe- und Wohngebiete nun aneinander angrenzen. Die Folge sind Beschwerden über Lärm-, Schadstoff- und Geruchsimmissionen seitens der Anwohnenden aber auch ein generelles Unverständnis gegenüber der als solche empfundene Tatenlosigkeit des Bezirks Berlin-Pankow. Der vorliegende Bericht analysiert die Problematik im Ortsteil Niederschönhausen und entwickelt ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept. Hierin präsentiert er für alle beteiligten Akteursgruppen wissenschaftlich verankerte Handlungsempfehlungen, um in Zukunft eine gemeinsame, antizipative, aber vor allem zielgerichtete Entwicklung des Ortsteils voranzutreiben.

Da gerade das gemeinsame Verständnis ein Kernelement einer erfolgreichen zukünftigen Entwicklung darstellt, baut die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes auf den Erfahrungen, Sorgen und Wünschen der beteiligten Akteursgruppen auf. Der Bericht folgt daher einem verbal-argumentativen Verfahren, um die individuellen Einschätzungen der Shareholder einzubeziehen. Hierzu werden neben der Analyse des Untersuchungsgebietes qualitative Interviews mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden geführt und durch den Beitrag ausgewählter Expert:innen ergänzt. Die Ergebnisse werden anschließend durch eine SWOT-Analyse kontextualisiert und in problemorientierte Lösungsvorschläge überführt.

Das Mobilitätskonzept strebt danach, die bestehenden Wohnquartire zu schützen und die Identität der Anwohnenden zu fördern und zu entfalten. Ebenfalls soll der Gewerbestandort bevorzugt für innenstadtaffines und damit ortsteilbezogenes Gewerbe gesichert werden – mit dem Fokus auf eine kreative, integrative und kommunikative Nachbarschaft. Verkehrstechnisch bieten sich hierfür ein multimodaler Zugang zum Gebiet sowie der Neubau bzw. die Umwidmung von Straßenzügen an, um eine bessere Gebietserschließung zu gewährleisten.

HINTERGRUND

Das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin arbeitet bereits seit einigen Jahren in verschiedenen praxisbezogenen Forschungsprojekten mit dem Bezirk Berlin-Pankow zusammen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit wurde im Wintersemester 2019/20 die Master-Lehrveranstaltung „Mobilitätsforschung – Projektdurchführung“ am Fachgebiet angeboten. Ziel dieser Lehrveranstaltung ist die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes für das Gewerbegebiet Niederschönhausen im Bezirk Berlin-Pankow durch die beteiligten Student:innen. Dieses Konzept soll durch Anwendung verschiedener Methoden und unter Einbindung der relevanten Akteur:innen erarbeitet werden und so dem Bezirk mögliche neue Handlungsoptionen aufzeigen. Der vorliegende Abschlussbericht stellt die Arbeitsschritte sowie die Ergebnisse dieses Prozesses dar.

Die Autor:innen dieses Berichts danken dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin und dem Bezirksamt Berlin-Pankow für die Ermöglichung dieses hochspannenden und realitätsbezogenen Projekts und wünschen allen Beteiligten der „Collage Niederschönhausen“ viel Erfolg und alles Gute für die Zukunft.

INHALT

Abstract I
Hintergrund II
Inhalt III
Abbildungen V
Tabellen VI
Abkürzungen VII
1 Einleitung 1
2 Forschungsmethode 3
2.1 Identifikation der beteiligten Akteur:innen 3
2.2 Datenerhebung 5
2.3 Datenauswertung und Strategieempfehlungen 7
3 Umfeldanalyse 10
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes 11
3.2 Identität des Untersuchungsgebietes 16
3.3 Soziale Infrastruktur 19
3.4 Verkehrsinfrastruktur 20
3.5 Erschließung mit dem ÖPNV 22
3.6 Mobilitätsdaten 23
3.7 Ergebnisse der Umfeldanalyse 26
4 Interviews Wohnen und Gewerbe 28
4.1 Auswahl der Gesprächspartner:innen 29
4.2 Entwicklung des Interviewleitfadens 30
4.3 Durchführung und Auswertung 32
4.4 Ergebnisse Wohnen und Gewerbe 35
5 Expert:inneninterviews 42
5.1 Auswahl der Expert:innen 42
5.2 Entwicklung des Interviewleitfadens 44
5.3 Durchführung und Auswertung 44
5.4 Ergebnisse der Expert:inneninterviews 45
6 SWOT-Analyse 49
6.1 Zieldiskussion 50
6.2 Entwicklung der SWOT-Matrizen 52
6.3 Strategieentwicklung 63

7 Maßnahmen 64
7.1 Im Gespräch stark 68
7.2 Verlässliche Mobilität 70
7.3 Lebensraum entfalten 78
7.4 Handlungsfähiges Gewerbe 78
8 Fazit 80
Literaturverzeichnis VIII
Anhang XI
Interviewleitfäden XI
Indikatorenblätter XV
Maßnahmenblätter XXX

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Identifizierte Interessensgruppen 4
Abbildung 2: Schlüsselfaktoren des Mobilitätskonzeptes und ihre Bezugselemente 7
Abbildung 3: Forschungsmethode 9
Abbildung 4: Untersuchungsgebiet mit B-Plan-Grenzen 12
Abbildung 5: Räumliches Leitbild Wohnen 14
Abbildung 6: Räumliches Leitbild Wirtschaft 15
Abbildung 7: Gebietsaufteilung nach Nutzung 16
Abbildung 8: Siedlungsentwicklung im Untersuchungsgebiet 17
Abbildung 9: Einwohnerdichte und Altersstruktur im Untersuchungsgebiet 18
Abbildung 10: Soziale Infrastruktur und Nahversorgung im Untersuchungsgebiet 19
Abbildung 11: Äußere und innere Erschließung des Gewerbegebietes 20
Abbildung 12: Zustand der Fahrbahn und des Gehweges in der Wackenbergstraße 21
Abbildung 13: Anbindung des Untersuchungsgebiets an den ÖPNV 22
Abbildung 14: Verkehrsaufkommen nach Tageszeit und Fahrzeugart am QS1 23
Abbildung 15: Verkehrsaufkommen nach Tageszeit und Fahrzeugart am QS2 24
Abbildung 16: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen nach Fahrzeugart 25
Abbildung 17: Qualitative Inhaltsanalyse 33
Abbildung 18: Konflikte und Anregungen aus Sicht der Anwohner:innen 37
Abbildung 19: Verbesserte Erschließungsmöglichkeit des Gewerbegebiets 71
Abbildung 20: „Grünes Band“ Wackenbergstraße und Nahmobilitätsförderung 72
Abbildung 21: Anbindung der Cargotram an den Westhafen 74
Abbildung 22: Anschreiben an die Anwohner:innen XII

TABELLEN

Tabelle 1: SWOT-Matrix „Im Gespräch stark“ 54
Tabelle 2: SWOT-Matrix „Verlässliche Mobilität“ 57
Tabelle 3: SWOT-Matrix „Lebensraum entfalten“ 60
Tabelle 4: SWOT-Matrix „Handlungsfähiges Gewerbe“ 62
Tabelle 5: indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „ÖPNV“ XIX
Tabelle 6: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „MIV“ XXII
Tabelle 7: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Radverkehr“ XXIII
Tabelle 8: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Fußverkehr“ XXIV
Tabelle 9: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Modal Shift“ XXV
Tabelle 10: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Gewerbe“ XXVII
Tabelle 11: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Immissionen“ XXIX
Tabelle 12: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Im Gespräch stark“ XXXII
Tabelle 13: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Verlässliche Mobilität“ XLVII
Tabelle 14: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Lebensraum entfalten“ XLIX
Tabelle 15: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Handlungsfähiges Gewerbe“ LI

ABKÜRZUNGEN

B+R	Bike and Ride
B-Plan	Bebauungsplan
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BVV	Bezirksverordnetenversammlung
Lfw	Lieferwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobG	Mobilitätsgesetz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin
SenWEB	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
StEP	Stadtentwicklungsplan
SV	Schwerverkehr
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
SZ	Sattelzug
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UBA	Umweltbundesamt

1 EINLEITUNG

Die Bevölkerungszahl Berlins wächst seit Jahren stetig an und auch für die nahe Zukunft wird ein steigendes, wenn auch abgeschwächtes Wachstum der Bevölkerung Berlins vorausgesagt (vgl. SenSW 2019, S. 3). Durch die Zunahme der Bevölkerung Berlins erhöht sich unter anderem der Druck auf dem Wohnungsmarkt, es wird mehr soziale und medizinische Infrastruktur benötigt und auch der Verkehr auf den Berliner Straßen nimmt zu. Die Bevölkerungszunahme führt weiterhin dazu, dass die bauliche Dichte der Stadt zunimmt und sich ehemals periphere städtische Gebiete mit einem starken Zuzug von Menschen konfrontiert sehen. Infolgedessen rücken auch verschiedene Nutzungen, die in der Vergangenheit räumlich stärker voneinander getrennt waren, enger zusammen. Einzelhandel, Wohnnutzung, soziale Infrastruktur, Gewerbegebiete und kulturelle Einrichtungen – sie alle existieren teilweise nebeneinander und führen neben den vielen Vorteilen der räumlichen Nähe oft auch zu Konflikten, z. B. wenn es um Lärm-, Schadstoff- und Geruchsimmissionen geht.

Ein solcher Konflikt besteht auch im Untersuchungsgebiet des vorliegenden Projektes im Ortsteil Niederschönhausen. Er ist geprägt durch die räumliche Nähe von Wohn- zu gewerblichen Nutzungen und die dadurch induzierten Konfliktherde, insbesondere in verkehrlicher Hinsicht.

Mit der „Collage Niederschönhausen“ wird ein Mobilitätskonzept vorgestellt, das das Ziel verfolgt, die Wohnqualität im Untersuchungsgebiet zu schützen sowie die ansässigen Gewerbe zu sichern.

Ergebnis dieses Berichtes ist die Ausarbeitung von verkehrspolitischen und -planerischen Maßnahmen, die dabei helfen sollen, die Situation im Untersuchungsgebiet für alle Akteure zufriedenstellend zu gestalten. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf der Reduzierung von Immissionskonflikten zwischen gewerblicher und Wohnnutzung und der Bewältigung bestehender Differenzen. Die verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet sowie die innere Erschließung des Gewerbegebietes sollen so verbessert werden.

Der Bericht gliedert sich wie folgt: Kapitel 1 gibt einen Überblick über den Untersuchungsgegenstand und -anlass und präsentiert die Zielstellung des zu entwickelnden Mobilitätskonzeptes.

In Kapitel 2 werden die im Rahmen der vorliegenden Mobilitätsforschung angewendeten qualitativen Methoden vorgestellt und ihre Validität begründet.

Um das Ziel des Mobilitätskonzeptes zu erreichen, werden die involvierten Akteursgruppen und deren Interessen identifiziert sowie in Kapitel 3 in einer Umfeldanalyse das Untersuchungsgebiet näher betrachtet. Die aktuelle verkehrliche Situation wird analysiert, um anschließend eine Strategie mit den dazugehörigen Maßnahmen zu entwickeln. Hierzu sollen die Eigenschaften des Untersuchungsgebiets,

die Rahmenbedingungen des Planungsprozesses und die verkehrlichen Ausprägungen innerhalb des Untersuchungsgebiets aufgearbeitet und präsentiert werden.

Im Anschluss werden in den Kapiteln 4 und 5 qualitative Interviews mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie Expert:innen durchgeführt und inhaltlich analysiert. Insbesondere durch die Expert:inneninterviews sollen problemorientierte Lösungsvorschläge gewonnen werden. Mit Hilfe verschiedener Analysemethoden werden die zuvor generierten Daten zielorientiert ausgewertet und damit Schlüsselfaktoren und Indikatoren als wesentliche Bestandteile dieses Projektes generiert.

In Kapitel 6 wird eine auf das Forschungsziel ausgerichtete detaillierte Problemanalyse des Untersuchungsgebietes auf Basis der zuvor ausgearbeiteten wissenschaftlichen Grundlagen durchgeführt. Die erhobenen qualitativen Daten (Indikatoren) werden mittels einer SWOT-Analyse kontextualisiert betrachtet und systematisiert.

In Kapitel 7 werden aus den Ergebnissen der SWOT-Analyse abgeleitete Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsgebiets in Niederschönhausen vorgestellt und erläutert. Alle Ergebnisse der Analyse werden resümiert und diskutiert. Darauf aufbauend werden akteursspezifische Handlungsempfehlungen abgeleitet, welche die Forschungsergebnisse bezogen auf die verschiedenen Akteursgruppen zusammenfassen.

Kapitel 8 endet mit einem Fazit und der Reflexion der Erkenntnisse aus dem Projekt. Limitationen und weiterer Forschungsbedarf werden aufgezeigt. Abschließend werden theoretische und praktische Implikationen abgeleitet und der Bericht mit einem Blick in die Zukunft des Untersuchungsgebietes abgerundet.

2 FORSCHUNGSMETHODE

Da die zentrale Frage nach der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes in einer konkreten Situation lautet, zielt dieses Projekt auf die Erstellung eines geeigneten Lösungsansatzes für ein aktuelles Problem im Rahmen der integrierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung ab. Dies verleiht dem Vorgehen einen anwendungsorientierten Charakter und verlangt nach der Einbeziehung subjektiver Wahrnehmungen und Einschätzungen aller Betroffenen (vgl. Rammert et al. 2019, S. 86). Es bietet sich ein induktives exploratives Forschungsvorgehen an, welches an die Szenariotechnik[1] der Zukunftsforschung angelehnt ist. Von Interesse ist eine Erklärung, warum und wie etwas verändert werden soll. Daher sollen ein Verständnis für die Veränderung und den Wandel der gegenwärtigen Situation gewonnen und vertieft sowie verbal-argumentativ Zusammenhänge und Dynamiken im Untersuchungsgebiet erklärt werden (vgl. Scholles 2008, S. 503). Anhand dieser Erkenntnisse können weitergehende Maßnahmen erarbeitet werden (vgl. Kollosche 2018, S. 457).

Ziel ist die Erarbeitung wissenschaftlich verankerter Handlungsmaßnahmen für die Implementierung eines systematischen Mobilitätskonzeptes im Untersuchungsgebiet, das auf die Bedürfnisse der betroffenen Akteur:innen aufbaut (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 120). Hierzu wurde ein multimethodisches qualitatives Vorgehen gewählt, welches stellenweise mit der Auswertung quantitativer Daten ergänzt wird (Saunders et al. 2009, 152; vgl. zur Methode u. a. Blum und Schubert 2018, S. 66–67). Im Folgenden werden die einzelnen Forschungsmethoden vorgestellt, die während des Projektes zur Anwendung kamen, um die abschließenden Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes zu entwickeln.

2.1 IDENTIFIKATION DER BETEILIGTEN AKTEUR:INNEN

Um die Interessen aller betroffenen Akteure in die Entwicklung des Mobilitätskonzepts einbeziehen zu können, gilt es, vor jeder qualitativen Datenerfassung eine Analyse des zielbezogenen Akteursfelds durchzuführen und für die spätere Maßnahmenentwicklung zu kontextualisieren (vgl. Rammert et al. 2019, S. 87). Im ersten Schritt wurden daher die im Rahmen des Projektes betroffenen Zielgruppen strukturiert identifiziert, die auf den verkehrspolitischen Diskurs im Untersuchungsgebiet Einfluss nehmen. Ihre Bestimmung erfolgte initial u. a. aus dem Projekt vorangegangenen Veranstaltungen des Bezirksamts Berlin-Pankow (z. B. dem Gebietsdialog zwischen Anwohnenden und Gewerbetreibenden vom 5 April 2019) und der Auftaktsitzung dieses Projektes vom 21. Oktober 2019. Ziel war es,

[1] Zur Szenariotechnik der Zukunftsforschung in der Verkehrspolitik vgl. u. a.Kollosche 2018, S. 447–466.

möglichst das gesamte Spektrum der betroffenen Akteure abzubilden. Daher wurden einerseits die oben aufgeführten Veranstaltungen gewählt, in denen der direkte Dialog mit den politischen Entscheidungsträgern stattfand. Andererseits wurden auch mit dem Untersuchungsgebiet in Zusammenhang stehende Dokumente und Zeitungsartikel eingesehen. Somit konnten auch Akteure identifiziert werden, die über mediales Interesse auf den Diskurs einzuwirken suchten (vgl. z. B. Schubert 2018, S. 74).

Aufgrund des beschriebenen Vorgehens ließen sich sowohl politische Akteure, kollektive und individuelle Akteure seitens der Anwohnenden und wirtschaftlich motivierte Akteure seitens der Gewerbetreibenden des Untersuchungsgebietes identifizieren (vgl. Blum und Schubert 2018, S. 75–76). Diese sind in Abbildung 1 dargestellt und wie folgt zu benennen:

Abbildung 1: Identifizierte Interessensgruppen (eigene Darstellung)

Politik: Zu den politischen Akteuren zählen als übergeordnete Instanzen der Berliner Senat und das Bezirksamt Berlin-Pankow. Eine besondere Motivation am Entwicklungsprozess zeigt als dritter Akteur dieser Gruppe das Büro für Wirtschaftsförderung im Bezirksamt Pankow, das auch als Kooperationspartner dieses Projektes auftritt.

Wohnen: Zu diesen Akteuren zählen diejenigen individuellen Personen, die von der Gebietsentwicklung betroffen sind und/oder im Ortsteil gemeldet sind, d. h. dort wohnen. Teilweise versuchen Personen dieser Gruppe als kollektive Akteure verstärkt auf den Diskurs im Untersuchungsgebiet einzuwirken, z. B. im Rahmen von Bürgerinitiativen (vgl. z. B. Wähner 2019).

Gewerbe: Die Akteursgruppe der Gewerbetreibenden setzt sich aus den im Untersuchungsgebiet ansässigen Gewerben zusammen und repräsentiert dementsprechend die jeweiligen Einzelinteressen der unterschiedlichen Gewerbe. Dies schließt auch mögliche Zulieferer und Vertragspartner ein. Trotz ihres individuellen Interessencharakters können innerhalb dieser Akteursgruppe Gewerbetreibende identifiziert werden, die im Rahmen verschiedener Gesprächsformate kollektiv mit Interessensvertretern der Akteursgruppe Wohnen in den Dialog getreten sind (z. B. „runde Tische“, Gebietsdialog).

Als weitere Interessensvertreter zählen zu dieser Akteursgruppe die BVG als Dienstleister des ÖPNV sowie (mögliche) weitere Mobilitätsdienstleister.

2.2 DATENERHEBUNG

Nach der Identifizierung des Akteursfeldes wird im zweiten Schritt die Erhebung der qualitativen Daten vorgenommen. Da die Datenerhebung die Grundlage für die spätere Auswertung und Maßnahmenentwicklung bildet, werden im Sinne einer differenzierten und validierten Datengewinnung verschiedene Erhebungsmethoden angewandt (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 18).

UMFELDANALYSE

Mit der Umfeldanalyse werden alle grundlegenden Informationen zum Untersuchungsgebiet zusammengetragen. In diesem Schritt werden alle Einflussfaktoren abgeleitet, die die Entwicklung von Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet beeinflussen und mit empirischen Daten aufgearbeitet (vgl. Kollosche 2018, S. 458). Durch wiederholte Begehungen des Gebietes konnten Bild- und Filmmaterial erstellt und im Anschluss kodiert werden. Fernerhin wurden Planwerke des Landes Berlin und des Bezirks Berlin-Pankow analysiert und kontextualisiert. Die qualitative Datenerhebung wurde zudem u. a. mit den quantitativen Daten der Verkehrszählung der Verkehrslenkung Berlin kombiniert (vgl. Blum und Schubert 2018, S. 66). Die Umfeldanalyse bildet somit die Grundlage für die weitere inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgebiet, worauf die Interviewleitfäden im Folgenden aufbauen.

INTERVIEWS MIT ANWOHNENDEN UND GEWERBETREIBENDEN

Neben der Umfeldanalyse wurden problemadressierend semi-strukturierte qualitative Interviews mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden des Untersuchungsgebiets durchgeführt. Diese Interviews bilden den zentralen Methodenbaustein für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes, da sie Erfahrungen, Einstellungen und Vorstellungen der unmittelbar involvierten Personen aufdecken (vgl. zum methodischen Vorgehen ausführlich Kapitel 4). Diese Erfahrungswerte fließen somit in das Konzept ein und es kann sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse der involvierten Akteursgruppen berücksichtigt und im weiteren Diskurs repräsentiert werden (vgl. Rammert et al. 2019, S. 87).

EXPERTENINTERVIEWS

Einen weiteren Methodenbaustein dieser qualitativ-interpretativen Untersuchung bilden die Experteninterviews, welche die Erkenntnisse und die Reflexion der Umfeldanalyse und der zuvor interviewten Akteure berücksichtigen und fundieren. Daher werden in diesen Interviews die zuvor gewonnenen Ergebnisse genutzt, um bereits identifizierte Indikatoren mit dem Wissen und den Empfehlungen der Experten zu reflektieren und somit problemorientierte Lösungsvorschläge entwickeln zu können (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 18). Diese semi-strukturierten Interviews wurden anhand eines Leitfadens mit verschiedenen Expert:innen durchgeführt, die entweder direkt in den Prozess der Umgestaltung des Geländes eingebunden sind oder sich wissenschaftlich mit den Themenkomplexen Mobilität sowie Stadtplanung auseinandersetzen (vgl. zum methodischen Vorgehen ausführlich Kapitel 5). Die Expert:innen konnten wertvolle Hinweise für den Umgang mit Konflikten zwischen Gewerbetreibenden und anderen Akteuren geben und damit aktiv Hilfestellung für die zukünftige Gestaltung des Untersuchungsgebietes leisten.

SCHLÜSSELFAKTOREN UND INDIKATOREN

Die erhobenen Daten werden im Anschluss ausgewertet (vgl. zu den Auswertungsverfahren die Kapitel 3 bzw. 4). Ziel ist es, Strukturen und Praktiken der jeweiligen Akteursgruppen zu besprechen und hinsichtlich des Untersuchungsgebietes zu generalisieren. Im Rahmen dieser Auswertung werden deskriptive Schlüsselfaktoren zur Einschätzung des Zustandes im Untersuchungsgebiet identifiziert und ihnen jeweils Einschätzungsmerkmale zugeordnet (vgl. Scholles 2008, S. 509). Diese Schlüsselfaktoren sind relevant für den Entwicklungsprozess des Untersuchungsgebietes und damit für die abschließende Maßnahmenbildung im Rahmen dieses Projektes. Jeder Schlüsselfaktor besteht seinerseits aus mehreren Indikatoren (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 75). Beispielsweise fasst der Schlüsselfaktor „ÖPNV“ alle Indikatoren zusammen, die Rückschlüsse auf Form und Ausgestaltungen aber auch auf die subjektive Wahrnehmung des öffentlichen Personennahverkehrs im Untersuchungsgebiet zulassen. Inhalte der ausgewerteten Textpassagen der Interviews, aber auch Bild- und Filmmaterial aus der Umfeldanalyse werden hierzu den entsprechenden Indikatoren zugeordnet und mit der Gebietsentwicklung kontextualisiert (vgl. Rammert et al. 2019, S. 88). Die Identifizierung der Schlüsselbegriffe und ihrer Indikatoren erlaubt nicht nur die Verortung der Handlungs- und Interessenfelder der beteiligten Akteur:innen. Gleichzeitig fungieren sie als Bezugspunkte im argumentativen Diskurs zur Entwicklung des Mobilitätskonzeptes (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 32).

Ein Schlüsselfaktor ist beispielsweise der vorbezeichnete „Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)“: Ein dazugehöriger Indikator ist die Haltestellenerschließung in Metern im Untersuchungsgebiet. Bezugselemente zur Einschätzung sind in diesem Falle u. a. die Erschließung der Wohnquartiere

(Wohnen). Abbildung 2 zeigt die sieben Schlüsselfaktoren, die im Rahmen dieses Projektes identifiziert werden konnten, sowie die Bezugselemente, die die Ausprägung der Schlüsselfaktoren beeinflussen.

Abbildung 2: Schlüsselfaktoren des Mobilitätskonzeptes und ihre Bezugselemente (eigene Darstellung)

Die detaillierte Beschreibung der Schlüsselfaktoren und der dazugehörigen Indikatoren wurden nachvollziehbar dokumentiert und in den Indikatorenblättern im Anhang ab Seite XV hinterlegt.

2.3 DATENAUSWERTUNG UND STRATEGIEEMPFEHLUNGEN

Die vorgestellten Forschungsmethoden liefern die Grundlage für die Entwicklung der Forschungsergebnisse. Hierzu werden die zuvor qualitativ interpretierten Indikatoren zielbezogen unter Anwendung kontextualisierender Werkzeuge (SWOT-Analyse) analysiert und auf ihrer Basis Handlungsempfehlungen (Maßnahmen) ausgearbeitet (vgl. hierzu ausführlich Kapitel 6 und 7).

SWOT-ANALYSE

Die SWOT-Analyse ist ein verbal-argumentatives Verfahren, das sich aufbauend auf den Bezugsrahmen der Harvard Business School vor allem im Strategischen Management hoher Beliebtheit erfreut (vgl. Porter 1981, S. 610). Ziel ist die ganzheitliche Strategieentwicklung, die auf den gegebenen Eigenschaften des Untersuchungsgegenstandes fußt (vgl. Schawel und Billing 2018, S. 331–332) und im Rahmen diese Projektes durch den Umstand motiviert, dass sich insbesondere in der jüngsten Mobilitätsforschung der Vorteil qualitativer und kontextualisierender Vorgehen verstärkt durchsetzt (Schwedes et al. 2017, S. 120; vgl. u. a. Rammert et al. 2019, S. 86).

Mittels der SWOT-Analyse werden als endogene Stellgrößen die Stärken (Strengths) und Schwächen (Weaknesses) sowie als exogene umweltbezogene Stellgrößen die Chancen (Opportunities) und Gefahren (Threats) im Untersuchungsgebiet identifiziert (vgl. Scholles 2008, S. 512). Die zentralen Ergebnisse der drei zuvor beschriebenen Datenerhebungsmethoden bilden die Grundlage für die SWOT-Analyse und folglich für die Maßnahmenentwicklung für das Untersuchungsgebiet. Auf die in der Einleitung diskutierte Zielstellung bezogen werden die gewonnenen Daten analysiert. Im Rahmen dieses Projektes werden insgesamt vier sich ergänzende Zielzustände definiert, für welche jeweils eine SWOT-Matrix erstellt wird. Auf Basis dieser Matrizen wird im Anschluss die auf den Zielzustand ausgerichtete Strategieentwicklung vorgenommen.

Eine wichtige Grundlage für den Erfolg des Projektes ist die Abstimmung und Integration der unterschiedlichen aus der Datenerhebung gewonnenen Perspektiven, die sich aus den teils divergenten Interessen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie der fachlichen Expertise der Expert:innen ergeben. Eine klare Definition des anzustrebenden Zielzustandes unterstützt die Positionierung der kollektiven und individuellen Akteure und politischen Institutionen hinsichtlich zukünftiger Interessen. Hierdurch können Rückschlüsse auf die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen durch die Akteursgruppen getroffen werden (vgl. Kollosche 2018, S. 457).

Da es sich um ein verbal-argumentatives Verfahren handelt und somit ein Verständnis für die jeweiligen Sichtweisen der einzelnen Akteure entwickelt werden soll, werden keine allgemeingültigen objektiven bzw. quantitativen Kriterien angesetzt (vgl. Scholles 2008, S. 512–513). Deshalb wurden in regelmäßigen Treffen die Fortschritte dieses Projektes diskutiert. Die ausgewerteten Daten der einzelnen Forschungsmethoden wurden in einem iterativen Prozess hinsichtlich ihrer Belastbarkeit und Wirkung besprochen und als Indikatoren erschöpfend in die jeweiligen SWOT-Matrizen überführt. Diese Einteilung wurde von allen Autor:innen durchgeführt, begründet und anschließend in der Gruppe erörtert (vgl. Rammert et al. 2019, S. 89).

Abbildung 3: Forschungsmethode (eigene Darstellung)

Das methodische Vorgehen dieses Projektes ist in Abbildung 3 dargestellt. Um insgesamt erschöpfende und reflektierte Ergebnisse zu erzielen, tauschten sich die Autor:innen dieses Berichtes über sechs Monate hinweg in wöchentlichen Arbeitssitzungen über den Fortschritt des Projektes aus und koordinierten die weiteren Meilensteine. Ergänzend fanden Treffen in Kleingruppen statt, die sich auf die Untersuchung des Umfeldes bzw. auf die Durchführung der Interviews spezialisierten. Der kontroverse Diskurs der Gruppenmitglieder gewährleistete die Validität der auf verbal-argumentative Verfahren aufbauenden Strategie- und Maßnahmenentwicklung (vgl. Rammert et al. 2019, S. 89).

3 UMFELDANALYSE

Die Umfeldanalyse dient dazu, grundlegende Informationen und Eigenschaften des Untersuchungsgebietes zu erfassen. Es sollen also Daten über das Untersuchungsgebiet aufgenommen und aufbereitet werden und so eine beschreibende Beobachtung des Gebietes stattfinden. Dies kann grundsätzlich über verschiedene Verfahren geschehen.

Für die Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wurden insgesamt drei Begehungen des Gebiets durchgeführt. Die erste fand mit Vertretern der Wirtschaftsförderung Pankow, der Verkehrsplanung und Stadtplanung statt, in der grundlegende Informationen zum Untersuchungsgebiet erfasst wurden. In zwei weiteren Begehungen wurden dann spezifische Aspekte des Gebietes untersucht und erfasst, so z. B. der Zustand der Verkehrsinfrastruktur. Ergänzend fanden außerdem weitere Begehungen statt, um die Aussagen aus den durchgeführten Interviews zu validieren.

Neben den Begehungen fanden außerdem eine intensive Sichtung und Auswertung von relevanten Planwerken sowie Konzepten statt, welche mit dem Untersuchungsgebiet in Niederschönhausen im Zusammenhang stehen. Die gesichteten Dokumente des Landes Berlin sowie des Bezirkes Pankow umfassen die Stadtentwicklungskonzepte zu den Themen Verkehr, Wohnen und Wirtschaft sowie die Gewerbeflächenkonzeption des Bezirkes Pankow und weitere Dokumente und Beschlüsse.

Weiterhin wurden quantitative Erhebungen zur Mobilität im Untersuchungsgebiet ausgewertet. Die Daten wurden von der Verkehrslenkung Berlin sowie der PTV-Group erhoben und bilden eine wichtige quantitative Datengrundlage für die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgebiet.

Die ausgewerteten Daten wurden in entsprechende Indikatoren überführt und dienen als Grundlage für die sich anschließenden Interviews.

3.1 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

GEWERBEFLÄCHENKONZEPTION PANKOW

Die Gewerbeflächenkonzeption Pankow (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2015) soll einen Beitrag dazu leisten, einen abgestimmten Handlungsrahmen im Sinne einer gewerblichen Bereichsentwicklungsplanung zu entwerfen. Sie ist als grundlegendes Dokument für die Entwicklung gewerblicher Flächen im Bezirk Pankow von großer Relevanz für das vorliegende Untersuchungsgebiet.

Für den Standort in Niederschönhausen wird festgehalten, dass dieser grundlegend einen historisch gewachsenen Gewerbestandort in Insellage darstellt. Es wird weiterhin festgehalten, dass eine Neuordnung der gewerblichen Nutzungen möglich ist, da ein Großteil der Flächen privatisiert und der Gebäudebestand stark sanierungsbedürftig sind. Die Gewerbeflächenkonzeption betont außerdem, dass östlich und westlich des Gewerbestandortes teilweise neue Wohnquartiere entstanden sind. Der gesamte Bereich macht demnach einen ungeordneten Eindruck.

Als weitere Schwächen des Standortes wird angesehen, dass es einen teilweise veralteten Baubestand mit einem hohen Anteil an Leerstand gibt, dass der Autobahnanschluss nur über die Pasewalker Straße möglich ist, dass die Qualität der ÖPNV-Anbindung unzureichend ist, dass kaum Grün- und Ausgleichsflächen existieren sowie dass es im Allgemeinen viele unterschiedliche Nutzungskonflikte gibt. Als mögliche Gefahren für die weitere Entwicklung werden das fehlende Flächenmanagement sowie der Umnutzungsdruck durch Wohnnutzungen aufgeführt. Als Stärken des Standortes wird hingegen hauptsächlich gesehen, dass dieser einen historisch gewachsenen und stadtnahen Gewerbestandort mit vollständig gewachsener Erschließung darstellt (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2015, S. 50–52).

Für das Gewerbegebiet und die umgebenden Gebiete wird weiterhin die Tangentiale Verbindung Nord (TVN) als mögliche Verbesserung der zukünftigen Erschließung angesehen. Diese könnte den östlichen und nördlichen Stadtraum zukünftig besser erschließen und die Standortqualitäten gewerblicher Flächen erhalten bzw. ausbauen. Zu diesen Gewerbeflächen gehört auch der Standort in Niederschönhausen. Bislang wurde die Realisierung des Abschnittes der TVN, der durch den Bezirk Pankow verläuft, jedoch immer wieder verschoben (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2015, S. 24).

Als zentrales Anliegen wird in der Gewerbeflächenkonzeption vermerkt, dass der Standort über ein Bebauungsplanverfahren gesichert werden soll. Diese Sicherung ist notwendig, da zunehmend große Flächen für den Wohnungsbau nachgefragt werden. Außerdem wird für die weitere Entwicklung angestrebt, dass eine Nachverdichtung und Erneuerung veralteter und ungenutzter Strukturen erfolgt sowie eine Stärkung der gewerblichen Nutzung durch ein verbessertes inneres Erschließungskonzept erreicht wird. Dazu wird neben der planungsrechtlichen Sicherung über ein Bebauungsplanverfahren

auch die Ausweisung und Entwicklung von Pufferzonen zu angrenzenden Wohnbauflächen sowie die Verbesserung des Verkehrsanschlusses und der inneren Erschließung angestrebt (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2015, 52-54).

BEBAUUNGSPLANVERFAHREN

Mit dem bereits angedeuteten Bebauungsplanverfahren soll das Gewerbegebiet in Niederschönhausen planungsrechtlich beurteilt werden, sodass in Zukunft eine eindeutige Planung auf Basis des Bebauungsplans (B-Plans) möglich ist. Dieser hat einen räumlichen Geltungsbereich für die Gebiete nördlich und südlich der Blankenburger bzw. Buchholzer Straße (vgl. Abbildung 4).

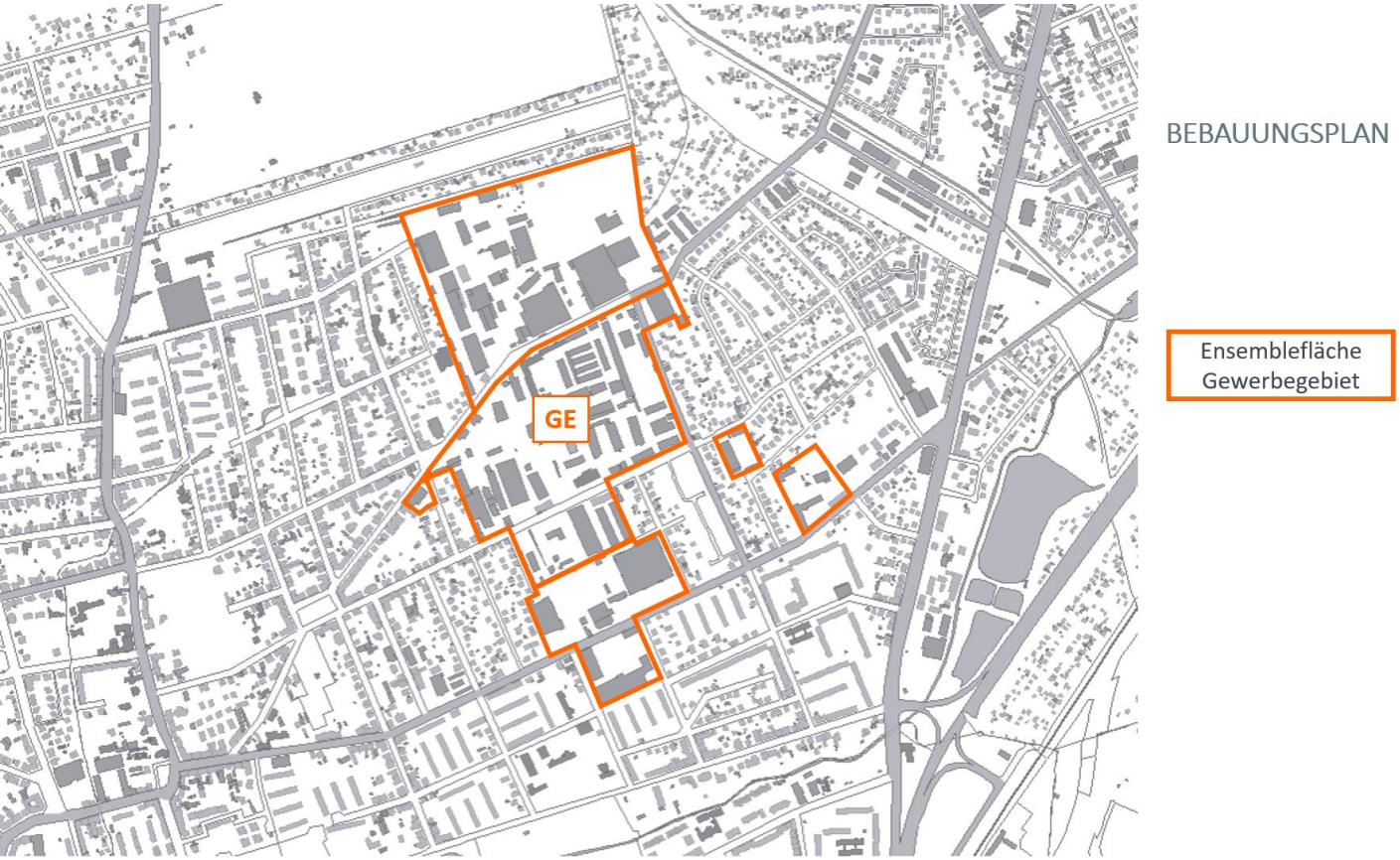


Abbildung 4: Untersuchungsgebiet mit B-Plan-Grenzen (eigene Darstellung)

Der B-Plan hält grundlegend fest, dass das Gewerbegebiet durch unterschiedliche Gewerbe, unterschiedliche Grundstücksgrößen sowie teilweise ungenutzte Altbestände charakterisiert wird. Durch diesen Umstand bestehen Erneuerungs-, Nachverdichtungs- und Erweiterungsmöglichkeiten für die Gewerbebetriebe. Weiterhin wird festgehalten, dass die gewerblichen Nutzungen in den Randlagen des Gebiets durch die angrenzende Wohnbebauung, den zunehmenden Umnutzungsdruck zu Wohnnutzungen sowie durch weitere Einzelhandelsansiedlungen gefährdet sind. Die Ziele des B-Planverfahrens bestehen demnach darin, die gewerblichen Flächen mit deutlicher Abgrenzung zu

Wohnnutzungen zu sichern. Es sollen Pufferzonen zum Wohnen (z. B. durch nicht störendes Gewerbe bzw. Nutzungseinschränkungen für das Gewerbe) entstehen, die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe untersagt, der Verkehrsanschluss und die innere Erschließung verbessert und schließlich der gesamte Geltungsbereich als Gewerbegebiet festgesetzt werden (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2018, S. 2–4).

STADTENTWICKLUNGSPLÄNE VERKEHR, WIRTSCHAFT UND WOHNEN

Mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (StEP Verkehr) werden die grundlegenden Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsplanung für Berlin festgelegt. Mit diesem Planwerk werden verschiedene Ziele angestrebt, die auch für die Auseinandersetzung mit dem Gewerbegebiet in Niederschönhausen von Bedeutung sind. Im Folgenden werden einige der Ziele des StEP Verkehr dargestellt, die bei der Betrachtung des Gebietes Berücksichtigung finden sollten (vgl. StEP Verkehr 2011, S. VI–VII).

Ziele der ökonomischen Dimension

- Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und Siedlungsgebieten entlang der von Berlin ausgehenden Achsen
- Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs
- Schaffung von Rahmenbedingungen zur Steigerung der Effektivität und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems

Ziele der sozialen Dimension

- Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur
- Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ziele der ökologischen Dimension

- Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen
- Entlastung der städtischen und globalen umwelt- und verkehrsbedingten Belastungen
- Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse

Ziele der institutionellen Dimension

- Integration von Aufgabenfeldern und Einbeziehung von Akteuren bei der Erarbeitung von Zielen und Konzepten sowie der Umsetzung von Maßnahmen

Diese Ziele sind auch für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für das Untersuchungsgebiet in Niederschönhausen von Bedeutung. Neben den Zielen des StEP Verkehr werden im Rahmen dieser Ausarbeitung auch die Inhalte des Mobilitätsgesetzes des Landes Berlin, das im Jahr 2018 verabschiedet wurde, als eine wesentliche Entwicklungsgrundlage angesehen (vgl. StEP Verkehr 2011, S. VI–VII).

Neben dem StEP Verkehr sind für die Auseinandersetzung mit dem Gewerbegebiet Niederschönhausen auch der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft) sowie der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP Wohnen) des Landes Berlin von Bedeutung: Im StEP Wohnen wird zunächst festgehalten, dass die Bevölkerungszahl der Stadt Berlin wächst und bis zum Jahr 2030 194.000 zusätzliche Wohnungen benötigt werden. Es wird weiterhin angemerkt, dass die Potenzialflächen in der inneren Stadt knapper werden und die äußere Stadt als Siedlungsraum an Bedeutung gewinnen wird. Auch der Nordosten Berlins wird als wichtiger städtischer Entwicklungsraum angesehen. Dort sollen neue Stadtquartiere entstehen und bestehende Siedlungen erweitert werden. Es findet also eine weitere Verdichtung statt, die dann auch zusätzliche Bedarfe für soziale und medizinische Infrastruktur sowie Versorgung der Menschen schafft (vgl. StEP Wohnen 2019, S. 5). Abbildung 5 zeigt die Bedeutung des räumlichen Leitbildes Wohnen für das Untersuchungsgebiet.

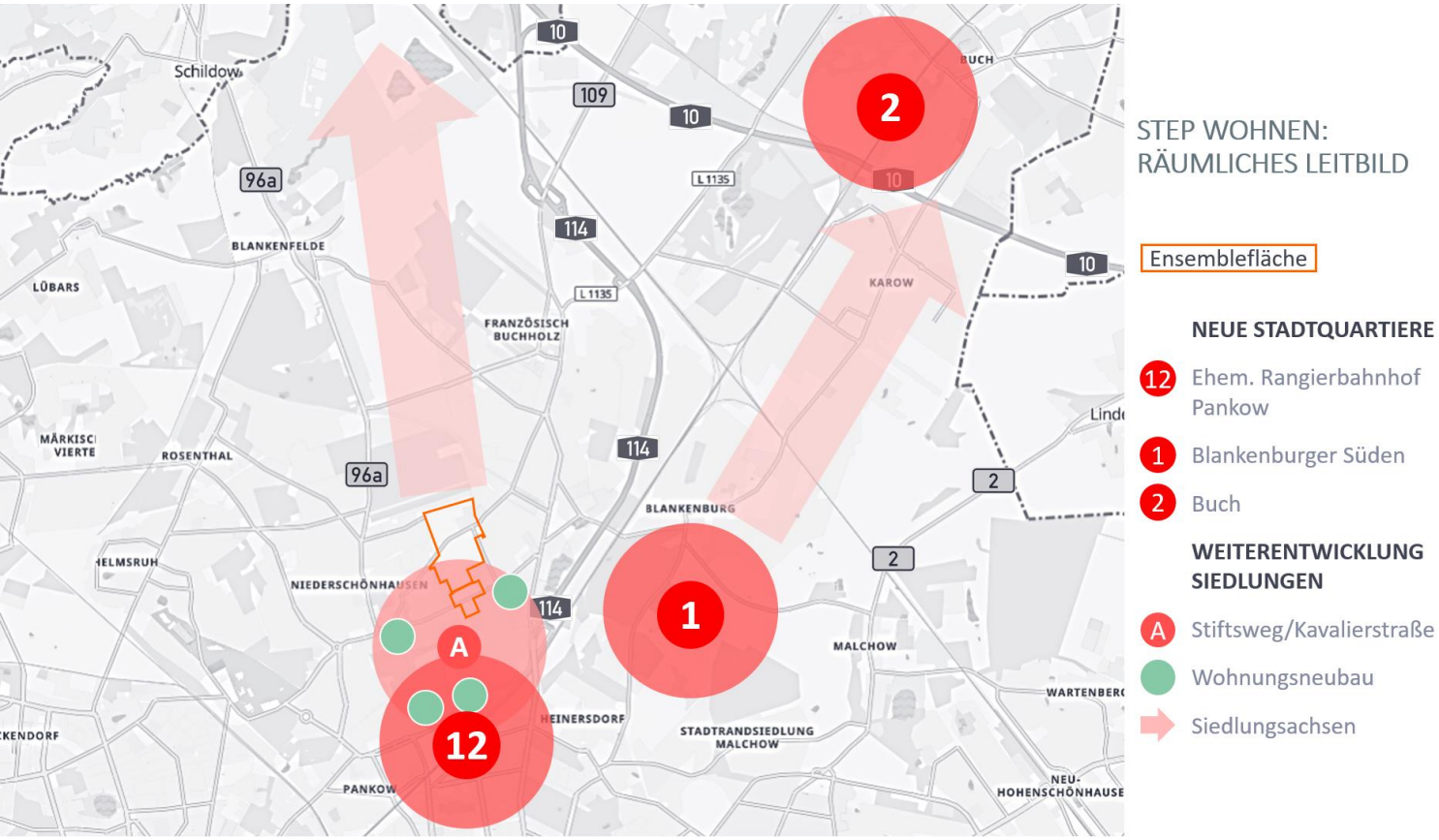


Abbildung 5: Räumliches Leitbild Wohnen (eigene Darstellung nach StEP Wohnen 2019, S. 41–43)

Der StEP Wirtschaft als zentrales Planwerk für die Entwicklung des Gewerbes im Land Berlin strebt eine Sicherung und Entwicklung bestehender gewerblicher Flächen an. Bezogen auf das Untersuchungsgebiet wird festgehalten, dass insbesondere innenstadtaffines[2] (d. h. weniger lärmintensives und ortsteilbezogenes) Gewerbe in unmittelbarer Nähe zu Wohnnutzungen stattfinden und gefördert werden soll (vgl. StEP Wirtschaft 2019, S. 50). Abbildung 6 zeigt das räumliche Leitbild Wirtschaft bezogen auf das Untersuchungsgebiet.

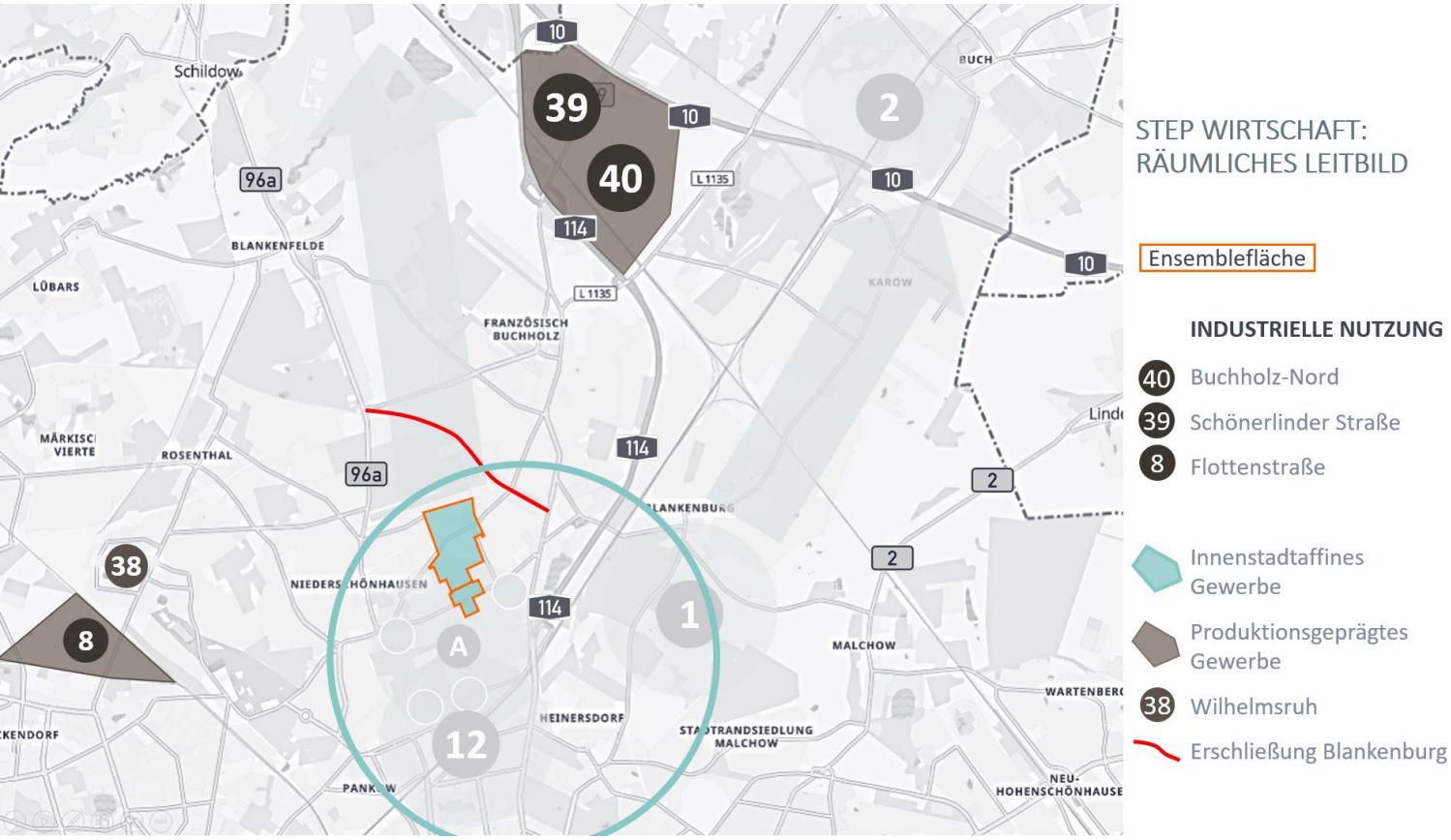


Abbildung 6: Räumliches Leitbild Wirtschaft (eigene Darstellung nach StEP Wirtschaft 2019, S. 32–33)

Für das produzierende Gewerbe sieht der StEP Wirtschaft die Aktivierung und Sicherung von Gewerbeflächen vor allem im Bereich Buchholz-Nord und Schönerlinder Straße mit direktem Anschluss an die Bundesautobahnen A 10 (Berliner Ring) und A 114 vor. Hier sollen zudem mittel- bis langfristig Flächenpotentiale von über drei Hektar für die gewerbliche Nutzung ausgewiesen werden (vgl. StEP Wirtschaft 2019, S. 54–55). Weitere Standorte für produzierendes Gewerbe sind in Wilhelmsruh und in der Flottenstraße verortet. Als „sehr wichtig“ für die Entwicklung der gewerblichen Bereiche wird der Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur und konkret der Tangentialen Verbindung Nord (TVN) zur Erschließung Blankenburgs angeführt (vgl. StEP Wirtschaft 2019, S. 38).

[2] „Unter innenstadtaffinem Gewerbe ist der Teil des Handwerks und Kleingewerbes zu verstehen, der die räumliche Nähe zu seinem Kundenkreis in der Innenstadt sucht“ (StEP Wirtschaft 2019, S. 168).

3.2 IDENTITÄT DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

GEBIETSAUFTEILUNG

Die gewerbliche Nutzung in dem Untersuchungsgebiet lässt sich geographisch grob in drei Teile aufteilen. (1) Einen südlichen Abschnitt zwischen Wackenbergstraße und Blankenburger Straße, (2) den zentralen Teil zwischen Wackenbergstraße und Buchholzer Straße sowie (3) einen nördlichen Abschnitt, der nördlich der Buchholzer Straße liegt. Das Gewerbegebiet (Ensemblefläche) ist weiterhin westlich, nördlich und östlich von Wohnquartieren umschlossen. Ensemblefläche und die umgebenden Wohnquartieren bilden den Untersuchungsraum dieses Projektes (vgl. Abbildung 7).

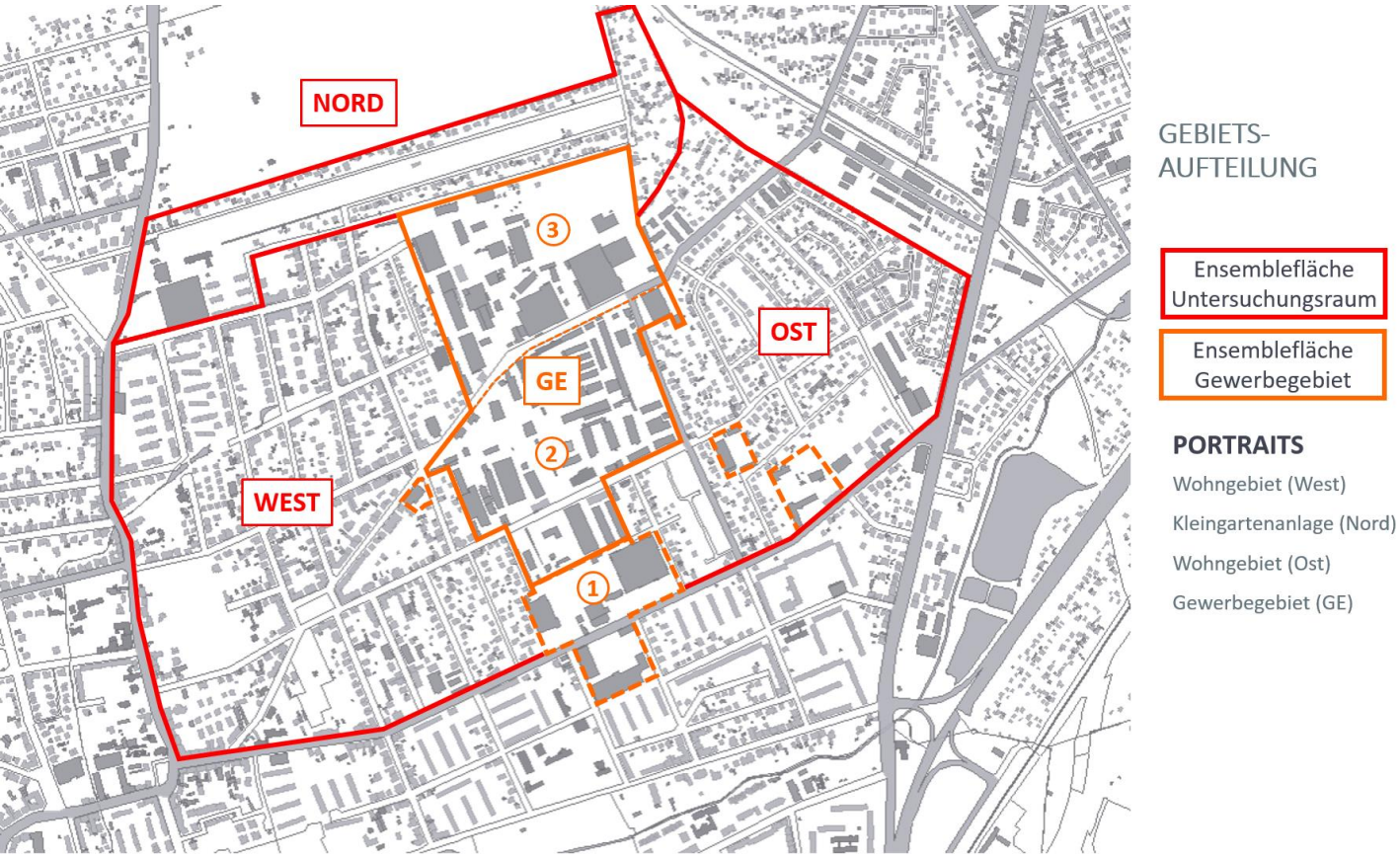


Abbildung 7: Gebietsaufteilung nach Nutzung (eigene Darstellung)

SIEDLUNGSSTRUKTUR

Das heutige Untersuchungsgebiet hat seinen historischen Kern nördlich der Wackenbergstraße sowie teilweise auch nördlich der Buchholzer Straße. Ab dem Jahr 1925 gab es verschiedene Gewerbe- und Wohnnutzungen, die räumlich voneinander getrennt waren. Über die Jahre hinweg wurden beide Nutzungen räumlich stetig erweitert, wobei besonders in den letzten Jahren vermehrt Wohnnutzungen geschaffen wurden, die näher an das Gewerbegebiet herangerückt sind. Dadurch gibt es aktuell verschiedene Nutzungsarten auf einem kleinen geographischen Raum (vgl. Abbildung 8).

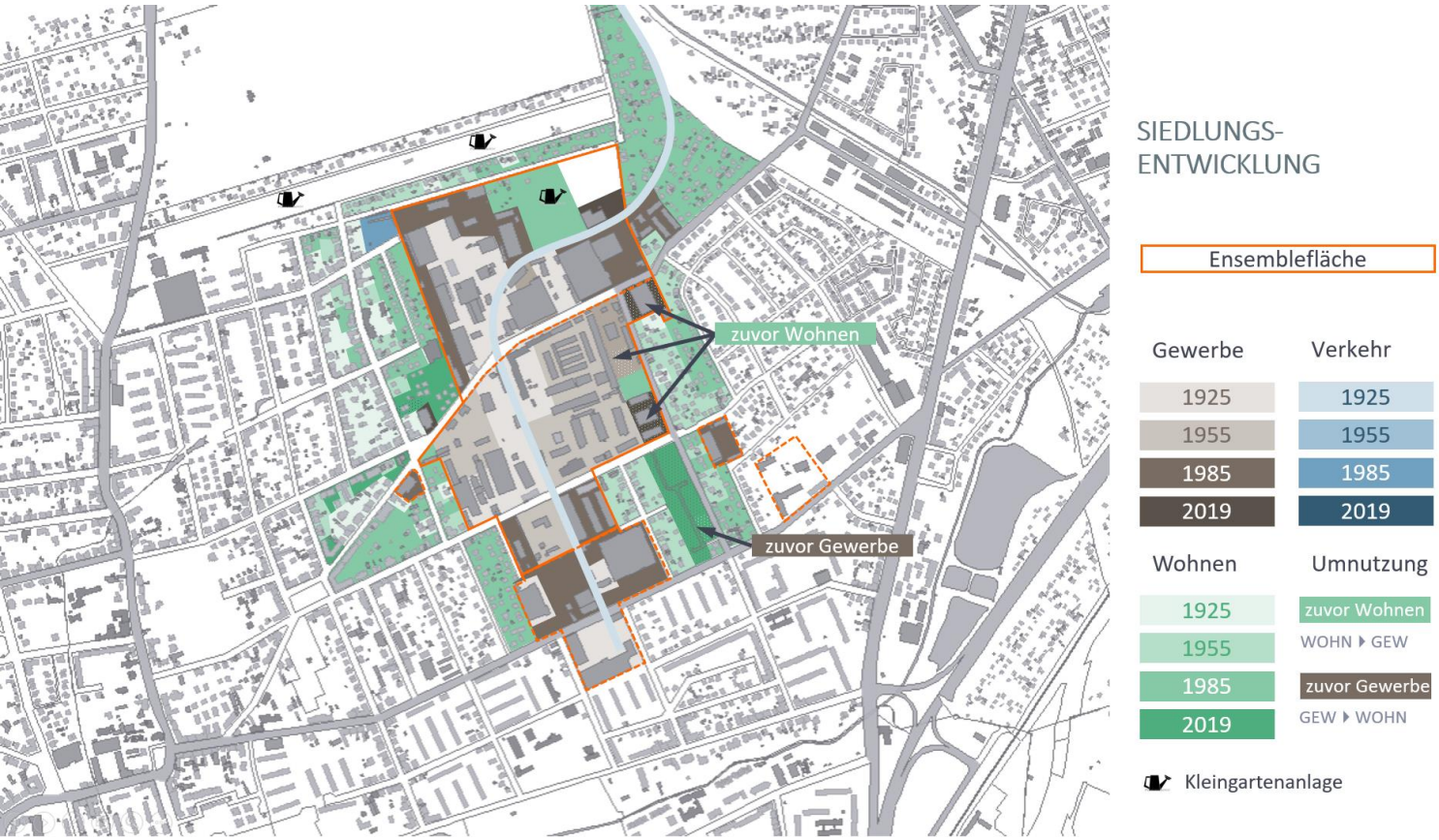


Abbildung 8: Siedlungsentwicklung im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)

EINWOHNERDICHTE

Die Einwohnerdichte in dem untersuchten Gebiet unterscheidet sich in den verschiedenen Teilbereichen (vgl. Abbildung 9). Im westlichen Bereich liegt die höchste Einwohnerzahl vor, dort leben 8.632 Menschen. Im östlichen Gebiet sind es hingegen nur 1.688, wobei diese Zahl erst jüngst durch die neu entstandenen Bebauungen erhöht wurde. Das nördliche Gebiet ist mit 689 Einwohnern vor allem durch Kleingartenanlagen geprägt. Bei der Betrachtung der Altersstruktur fällt auf, dass die größte Alterskohorte die der 27- bis 45-Jährigen bildet, gefolgt von den 45- bis 55-Jährigen und über 65-Jährigen. Das Gebiet ist also geprägt durch Bevölkerungsgruppen mittleren bzw. höheren Alters (vgl. FIS-Broker 2018).

Abbildung 9: Einwohnerdichte und Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)

3.3 SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Betrachtung der Versorgung und sozialen Infrastruktur zeigt, dass es im Untersuchungsgebiet und in der näheren Umgebung viele und großflächige Einzelhandelsangebote gibt. Mit dem Ortsteilzentrum Niederschönhausen an der Hermann-Hesse-Straße verfügt das Untersuchungsgebiet auch über ein Versorgungszentrum in unmittelbarer Nähe (vgl. BVV Pankow 2016, S. 4). Dort sind weitere Versorgungsmöglichkeiten wie Einzelhandelsbetriebe, kulturelle Einrichtungen sowie medizinische Versorgung vorhanden.

Ebenso existieren vier Schulstandorte für verschiedene Altersgruppen: im Untersuchungsgebiet die Grundschule im Hasengrund; in der (näheren) Umgebung südlich die integrierte Sekundarschule „Konrad-Duden-Schule“ sowie westlich das Max-Delbrück-Gymnasium und die Grundschule an den Buchen/Konrad-Zuse-Schule. Ein weiterer Schulstandort soll in der Grumbkowstraße entstehen (vgl. Abbildung 10).

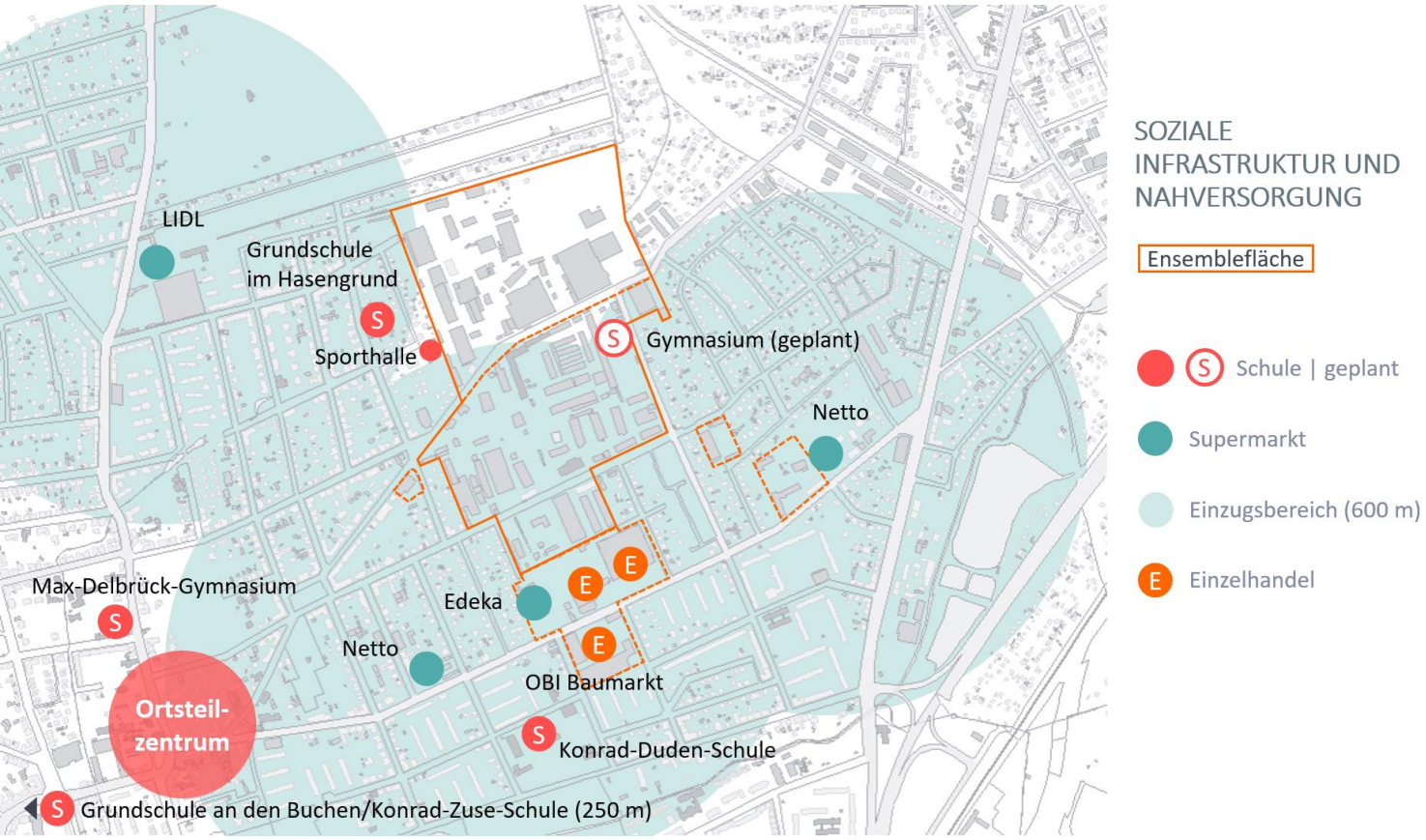


Abbildung 10: Soziale Infrastruktur und Nahversorgung im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)

3.4 VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Das Gewerbegebiet sowie die Wohngebiete werden über verschiedene Straßen erschlossen. In Ost-West-Richtung sind dies vor allem die Blankenburger Straße im Süden, die Wackenbergstraße im Zentrum des Gebiets sowie die Buchholzer Straße im Norden. In Nord-Süd-Richtung kann das Gebiet über die Grumbkowstraße, die Straße 41 oder die Straße 39 erreicht werden. Abbildung 11 zeigt die äußeren und inneren Erschließungsmöglichkeiten.

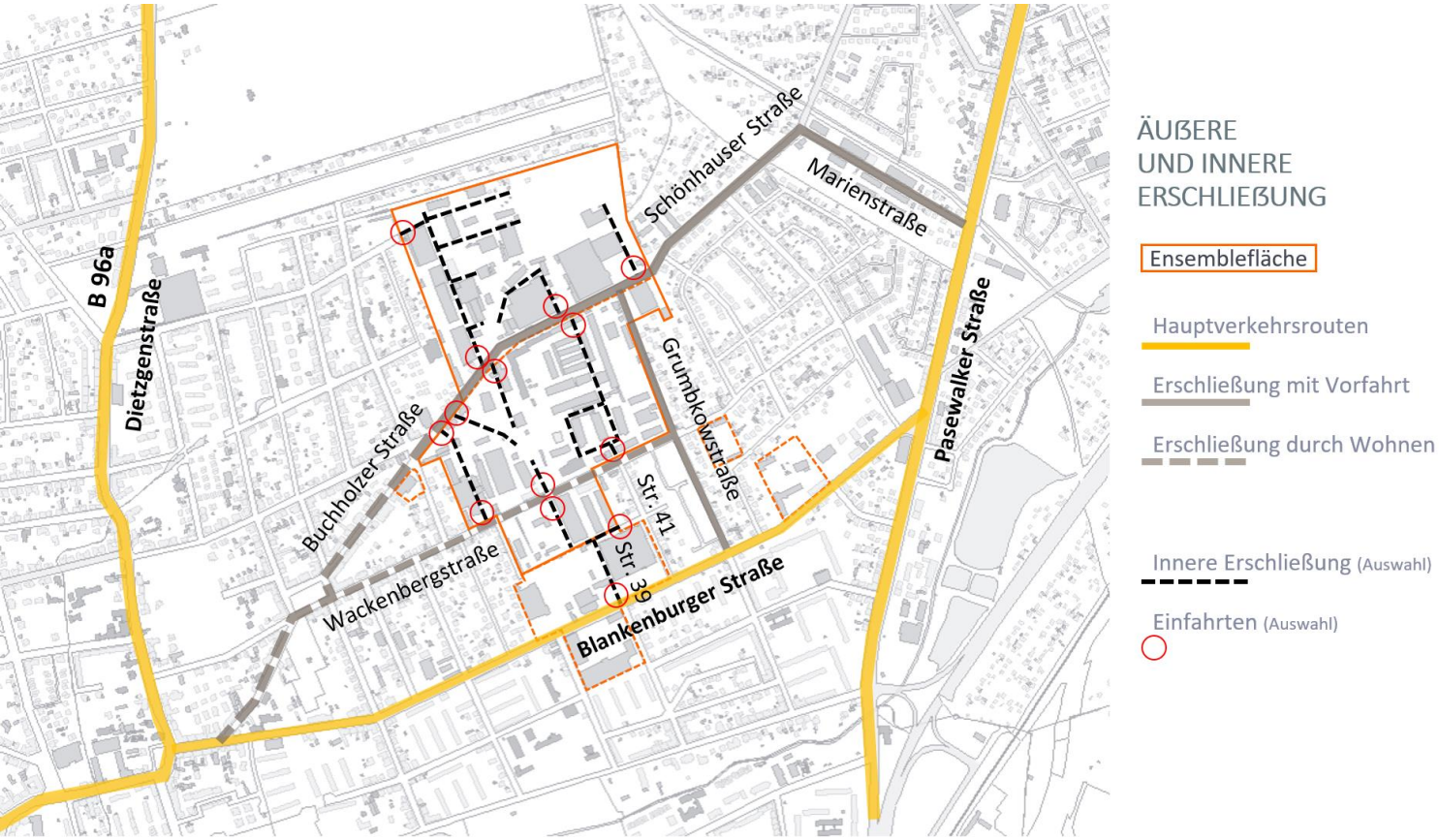


Abbildung 11: Äußere und innere Erschließung des Gewerbegebietes (eigene Darstellung)

Die Hauptzufahrtsrouten erfolgen über die Bundesstraße B 96a/Dietzgenstraße, die Blankenburger Straße und die Pasewalker Straße. Aus Osten ist eine Anfahrt über die Vorfahrtsstraße Marienstraße/Schönhauser Straße gegeben. Die aktuelle Verkehrsinfrastruktur ermöglicht jedoch aus Norden kommend keine direkte Anfahrt. Lieferverkehre von und nach Norden und Westen wählen daher die abkürzenden Verbindungen durch das westliche Wohnquartier über die Wackenbergstraße oder Buchholzer Straße.

Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen mehrerer Begehungen untersucht. Im Bereich der Blankenburger Straße sind für Radfahrende Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorhanden. Die Fußgänger:innen verfügen ihrerseits über einen ausgebauten Gehweg.

In den sonstigen Straßen ist keine qualitativ hochwertige Infrastruktur für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen vorhanden. Zumeist gibt es eine gemeinsame Führung von Radverkehr und Kfz-Verkehr auf der Straße sowie nur mangelhaft ausgebaute Fußverkehrsanlagen (beispielhaft Situation in der Wackenbergstraße). Für den Radverkehr gibt es weiterhin nur wenige Abstellmöglichkeiten und auch für Fußgänger:innen sind kaum Möglichkeiten zur Rast vorhanden. Das Kopfsteinpflaster vieler Erschließungsstraßen ist für Radfahrende kaum bis gar nicht nutzbar. Das Parken von Autos ist in der Blankenburger Straße in baulich angelegten Parkbuchten möglich, in den anderen Straßen des untersuchten Gebiets ist das Parken am Fahrbahnrand möglich (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Zustand der Fahrbahn und des Gehweges in der Wackenbergstraße (eigene Aufnahme)

3.5 ERSCHLIEßUNG MIT DEM ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung in dem Untersuchungsgebiet erfolgt hauptsächlich über die Buslinien 150 bzw. 250. Im gesamten Untersuchungsgebiet sind für diese Buslinien Bushaltestellen fußläufig erreichbar (vgl. Abbildung 13). Die Buslinie 150 verkehrt wochentags im 10-Minutentakt und steuert unter anderem den S-Bahnhof Pankow an, über den dann mit verschiedenen S-Bahnlinien Ziele in der Innenstadt sowie im Berliner Umland erreicht werden können. Die S-Bahnhöfe Pankow sowie Pankow-Heinersdorf befinden sich im näheren Umkreis des Untersuchungsgebiets. Der S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf kann dabei ebenfalls fußläufig erreicht werden. Im nördlichen sowie östlichen Abschnitt verkehren zudem die Straßenbahnlinien M1 und 50. Diese binden das Gebiet an das Pankower Zentrum sowie an die Innenstadtbezirke Wedding und Mitte an.

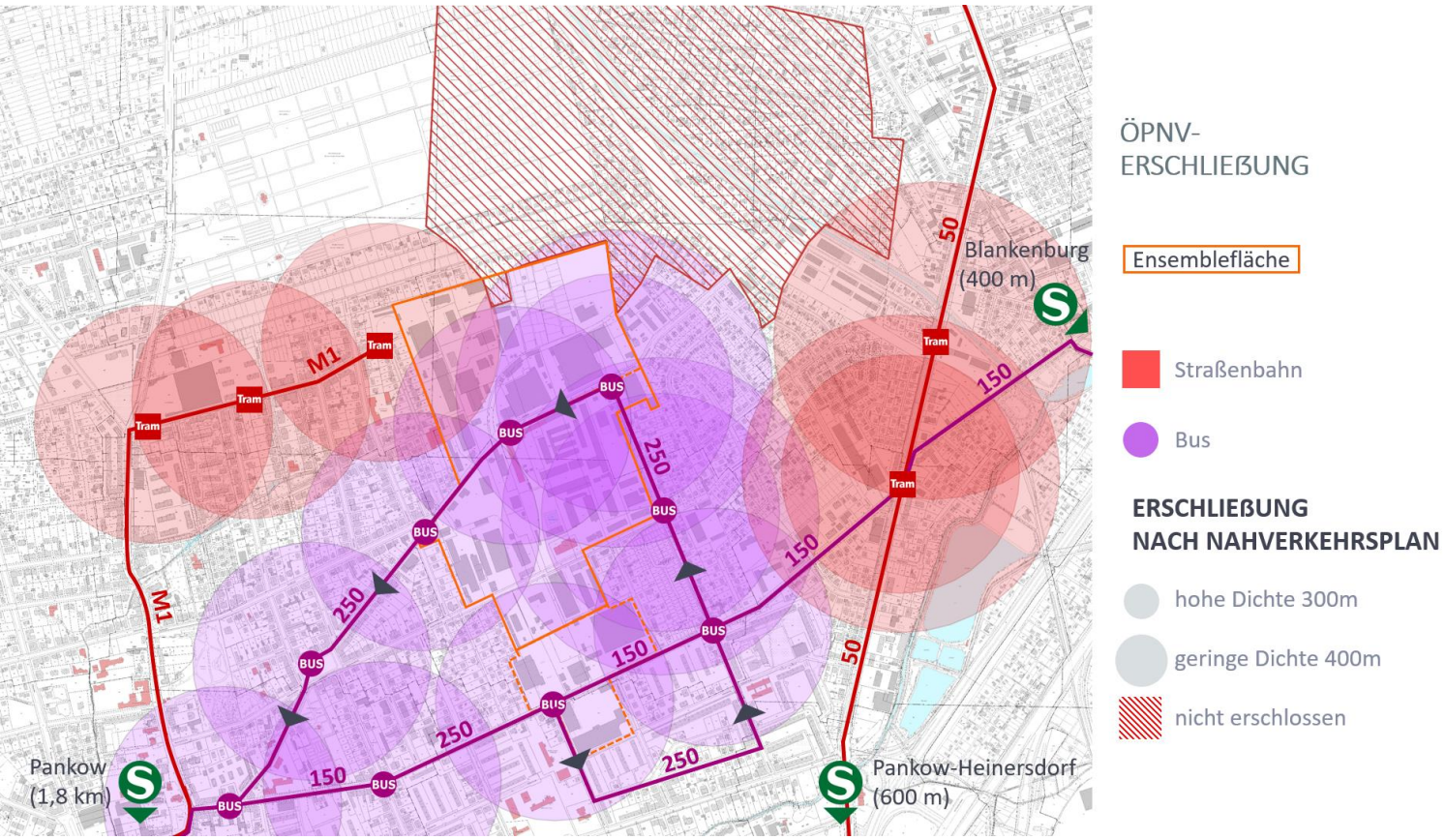


Abbildung 13: Anbindung des Untersuchungsgebiets an den ÖPNV (eigene Darstellung)

3.6 MOBILITÄTSDATEN

Für das Untersuchungsgebiet wurde eine Verkehrserhebung durch die PTV Planung Transport Verkehr AG durchgeführt. Die Daten wurden mittels Knotenstromzählung und Querschnittszählung im Zeitraum vom 21. Oktober 2019 bis zum 27. Oktober 2019 gewonnen.

An dieser Stelle soll ein näherer Blick auf die Ergebnisse der Querschnittszählungen für die Buchholzer Straße auf Höhe der Beuthstraße sowie die Wackenbergstraße gelegt werden. Dort fanden die Zählungen über sieben Tage hinweg statt. Gezählt wurden dabei Fahrräder, Krafträder, Pkw, Lieferverkehr bis 3,5 t, Lkw ab 3,5 t, Lkw/Lastzüge/Sattelschlepper größer als 7,5 t sowie Busse. Für die Auswertung wurden für beide Querschnitte Q1 und Q2 stellvertretend die Daten für den 21. Oktober, einen Montag, betrachtet.

Für die Buchholzer Straße auf Höhe der Beuthstraße (Q1) wird deutlich, dass bis auf die Krafträder sämtliche Verkehrsträger das höchste Aufkommen zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr morgens aufweisen (vgl. Abbildung 14). Dabei kommen am häufigsten Pkw vor, gefolgt von Lieferwagen bis 3,5 t sowie Fahrräder. Für die Nachmittagsspitze zwischen 15.30 Uhr und 16.30 Uhr verhält es sich genauso.

Für die Auseinandersetzung mit dem Gewerbegebiet ist auch eine nähere Betrachtung von Lieferwagen sowie Lkw bzw. Sattelzügen interessant. So haben die Lieferwagen und Lkw jeweils am Morgen ihre Spitzen und treten dann im Verlauf des Tages seltener auf. Der Schwerlastverkehr macht an diesem Zählpunkt insgesamt einen Anteil von 5,1 Prozent aus (vgl. PTV 2019).

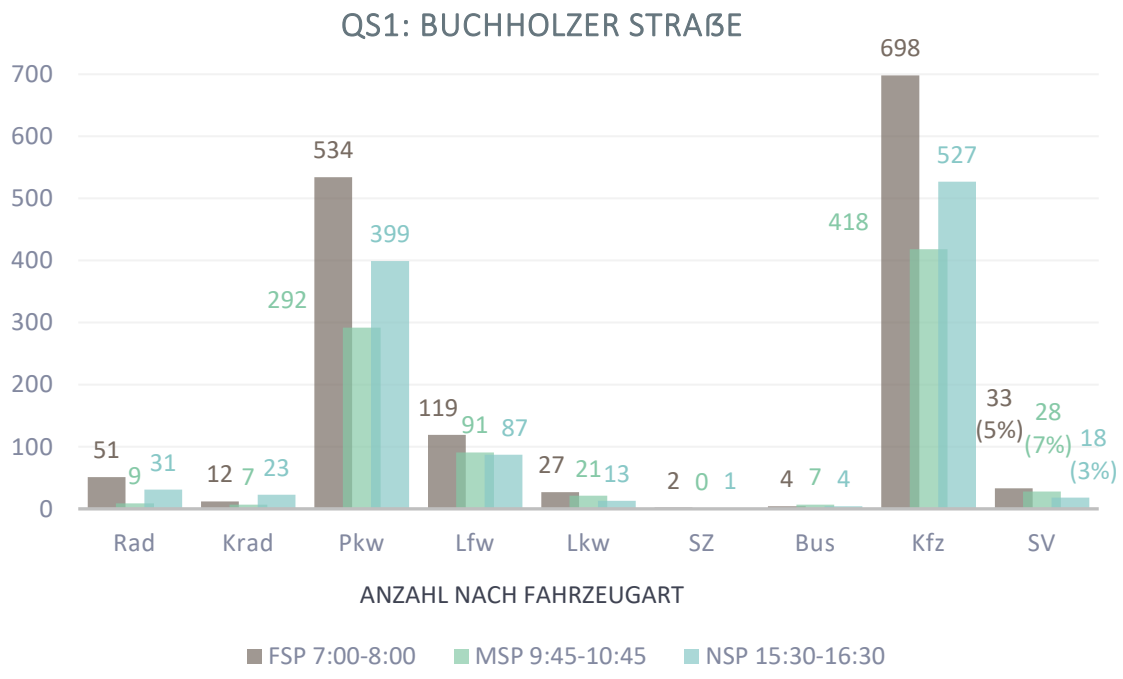


Abbildung 14: Verkehrsaufkommen nach Tageszeit und Fahrzeugart am QS1 (Daten: PTV 2019)

Der Zählpunkt an der Wackenbergstraße (Q2) zeigt insgesamt wesentlich weniger Fahrzeuge (vgl. Abbildung 15). Auch hier sind die Pkw zu sämtlichen Tageszeiten dominierend, ihr Aufkommen fällt vom Morgen zum Nachmittag hin jedoch ab. Die Anzahl an Lieferwagen und Lkw hat hingegen in den Nachmittagsstunden ihre Spitzen, sie nimmt also im Tagesverlauf zu. Im Vergleich zum Querschnitt Buchholzer Straße/Beuthstraße weist der Standort in der Wackenbergstraße auch einen höheren Anteil des Schwerverkehrs auf. Dieser liegt dort bei ca. 6,1 Prozent (vgl. PTV 2019).

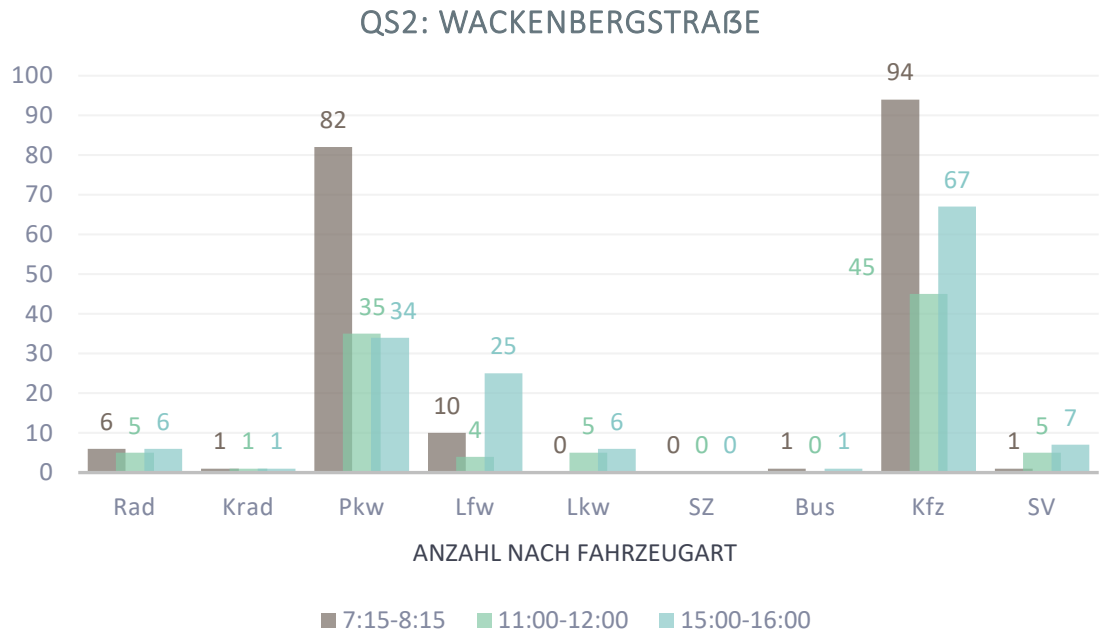


Abbildung 15: Verkehrsaufkommen nach Tageszeit und Fahrzeugart am QS2 (Daten: PTV 2019)

Als Hauptzufahrtsstraßen zum und vom Gewerbegebiet sind die Buchholzer Straße in westlicher Richtung in der Verlängerung über den Herthaplatz, sowie südlich über die Grumbkowstraße zu identifizieren. Die entsprechenden Zählpunkte QS1 und K3, bzw. K5 weisen folglich die höchste Belastung durch Lkw und Lieferwagen auf. Nichtsdestotrotz konnte ebenfalls in der Wackenbergstraße (QS2) eine Belastung durch Lkw und Lieferwagen festgestellt werden. Dieser Zählpunkt soll besonders unter Berücksichtigung des in Kapitel 3.3 diskutierten Fahrbahnzustands und der in Medienberichten vorgebrachten Lärmbelästigung der Anwohnenden nicht unberücksichtigt bleiben.

Abbildung 16 zeigt die Verkehrsbelastung der unmittelbar an das Gewerbegebiet (Ensemblefläche) angrenzenden Wohnquartiere. Die abgebildeten Zählpunkte zeigen die durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen an Wochentagen (Mo. bis Fr.) aufgeteilt nach Lastkraftwagen (3,5-7,5t), Lieferwagen (bis 3,5t) und Personenkraftwagen und nach Fahrtrichtungen.

Bezüglich der Zählpunkte QS1 (Buchholzer Straße) und QS2 (Wackenbergstraße) bleibt festzuhalten, dass alle passierenden Fahrzeuge die Wohnquartiere West durchfahren:

- Von und nach QS1 anteilig über Beuthstraße oder Herthaplatz (K3)
- Von und nach QS2 über Wackenbergstraße und Herthaplatz

Besonders am Zählpunkt QS2 zeigt sich, dass im Zeitraum von 7 bis 10 Uhr[3] durchschnittlich knapp 30 Lieferwagen durch die Wohnquartiere an der Wackenbergstraße fahren und 25 Prozent des täglichen Aufkommens an Lieferwagen ausmachen. In den Morgenstunden zwischen 6 und 7 Uhr passieren durchschnittlich 8 Lieferwagen die Wackenbergstraße (vgl. Abbildung 16).

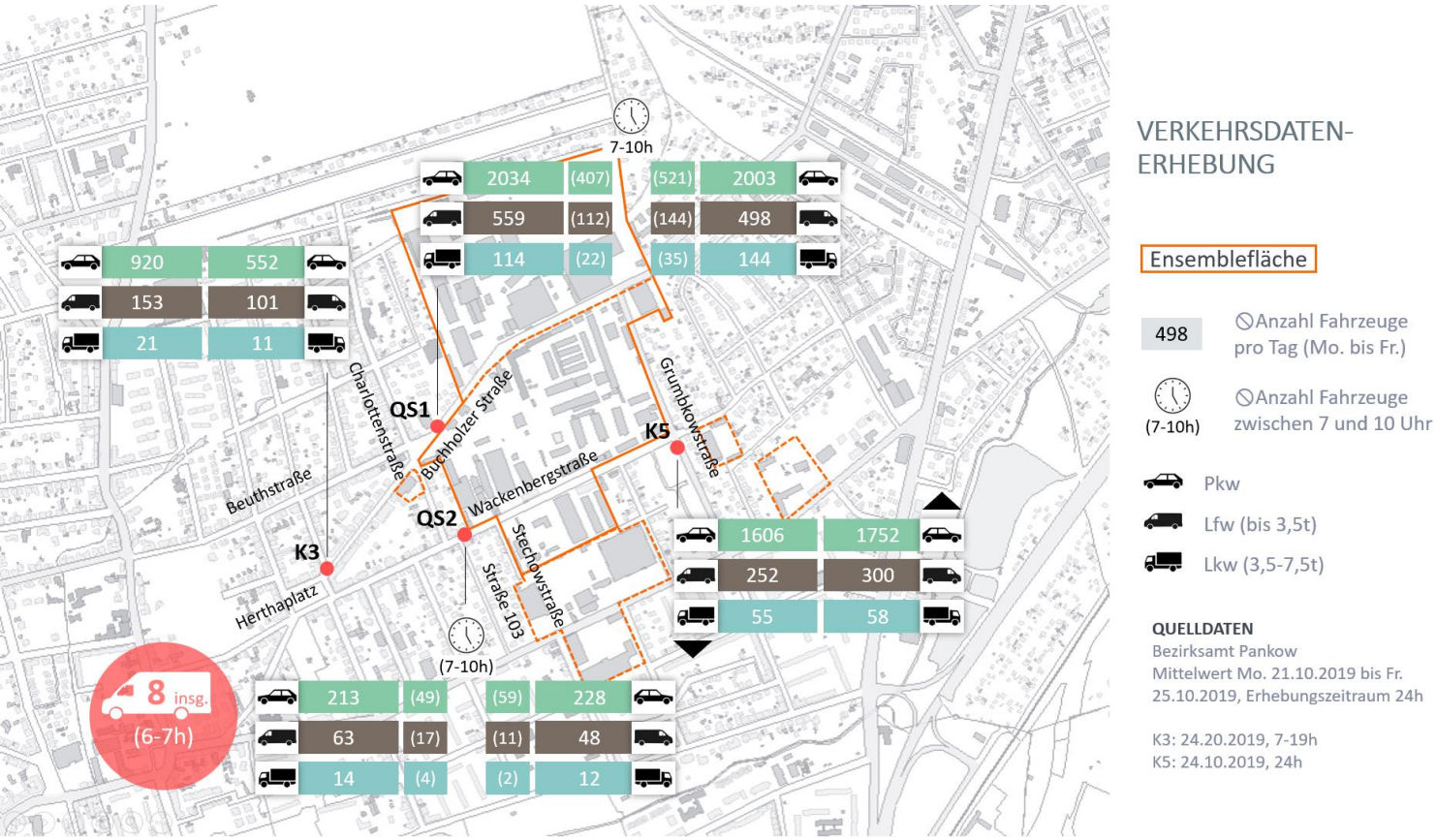


Abbildung 16: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen nach Fahrzeugart (Daten: PTV 2019)

Weiterhin lässt sich eine durchschnittliche Verkehrsbelastung in der Grumbkowstraße (K5) feststellen, die hinsichtlich des Anteils an Lieferwagen dem Aufkommen in der Buchholzer Straße ähnelt; das Aufkommen an Lkw und Pkw ist ungefähr halb so groß. Eine Begründung hierfür liefert u. a. der Umstand, dass die Grumbkowstraße in Ermangelung von alternativen Straßenzügen als südliche Zufahrt zum Gewerbegebiet genutzt wird.

[3] Der betrachtete Zeitraum zwischen 7 und 10 Uhr ergibt sich aus den Intervallen der Verkehrserhebung.

3.7 ERGEBNISSE DER UMFELDANALYSE

Die Umfeldanalyse hat Aspekte hervorgebracht, welche für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wichtig sind. So hat die Sichtung und Auswertung relevanter Planwerke, die für die weitere Entwicklung des Standortes von Belang sind, gezeigt, dass der Gewerbestandort in Niederschönhausen eine historisch gewachsene Struktur aufweist – nicht nur in Hinsicht auf das Gewerbe, sondern auch auf die Wohnnutzung. Es ist weiterhin deutlich geworden, dass die Stadt Berlin und der Bezirk Pankow den Standort als Gewerbestandort erhalten und die Ansiedlung von weiteren Einzelhandelsbetrieben vermeiden möchten. Die Konflikte zwischen Wohnnutzungen und Gewerbenutzungen werden benannt und sollen zukünftig beseitigt werden.

Des Weiteren wurden einige wichtige Aspekte zur sozialen Infrastruktur sowie demographischen Struktur des Untersuchungsgebiets herausgearbeitet. So ist das Gebiet durch Menschen mittleren und höheren Alters geprägt. Die höchste Dichte an Einwohner:innen weist dabei der westliche Abschnitt des Gebiets auf. In der näheren Umgebung des Gewerbestandortes gibt es zudem Einzelhandelsangebote, Schulstandorte sowie in der unmittelbaren Nähe des Ortsteilzentrums an der Hermann-Hesse-Straße auch medizinische und kulturelle Einrichtungen.

Mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur lässt sich festhalten, dass lediglich die Blankenburger Straße entsprechend den aktuellen Richtlinien gestaltet ist. In den anderen größeren Straßen, also insbesondere in der Wackenbergstraße, Grumbkowstraße und Buchholzer Straße gibt es keine adäquate Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Die Erschließung durch den ÖPNV ist in dem Gebiet nur mit den Buslinien 150 bzw. 250 gegeben. In fußläufiger Entfernung sind außerdem zwei Straßenbahnlinien zu erreichen sowie über den Bus und die Straßenbahn die S-Bahnhöfe Pankow und Pankow-Heinersdorf. Diese und der S-Bahnhof Blankenburg können zudem mit dem Fahrrad erreicht werden. Die Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen sind jedoch unzureichend.

Die historisch gewachsene Struktur und somit der historisch gewachsene Charakter des Untersuchungsgebiet als eine seiner Stärken identifiziert werden. Bereits zur Gründerzeit zeigte sich eine gemischte Nutzung als gewollt, welche sich über die Jahrzehnte und durch die unterschiedlichen historischen Epochen als Konstante fortsetzte. Sowohl Gewerbe- als auch Wohnnutzung sind somit von Anfang an vorhanden – mit einem Gewerbe, das im Bezug zum Ortsteil steht. Durch diesen Umstand existiert bereits auch eine verkehrstechnische Infrastruktur, auf die im weiteren Gestaltungsprozess aufgebaut werden kann – wie z. B. eine gute Verkehrsanbindung für das Gewerbe sowie Bildungseinrichtungen, Nahversorgung und medizinische und kulturelle Einrichtungen für die Anwohner:innen.

Eine weitere Stärke des Untersuchungsgebiets besteht in dem klaren Bekenntnis des Landes Berlin sowie des Bezirks Pankow zu dem Gewerbestandort in Niederschönhausen. Es besteht somit die

Sicherheit, dass dieser Standort auch in Zukunft von Bedeutung ist und an ihm festgehalten werden soll. Dieser Aspekt ist für die weitere Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgebiet von großer Relevanz. Direkt daran anknüpfend lässt sich festhalten, dass die geplante Umgestaltung des Gebiets sowie das B-Planverfahren Chancen darstellen. Im Rahmen dieser Prozesse ist eine Beseitigung der Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe und Wohnen möglich und infolgedessen kann die Lebensqualität der dort wohnenden Bevölkerung erhöht werden.

Insbesondere der bestehende Nutzungskonflikt zwischen Wohnen und Gewerbe stellt eine zentrale Schwäche des Untersuchungsgebiets dar. Diese Schwäche wird besonders durch die aktuelle Verkehrssituation hervorgerufen. Die Situation der aktiven Mobilität (z. B. Fuß- und Radverkehr) ist bislang unzureichend, da im Untersuchungsgebiet keine flächendeckende adäquate Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr existiert. Auch der ÖPNV-Anschluss des Gewerbestandortes sowie der umgebenden Gebiete stellt aktuell insgesamt eine Schwäche dar. Die Taktung der Busse 150 bzw. 250 sowie die Abhängigkeit von den Bussen können nicht durch die in der Nähe vorhandenen S-Bahn- und Tramverbindungen ausgeglichen werden.

Zu identifizieren sind in dem Gebiet Defizite hinsichtlich des Flächenmanagements sowie ein Umnutzungsdruck durch Wohnen und Einzelhandel. So sind in den vergangenen Jahren vermehrt Wohnnutzungen sowie Einzelhandelsflächen in der unmittelbaren Umgebung des Gewerbestandortes entstanden. Auch durch diesen Umstand haben sich die Konflikte zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen in der jüngeren Vergangenheit weiter verschärft.

4 INTERVIEWS WOHNEN UND GEWERBE

Neben der intensiven Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgebiet anhand unterschiedlichen Kartenmaterials und von Begehungen vor Ort sind Befragungen der betroffenen Menschen von zentraler Bedeutung für die Mobilitätsforschung. Dabei stehen im Gegensatz zu der objektiven Erfassung von Daten subjektive Wahrnehmungen der betroffenen Akteursgruppen wie Bedürfnisse und Wünsche im Vordergrund. Diese müssen erfasst werden, um weitere Informationen zu gewinnen sowie diese mit dem bisher generierten Wissen in Zusammenhang zu bringen und zu verstehen. Im Gewerbegebiet Niederschönhausen zählen zu den identifizierten Akteursgruppen vor allem Anwohnende der umliegenden Wohngebiete sowie Gewerbetreibende. Die Menschen bewegen sich tagtäglich in dem Gebiet, arbeiten, wohnen und leben dort.

Um die Belange der Betroffenen erfassen zu können, wurde das Kernelement der empirischen Sozialforschung gewählt: das leitfadengestützte qualitative Interview. Qualitative Interviews dienen unter anderem der besseren Vermittlung von Haltungen, indem Probleme, Herausforderungen und Wünsche von Betroffenen erfasst und miteinander in Verbindung gesetzt werden. Lebensweisen und Ansichten können verständlich gemacht und Problembereiche fundiert abgeschätzt werden, die nicht über die Literaturrecherche gewonnen werden können. Neben der Einbeziehung und damit auch der Gehörverschaffung der Betroffenen ist eine weitere Stärke qualitativer Interviews das Miteinbeziehen unterschiedlicher Lösungsansätze und im besten Fall die Entwicklung geeigneter gemeinsam gestalteter Maßnahmen. Im Falle des Gewerbegebiets Niederschönhausen waren die Verbesserungsvorschläge und -ideen der Gewerbetreibenden und der Anwohnenden für eine Umgestaltung des Untersuchungsgebietes von besonderem Interesse, um diese in die anschließende Maßnahmenentwicklung mit einbeziehen zu können.

Das konkrete Ziel der Befragungen war in erster Linie ein Informationsgewinn über das Mobilitätsverhalten der Betroffenen und deren Ansichten über das Verkehrsgeschehen sowie der daraus resultierenden Konflikte. Es sollten begründete Meinungen erfasst und gegenübergestellt werden. Wie schätzen Anwohnende und Gewerbetreibende die aktuelle Situation ein, was stört sie und welche Alternativen oder Lösungsansätze sehen sie bzw. können sie sich vorstellen? Die Ergebnisse der Interviews flossen in die SWOT-Analyse in Kapitel 6 ein und sind damit ein wichtiger Teil der Grundlage für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen.

4.1 AUSWAHL DER GESPRÄCHSPARTNER:INNEN

Um die Belange der identifizierten Akteursgruppen im Untersuchungsgebietes zu erfassen, müssen Interviews mit verschiedenen Menschen geführt werden. Im Gewerbegebiet Niederschönhausen ist es insbesondere wichtig, die Meinungen der Anwohnenden sowie Gewerbetreibenden aufzunehmen. Sie sind die am stärksten von allen Auswirkungen im Gebiet betroffenen Gruppen. Die im Gewerbegebiet arbeitenden Menschen sind Besitzer:innen, Arbeitgeber:innen oder Arbeitnehmer:innen und täglich im Gebiet unterwegs. Sie sind wie die Anwohnenden Verkehrsteilnehmer:innen und -verursacher:innen und insofern besonders wichtig für verkehrliche Maßnahmen, die für das Gewerbegebiet Niederschönhausen entwickelt werden. Ebenso wichtig sind die in angrenzenden Wohngebieten ansässigen Menschen, die in dem Gebiet leben und unterwegs sind.

Nachdem die ersten Ergebnisse der Umfeldanalyse erfasst wurden, konnte sich auf die Auswahl der Gesprächspartner:innen konzentriert werden. Es sollten viele Menschen mit verschiedenen Merkmalen befragt werden. Dabei war das Ziel der Befragungen, nicht mit allen Menschen im Gebiet zu sprechen, sondern mit so vielen wie möglich. Die von den Interviewten getroffenen Aussagen repräsentieren Meinungen und Ansichten Betroffener und haben damit eine qualitative Stärke. Mithilfe der Interviews konnten ein Eindruck über die im Gebiet lebenden und arbeitenden Menschen gewonnen und ihre Sichtweisen miteinbezogen werden.

Neben der ersten Aufteilung in Gewerbetreibende und Anwohnende wurde die Auswahl der Gesprächspartner:innen weiter aufgegliedert. Das Büro für Wirtschaftsförderung des Bezirksamts Pankow hat für die Kontaktaufnahme eine Liste der im Gebiet ansässigen Gewerbetreibenden inklusive Kontaktdaten zur Verfügung gestellt. Zu den Gewerbetreibenden auf dieser Liste wurde Kontakt per E-Mail oder Telefon aufgenommen und das Interesse an einem Interview erfragt. Dabei wurde Wert darauf gelegt, Unternehmen diverser Gewerbearten zu erreichen. Die Interviews wurden mit Gewerbetreibenden des Transport-, Bau- und Wertstoffgewerbes sowie Grundbesitzer:innen geführt. Damit wurden die Hauptnutzungen des Gewerbegebiets Niederschönhausen größtenteils abgedeckt. Neben den Gewerbearten wurden die Gewerbetreibenden nach ihrem Standort gewählt. So konnten Unternehmen am Rand und mittig des Gebietes erreicht werden.

Bei der Auswahl der Anwohnenden wurde der Fokus auf Menschen mit möglichst unterschiedlichen demografischen Daten gesetzt. So konnten Langzeitanwohnende und frisch Zugezogene, Alleinstehende und Familien, Menschen mit Kindern und ohne Kinder, Eigentümer:innen und Mieter:innen, Anwohnende mit und ohne Zugehörigkeit zur Bürgerinitiative erreicht werden. Des Weiteren wurde darauf Wert gelegt, Menschen in unterschiedlichen Wohngebieten zu erreichen, sodass auch eine geografische Differenzierung erreicht werden kann.

Insgesamt wurden zwischen November 2019 und Januar 2020 vier Gewerbetreibende aus dem Gewerbegebiet Niederschönhausen sowie vier Menschen, die im angrenzenden Wohngebiet ansässig sind, interviewt. Die Gespräche dauerten zwischen 15 und 90 Minuten, wurden aufgenommen und protokolliert sowie anschließend bei Unverständlichkeiten teiltranskribiert. Alle Interviews wurden im weiteren Vorgehen anonymisiert.

4.2 ENTWICKLUNG DES INTERVIEWLEITFADENS

Das leitfadengestützte Interview ist ein wichtiger Bestandteil der qualitativen Sozialforschung. Es steht bezogen auf die Vorstrukturierung zwischen dem standardisierten (quantitative Sozialforschung) und dem offenen bzw. narrativen Interview, wobei eine trennscharfe Abgrenzung allerdings nicht immer möglich ist und Überschneidungen zum Teil gewollt sind. Das Interview orientiert sich an einem zuvor erstellten Leitfaden (vgl. Misoch 2015, S. 13–14). Dieser dient als Orientierungshilfe (Roter Faden) während des Interviews, um alle zu untersuchenden Themenschwerpunkte zu erfassen sowie die Interviews vergleichbar zu machen. Somit kann der Leitfaden als Übersetzung der Untersuchungsschwerpunkte in Form von Fragen und/oder Stichpunkten beschrieben werden, die dazu dienen, das Interview zu ordnen und zu leiten. Dabei müssen die Formulierung und Reihenfolge der Fragen nicht zwingend eingehalten werden, wodurch (spontane) Einlassungen auf die Interviewten möglich sind, während die grobe Struktur beibehalten wird und die wichtigsten Fragen beachtet werden (vgl. Helfferich 2011, S. 36). Der Leitfaden sollte einen natürlichen Redefluss gewährleisten, die Fragen also aufeinander aufbauend und übersichtlich gestaltet sein, damit die Konzentration auf die befragte Person gelegt und auf das Gesagte eingegangen werden kann. Die Anzahl der im Leitfaden beinhalteten Fragen sollte nicht zu hoch sein, sodass die Offenheit des Interviews nicht aufgrund von Zeitknappheit oder dem Festhalten an Fragen eingeschränkt wird (vgl. Helfferich 2011, S. 180).

Nachdem im ersten Schritt der Erstellung des Mobilitätskonzeptes Wissen mithilfe von Karten und Literatur generiert worden ist, sollten mithilfe der qualitativen Interviews die Meinungen, Erfahrungen und das Erlebte der Betroffenen, insbesondere auf verkehrliche Aspekte bezogen, erfasst werden. Der Fokus wurde dabei auf die Mobilität und Verkehrssituationen betreffende Inhalte gelegt. Je nach Interview (Anwohnende oder Gewerbetreibende, aber auch unternehmensspezifisch) wurde der Leitfaden um offene, erzählungsgenerierende Fragen angepasst. Mögliche Fragen mit Bezug auf das Untersuchungsgebiet und die persönliche Mobilität wurden innerhalb der Gruppe in einem Fragenkatalog gesammelt und anschließend auf wesentliche Fragen in Form des Leitfadens reduziert (vgl. Anhang). Die Interviews mit den Anwohnenden wurden für rund 20 Minuten ausgelegt, die mit den Gewerbetreibenden auf ca. 15 Minuten. Diese Zeitangaben sind ein Minimum für den Fall, dass eine befragte Person wenig Zeit hat und vor allem um niemanden abzuschrecken. Die Gesprächszeit konnte jederzeit ausgeweitet werden und wurde auch deutlich länger genutzt.

Der Leitfaden unterteilt sich in den Eingangsstimulus, die offene(n) Eingangsfrage(n), den Hauptteil und die Ausklangphase (vgl. Misoch 2015, S. 68). Im Eingangsstimulus wird das Forschungsprojekt und insbesondere die Forschungsfrage vorgestellt, um der interviewten Person einen Überblick über die Ziele der Arbeit sowie die Weiterverarbeitung der Daten zu geben. Diesbezüglich wurde vorab eine Einverständniserklärung zum Datenschutz unterzeichnet. Um das Gespräch einzustimmen, wird mit einer sehr offenen, einfachen Frage begonnen, die die interviewte Person zum Erzählen anregen soll und den offenen Charakter der Befragung unterstreicht. Es wird darauf eingegangen, dass die persönlichen Meinungen und Sichtweisen im Zentrum der Befragung stehen. Beispielsweise sollten die Gewerbetreibenden beschreiben, wie lange sie bereits im Gewerbegebiet Niederschönhausen ansässig sind, um in einen Redefluss über ihr Unternehmen, den Standort und evtl. die historische Entwicklung zu kommen. Falls nötig bzw. wichtig für die weitere Arbeit werden Rückfragen gestellt, um tiefergehende Erzählungen zu generieren.

Die Fragen im Hauptteil sind Kern der Interviews und gehen auf Konflikte im Gewerbegebiet ein. Diese Fragen sind konkreter als die offenen Fragen zu Beginn, da in diesem Teil Meinungen zu verkehrlichen Herausforderungen aussagekräftig generiert werden sollen. Dafür wurde außerdem mit Kartenmaterial gearbeitet, in welches die Befragten ihre beschriebenen Konfliktpunkte einzeichnen sollten (vgl. Kapitel 4.4). Diese Methode kann gesprächsfördernd sein und gleichzeitig können damit Probleme nicht nur identifiziert, sondern auch voneinander abgegrenzt werden. Wen stört der Lärm der Lkw? Wen stört der Lärm der Autowerkstätten? Wer wohnt wo und was stört wiederum dort? Wo stehen die Kausalbeziehungen? Was ist im Moment schlimm und wie soll es in Zukunft sein?

Die Ausklangphase rundet das Interview ab und reflektiert das Interview. Es wird vor allem auf noch nicht genannte und im Gespräch aufgekommene Aspekte seitens der Interviewten, Wünsche und Ansichten zu zukünftigen Entwicklungen eingegangen. Somit beendet die Ausklangphase auch die spezielle Interviewsituation und kann anschließend noch inoffizielle Gespräche anregen (vgl. Misoch 2015, S. 69). Der Leitfaden wurde mit den Interviewführenden getestet und im Hinblick auf die Zeitvorgaben anschließend angepasst.

4.3 DURCHFÜHRUNG UND AUSWERTUNG

Mit den Zielgruppen – Anwohnende und Gewerbetreibende – wurde auf verschiedenen Wegen Kontakt aufgenommen, da die Erreichbarkeiten jeweils unterschiedlich sind. Um möglichst viele Anwohnende mit verschiedenen Merkmalen aus den angrenzenden Wohngebieten zu erreichen, wurden Intervieweinladungen per Posteinwurf favorisiert. Die gestalteten Einladungen enthielten einen kurzen Informationstext zu dem Projekt, die Einladung zu einem Interview und die nötigen Kontaktdaten sowie Rückmeldefristen (vgl. Anhang). Insgesamt wurden 100 Einladungen im gesamten Gebiet verteilt.

Direkt am Tag der Einladungsverteilung haben sich bereits Anwohnende zurückgemeldet, die Interesse an einem Interview hatten. Die Gespräche fanden Ende November und Anfang Dezember 2019 zum überwiegenden Teil bei den Interviewten zu Hause statt, um den Aufwand für die Interviewten so gering wie möglich zu halten. Außerdem konnten die Interviews so in einem für die Interviewten gewohnten Umfeld stattfinden und es war eine störungsfreie Gesprächssituation gewährleistet.

Die Gewerbetreibenden wurden – im Gegensatz zu den Anwohnenden – direkt per E-Mail oder Telefon kontaktiert. In der verschickten E-Mail wurde das Projekt vorgestellt und nähergebracht, warum Gespräche mit Gewerbetreibenden aus dem Untersuchungsgebiet wichtig sind. Es wurde um eine Rückmeldung und einen Terminvorschlag gebeten. Wenn keine Rückmeldung erfolgte, wurde der Kontakt per Telefon hergestellt. Aufgrund einer schnellen Rückmeldung konnte zeitnah ein erstes Interview geführt werden. Die weiteren Interviews fanden zu einem späteren Zeitpunkt statt. Dadurch konnten in der Zeit neu gewonnene Erkenntnisse in die Interviews mit einfließen. Die Interviews fanden zwischen Dezember 2019 und Januar 2020 bei den Unternehmen vor Ort im Gewerbegebiet Niederschönhausen statt.

Jedes Gespräch wurde nach Einverständnis der Befragten mit einem Audiogerät aufgezeichnet und protokolliert. Zu Beginn wurden die Interviewten gebeten, die datenschutzrechtliche Einverständniserklärung, die vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung zur Verfügung gestellt wurde, zu unterschreiben. Die Interviews wurden zum größten Teil zu zweit, in einigen Fällen allein durchgeführt. Eine Person war dabei für die Interviewführung, die andere für die Protokollführung verantwortlich. Wenn nur eine Person anwesend war, wurde auf ein ausführliches Protokoll verzichtet und später die gesamte Tonaufnahme transkribiert. Das Protokoll enthält neben dem Gesprochenen auch Anmerkungen zu Auffälligkeiten in der Gesprächssituation. Dabei stand aber immer Gesagtes im Vordergrund und war wichtigstes Element der Auswertung.

Neben den Leitfragen wurde in den Interviews mit Kartenmaterial gearbeitet. Um gebietsbezogene Fragen stellen zu können, wurde ein Karte vom Gewerbegebiet Niederschönhausen in die Interviews mit einbezogen. Die Interviewten hatten so während der Interviews die Möglichkeit Gesagtes mithilfe der Karten zu visualisieren und zu stützen. Damit konnten Situationen, Probleme, Wünsche und

Verbesserungsvorschläge besser verortet werden. Die vorgebrachten Konfliktpotentiale und Anregungen wurden in Abbildung 18 (Seite 37) kontextualisiert.

QUALITATIVE INHALTSANALYSE NACH MAYRING

Die durchgeführten Interviews wurden im Anschluss transkribiert und analysiert. Das verschriftlichte Material diente als Grundlage für die weitere Auswertung, die im Folgenden erläutert wird. Auf Grundlage von wissenschaftlicher Methodik wurden die Transkripte analysiert und ausgewertet. Hierzu wurde die zusammenfassenden Inhaltsanalyse basierend auf der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring gewählt.

Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring lässt sich in drei Schritten zusammenfassen: Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung. Dadurch wird das gesammelte Material – in diesem Fall die Transkripte der Interviews – reduziert, unbekanntes Wissen erweitert und die wichtigsten Aspekte aus dem Material herausgefiltert, während die Kernaussagen erhalten bleiben (vgl. Mayring 2010, S. 65). Da die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse vergleichbar mit den anderen Untersuchungsergebnissen gemacht werden sollten, wurde zur Zusammenfassung des Materials ein induktives Kategoriensystem erstellt, durch das das Material immer weiter abstrahiert wurde (vgl. Mayring 2010, S. 67). Im Folgenden wird die Vorgehensweise Schritt für Schritt erläutert.

Abbildung 17: Qualitative Inhaltsanalyse (eigene Darstellung nach Mayring 2010, S. 68)

Wie Abbildung 17 zu entnehmen ist, wurde im ersten Schritt der Inhaltsanalyse die Analyseeinheit bestimmt, die in der vorliegenden Arbeit aus den Transkripten der durchgeführten Interviews besteht. Im zweiten Schritt wurden die Textstellen mit dem für das Projekt relevanten Inhalt paraphrasiert. Auf Grundlage eines einheitlichen Abstraktionsniveaus konnten im nächsten Schritt die Paraphrasen generalisiert werden. Zum Abschluss wurden anhand einer Reduktion die zuvor generalisierten Inhalte in ein Kategoriensystem eingeordnet und überprüft, ob die Kernaussagen des Ausgangsmaterials

erhalten geblieben sind. Basierend darauf wurde im Anschluss eine Ergebnisauswertung durchgeführt. Die Ergebnisse der Auswertung sind in den Indikatorenblättern in Anhang ersichtlich.

Zum Auswerten der Interviews wurden die Gesprächsprotokolle durch transkribierte Passagen, die für besonders wichtig erachtet wurden oder die in den Protokollen unvollständig waren, ergänzt. Die Transkription wurde dabei vereinfacht, d. h. nicht vollständig Wort für Wort durchgeführt (vgl. Helfferich 2011, 252-254). In der zusammenfassenden Aufbereitung der Protokolle wurden Aussagen und Verhalten festgehalten, da dieser Informationsgewinn wichtig für die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes ist. Diese Daten wurden im nächsten Schritt thematisch kategorisiert und in die Indikatorenblätter (vgl. Anhang Indikatorenblätter0) aufgenommen, um die Themenschwerpunkte der Anwohnenden und Gewerbetreibenden anschließend in die SWOT-Analyse eingliedern zu können.

Zur Wahrung der Anonymität der Gesprächspartner:innen können die Transkripte nicht veröffentlicht werden, da auch aus den anonymisierten Transkripten ein Rückschluss auf personenbezogene Merkmale und die Person möglich ist.

4.4 ERGEBNISSE WOHNEN UND GEWERBE

WOHNEN

Das Mobilitätsverhalten der interviewten Anwohnenden ist unterschiedlich. Während der überwiegende Teil über mindestens einen Pkw verfügt und dementsprechend viele Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, nutzen andere tendenziell eher den Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr). Dabei wird die ÖPNV-Anbindung an die nächst größeren Bahnhöfe Pankow-Heinersdorf und Pankow als unzureichend wahrgenommen, teilweise werden die Distanzen aus diesem Grund zu Fuß zurückgelegt. Der Busverkehr (Linien 150 und 250) wird wenig genutzt, da eine Unzufriedenheit bzgl. Takt, Verlässlichkeit, Schnelligkeit und Wegeführung herrscht. Da der ÖPNV im Untersuchungsgebiet stark auf Pankow ausgerichtet ist, fehlt es an Nord-Ost- und tangentialen ÖPNV-Verbindungen.

Der attraktive Norden von Niederschönhausen beißt sich mit diesem Gebiet hier.

(Anwohner:in)

Ebenso werden Probleme bzgl. der Sicherheit im Radverkehr gesehen. Aufgrund der nicht vorhandenen Radwege in der Grumbkowstraße, Wackenbergstraße und Buchholzer Straße sehen sich Radfahrende hier gefährdet. Es wird besonders auf Schulkinder eingegangen, die die nahen Schulen unter anderem mit dem Fahrrad erreichen und besonderem Schutz bedürfen. Aus Angst vor dem Auto- und Schwerlastverkehr sowie behindert durch auf der Fahrbahn parkende Schwerlastfahrzeuge fährt ein Teil der Befragten auf dem Gehweg, was wiederum Gefahren für Fußgänger:innen birgt. Gerade die Wackenbergstraße wird mit dem Kopfsteinpflaster auf der Straße und den überwachsenen und nicht gepflegten Gehwegen als fahrradunfreundlich gesehen.

Bezüglich des Schulverkehrs wird die Sicherheit der zu Fuß gehenden Kinder von den interviewten Anwohnenden ebenfalls als unzureichend eingeschätzt – insbesondere in der Straße 103, in der Charlottenstraße und für den potentiellen Schulstandort in der Wackenbergstraße. Erstgenannte wird laut der Befragten viel von Schulkindern genutzt, verfügt aber über keinen Gehweg und Pkw überschreiten häufig die Höchstgeschwindigkeit. Das Überqueren der Hauptverkehrsstraßen wird als gefährlich eingestuft, was durch die Sichteinschränkungen aufgrund parkender (Schwerlast-) Fahrzeuge verstärkt wird. Barrierefreiheit ist sowohl auf einem Großteil der Gehwege sowie beim Queren der Straße kaum bis gar nicht gegeben. In der Wackenbergstraße, einseitig in der Grumbkowstraße und teilweise in der Buchholzer Straße werden die Gehwege aufgrund von Wurzeln und anderen Schäden als schlecht und Bordsteine als zu hoch bzw. nicht abgeflacht eingeschätzt. Anwohnende im Wohngebiet

am Karlinekenweg sehen die dortigen sozialen Verflechtungen als positiv und bereichernd an, da dort Spielen und Austausch auf der Straße möglich ist.

Einen besonderen Konfliktpunkt stellt laut der Interviews der Selma und Paul Latte Platz dar. Dort kommt es durch einen erhöhten motorisierten Verkehrsanteil und uneindeutiger Vorfahrtsregelungen zu Gefahrenpunkten, die durch die Verengungen der Straßen Richtung Herthaplatz verstärkt werden. Die schmalen und unübersichtlichen Straßen bedingen häufig Konfliktpunkte wie Beinaheunfälle zwischen Pkws und/oder Schwerlastfahrzeugen. Es wird kritisiert, dass kein Fußgängerüberweg existiert.

Der Verkehr hat laut der Befragten in den letzten Jahren drastisch zugenommen und sorgt z. B. in der Grumbkowstraße in den Hauptverkehrszeiten für Stau vor der Ampelkreuzung Blankenburger Straße. Bezogen auf den motorisierten Verkehr werden Geschwindigkeitsvorgaben sehr oft nicht eingehalten. Der Schwerlastverkehr stellt für alle Interviewten ein großes Problem bezogen auf Lärm, Erschütterungen und Sicherheit dar – auch nachts. Die Anwohnenden sehen ihre Lebensqualität aufgrund der Immissionen beeinträchtigt, zum Teil sind sie auch von Schäden und Werteverlusten ihrer Häuser betroffen. Die Betroffenen fordern an dieser Stelle Schadensbegrenzung der materiellen und finanziellen Schäden, die bspw. durch Bruch der Wasser- oder Gasleitung entstanden sind. In manchen Fällen sind die Belastungen so hoch, dass Grundstückseigentümer:innen wegziehen würden. Aufgrund des niedrigen Grundstückswertes, verursacht durch die oben genannten Belastungen, wäre ein Verkauf jedoch verlustreich und damit keine Option. Entsprechend entsteht mancherorts Frust.

**Wenn ich könnte, würde ich ausziehen. [...]
Als Mieter wäre ich hier weg;
das würde ich nicht mitmachen.**

(Anwohner:in)

Besonders stark werden die Immissionen in der Wackenbergstraße gesehen, da hier eine höhere Belastung durch das Kopfsteinpflaster und laute Schwerlastfahrzeuge erzeugt wird. Daher sprechen sich viele Anwohnende für eine Asphaltierung der Wackenbergstraße aus.

Bezogen auf Immissionen direkt aus dem Gewerbegebiet wird von Staub- und Geruchsbelastungen in der Wackenbergstraße berichtet, z. B. von nächtlichem Brandgeruch. Ein Teil der Anwohnenden ist der Meinung, dass Abfallwirtschaft an den Stadtrand gehört. Anwohner berichten von Schwerlastfahrzeugen, die im öffentlichen Straßenbereich entladen werden, sich in den engen Kurven der Wackenbergstraße festfahren und/oder dabei Gehwege sowie Laternen, Bäume und andere Fahrzeuge beschädigen.

Um vorhandene Verkehrskonflikte abzuschwächen oder zu lösen, wurden Vorschläge für Umbaumaßnahmen und Infrastrukturergänzungen gemacht. In den Interviews wurden u. a. folgende Ideen formuliert:

- Errichtung einer Lichtsignalanlage und/oder eines Fußgängerüberweges in der Grumbkowstraße sowie ergänzend in der Blankenburger Straße
- Bordsteinabsenkungen und Querungshilfen an allen Kreuzungen der Grumbkowstraße
- Bau eines Fußgängerüberwegs in der Buchholzer Straße auf Höhe der Bushaltestellen

Weiterhin könnte eine Verkehrsberuhigung der Wackenberstraße durch eine Teilung der Straße und Sperrung (an der Stechowstraße) für den Schwerlastverkehr gefördert werden. Außerdem sollte die Einfahrtsregelung der Straße 103 angepasst werden, sodass Fußgänger:innen nicht mehr gefährdet werden. Allgemein sind niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen in den angrenzenden Straßen gewünscht. Bezogen auf den Schwerlastverkehr favorisieren manche Anwohnende den Ausbau der Straße 39 als Zufahrt in das Gewerbegebiet. Stärken und Gefahren des Untersuchungsgebietes sowie Potentiale aus Sicht der befragten Anwohner:innen zeigt Abbildung 18.

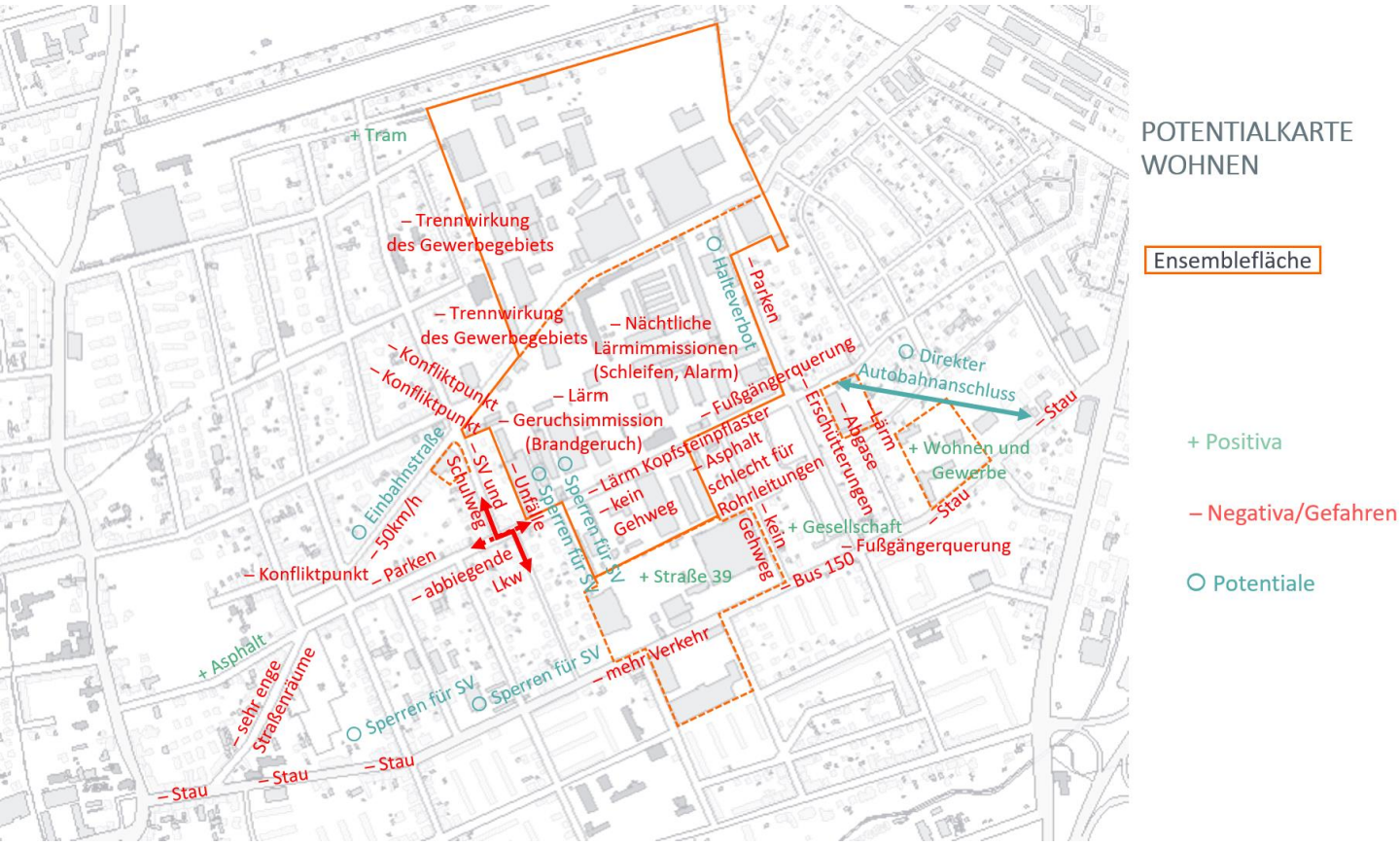


Abbildung 18: Konflikte und Anregungen aus Sicht der Anwohner:innen (eigene Darstellung)

Ähnliche Konflikte und Änderungsvorschläge wurden seitens der Anwohnenden bereits im Rahmen von Treffen der Bürgerinitiative und Anwohnerversammlungen sowie im Gespräch mit den Gewerbetreibenden und dem Bezirk Pankow diskutiert. Die interviewten Anwohnenden haben trotz verschiedener (vom Bezirk initiierter) Veranstaltungen das Gefühl, dass dem Bezirk zum einen eine Vision für das Gewerbegebiet Niederschönhausen fehlt, und zum anderen fühlen sie sich vom Bezirk nicht gehört bzw. ernstgenommen.

Mit einigen Gewerbetreibenden wurden bereits Gespräche geführt, die zum Teil auch zum Verständnis zwischen Anwohnenden und Gewerbetreibenden geführt haben. Trotzdem treffen Ansichten von einem großen Teil der Anwohnenden sowie der Gewerbetreibenden jeweils auf Unverständnis des jeweils anderen.

GEWERBE

Die interviewten Gewerbetreibenden sind sich des Unmutes der Anwohner bewusst und können nachvollziehen, wodurch diese sich gestört fühlen. Daher sind sie zum Teil für Kooperationen offen. Unverständnis herrscht unter anderem über die neue Wohnbebauung in der Grumbkowstraße, insbesondere über die Entscheidungen des Bezirks. Ebenso wie die Anwohnenden sind viele Gewerbetreibende der Meinung, dass es dem Bezirk an einer ausgereiften Vision für das Gewerbegebiet Niederschönhausen fehle. Unter anderem mit der (geplanten) Wohn- und Schulbebauung trifft der Bezirk Entscheidungen, die Konflikte weiter provozieren bzw. vorantreiben.

Ich empfinde [die Bebauung der Grumbkowstraße] als ein großes Ärgernis und als ein Beispiel für eine völlig orientierungslose oder nicht stattfindende Verkehrsplanung oder Politik.

(Gewerbetreibende:r)

Fast alle Unternehmen erzeugen sowohl innerstädtischen als auch von außerhalb kommenden Gewerbeverkehr, der auf die anliegenden Straßen nahezu gleichmäßig verteilt ist – von der A 114 über die Buchholzer oder Blankenburger Straße/Grumbkowstraße, von der B96 über die Blankenburger Straße/Grumbkowstraße. Viele Unternehmen geben ihren Fahrern Anweisungen, bestimmte Strecken (nicht) zu befahren.

Alle befragten Gewerbetreibenden sind der Meinung, dass eines der größten akuten Probleme der Straßenbelag der Wackenbergstraße darstellt, während es gleichzeitig einfach zu beseitigen sei, indem

die Straße (teil-) asphaltiert wird. Dadurch können Lärm und Erschütterungen verringert und Anwohnende entlastet werden. Kooperationen untereinander schließt niemand aus, allerdings sehen viele Gewerbetreibende die Öffnung ihrer eigenen Flächen für eine innere Erschließung, z. B. über die Straße 39, als unrealistisch an. Kleinere kurzfristige Maßnahmen zur Entlastung der Anwohnenden wurden zum Teil umgesetzt, z. B. die Abschaltung von Beleuchtung auf einem Teil der Gewerbefläche.

Das Parken in den Straßen wird unterschiedlich wahrgenommen: zum Teil als Verkehrshindernis und zum Teil als nicht weiter störend. Pkw sowie Lkw und Busse hätten es an verschiedenen Abschnitten in der Grumbkowstraße und Buchholzer Straße schwer, aneinander vorbeizukommen.

Die Wackenbergstraße ist einfach eine Katastrophe, weil sie einfach so ist wie sie ist. Ich kann das durchaus verstehen, wenn ich Anwohner in der Wackenbergstraße wäre. Das mit dem Lärm ist natürlich schon erheblich.

(Gewerbetreibende:r)

Ein Lösungsvorschlag wäre daher ein (einseitiges) Parkverbot in der Grumbkowstraße und/oder Buchholzer Straße umzusetzen. Des Weiteren wurde auf eine mögliche Einbahnstraßenregelung in dem Straßennetz zwischen Selma und Paul Latte Platz und dem Herthaplatz hingewiesen, sodass der Verkehr effizienter in das und aus dem Gewerbegebiet geleitet werden kann. Als weiterer Aspekt wurde die bessere Anbindung an die A 114 und B 96 unter anderem durch den Neubau der Nordtangente genannt. Eine langfristige Anbindungsverbesserung kann durch einen Gleisausbau und -anschluss erreicht werden, wenn die Idee politisch gefördert wird.

ZUSAMMENFASSUNG

Um Maßnahmen für das Gewerbegebiet Niederschönhausen und vor allem für die dort Betroffenen entwickeln zu können, wurden qualitative leitfadengestützte Interviews mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden geführt.

Die Interviews wurden mit sehr engagierten Anwohnenden und Gewerbetreibenden geführt. Die Anwohnenden setzen sich für eine Verbesserung ihrer Wohnsituation ein und waren sehr gut über Konflikte und das Vorhaben informiert. Die interviewten Gewerbetreibenden waren gesprächsbereit, obwohl sie theoretisch keinen Handlungsdruck haben. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil der ansässigen Gewerbetreibenden, die innerhalb dieses Projektes nicht erreicht werden konnten, nicht bereit ist, ins Gespräch mit Anwohnenden und dem Bezirk zu treten. Ebenso werden sich nicht alle Anwohnenden im Gewerbegebiet durch die vorher genannten Situationen gleichermaßen gestört fühlen. Die Ergebnisse werden nicht für das gesamte Gewerbegebiet Niederschönhausen und seine Nutzer zutreffend sein. Dennoch widerspricht dieser Aspekt nicht dem Vorgehen, da die Veränderungen, die mit diesem Mobilitätskonzept vorangebracht werden sollen, gerade den stark Betroffenen entgegenkommen sollen. Das Einbeziehen der gewonnenen Erkenntnisse in die weitere Planung ist von zentraler Bedeutung, da die Berücksichtigung der in der Diskussion erwähnten Probleme einen Mehrwert für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes bedeutet.

Die interviewten Anwohnenden haben gemein, dass sie sich vom allgemeinen Verkehrs- und insbesondere dem Gewerbeverkehrsgeschehen in ihrer Wohnsituation beeinträchtigt fühlen. Art und Intensität der Belastungen variieren; als größte Störung werden aber einheitlich Immissionen und schlechte Verkehrssicherheit benannt. In erster Linie stört der durch den Schwer- und leichtem Gewerbeverkehr mit schlechter Ladungssicherung verursachte Lärm. Dieser dringt bis in die Häuser/Wohnungen ein. Ein Teil der Befragten fühlt sich außerdem durch Gewerbelärm belästigt. Dazu kommen Staub- und Geruchsimmission, die durch einzelne Unternehmen im Gewerbegebiet verursacht werden. Die Erschütterungen, die durch Schwerverkehr verursacht werden, führen bei manchen Befragten zu Schäden am Haus und lassen dadurch Sorgen um einen Wertverlust des eigenen Grundstücks aufkommen.

Die Verkehrssicherheit wird überwiegend als gering empfunden, unabhängig vom Verkehrsmittel. Es wird kritisiert, dass häufig die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschritten werden und dadurch vor allem Fußgänger:innen und Radfahrende durch den motorisierten Verkehr gefährdet werden. Dazu kommt die kaum vorhandene Barrierefreiheit speziell auf Gehwegen und an Kreuzungspunkten. Der potentielle neue Schulstandort wird sowohl als Risiko, da momentan keine ausreichende Verkehrssicherheit gegeben ist, als auch als Chance gesehen. Anwohnende hoffen im Zusammenhang mit einer Schulöffnung auf eine verkehrssichere Anpassung der Wege.

Die Erschließung des Gebietes und die Verbindung mit anderen Stadtteilen wird als mangelhaft gesehen. Insbesondere die ÖPNV-Anbindung sei ausbaufähig, da im aktuellen Zustand keine gute Anbindung an größere Knotenpunkte gegeben ist.

Alle Interviewten teilen die Meinung, dass die Kommunikation mit dem Bezirk aktuell nicht zufriedenstellend ist. Sie wünschen sich mehr Transparenz im Handeln bzgl. des Untersuchungsgebietes sowie die Durchsetzung von geltendem Recht inkl. Überprüfung. Die Kritik umfasst auch das Fehlen einer Vision für das Gewerbegebiet Niederschönhausen.

Die interviewten Gewerbetreibenden sehen die Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe kritisch, da Gewerbeflächen rar sind und durch die Erweiterung von Wohnflächen Pufferzonen zu Gewerbeflächen fortfallen. Das Unverständnis über neue Wohnbauprojekte wie in der Grumbkowstraße ist groß, da dort zuvor Gewerbeflächen Bestand hatten und die gewerblichen Verkehre bekannt waren.

Eine konfliktreiche Straße stellt für alle Gewerbetreibenden die Wackenbergstraße dar. Zum einen kommen sich dort Wohn- und Gewerbeflächen sehr nah, zum anderen entstehen starke Immissionen durch das Fahren über Kopfsteinpflaster. Insofern fordern ebenso alle Gewerbetreibenden eine Asphaltierung der Straße.

Alle interviewten Gewerbetreibenden sind offen für eine sachliche Kommunikation, einige auch bereit, realistische Maßnahmen umzusetzen. Grundvoraussetzung dafür ist ein geeigneter Rahmen, der in diesem Projekt eine zentrale Rolle einnimmt.

5 EXPERT:INNENINTERVIEWS

Durch die eingangs erwähnte Begehung und Einführung in den Kontext des Gebiets mit Vertretern aus den Bereichen der Wirtschaftsförderung, Verkehrsplanung und Stadtplanung wurde für das weitere Vorgehen Hintergrundwissen geschaffen. Für eine Erweiterung des gesammelten Expert:innenwissens sollten nun Expert:innen ausgewählt werden, die auf einer anderen funktionellen oder organisatorischen Ebene das Wissen in Verbindung oder im Kontext zu dem Forschungsprojekt haben. Das Ziel von Expert:inneninterviews ist es, keine subjektiven Meinungen der Betroffenen, sondern das Kontextwissen zu erheben. Durch den gewonnenen Kontext lassen sich Zusammenhänge des Forschungsgegenstandes verbinden und darstellen (vgl. Meuser und Nagel 1991, S. 442).

Die Vorstellung ist, durch das gewonnene Wissen die Zusammenhänge des Materials besser zu verstehen und insbesondere Potentiale und Risiken innerhalb der SWOT-Analyse generieren, identifizieren und aufzuzeigen zu können. Damit die am Ende des Berichtes erarbeiteten Maßnahmen ein wirkungsvolles Ergebnis erzielen können, wird anhand der Expert:inneninterviews erwartet, Erfahrungen aus anderen bereits durchgeführten Projekten auf dieses Projekt transferieren zu können. Dies soll dazu beitragen, Maßnahmen zu identifizieren, die in der Praxis tatsächlich funktioniert haben.

Im Folgenden wird der Hintergrund erläutert, vor welchem die Expert:innen ausgewählt wurden und das methodische Vorgehen vorgestellt. Hierzu werden die Vorbereitung der Interviews mit der Gestaltung des Interviewleitfadens dargestellt und die Interviewdurchführung kurz beschrieben, um im Anschluss die Methodik der Transkription und die darauffolgende Auswertung genauer zu erläutern. Das gewonnene Material wurde durch eine Inhaltsanalyse zusammengefasst, reduziert und anschließend ausgewertet. Hierbei wird ein Überblick über die allgemeinen Aussagen der verschiedenen Expert:innen gegeben.

5.1 AUSWAHL DER EXPERT:INNEN

Als Expert:innen werden Personen definiert, die als Funktionstragende in einem organisatorischen oder institutionellen Zusammenhang mit dem Projekt in Verbindung gebracht werden können. Dabei kann aus ihren Erfahrungen und dem gesammelten Wissen das Material für die Einordnung ist das Gesamtkonzept gewonnen werden (vgl. Meuser und Nagel 1991, S. 444). Die Auswahl der zu interviewenden Personen wird anhand des bei den Expert:innen vorliegenden Handlungs- und Erfahrungswissens begründet. Neben möglichen Lösungen zur Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung der Ziele im Mobilitätskonzept soll auf Grundlage der Interviews dargelegt werden, welche Konzepte sich in der Praxis nach dem Erfahrungswert der Expert:innen bewährt haben. Für eine

möglichst hohe Bandbreite an Wissen sollen Expert:innen aus unterschiedlichen Bereichen nach dem Prinzip mehrerer Perspektiven befragt werden. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Bereichen Wissenschaft, Politik und Wirtschaft. Im Folgenden werden die drei ausgewählten Expert:innen vorgestellt und ihre Relevanz für das vorliegende Projekt kurz dargestellt.

PROF. DR. ELKE PAHL-WEBER

Für den Bereich Wissenschaft wurde Prof. Dr. Elke Pahl-Weber, Leiterin des Fachgebiets Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten an der Technischen Universität Berlin ausgewählt. Hierbei sollen besonders theoretisches Wissen und praktische Erfahrungen in den Bereichen Planungsverfahren, Planungsprozesse, räumliche Entwicklung, Stadterneuerung und Stadtumbau eine interdisziplinäre Sicht auf das Forschungsprojekt gewährleisten.

DR. JULIUS MENGE

Im Bereich der Berliner Politik wurde Dr. Julius Menge vom Fachbereich Wirtschaftsverkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) interviewt. Durch die Förderung von integrierten Wirtschaftsverkehren sowie aktuellen Projekten zur Wirtschaftsförderung ist SenUVK mit den aktuellen Gegebenheiten des Verkehrs in Berlin vertraut. Weiterhin können durch die Auswahl Erfahrungswerte aus Berlin gesammelt werden.

SÖREN BENN

Als weiterhin relevanten Bereich stellte sich die bezirkliche Politik dar. Dafür wurde der Bezirksbürgermeister von Pankow Sören Benn (Die Linke) interviewt. Seit 2016 im Amt ist er insbesondere mit den Leitbildern und Zielen des Bezirks Pankow vertraut. Durch das Interview sollen ein Einblick in die politischen Ebenen des Bezirks gewährleistet sowie Erfahrungswerte aus anderen Projekten im Bezirk Pankow gesammelt werden.

Darüber hinaus sollten die Bereiche Wirtschaft und weitere Bereiche der Politik abgedeckt werden. Dafür wurde Kontakt zu einem Verkehrsplanungsunternehmen aufgenommen, welches über das Fachwissen aus der Praxis und die Erfahrung aus den durchgeführten Verkehrszählungen im Gebiet verfügte. Dieses geplante Interview wurde jedoch aufgrund von knappen zeitlichen Ressourcen auf beiden Seiten sowie der Tatsache, dass das Firmenportfolio sich etwas anders darstellte als angenommen, nicht realisiert. Ebenfalls wurden Personen aus der Verwaltung auf Bezirksebene kontaktiert, die als potenzielle Ansprechpersonen identifiziert worden sind. In den Vorgesprächen hat sich aber herausgestellt, dass deren Aufgabenbereiche für das Projekt nicht zwingend relevant sind. Daher beschränkt sich dieser Bericht auf die vorbenannten Expertenbereiche.

5.2 ENTWICKLUNG DES INTERVIEWLEITFADENS

Für die Beibehaltung eines roten Fadens wurde ein Leitfaden für die semistrukturierten Interviews entwickelt. Dessen generische Version kann im Anhang ab Seite XIV eingesehen werden. Die Fragen des Interviewleitfadens bilden die übergeordnete inhaltliche Ebene für jedes Interview. Mit deren Formulierung wurden der inhaltliche Rahmen und die Ziele des Interviews definiert. Dieses Vorgehen lässt auch Raum für weitere Themen und/oder tiefgründige Aspekte, die sich im Laufe des Gesprächs zeigen können.

Für jedes einzelne Interview wurde der Leitfaden so angepasst, dass der inhaltliche Schwerpunkt zu den jeweiligen Expert:innen passend war. Somit konnten Wissen und Erfahrung gezielt abgefragt werden. Beispielsweise lag der Schwerpunkt des Interviews mit Frau Prof. Dr. Elke Pahl-Weber beim zweiten Fragenblock (Allgemein: Zukunft der innerstädtischen Gewerbegebiete), um Einblicke in innovative Lösungen aus den Bereichen Mobilität und Stadtplanung zu erhalten. Die Interviews mit Herrn Dr. Julius Menge und mit Herrn Bezirksbürgermeister Benn konzentrierten sich vor allem auf den dritten Fragenblock (Lösungen für das Gewerbegebiet Niederschönhausen), jeweils aus der Senats- bzw. Bezirksperspektive.

5.3 DURCHFÜHRUNG UND AUSWERTUNG

Der erste Schritt war die Kontaktaufnahme mit den Expert:innen, die mit einer personalisierten Einladung per E-Mail erfolgte. In einem zweiten Schritt wurde schließlich der Termin zum persönlichen Gespräch vereinbart.

Die insgesamt drei Interviews wurden in dem Zeitraum vom 4. Dezember 2019 bis 16. Januar 2020 durchgeführt. Sie haben in den Räumlichkeiten der Expert:innen stattgefunden, um deren Aufwand möglichst zu minimieren. Die reine Interviewdauer schwankte zwischen 25 und 40 Minuten (ohne Formalitäten bzw. Smalltalk). Alle Expert:innen haben eingewilligt, die Interviews zum Zweck der Projektbearbeitung mit einem Aufnahmegerät aufzuzeichnen. Während der Interviews wurden kurze Notizen gemacht, die im Nachgang ergänzt wurden und somit eine erste grobe Zusammenfassung der gewonnen Erkenntnisse und Aussagen ermöglichten.

Es ist anzumerken, dass alle drei Interviews in einer sehr offenen und freundlichen Atmosphäre stattgefunden haben. Alle Expert:innen haben sich Mühe gegeben, die Problematik des Gewerbegebietes zu verstehen und ihr Wissen auf die Problemstellung so anzupassen, dass nützliche Aussagen formuliert werden konnten. Alle Gespräche wurden nach dem (oben beschriebenen) Prinzip der drei Hauptleitfäden durchgeführt. Die gestellten Fragen wurden in den meisten Fällen (besonders wenn sie sich auf einen neuen Sachverhalt bezogen haben) erläuternd und offen gestellt, sodass sie in die Thematik einleiten

und Hinweise auf die gewünschten Aspekte geben konnten. Aus den Antworten auf diese Fragen haben sich im Laufe der Gespräche einige weitere Stränge entwickelt, die offen weitergeführt wurden. Diese haben teilweise alle drei Hauptleitfäden berührt (Einführung, Allgemein, Konkret) sowie weitere Fragen aufgeworfen, die erörtert wurden. Dieses Vorgehen konnte viele wertvollen Aussagen generieren.

Die qualitative inhaltliche Analyse und Auswertung der Expert:inneninterviews wurden ebenfalls nach der in Kapitel 4 besprochenen Methode nach Mayring durchgeführt (vgl. Mayring 2010, S. 65). Mit Hilfe dieser thematischen Kodierung konnten aus den Interviews zentrale Aussagen in spezifisch ausgestaltete Indikatoren überführt werden, die ihrerseits den übergeordneten Schlüsselfaktoren zugeordnet werden. Es konnten sowohl bestehende Indikatoren bestätigt oder ergänzt, als auch die Indikatorenblätter erweitert werden (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 67–77).

5.4 ERGEBNISSE DER EXPERT:INNENINTERVIEWS

Im folgenden Kapitel wird ein Ausschnitt der Ergebnisse der zusammenfassenden Inhaltsanalyse nach Mayring dargelegt. Aus den Expert:inneninterviews konnten Erkenntnisse über signifikante Stärken und Schwächen sowie Potentiale des Untersuchungsgebiets gewonnen werden.

Wir brauchen auch kleinteiliges Handwerk!
Wir brauchen Produktionsstandorte in der Stadt und da sind dann solche integrierten Lagen durchaus auch ein wichtiges Element. Man muss eben auch sehen, wenn wir alles nur außerhalb der Stadt haben, dann haben wir da auch verkehrliche Ströme.

(Dr. Julius Menge)

Als positiv bewerteten die Expert:innen, dass eine Funktionsmischung (Wohnen und Arbeiten im Gebiet) ein bewährtes städtebauliches Leitbild in Berlin ist. Eine Durchmischung der Stadt mit Gewerbegebieten bildet Orte für berufliche Aktivitäten und dient als Quelle von Gewerbesteuer. Unter anderem wird durch die Nähe der beiden Funktionen eine Stadt der kurzen Wege gewährleistet, d. h. die Umsetzung von kurzen, meist fußläufigen Wegen der Anwohnenden zu Arbeitsplätzen bzw. zur Versorgung.

Anschließend an die Bedeutung der Funktionsmischung in der Stadt führen die Expert:innen als zweite Stärke aus, dass eine Verteilung der Verkehrsströme durch die Durchmischung gegeben sei. Die Ansiedlung von Produktionsstandorten sowie Handwerk innerhalb der Stadt führe zu kürzeren Wegen in der Wertschöpfungskette und im Pendelverkehr. Somit wird eine Verteilung der

Verkehrsströme innerhalb der Stadt optimal ausgenutzt. Bei einer Verlagerung der Produktionsstandorte würden die Verkehrsströme lediglich auf andere Routen umgelegt werden.

Aus den Expert:inneninterviews ergeben sich folgende Schwächen des Untersuchungsgebiets. Erstens weisen die Expert:innen darauf hin, dass die Geschwindigkeiten des Schwerverkehrs sowie die Routen für den Zustand der Straßeninfrastruktur zum Beispiel bei Kopfsteinpflaster oft nicht adäquat sind. Dies ist oftmals durch eine Missachtung der gegebenen Regelungen nach der StVO gegeben. Zweitens haben sich auf der organisatorischen und politischen Ebene knappe finanzielle Ressourcen entgegen dem politischen Willen als Problem herauskristallisiert. Die fehlenden finanziellen und personellen Mittel sorgen dafür, dass ein permanentes Management für das Gebiet nicht möglich ist. Drittens ist eine Umsiedlung von Gewerbe nicht möglich. Der gesetzliche Schutz vom Bestand verbietet sogenannte Zwangsumsiedlungen von Unternehmen, die in dem Gebiet ihren Standort haben. Weiterhin wird von der Bezirksebene festgehalten, dass keine Ausgleichsflächen im Bezirk gegeben seien und auf Senats-Ebene wird persistiert, dass eine Verlagerung in das Bundesland Brandenburg aus Berlin nicht möglich sei, da Verlagerungen nur innerstädtisch gehandhabt werden können.

**[Es können] zum Beispiel Pufferfunktionen verlagert werden, die einen Schutz der Wohngebiete gegenüber dem Gewerbegebiet leisten, im Gegensatz zu dem, was innen stattfindet.
Das heißt, man muss nicht abreißen, man muss nur gucken: wie nutzt man die Gebäude?**

(Prof. Dr. Elke Pahl-Weber)

Die Expert:innen ziehen aus ihren Erfahrungen folgende Chancen für das Gewerbegebiet Niederschönhausen: Erstens können durch die Umsetzung von kurzfristigen und langfristigen Maßnahmen Immissionen vermieden werden. Kurzfristig könnten dazu zum Beispiel Geschwindigkeitsreduzierungen und langfristige bauliche Maßnahmen sowie Änderungen von Routen des Schwerverkehrs führen. Zweitens kann ein multimodaler Zugang in das Gebiet geschaffen werden. Verschiedene innovative Verkehrsangebote wie zum Beispiel Lastenfahrräder für die Logistik können das Gebiet an die Stadt anschließen. Drittens kann durch eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur langfristig eine strategische Verlagerung der Logistikverkehre vom straßengebundenen Verkehr auf die Schiene sichergestellt werden. Viertens kann der Wirtschaftsverkehr, da ein Gewerbegebiet ein Hof gemeinsamer Interessen ist, gegliedert werden. Eine Zusammenarbeit der Unternehmen bei Bündelung der Verkehre könnte diese reduzieren sowie für finanzielle Ersparnisse sorgen. Dies wäre zum Beispiel durch eine zentrale Strecke für den Schwerverkehr möglich und würde gleichzeitig den Verkehr leistungsfähiger machen und Anwohnende schonen. Fünftens wäre ein flexibles Mobilitätsangebot durch appbasierte Rufbusangebote, welche von den Gewerbetreibenden, Anwohnenden sowie vor Ort

arbeitenden Personen benutzt werden können, eine Chance für die Anwohnenden und die Angestellten im Gewerbegebiet. Dadurch kann eine Anbindung an den S-Bahn-Verkehr jederzeit gewährleistet werden und die Erreichbarkeit und Mobilität im Gebiet stärken.

Die sechste Chance für das Gebiet aus der Sicht der Expert:innen wäre eine langfristige Weiterentwicklung der Struktur des Gewerbes. Eine Homogenisierung der Gewerbearten vor Ort kann auf lange Sicht hergestellt werden. Dadurch können nach einer Raumnutzungsanalyse am Rand des Gebietes Pufferzonen eingerichtet werden, die die Wohngebiete von Immissionen aus der Wertschöpfung schützen würden. Die letzte gegebene Chance sehen die Expert:innen in einer prozesshaften Mediation der agierenden Personen im Gebiet. Der Bezirk Pankow kann auf einer gestaltenden und moderierenden Ebene bei Interessen- bzw. Nutzungskonflikten kommunal mitwirken.

Zielvorstellung [ist] wohnverträgliches Gewerbe, Bündelung der Verkehre und möglichst eben nicht störendes Gewerbe. Eine Daueraufgabe ist sozusagen auch ein aktiver Moderationsprozess, weil es immer konflikthaft zwischen Gewerbe und Wohnen bleiben wird, und es fehlt dieses Akzeptanzmanagement als Daueraufgabe.

(Bezirksbürgermeister Sören Benn)

Folglich ist eine planhafte Vision für den Bezirk nicht gegeben, jedoch sind die Ziele des Bezirksbürgermeisters von Pankow, den Verkehr zu bündeln, Moderation zu ermöglichen und wohnverträgliches Gewerbe zu schaffen. Diese Vorstellungen heben insbesondere die Chancen für das Untersuchungsgebiet hervor.

Weiterhin lassen sich durch die Interviews mit den ausgewählten Expert:innen einige Risiken für das Untersuchungsgebiet ableiten. Eine Verlagerung der Gewerbe bzw. Dienstleister weiter außerhalb der Stadt würde die Struktur sowie die Länge der Verkehrsströme ändern und unvorhersehbar verlagern. Auf bezirklicher und städtischer politischer Ebene wird betont, dass keine Präzedenzfälle geschaffen werden sollen. Da jede kontroverse Entscheidung, die für das Gewerbegebiet Niederschönhausen getroffen wird, zu einem Argument in ähnlichen Diskussionen im Land Berlin führen kann. Auch ist der Bau einer Schieneninfrastruktur zur Anbindung des Gebietes bei gegebener kleinteiliger Gewerbestruktur aufgrund von Flächeninanspruchnahme und Lärm nicht unbedingt geeignet.

ZUSAMMENFASSUNG

Insgesamt wurden drei Interviews geführt mit zwei Experten aus den Bereichen Politik (Bezirk und Stadt) und einer Expertin aus der Wissenschaft. Weitere geplante Interviews mit anderen Bereichen, wie z. B. mit Vertreter:innen der Wirtschaft, konnten nicht durchgeführt werden. Ursache dafür war der lange und/oder fehlende Rücklauf. Nichtsdestotrotz waren alle durchgeführten Interviews durch ergiebiges Material gekennzeichnet und die Ergebnisse deckten sich miteinander. In Widerspruch zueinander stehende Aussagen wurden nicht getroffen.

Die Interviews kommen zu dem Ergebnis, dass es zwei markante Stärken im Gebiet gibt:

- Verteilung der Verkehrsströme
- Funktionsmischung

Als Schwächen werden festgestellt:

- Fehlende Beachtung der StVO
- Knappe finanzielle Ressourcen
- Keine Umsiedlung für das Gewerbegebiet möglich

Chancen bieten insbesondere die Punkte:

- Immissionsreduzierung
- Multimodaler Zugang ins Gebiet
- Zukunftsfähige Schieneninfrastruktur
- Gliederung des Wirtschaftsverkehrs
- Rufbus
- Struktur des Gewerbes langfristig weiterentwickeln
- Prozesshafte Mediation von den Expert:innen

Schließlich gelten als Risiken:

- Umsiedlung schafft neue Verkehrsströme
- Keine Präzedenzfälle schaffen
- Schieneninfrastruktur

Die kontextualisierten Erfahrungen der Expert:innen gehen in die Indikatorenblätter und die sich im folgenden Kapitel anschließende SWOT-Analyse ein.

6 SWOT-ANALYSE

Die in den Kapiteln 3 bis 5 dargestellten Forschungsmethoden liefern die Grundlage für die in den nachfolgenden Kapiteln 6 und 7 aufgeführten Ergebnisse. Im Kapitel 6 werden hierzu die Ergebnisse aus der Umfeldanalyse, den Interviews mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie den Expert:inneninterviews untersucht und für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes kontextualisiert. Hierbei wird als Verfahren zur Bewertung im Rahmen des vorliegenden verbal-argumentativen Vorgehens eine SWOT-Analyse durchgeführt (vgl. Porter 1981, S. 610; i. V. m. Scholles 2008, S. 505–506). Zum Erreichen des definierten Projektziels werden die identifizierten Schlüsselfaktoren den folgenden vier Kategorien zugeordnet: Stärken (Strengths) und Schwächen (Weaknesses) stellen hierbei alle endogenen Eigenschaften des betrachteten Untersuchungsgebietes dar, auf welche die identifizierten Akteursgruppen bewusst und direkten Einfluss ausüben können. Unter Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) werden alle exogenen Faktoren kategorisiert, auf die die Akteursgruppen nur indirekt Einfluss ausüben können bzw. die als (feststehende) Strukturelemente des Untersuchungsgebietes auftreten. Letztere Kategorien werden daher auch als Umfeldfaktoren bezeichnet (vgl. Scholles 2008, S. 505–512).

Im Anschluss werden entsprechende Lösungsstrategien und Maßnahmen entwickelt und in Kapitel 7 vorgestellt. Ziel ist es ein wissenschaftlich verankertes Handlungskonzept für die Implementierung konkreter Maßnahmen im Untersuchungsbereich zu präsentieren (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 120).

Die SWOT-Analyse erfolgt hierbei in drei Schritten: der Zieldiskussion, der Erstellung der SWOT-Matrizen und der anschließenden Strategieentwicklung. Im ersten Schritt müssen die in der Datenerhebung identifizierten Indikatoren hinsichtlich eines zuvor klar bestimmten Zielzustandes bewertet werden. Im Rahmen der Zieldiskussion werden folglich zunächst Zielzustände definiert, die durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erreicht werden sollen. Diese leiten sich aus der initialen Zielstellung dieses Projektes ab. Die Zielzustände dienen als Bewertungskriterien für die folgende Analyse. (vgl. Scholles 2008, S. 506; Schwedes et al. 2017, S. 120)

Im zweiten Schritt werden die aus der Datenerhebung abgeleiteten Indikatoren und Schlüsselbegriffe den Quadranten der SWOT-Matrizen im Kontext der Zielzustände zugeordnet. Diese Ergebnisse der SWOT-Analyse vermitteln einen zutreffenden Überblick über das Untersuchungsgebiet und bilden die Grundlage für das weitere Vorgehen der Maßnahmenentwicklung (vgl. Scholles 2008, S. 507).

Im dritten Schritt können auf die entwickelten SWOT-Matrizen aufbauend Strategien entwickelt werden, deren Umsetzung wiederum durch die in Kapitel 7 und in den Maßnahmenblättern (vgl. Anhang, S. XXX) aufgeführten Maßnahmen erfolgen kann (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 120).

6.1 ZIELDISKUSSION

Sowohl die kontextuale Bewertung durch die SWOT-Analyse, als auch die darauf aufbauende Strategieentwicklung stehen unter der Maxime „Collage Niederschönhausen“. Diese Bekundung vereint, die Wohnqualität im Untersuchungsgebiet zu schützen sowie die ansässigen Gewerbe zu sichern. Hierbei liegt der Fokus auf der Etablierung einer kreativen, integrativen und kommunikativen Nachbarschaft. Bei dieser Maxime handelt es sich um eine Vision für das Untersuchungsgebiet, also um ein eher umschreibendes Szenario für das Mobilitätskonzept, welches im Weiteren operationalisiert werden muss (vgl. Kolbusa 2013, S. 4–7).

COLLAGE NIEDERSCHÖNHAUSEN

Wohnen schützen und Gewerbe sichern
mit Fokus auf eine
kreative, integrative und kommunikative Nachbarschaft

Den Anforderungen soll hierbei gerecht werden, dass sich möglichst viele der beteiligten Akteursgruppen mit den Zielen und den daraus erarbeiteten Maßnahmen identifizieren können. Nur so können die erarbeiteten Maßnahmen auch in Zukunft eine breite Unterstützung erfahren und entsprechend umgesetzt werden. Hierzu fließen vor allem die konzeptionellen Empfehlungen der Expert:innen in die Entwicklung ein.

Da im Rahmen der SWOT-Analyse eine konkrete Einordnung der Indikatoren in die jeweiligen Quadranten vorgenommen wird, empfiehlt sich eine Konkretisierung der interpretationsfähigen Vision in exakte Unterziele. Dieses Vorgehen beabsichtigt die Akzeptanz der Akteur:innen gegenüber der Gesamtvision zu erhöhen, indem jedes der Unterziele Zustimmung von mindestens einer der identifizierten Akteursgruppen erfährt (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 121).

Die Untergliederung des übergeordneten Ziels dient zusätzlich dazu, der Mehrdimensionalität des Projektes Rechnung zu tragen, die anhand der identifizierten Akteursgruppen und ihrer divergierenden Interessen sowie der unterschiedlichen Untersuchungsperspektiven zu erkennen sind. Für jedes der untergeordneten Ziele wird im Folgenden eine eigene SWOT-Analyse durchgeführt. In ihrer Gänze helfen die einzelnen Analysen zur Entwicklung valider Maßnahmen. Die Identifizierung der einzelnen Unterziele erfolgte im Rahmen der Datenanalyse und im argumentativen Diskurs in der Gruppe (vgl. Kollosche 2018, S. 457). Für dieses Projekt konnten somit vier Unterziele formuliert werden, die ihrerseits als Bewertungskriterien für die anschließenden SWOT-Analysen fungieren.

IM GESPRÄCH STARK

Neben städtebaulichen und verkehrstechnischen Konzepten wirkt sich vor allem die Gesprächskultur der einzelnen Akteursgruppen entscheidend auf die Entwicklung im Untersuchungsgebiet aus. Insbesondere das vergangene Jahr zeigte, dass Lösungen vor allem dann entstanden sind, wenn die unterschiedlichen Parteien miteinander im Dialog standen. Das Schaffen einer offenen, kooperativen aber ebenso flexiblen und auf die sich verändernden Bedürfnisse und Ansprüche eingehende Gesprächs- und Planungskultur soll als Grundlage dienen, um zukünftig neue Herausforderungen gemeinsam antizipieren und diesen kooperativ begegnen zu können. Hierbei sollen resiliente Ortsteilstrukturen entstehen, mit denen sich alle am Gesprächs- und Planungsprozess beteiligten Akteure identifizieren können.

VERLÄSSLICHE MOBILITÄT

Im Rahmen der Entwicklung dieses Mobilitätskonzeptes liegt ein Hauptaugenmerk auf der Etablierung einer verlässlichen Mobilität im Untersuchungsgebiet. Hierbei sollen einerseits der Verkehr im Untersuchungsgebiet insgesamt sinnvoll reduziert werden und andererseits die individuellen Mobilitätsmöglichkeiten entsprechend den Bedürfnissen der betroffenen Akteur:innen verbessert werden.[4] Ebenso sind die sozialen Aspekte zu beachten wie die Beweglichkeit der Personen und ihre Möglichkeiten, bestimmte Lebensziele sicher zu erreichen. Der sozialen Belastung durch (erhöhtes) Verkehrsaufkommen soll hierbei ebenfalls Rechnung getragen werden. Hierzu soll einerseits der Umweltverbund gefördert und die Nahmobilität gestärkt werden. Landschaftselemente sollen neue Verbindungen innerhalb des Ortsteils schaffen. Ebenso sollen im Untersuchungsgebiet existierende Mobilitätsbarrieren abgebaut werden. Insgesamt sollen die infrastrukturellen Bezüge zwischen den innenstadtaffinen Gewerben und den Wohnsiedlungen geordnet und damit verbessert werden.

LEBENSRAUM ENTFALTEN

Gerade durch seine historische Siedlungsentwicklung hat der Ortsteil Niederschönhausen eine einzigartige lokale Identität geschaffen. Diese Identität der Anwohnenden soll wertgeschätzt werden und Anwohnenden die Möglichkeit gegeben werden, ihre Fähigkeiten im Ortsteil zu entfalten. Dies bedeutet, eine Vielfalt an Nutzungen wie Wohnen, Bildung und Freizeit zu ermöglichen und so die Sicherheit und Lebensqualität im Gebiet zu erhöhen.

[4] Für eine detaillierte Unterscheidung zwischen Verkehr und Mobilität vgl. u. a. Schwedes et al. 2018, S. 5–10.

HANDLUNGSFÄHIGES GEWERBE

Das ebenfalls historisch gewachsene Gewerbe stellt ein starkes charakterliches Merkmal des Ortsteils dar. Insbesondere die Ansiedelung von kleinen und meist ortsteilbezogenen Gewerben prägt das Bild. Der Ortsteil soll daher weiterhin die Möglichkeiten für Arbeitsstätten bieten und ebenso Innovationen fördern. Weiterhin muss eine effiziente Flächennutzung sichergestellt werden, um Leer- oder Brachflächen, die mit dem Gebietscharakter brechen, zu beseitigen und zu vermeiden.

Diese vier Bewertungskriterien setzen den Rahmen für ein systematisches Mobilitätskonzept und sichern somit eine ganzheitliche Entwicklung und Implementierung von Maßnahmen. Sie berücksichtigen hierbei die unterschiedlichen Interessen und Perspektiven der betroffenen Akteursgruppen. Um alle Potentiale und Barrieren zu identifizieren, werden im Folgenden vier SWOT-Analysen durchgeführt.

6.2 ENTWICKLUNG DER SWOT-MATRIZEN

Entlang der jeweiligen Bewertungskriterien werden nun verschiedene SWOT-Analysen durchgeführt. Hierbei werden alle relevanten Indikatoren identifiziert und den jeweiligen Quadranten zugeordnet, die die nachfolgende Strategieentwicklung bestimmen. Da die Indikatoren ihrerseits mit den qualitativen Datensätzen und Interviewpassagen verknüpft sind, ist nicht nur Transparenz sondern auch wissenschaftliche Fundierung gegeben (vgl. Rammert et al. 2019, S. 89). Das Ziel dieses Projektes ist dabei die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für das Untersuchungsobjekt, den Ortsteil Niederschönhausen. Als Maxime dient die Bekundung der „Collage Niederschönhausen“, die ihrerseits über die vier zuvor diskutierten Ziel- bzw. Bewertungskriterien verfügt. Für jede Zieldimension wird nun eine separate SWOT-Analyse durchgeführt. Als Datengrundlage dienen die Umfeldanalyse und die ausgewerteten (Expert:innen-) Interviews (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 124).

Die folgenden SWOT-Matrizen ordnen den vier Quadranten auf Basis des in Kapitel 2 diskutierten argumentativen Forschungsverfahrens alle für das jeweilige Zielkriterium relevanten Indikatoren zu.

IM GESPRÄCH STARK

Tabelle 1 zeigt die SWOT-Matrix des Zielkriteriums „Im Gespräch stark“. Hierbei werden den vier Quadranten diejenigen Indikatoren zugeordnet, die als existierende Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risiken für die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes im betrachteten Untersuchungsgebiet identifiziert wurden (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 125).

Neben den räumlichen und verkehrstechnischen Strukturen wirkt sich vor allem die Gesprächskultur der eingangs identifizierten Akteure auf die Qualität der zukünftigen Gebietsentwicklung aus. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, soll aktiv das bereits bestehende bürgerliche Interesse und die Gesprächsbereitschaft seitens der Gewerbetreibenden gefördert werden. Es gilt, mögliche Konzepte akteursgruppenübergreifend zu erarbeiten sowie das Wissen und die Erfahrungen seitens der Anwohnenden und Gewerbebetreibenden als kreatives Potential zu verstehen und zu nutzen. Hierbei kann an die bestehenden Stärken dieses Gütekriteriums wie die durchgeführten „runden Tische“ oder gemeinsam vereinbarte kurzfristige Maßnahmen der beiden Akteursgruppen angeknüpft werden.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Runder Tisch (formell/informell)	Fehlende Vision (des Bezirks)
Kooperation Wohnen und Gewerbe	Fehlende Transparenz
Bürgerschaftliches Interesse	Klagen der Anwohnenden statt konstruktiver Beiträge
	Gesprächsablehnung und kein Handlungsdruck einiger Gewerbe
	Kaum erkennbare aktive Integration mit Gewerbe (gleichgültige Koexistenz)
	Bislang unzureichende Kommunikation durch Bezirk („schwarzes Loch“)
	Vermeidung, Verzögerung, Verharmlosung durch Bezirk
	Keine Umsetzung von Maßnahmen durch Bezirk
	Gefühlte Falschinformation durch Bezirk (Entwässerungsbeispiel)
	Übereinander reden: „Schwarzen Peter“ zuschieben (Gewerbe versus Wohnen)
	Keine Instrumente für Moderation (Finanzen)
	Anwohnende müssen mit politischen Fehlern leben
	Angst, einen Präzedenzfall zu schaffen
	„Pech gehabt!“ – Anwohnende wussten beim Einzug vom Gewerbe

Wird fortgesetzt

CHANCEN	RISIKEN
Standortmanager	Politischer Sprengstoff
Mediation	Gegenläufige Interessen
Steigender Gesprächsbedarf/-druck (durch Bürgerinitiativen)	Finanzen
Mobilitätskonzept	Einige Gewerbe sehen keinen Handlungsdruck
Gesprächsbereitschaft einiger Gewerbe	
Gesprächsbereitschaft des Bezirks	
Wirtschaftsförderung für Akzeptanz zuständig	

Tabelle 1: SWOT-Matrix „Im Gespräch stark“ (eigene Darstellung)

Chancen für dieses Zielkriterium bestehen darin, dass die Politik eine besondere vermittelnde Rolle einnehmen kann und seitens des Bezirks inzwischen Gesprächsbereitschaft signalisiert wurde. Die weitere Gebietsentwicklung soll schrittweise und unter intensiver Beteiligung der betroffenen Akteure erfolgen und gleichzeitig in enger Kooperation abgestimmt werden. Zur Vermeidung von Konflikten sollte auch die Chance der Mediation wahrgenommen werden. Aufgrund der Unvorhersehbarkeit der Entwicklung bestimmter Ereignisse ist es wichtig, die einmal etablierte Gesprächskultur langfristig fortzuführen und mögliche Korrekturen und Anpassung am Mobilitätskonzept zuzulassen.

Schwächen dieses Zielkriteriums werden wesentlich dadurch bedingt, dass unter den betroffenen Akteuren kein einheitliches Verständnis über eine gemeinschaftliche Zielvorstellung der Gebietsentwicklung und somit Vision existiert. Die Schwächen werden ferner durch die bisherige Passivität seitens des Bezirks bedingt. So sorgte bislang das fehlende politische Engagement dafür, dass eine notwendige Steuerung der Gebietsentwicklung ausblieb und sich somit die Fronten zwischen den Anwohnenden einerseits und Gewerbebetreibenden andererseits eher verfestigten, als dass der gemeinsame Dialog gesucht wurde. Weitere Indikatoren, die Schwächen in der Langfristigkeit darstellen, führen gegenwärtig dazu, dass nur kurzfristigen Lösungsansätzen nachgegangen wurde. Eine prominente Schwäche sind hierbei die begrenzten finanziellen und personellen Mittel seitens des Bezirks, was zu unzureichender und lediglich punktueller Kommunikation mit den Akteuren führte, z. B. keine offizielle Fortführung des „runden Tisches“ moderiert durch den Bezirk.

Hierdurch besteht weiterhin das Risiko, dass die weitere Gebietsentwicklung aufgrund der gegenläufigen Interessen instrumentalisiert wird und vermehrt für politischen Sprengstoff sorgen wird. Einige Anwohnende äußerten dazu unabhängig voneinander Bedenken, die ihrer Meinung nach zu Politikverdrossenheit und politischer Radikalisierung beitragen können, zumal Lokalpolitik das Erleben der Bürger in besonderem Maße betrifft. Eine scheinbar unklare Kommunikation des Bezirks nach außen verstärkt diesen Trend, die Bürger:innen sprachen von „Lügen des Bezirksamtes“, als Beispiel fiel die neue Entwässerungsverordnung des Landes Berlin, die nach deren Aussage vom Bezirk auf die EU geschoben worden sei. Auch das nur eingeschränkt vorhandene Interesse der Gewerbetreibenden an einer Änderung des Status Quo erschwert die Dynamisierung des Prozesses.

VERLÄSSLICHE MOBILITÄT

Für das Zielkriterium „Verlässliche Mobilität“ wurden die in Tabelle 2 aufgeführten Schwächen, Stärken und Potentiale identifiziert. Die Verkehrssituation in Niederschönhausen wird derzeit insgesamt als stark verbesserungswürdig wahrgenommen, was sich auch in den Schwächen dieses Zielkriteriums widerspiegelt. Diese beziehen sich sowohl auf das Fuß- und Radwegenetz in Verbindung mit dem ÖPNV als auch auf den MIV in Verbindung mit dem Lastverkehr von und zu den Gewerben. Große Infrastrukturen wie die Trassen der S-Bahnen S2 und S8 sind trotz des geographisch nahegelegenen Bahnhofs Pankow-Heinersdorf mit dem ÖPNV nicht direkt zu erreichen. Der ÖPNV stellt sich insgesamt als lückenhaft vor allem aus Richtung Norden und im Nachtverkehr dar. Im Untersuchungsgebiet ist der MIV das dominierende Verkehrsmittel. Schleichverkehre, insbesondere des Lastverkehrs, durch enge und größtenteils nicht ausgebaute Straßen in den Wohngebieten belasten das gesamte Gebiet. Der Autobahnzubringer zum Berliner Ring A114 verbindet den Ortsteil Niederschönhausen mit anderen Bezirken, ist jedoch nur über die Blankenburger Straße zu erreichen.

Historisch unkontrolliert gewachsen sind die baulichen und somit verkehrstechnischen Trennungen der Teilräume des Ortsteils: es existiert keine direkte Verbindung zwischen dem Grenzweg und der Ostseesiedlung; eine Zufahrt zum Grenzweg ist nur über die Charlottenstraße möglich. Hierdurch ist keine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander und somit auch als Verbindung mit dem Nahversorgungsbereich (Ortsteilzentrum) gewährleistet (vgl. Buthe 2017, S. 18–19). Der Fahrradverkehr von West nach Nord-Ost läuft vorzugsweise über die durch den Schwerverkehr belastete Buchholzer Straße. Ebenso verbesserungswürdig stellt sich eine systematische Zufahrt zu den Gewerben dar. In Ermangelung einer „schonenden“ Zufahrt erschließen sich Gewerbefahrzeuge und Zulieferverkehr das Gewerbegebiet durch teilweise zu schmale Wohnstraßen. Dies führt zu Konflikten zwischen Lkw und dem ruhenden Verkehr, sowie zu vermehrter Begegnung heterogener Verkehrsteilnehmer, insbesondere Lkw und Fahrrad. Derartige Begegnungen sollten im Sinne der aktuellen Mobilitätsdiskussion jedoch vermieden werden (vgl. ADFC Berlin 2019).

Ein weiterer Punkt ist die überwiegend mangelhafte bzw. nicht existente Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet. Hinsichtlich des Verkehrs lässt sich feststellen, dass die teilweise undurchsichtigen bzw. wechselnden Vorfahrtsregelungen vor allem im Westteil des Untersuchungsgebietes einen fließenden Verkehr verhindern. Insbesondere der Selma und Paul Latte Platz bietet hier erhebliches Verbesserungspotential.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Buslinie 250 fährt im 10-Minuten-Takt	Keine klare „schonende“ Zufahrt zum Gewerbegebiet
Ausgebaute Blankenburger Straße	Stattdessen Erschließung durch Wohnstraßen
Nähe zur Autobahn (A114 und A10)	Schmale Wohnstraßen führen zu Problemen zwischen Lkw und parkenden Pkw
	Baulicher Zustand, Fahrbahnoberfläche und -breite der Wackenbergstraße
	Navigation z. T. durch ungeeignete Wohnstraßen
	„Steckengebliebene“ Lkw in schmalen Straßen
	Überschreitung der erlaubten Fahrgeschwindigkeiten
	Konfliktpunkt Selma und Paul Latte Platz durch unübersichtliche Vorfahrtsregelung
	Staubildung auf Zufahrtsstraßen in/aus Richtung Ost/West
	Unsichere Schulwege und kaum Querungsmöglichkeiten (z. B. Straße 103)
	Mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur (fehlende Fahrradwege und Radfahrstreifen)
	Fehlende Barrierefreiheit für Fußgänger (Bordsteine nicht abgesenkt, Wurzeln)
	Kein direkter ÖPNV-Anschluss zum nahgelegenen S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf
	Lückenhafte ÖPNV-Anbindung (vor allem in/aus Richtung Norden und im Nachtverkehr)
	Heterogene Verkehrsteilnehmer auf den Straßen (Begegnungen von Fahrrad und Lkw)
	Lärmimmissionen durch SV
	Lärmimmissionen durch schlechte Ladungssicherung

Wird fortgesetzt

CHANCEN	RISIKEN
Sanierung der Wasserleitung (von 1928) in Wackenbergstraße durch Wasserbetriebe	Unklarer Rechtsstatus der Straße 39
Rechtliche Grundlage für Sperrung/Teilung von Straßen (z. B. in der Wackenbergstraße)	Verlagerungen (Verkehr, Lärm)
Kurzfristige Maßnahmen sind möglich Straße 39 als Zufahrtsstraße	Belastung des Leitungsnetzes in Wackenbergstraße
Bau/Ausbau der Nordtangente	Straßenentwässerung Wackenbergstraße
Mobilitätsdienstleister vorhanden in Berlin	
Nähe zur S-Bahn	
Potenziale für bessere ÖPNV-Anbindung sind vorhanden (S-Bahn, Tram M1 und 50)	
Mögliche Verlängerung von Tram-/U-Bahn-Linien	
Zukunftsfähige Schieneninfrastruktur (Logistik-Tram)	
Stärkung der Naherschließung (Fuß und Fahrrad)	
Fahrradstraßenzielnetz	
Aktuelle Initiative gegen Durchgangsverkehre	

Tabelle 2: SWOT-Matrix „Verlässliche Mobilität“ (eigene Darstellung)

Fehlende Barrierefreiheit für Fußgänger:innen – wie nicht-abgesenkte Bordsteine oder unsichere Schulwege – wirkt sich negativ auf die individuelle Mobilität aus. Eine weitere Schwäche sind die durch den Schwer- und Gewerbeverkehr entstehenden Immissionen in den Siedlungsbereichen, die zum Teil durch Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit oder ungesicherter Ladung entstehen.

Anfängliche Stärken dieses Zielkriteriums bilden die räumliche Nähe zur Bundesautobahn A 114 sowie der abgeschlossene Ausbau der Blankenburger Straße.

Chancen dieses Zielkriteriums bestehen darin, dass aufgrund des Neubaus der Nordtangentiale (TVN) (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2006, S. 24–27) eine nördliche Umfahrung des Untersuchungsgebietes entsteht, es somit zu einer gewünschten Verlagerung von Verkehrsströmen kommen kann. Ebenso ist eine systematische Zufahrt zum Gewerbegebiet über die Schönhauser Straße möglich. Hiermit kombinierbar sind (Teil-) Sperrungen von Straßenzügen, z. B. in der

Wackenbergstraße und eine weitere Zufahrt über die Straße 39. Entsprechende infrastrukturelle Baumaßnahmen könnten in Verbindung mit den anstehenden Sanierungen der Wasserleitungen in der Wackenbergstraße koordiniert werden. Die aktuelle Debatte und Initiativen gegen Durchgangsverkehre können als Chance zum zielgerichteten Handeln begriffen werden und um kurzfristige Maßnahmen zeitnah umzusetzen. Ebenso erlaubt die existierende Schieneninfrastruktur die Überlegung einer Cargotram (vgl. z. B. mim 2017). Die Nähe des Ortsteils zur S-Bahn-Trasse und die bereits existierende Erschließung durch den ÖPNV bergen Potentiale für einen Ausbau des ÖPNV-Angebots und Erschließung des Gebietes durch die Verlängerung von Tram- oder U-Bahn-Linien. Ebenso erlauben die vorhandenen Grünflächen und Siedlungsstraßen eine verstärkte Naherschließung für Fahrradfahrende und Fußgänger:innen.

Risiken dieses Zielkriteriums liegen vor allem in dem bislang unklaren Rechtsstatus der Straße 39 als mögliche Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet. Ebenso ist nicht genau abzusehen, wie sich die Verkehrsströme verlagern werden.

LEBENSRAUM ENTFALTEN

Die Befragung der Anwohnenden sowie die Untersuchungen im Rahmen der Umfeldanalyse haben ergeben, dass die Identität des betrachteten Ortsteils Niederschönhausen durch seine historisch gewachsene Wohnstruktur mit überwiegend Ein- und Mehrfamilienhäusern und hoher Einwohnerdichte geprägt ist. Die Nahversorgung des Gebietes fokussiert auf das Ortsteilzentrum an der Hermann-Hesse-Straße und wird durch Bildungseinrichtungen ergänzt. Teilweise werden Flächen in den Gewerbegebieten privat genutzt. Diese bestehenden identitätsstiftenden Qualitäten sollten im Rahmen der zukünftigen Mobilitätsplanung respektiert werden und weiterhin erlebbar bleiben.

Als Chancen zeigen sich hierfür die im StEP Wohnen vorgesehene Umwidmung des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow zu einem Stadtquartier, in dessen Konsequenz die sich nach Norden erstreckende Siedlungsachse über den Stiftungs- und Kavaliersweg hinweg auch das betrachtete Planungsgebiet einschließt (vgl. StEP Wohnen 2019, S. 41). In diesen Gedanken fügt sich die Planung und Errichtung einer Schule in der Grumbkowstraße ein, die sich stärkend auf die Wohnstruktur auswirkt und zur Identitätsbildung beiträgt. Der noch nicht endgültige, sondern lediglich im Entwurf befindliche Bebauungsplan ermöglicht im Sinne dieses Gütekriteriums die Möglichkeit der Konversion bisheriger Gewerbeflächen – auch die in der Gewerbekonzeption Pankow und von den Expert:innen empfohlene Errichtung einer Pufferzone zwischen Wohn- und Gewerbegebiet (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2015, S. 52).

Indikatoren, die Schwächen in der Gesamtheit der Entwicklung darstellen, führen gegenwärtig zu einer Minderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet. Hierzu zählen erstens eine geringe Schulwegsicherheit insbesondere durch verkehrliche Infrastruktur und ein damit einhergehendes

generell geringes (Verkehrs-) Sicherheitsempfinden der Anwohnenden. Zweitens bedeutet der Schnitt durch das Gebiet die verkehrliche Trennung der Teilräume Grenzweg und Ostseesiedlung sowie das Gewerbegebiet als homogener Komplex inmitten der Wohnquartiere (vgl. Buthe 2017, S. 18–19). Drittens entstehen durch die die Siedlungsgebiete durchfahrenden Lkw Immissionen und erhöhtes Verkehrsaufkommen und vermutlich Schäden an der Wohnbebauung. Unter sozialen Gesichtspunkten betrachtet mindert das teilweise rücksichtslose Verhalten der Zulieferer und Gewerbetreibenden das Wohlempfinden der Anwohnenden – z. B. durch Lieferfahrten durch die Wackenbergstraße in den Morgenstunden ab 5:00 Uhr. Die Bindung an Wohneigentum erschwert einen Wegzug aus dem Untersuchungsgebiet.

Tabelle 3 zeigt die SWOT-Matrix des Zielkriteriums „Lebensraum entfalten“.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Starkes Ortsteilzentrum	Schlechte Erschließung (Trennung Grenzweg/Ostseesiedlung)
Starke Gemeinschaft	Neue Schule in aktueller Situation
Wohnen	Immissionen durch Verkehr und Gewerbe
Historisch gewachsener Wohnraum	Schäden an Wohnbebauung
Konzentrierte hohe Einwohnerdichte	Trennwirkung des Gewerbegebiets
Funktionsmischung	Unzureichende Schulwegsicherheit
Teilweise Hobbyflächen im Gewerbegebiet	Geringes Verkehrssicherheitsempfinden
	Schlechter Straßenzustand
	Lkw durchfahren Wohngebiete
	Keine Aufenthaltsqualität im Wohngebiet
	Teilweise unsoziales Verhalten von Gewerbetreibenden
	Wohneigentum bindet

Wird fortgesetzt

CHANCEN	RISIKEN
Siedlungsachse Stiftsweg/Kavaliersweg (StEP Wohnen)	Straßenlandschaft neu erschließen ist schwierig
Stadtquartier ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankower Tor)	Gewerbe zeigen kaum Interesse an verbesserter Aufenthaltsqualität
Neue Schule Grumbkowstraße	Umsiedlung von Gewerben schafft neue Verkehrsströme
Entwurf des B-Plans	
Umwidmung von Gewerbeflächen	
Flächenkonversion möglich	
Gewerbeflächenkonzept Pankow	

Tabelle 3: SWOT-Matrix „Lebensraum entfalten“ (eigene Darstellung)

Die letztgenannten Aspekte stehen in enger Verknüpfung mit den als Risiken identifizierten Indikatoren, wonach seitens der Gewerbetreibenden nur geringes Interesse an einer Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität im Untersuchungsgebiet besteht. Weiterhin macht es die bestehende Infrastruktur und Raumordnung schwierig, das Gebiet neu zu erschließen.

HANDLUNGSFÄHIGES GEWERBE

Tabelle 4 zeigt die SWOT-Matrix für das Zielkriterium „handlungsfähiges Gewerbe“. Analog zur Siedlungsentwicklung wuchs auch das im Untersuchungsgebiet befindliche Gewerbe organisch innerhalb der letzten 100 Jahre. Diese Historie und somit Verwurzelung im Ortsteil stellt eine Stärke auch dieses Bewertungskriteriums dar. Entsprechend haben sich eine Funktionsmischung eingestellt und hauptsächlich kleine bis mittlere Gewerbebetriebe niedergelassen. Ein innenstadtaffines Gewerbe mit direktem Bezug zum Ortsteil ist auch von der StEP Wirtschaft ausdrücklich für das Untersuchungsgebiet erwünscht (vgl. StEP Wirtschaft 2019, S. 32).

Schwächen bezüglich dieses Zielkriteriums ergeben sich jedoch aus der fehlenden Vision seitens des Bezirks für das Gewerbegebiet. Dies führte dazu, dass das Gebiet ohne institutionelle Steuerung gewachsen ist, was sich nun im Fehlen eines aktuellen Bebauungsplans, in unklaren Besitzverhältnissen aufgrund der historischen Entwicklung sowie in ineffektiv genutzten und leerstehenden Flächen widerspiegelt.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Historisches Wachstum des Gewerbes	Keine Visionen für das Gewerbegebiet vom Bezirk
Brachflächen vorhanden	Gewerbe verhält sich opportunistisch
Funktionsmischung	Unklare Besitzverhältnisse (B-Plan)
StEP Wirtschaft: Gebiet Vorzugsfläche für Innenstadtaffines Gewerbe	Keine einheitliche Gewerbeart
	Nicht ortsnahes und nicht innenstadtaffines Gewerbe
	Angeblich illegale Tätigkeiten von manchem Gewerbe
	Vermutlich fehlende Rechtsdurchsetzung der Gewerbeaufsicht
	Wertschöpfung des Gewerbegebiets fehlt
	Lärm-, Geruchs und Staubbelastung
	Unklare Anfahrtsverhältnisse
	Wohnquartiere in unmittelbarer Nähe des Gewerbegebiets
	Mangelhafte innere Erschließung des Gewerbegebiets
	Bestand in Berlin erhalten
	Rechtlich muss Bestand erhalten bleiben (Zwangsumsiedlung)
	Keine Flächenausdehnung möglich
	Abfallwirtschaft und produzierendes Gewerbe sind erst seit der Wende ansässig
	Gleisinfrastruktur abgebaut

Wird fortgesetzt

CHANCEN	RISIKEN
Multimodaler Zugang ins Gebiet	Keine Vision des Bezirks für das Gewerbegebiet
Umsiedlungspotential von Gewerbe im Bezirk Pankow	Immissionen
Gliederung der Logistik (zentrale Strecke)	Gelände sind in Privatbesitz
Langfristige Neuansiedlung	Neue Schule in der Grumbkowstraße
Bezirkliche Planung bringt flache Hierarchien (kommunale Zuständigkeit)	Kleinteiliges Gewerbe für Schiene nicht geeignet
Brachflächen beseitigen	
Umsiedlungsbereitschaft vom Gewerbe ist zum Teil vorhanden	
Zufahrt und innere Erschließung über Straße 39	

Tabelle 4: SWOT-Matrix „Handlungsfähiges Gewerbe“ (eigene Darstellung)

Unter diesen uneinheitlichen Gewerbearten konnte auch nicht innenstadtaffines und ortsteilfernes Gewerbe ausgemacht werden, das in keinem direkten Bezug und Nutzen zum Untersuchungsgebiet und dem Ortsteil steht. Insbesondere die Abfallwirtschaft und das produzierende Gewerbe siedelte sich erst nach der Wende an und steht den Festsetzungen der Stadtentwicklungspläne entgegen. Verwunderlich ist daher die fehlende Rechtsdurchsetzung der Gewerbeaufsicht, aber weniger, dass das angesiedelte Gewerbe größtenteils als opportunistisch handelnd empfunden wird. Anwohnende berichteten in diesem Zusammenhang von angeblich illegalen Tätigkeiten im Gewerbegebiet, deren Unterbindung bereits eine Entlastung bewirken würde. Weiterhin scheint die tatsächliche Wertschöpfung einiger Gewerbe als fraglich, während hohe Geruchs- und Lärmbelästigungen vom Gewerbegebiet ausgehen. Das Gewerbegebiet ist im inneren mangelhaft erschlossen und mögliche innere Erschließungsstraßen befinden sich im Privatbesitz. Mit der Vergabe eines „freiwilligen Wegerechts“ seitens der Eigentümer ist nicht zu rechnen. Dies hat zur Auswirkung, dass die Zufahrten zu den einzelnen Gewerben unsystematisch erfolgen und Zulieferer aber auch Gewerbetreibende oft abkürzende Wege durch Siedlungsbereiche wählen.

Hieraus ergibt sich vor allem das Risiko, dass auch weiterhin die Entwicklung einer Vision für das Gewerbegebiet und das gesamte Untersuchungsgebiet versagt bleiben und somit auch in Zukunft keine systematische und zielgerichtete Entwicklung des Gebietes erfolgen wird. Die im Privatbesitz befindlichen Grundstücke bergen zudem das Risiko, dass eine innere Erschließung des Gewerbegebietes und somit eine notwendige Entlastung der bisherigen Zufahrtswege nicht erfolgen kann.

Als Chancen dieses Zielkriteriums kann dementgegen der multimodale Zugang zum Untersuchungsgebiet gewertet werden, insbesondere wenn eine Bündelung und Verteilung des Gütertransports je nach Anspruch auf verschiedene Transportmittel wie Lastenfahrräder, Straße aber vor allem Schiene erfolgen kann. Um das Gewerbegebiet auch entsprechend dem StEP Wirtschaft zu entwickeln, signalisierten bereits einige betroffene Gewerbe generelle Umsiedlungsbereitschaft bei Zusicherung vergleichbarer Ausweichflächen. Die kommunale Zuständigkeit bringt abschließend den Vorteil flacherer Hierarchien und geringerer Distanz zum Untersuchungsobjekt.

6.3 STRATEGIEENTWICKLUNG

Auf Basis der in Kapitel 6.2 durchgeführten SWOT-Analysen wird nun eine Strategie für das Untersuchungsgebiet entwickelt. Diese Entwicklung ist als Kreativprozess aller Autor:innen zu betrachten, der auf die Ergebnisse der Umfeldanalyse und der Interviews aufbaut sowie die Kategorisierung und Bewertung mittels SWOT-Matrizen berücksichtigt.

Die Einteilung der Indikatoren in die jeweiligen Quadranten der SWOT-Matrizen fand in einem sehr offenen Rahmen und über mehrere Tage statt. Dieser Kreativprozess wurde von allen Autor:innen durchgeführt und jede Entscheidung begründet und abschließend diskutiert. Neben der Analyse und Gegenüberstellung von Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken spielten auch die konkrete Straßenraumsituation und gestalterische Aspekte eine entscheidende Rolle.

Vorgabe bei der Strategieentwicklung ist es, Chancen durch Stärken nutzbar zu machen bzw. Schwächen mithilfe von Chancen zu minimieren. Umgekehrt sollten Risiken durch Stärken abgewehrt werden. Die Strategieentwicklung erfolgte hierbei immer zur Erreichung des in Kapitel 6.1 diskutierten Zielzustandes (vgl. Rammert et al. 2019, S. 88).

Ein besonderes Augenmerk lag auf der Entwicklung von Abwehrstrategien, um Schwächen des Gebietes nicht durch konzeptionelle Risiken angreifbar zu machen. Dies wurde im Resultat hauptsächlich durch die Einbindung flankierender Maßnahmen gewährleistet.

7 MAßNAHMEN

Mit Blick auf den angestrebten Zielzustand und die daran anschließende Strategieentwicklung werden im folgenden Kapitel konkrete Maßnahmen vorgestellt, derer sich die Strategie bedienen kann. Hierbei ist festzustellen, dass die im Folgenden detailliert besprochenen Maßnahmen nicht als loses Konvolut zu verstehen sind, sondern zusammen eine Einheit ergeben und in Gänze umgesetzt werden können.

Im Rahmen dieses Projektes wurden kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen erarbeitet, die sich gegenseitig stützen oder bedingen, flankieren, aber auch kannibalisieren können. Es obliegt der Politik, aus den vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsoptionen sinnvolle Konzepte zur Lösung der in den vorhergehenden Kapiteln genannten Konfliktfelder zu schnüren – das Herauspicken einzelner Maßnahmen ist jedoch grundsätzlich nicht geeignet, Probleme kurzfristig zu entschärfen und langfristig aufzulösen. Wir empfehlen daher die Umsetzung sämtlicher vorgeschlagenen und ggf. weiterer Maßnahmen mit Ausnahme der offensichtlich widersprüchlichen. Beispielsweise ergänzt ein Bike-and-Ride-System Busverkehre nach Blankenburg und ersetzt diese nicht; eine Straße kann jedoch nicht gleichzeitig gesperrt werden und geöffnet bleiben. Alle Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern im Anhang einzusehen.

Grundsätzlich muss zuerst durch Maßnahmen sichergestellt werden, dass Verkehr gar nicht erst entsteht (Verkehrsvermeidung). Dies hat immer oberste Priorität und ist hauptsächlich ein Handlungsfeld der Stadtplanung, kann jedoch durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement forciert werden, insbesondere durch kürzere, effizientere und „gepoolte“ Wege und Wegeketten. Notwendigerweise entstehender Verkehr ist anschließend auf den Umweltverbund zu verlagern sowie räumlich und zeitlich zu glätten, um den Verkehrsflächen- und -mittelbedarf durch bessere Auslastung der Bestandsinfrastruktur nicht zu erhöhen und optimalerweise zu senken. Maßnahmen der Verkehrslenkung und -regelung sind erst in einem dritten Schritt geeignet, um Engpässe zu beseitigen, nachdem die Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und -verlagerung ausgeschöpft sind. Sie stellen isoliert für sich nur sehr selten eine Lösung für verkehrliche Probleme dar, insbesondere bei Verkehrsmengen-Problematiken. Gleichzeitig sind Maßnahmen der Verkehrslenkung und -regelung am ehesten geeignet, kurzfristige Verbesserungen im Sinne einer Schadensbegrenzung herbeizuführen. Es bedarf daher der gleichzeitigen Betrachtung aller drei Prioritäten, um eine zeitliche Integration eines Maßnahmenpakets sicherzustellen (vgl. Holz-Rau 2018, S. 126–128).

Dies gilt auch für die Lärmschutzplanung. Soweit irgend möglich, ist die Entstehung von Lärm bereits an der Quelle zu vermeiden, sei es durch geringere Nutzung der Lärmquelle, geringere Nutzungsintensität oder effizientere Nutzung. Erst danach folgen Maßnahmen des aktiven

Lärmschutzes, der Immissionsbündelung, des passiven Lärmschutzes und sonstiger Maßnahmen (vgl. BMU 2008).

Den Rahmen für die Anordnungsfähigkeit setzen dabei das Straßenrecht (ein Sachenrecht) und das Straßenverkehrsrecht (ein Ordnungsrecht). Verkehrsflächen sind nach Straßenrecht öffentlich gewidmet. Die Widmung definiert den Charakter einer Verkehrsfläche und stellt eine Allgemeinverfügung dar und enthält die zugelassenen Verkehrsarten. Die Verkehrsfläche muss für alle zugelassenen Verkehrsarten benutzbar sein. Durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen darf keine widmungsgemäße Verkehrsart dauerhaft ausgeschlossen werden, gleichzeitig ist die Zulassung von Verkehren über die Widmung hinaus ebenfalls unzulässig („Vorbehalt des Straßenrechts“). Zum dauerhaften Ausschluss einer Verkehrsart bedarf es einer Widmungsänderung, der sog. straßenrechtlichen Teileinziehung. Das Straßenverkehrsrecht darf den Widmungszweck einer Verkehrsfläche lediglich einschränken, wenn dies ordnungsrechtlich erforderlich ist. Sie darf jedoch keiner Teileinziehung faktisch gleichkommen (z. B. dauerhafte Sperrung für Radverkehr). Genauso darf eine straßenrechtliche Widmung keine straßenverkehrsrechtlichen Regelungen vorwegnehmen, sondern diese nur unterstützen (z. B. Widmung des rechten Fahrstreifens nur für Radverkehr, was einen straßenrechtlichen Radfahrstreifen darstellen würde).

Die straßenrechtliche Teileinziehung regelt §4 des Berliner Straßengesetzes. Demnach ist die Teileinziehung einer Straße zulässig, „wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.“ (BerlStrG 1999 §4 (2) Satz 3). Vor der Anordnung müssen die Straßenverkehrsbehörde und ggf. weitere Träger öffentlicher Belange (TÖB) gehört werden. Eine Ankündigung, die Gelegenheit zu Einwendungen und eine öffentliche Bekanntmachung sind erforderlich. Die Teileinziehung erfolgt dann per Allgemeinverfügung oder durch den verfügenden Teil eines Bebauungsplanes, wobei letzterer allerdings keine Voraussetzung für eine Teileinziehung ist. Bei einer Teileinziehung kommen auch außerjuristische Rechtsgüter wie eine geordnete städtebauliche Entwicklung oder verkehrsplanerische Ziele zum Tragen. Daher haben die Betroffenen regelmäßig Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Abwägungsentscheidung. Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht jedoch nach Straßengesetz kein Rechtsanspruch (vgl. BerlStrG 1999 §4 (2) bis (4) sowie §10 (2) Satz 2). Genauso existiert auch keine juristische Verpflichtung, so viele Verkehrsarten wie möglich zuzulassen. Teileinziehungen können vor diesem Hintergrund auch veranlasst werden, wenn die Straßenverkehrsbehörde ordnungsrechtlich tätig werden könnte, dies jedoch aus etwaigen Gründen nicht gewünscht ist. Es muss kein Nachweis erbracht werden, dass alle ordnungsrechtlichen Möglichkeiten genutzt wurden.

Dieses Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für ein rechtlich verbindliches Verkehrskonzept, welches notwendiger Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens ist. Die Chancen des B-Planverfahrens sollten

dringend genutzt und von straßenrechtlichen Teileinziehungen Gebrauch gemacht werden, um rechtssichere Anordnungen zur Neuordnung von Mobilität und Verkehr treffen zu können.

Bis dahin müssen kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen auf Basis des Straßenverkehrsrechts und §45 StVO angeordnet werden. Dabei kommen insbesondere Maßnahmen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung (§45 (1) Satz 1), zum Schutz vor Lärm und Abgasen (§45 (1) Satz 2 Nr. 3 bzw. §45 (1b) Nr. 5) und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§45 (1b) Nr. 5) in Betracht (vgl. StVO 2013 §45)

Aus der örtlichen Situation ergibt sich entgegen der Annahme des Bezirksamtes die Pflicht zum Einschreiten auch im Bereich der verkehrsregelnden Maßnahmen – der Bezirk ist daher angehalten, die folgende Einschätzung zu prüfen und zu berücksichtigen.

Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf Basis der Generalklausel nach §45 (1) Satz 1 StVO sollten grundsätzlich geprüft werden. §45 (9) Satz 3 StVO stellt die Beschränkungen zur Ermächtigung dar und setzt eine qualifizierte Gefahrenlage voraus. Zwar stellt genau dieser Abs. 9 Satz 3 die Flüssigkeit und Leichtigkeit des (Kfz-) Verkehrs in verfassungsrechtlich bedenklicher Weise über den Schutz der Gesundheit der Anwohnenden und die Verkehrssicherheit (vgl. Bundesrat 2020, S. 26). Jedoch stellt die neuere Rechtsprechung klar, dass eine konkrete Gefährdungslage nicht durch Unfallzahlen begründet sein muss (vgl. Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße 2020). Vielmehr reicht bereits eine geringe Chance, dass es zum Eintritt eines gefährlichen Ereignisses kommen kann, um das Handeln der zuständigen Behörden erforderlich zu machen – dies gilt insbesondere bei der Abwägung der obersten Rechtsgüter Schutz der menschlichen Gesundheit und des Eigentums. Dieser Tatbestand wird mindestens im Bereich der Schulwegsicherung in der beschriebenen Nord-Süd-Achse sowie absehbar auch angesichts der neuen Schule auf dem ehemaligen Bundespolizeigelände an der Grumbkowstraße erfüllt.

Zudem besteht eine qualifizierte Gefahrenlage im Bereich des Lärmschutzes, die zum einen aus der besonderen örtlichen Situation resultiert und zum anderen das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in §45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Diese Gefahrenlage ergibt sich nach Einschätzung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg aus den Grenzwerten gemäß §2 (1) 16. BImSchV. Obwohl kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz besteht, haben die Betroffenen bei Überschreiten dieser Werte regelmäßig Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidungen über verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Sinne des §45 (1) Satz 2 Nr. 3 (vgl. VGH Baden-Württemberg 2018). Das Bundesverwaltungsgericht stellte klar, dass die Straßenverkehrsbehörde bereits tätig werden muss, wenn der Lärm deutliche Beeinträchtigungen mit sich bringt, die außer Verhältnis zur Verkehrsfunktion der Straße stehen (vgl. hierzu Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen 2015).

Die dauerhaften Beschädigungen der Gebäude und Rohrleitungen, die mutmaßlich auf Erschütterungen durch Schwerverkehr zurückzuführen sind, sowie die regelmäßig von Anwohnenden dokumentierten Beschädigungen an Kfz, Straßenbäumen, Laternen und Gehwegen sind weitere Indizien für das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage. Auch dies deckt sich mit der neueren Rechtsprechung (vgl. Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße 2020).

Im Übrigen können Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm auch durch eine städtebauliche Entwicklungsplanung – hierzu gehören der B-Plan und das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) – sowie auf Basis des §45 (1b) Nr. 5 StVO getroffen werden, da hier die Straßenverkehrsbehörde lediglich anordnend tätig wird. Die Umlenkung des Schwerverkehrs auf besser geeignete Achsen steht darüber hinaus im Einklang mit §6 (1) MobG BE (vgl. MobGE BE 2018). Voraussetzung für eine Anordnung zur geordneten städtebaulichen Entwicklung sind in jedem Fall sowohl ein möglichst konkretes integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept mit Betrachtung aller Individuen und Verkehrsträger, das den Anforderungen an ermessensfehlerfreie Abwägungsentscheidungen inklusive nachvollziehbarer Begründung gerecht wird, als auch dessen Beschluss durch die Kommune vor Erlass der Anordnung. Nach Auskunft der SenUVK können die planerischen und übergeordneten Vorgaben des Mobilitätsgesetzes dabei je nach Art der Anordnung bereits verbunden mit den genannten Kriterien die nach §45 (1b) S. 1 Nr. 5 StVO erforderliche Zielvorgabe im Rahmen eines städtebaulichen Konzepts darstellen (vgl. SenUVK 2020, S. 10).

Die im Folgenden vorgeschlagenen räumlichen Verlagerungen und Bündelungen von Schallquellen und Verkehrsströmen sorgen einerseits für eine Entlastung von Anwohnenden, bergen jedoch grundsätzlich die Gefahr der zusätzlichen oder Neubelastung anderer Menschen. Das Bezirksamt lehnte in der Vergangenheit verkehrsregelnde Maßnahmen unter anderem mit der maßgeblichen Begründung ab, einseitige Beschränkungen des fließenden Verkehrs würden zu Mehrbelastungen in anderen Straßen führen und seien vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes unverhältnismäßig (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2019, S. 2–3).

In einem solchen Zusammenhang stellte das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße klar, dass die Gefahr einer Verlagerung von Gefährdungen in andere Straßen grundsätzlich kein Argument gegen verkehrsbeschränkende Anordnungen sein kann. Vielmehr obliegt den anordnenden Behörden hier die Pflicht, in Straßen potentieller Ausweichstrecken proaktiv vorbeugende Maßnahmen – auch verkehrsbeschränkender Natur – zu ergreifen und entsprechende Anordnungen zu treffen (vgl. Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße 2020).

Im Sinne einer integrierten Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik mit dem Ziel eines Interessenausgleichs wird dem Bezirksamt empfohlen, aktiver zu agieren. Eine integrierte Betrachtung der Netze aller Verkehrsträger kann zuvor benannte Anordnungen auf Basis eines schlüssigen Konzeptes deutlich erleichtern. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen können einen ersten

Ansatzpunkt dafür liefern. Dem Bezirksamt wird dabei wie eingangs erwähnt empfohlen, grundsätzlich für die Umsetzung dauerhafter Anordnungen eine Teileinziehung nach Berliner Straßengesetz zu prüfen, bevor von den ordnungsrechtlichen Möglichkeiten der StVO Gebrauch gemacht wird. Gleichwohl darf dies keinesfalls zu einer Verschleppung der Gefahrenabwehr führen.

Da dieses Mobilitätskonzept die Grundlage für das rechtlich verbindliche Verkehrskonzept im Rahmen des Bebauungsplanverfahren bilden soll, legt dieses Mobilitätskonzept aufgrund von §45 (1b) Nr. 5 StVO die juristische Grundlage für sich selbst und die in ihm enthaltenen zielgerichteten Maßnahmen. Eine gewissenhafte Planung und eine konsequente Umsetzung sind daher dringend erforderlich, da „Verwässerungen“ des Konzepts gleichzeitig die eigene juristische Grundlage gefährden können.

7.1 IM GESPRÄCH STARK

Das Erstellen einer ganzheitlichen und zukunftsweisenden Vision für den Ortsteil Niederschönhausen obliegt der Kooperation von Gewerbetreibenden, Anwohnenden und der Bezirkspolitik. Ohne eine gemeinsame Vision von der Zukunft des Ortsteils sind alle weiteren Planungen obsolet. Aus diesem Grund müssen alle Akteure in einem mehrtägigen Werkstattverfahren diese Vision gemeinschaftlich entwickeln. Damit wird der als Arbeitsgrundlage verwendete Top-Down-Ansatz dieses Dokuments durch einen Bottom-Up-Ansatz der tatsächlich betroffenen Akteursgruppen ersetzt. Prozessbegleitend und -fördernd müssen hierzu feste Stellen im Bezirk geschaffen werden, die die langfristige Umsetzung der Konzepte vorantreiben (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 122).

Anschließend ist die kooperative Arbeit im Sinne eines gemeinschaftlichen Projektes weiterzuführen. Dabei sollte die Einbindung aller Betroffenen berücksichtigt werden. Dies bezieht neben Anwohnenden, Gewerbetreibenden und dem Bezirksamt beispielsweise auch die Zulieferbetriebe, das Fahrpersonal, die Senatsverwaltungen für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWEB) sowie Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und die Träger öffentlicher Belange (TÖB) mit ein. Generell wird empfohlen, so viele Kanäle wie möglich so niedrigschwellig wie möglich zu bedienen.

Essentiell sind in diesem Zusammenhang die Kommunikation und Kooperation auf Augenhöhe. Das Umweltbundesamt beschreibt basierend auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie von 2002 u. a. folgende Prinzipien als Grundsätze für „gute Bürgerbeteiligung“ (UBA 2013):

- Der Gegenstand der Beteiligung muss beteiligungsrelevant, d. h. grundsätzlich im Rahmen der Beteiligung beeinflussbar sein.
- Die Beteiligung muss so frühzeitig einsetzen, dass die entscheidenden Handlungsspielräume für die Planung auch tatsächlich Gegenstand der Beteiligung sind.

- Die Verfahren der Beteiligung müssen transparent gestaltet sein. Die Beteiligten müssen beispielsweise erkennen können, in welcher Phase der Planung sie sich befinden, welche bestimmenden Randbedingungen vorhanden sind, wie mit den Ergebnissen von Seiten der Verwaltung und der Politik umgegangen wird und warum und wie sich die eigenen Vorschläge im Kontext der gesamten Bürgerbeteiligung einordnen.
- Die für die Beteiligung genutzten Formen der Kommunikation müssen in ihrer Gesamtheit für alle relevanten Zielgruppen geeignet sein.

Damit setzt das Umweltbundesamt Maßstäbe bezüglich einer gelungenen Einbeziehung der Öffentlichkeit in zu treffende Planungsentscheidungen. Die Ansprüche an die Bürgerbeteiligung gehen dabei über jene in anderen gesetzlich geregelten Planverfahren hinaus. Gleichzeitig ist auch der eröffnete Spielraum für die Ausgestaltung der Verfahren im Rahmen der Beteiligung höher (vgl. UBA 2013). Ein solcher umfassender Beteiligungsansatz dürfte sich jedoch als Voraussetzung für eine gelingende Einbeziehung aller vor Ort von einem Vorhaben oder einem Planungsgegenstand betroffenen Akteure im Sinne des Bottom-Up-Ansatzes erweisen.

Zur Koordinierung der Projektumsetzung und um klare Zuständigkeiten zu schaffen, müssen Zuständigkeiten geklärt und benannt werden. Dafür sollte ein fester Ansprechpartner und -koordinator innerhalb des Bezirksamtes benannt und kommuniziert werden, an den sich alle Betroffenen wenden können. Es kann sich darüber hinaus anbieten, eine feste Person für das Gebietsmanagement zu benennen oder neu einzustellen. Diese sollte Rückhalt im Bezirksamt genießen und fungiert ähnlich wie ein:e Quartiersmanager:in für das Gewerbe- und Wohngebiet. Ob es sich dabei um eine zusätzliche Stelle handelt oder ob die Person die Kompetenzen des Gebietsmanagements und der Projektsteuerung bündelt, ist dabei dem Bezirksamt überlassen. Die Finanzierung kann z.B. über Quartiersfonds erfolgen.

Um Absehen zu können, ob Maßnahmen zielführend sind und ob ggf. nachgesteuert werden muss, muss eine klare Wirkungskontrolle erfolgen. Eine laufende Evaluation muss darüber hinaus auch bezüglich der Prozesse erfolgen. Entsprechende Regelungen und damit verbundene verbindliche Maßnahmen müssen bereits zu Beginn der Projektphase eingeführt und verankert werden.

Die Rolle der Transparenz darf nicht vergessen werden; dies stellte sich auch in den Interviews mehrfach heraus. Kommunalpolitik bedeutet Bürgernähe, da hier die Politik „vor der eigenen Haustür anfängt“. Aus diesem Grund birgt mangelnde Kommunikation und Transparenz der Kommunalpolitik in besonderer Weise die Gefahr, Politikverdrossenheit zu fördern.

Prüfungen von Anträgen, Bürgerideen oder entwickelten Maßnahmen haben daher lösungsorientiert zu erfolgen. Es sollen begründete Abwägungsentscheidungen getroffen werden, Sachverhalte, eigene Prioritäten und Ergebnisse sind klar und sachlich zu kommunizieren. Dies gilt für die gesamte Kommunikation nach innen und außen. Die bezirkliche Kommunikation sollte aktiv und aufsuchend

erfolgen. Kurz gehaltene und nur auf den exakten Frageinhalt fokussierte Antworten verringern das Verständnis und die Akzeptanz – dabei ist eine wichtige Aufgabe von Politik und Verwaltung zu verhindern, dass die Bevölkerung und die Unternehmen sich nicht ernst genommen fühlen.

Ansprechen, Nachfragen, Kontakt halten, Feedback geben, ehrliche Kommunikation und ausführliches Antworten sind essentiell für verantwortungsvolles Verwaltungshandeln und, um verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Auf die Nutzung von Textbausteinen und vorgeschobene Argumente ist grundsätzlich zu verzichten. Transparenz schafft Nachvollziehbarkeit, welche wiederum essentielle Voraussetzung für die Akzeptanz getroffener Entscheidungen ist.

Der Bezirk muss sich bewusst sein, dass ein nichtsachgerechtes Projektmanagement eine gesellschaftliche Polarisierung und ggf. die Einnahme von Extrempositionen begünstigen kann.

7.2 VERLÄSSLICHE MOBILITÄT

Die Maßnahmen im Anhang gliedern sich in mehrere Unterabschnitte. Dies ist den identifizierten Risiken und Potentialen des Gebietes geschuldet, die sich auf mehr Bereiche als die reine Lärmschutzplanung erstrecken; denn es konnten mehrere Zielfelder identifiziert werden. Auch wenn der Auslöser dieses Projektes die Gebietskonflikte waren, so sind im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes weitergehende Aspekte zu berücksichtigen: Neben dem Immissionsschutz betrifft dies vor allem die Schulwegsicherung, die Verbesserung der Erreichbarkeit im Gebiet, die Stärkung des Umweltverbunds und die Unterbindung von Mehr- oder Neubelastungen anderer Betroffener aufgrund der hier beschriebenen Maßnahmen. Darüber hinaus finden generelle Ziele des StEP Verkehr Berücksichtigung (vgl. StEP Verkehr 2011, S. 39–41). Zwischen den Zielen ergeben sich Wechselwirkungen, sodass eine klare Differenzierung nicht immer möglich ist. Insgesamt fügen sich die einzelnen Maßnahmen zu einem langfristigen Konzept in verschiedenen Umsetzungsstufen (kurz- bis langfristig) zusammen. Durch den langfristigen Zielhorizont kann schließlich die gewünschte nachhaltige Veränderung des Verkehrs und des Mobilitätsverhaltens der betroffenen Akteur:innen erreicht und aufrechterhalten werden (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 122).

NEUE ERSCHLIEßUNGSWEGE

Aufgrund der starken Erschütterungs- und Lärmbelastungen für die Anwohnenden, die nicht nur vom Schwerverkehr, sondern auch z. B. von Transportern und Anhängern ausgehen, sowie der Schulwegsicherung sollte eine Sperrung der Wackenbergstraße in Höhe Stechowstraße erfolgen. Die Sperrung soll für alle Arten von Kfz gelten und baulich sichergestellt werden. Diese Maßnahme dient der kurzfristigen Schadensbegrenzung und wird als verhältnismäßig angesehen; sie ist jedoch alleine nicht geeignet, um die Probleme des Gebietes zu lösen. Die Maßnahme wurde bereits im Einvernehmen

von Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie in der Bezirksverordnetenversammlung Pankow (BVV) beschlossen, durch den Bezirk jedoch bezugnehmend u.a. auf die Verlagerungswirkungen abgelehnt (vgl. Bezirksamt Pankow von Berlin 2019; i. V. m. BVV Pankow 2018). Abbildung 19 zeigt eine Möglichkeit zur verbesserten und gelenkten Erschließung des Gewerbegebiets.

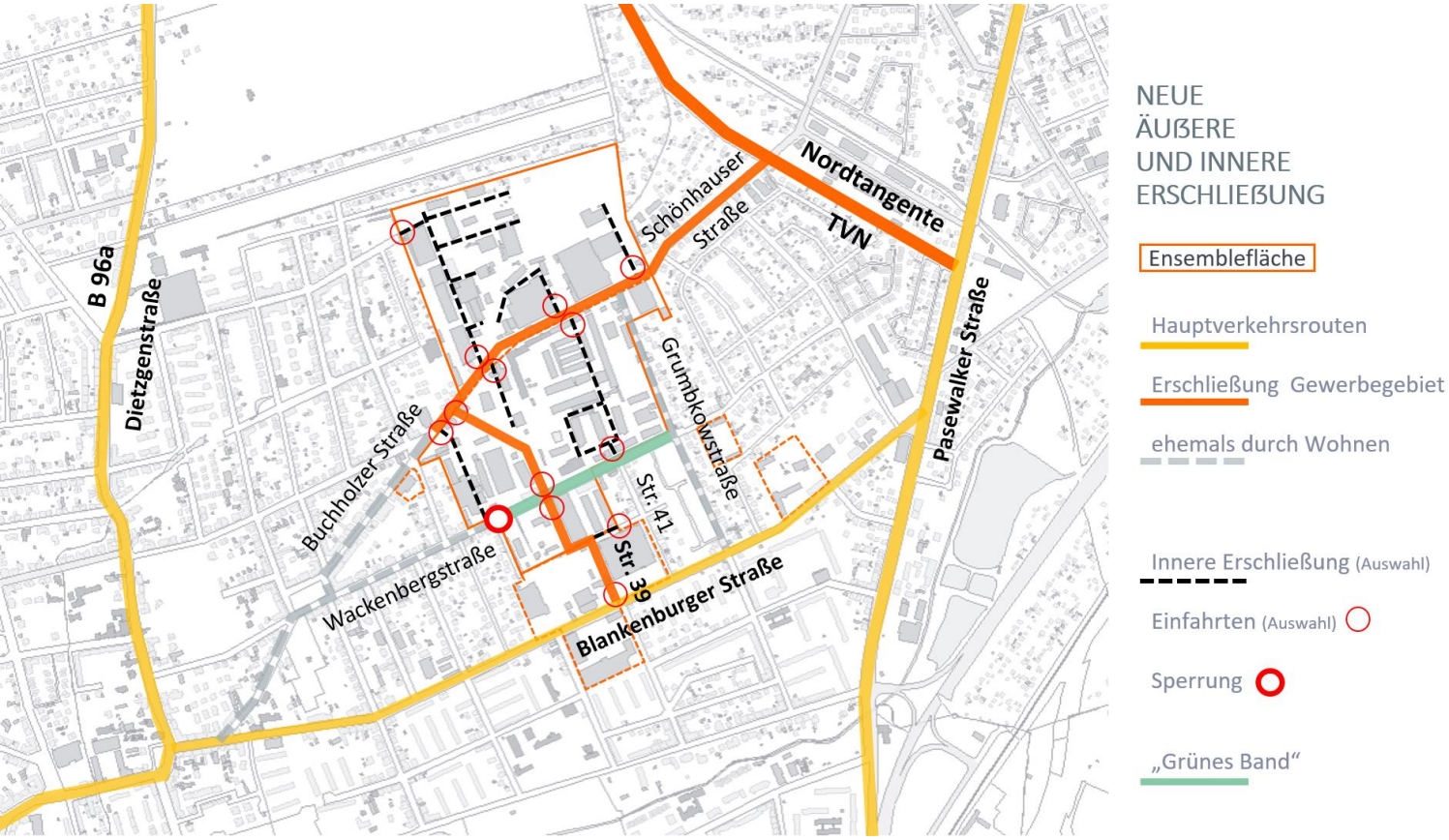
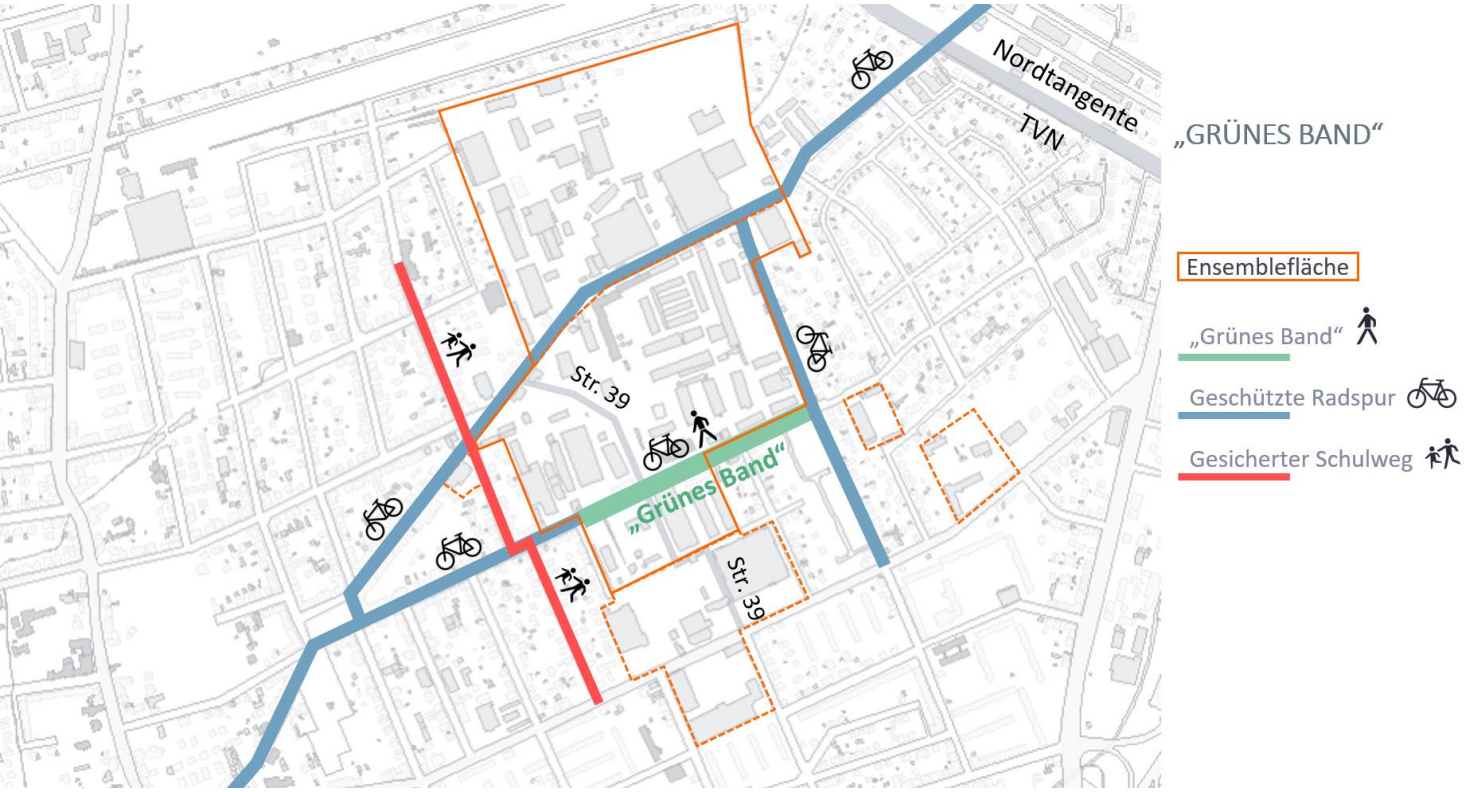


Abbildung 19: Verbesserte Erschließungsmöglichkeit des Gewerbegebiets (eigene Darstellung)

Zudem sollte bei der zukünftigen Entwicklung des Gebietes und in Kooperation mit den Gewerbetreibenden ein Konzept der inneren Erschließung für das Gebiet umgesetzt werden. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der Straße 39 zu, die den gesamten Bereich südlich der Wackenbergstraße erschließen kann. Über die Buchholzer Straße ist zudem die Erschließung sämtlicher Flächen nördlich der Wackenbergstraße möglich. Ergänzt werden kann diese Erschließung zur endgültigen Entlastung auch der Grumbkowstraße durch den Bau einer neuen Verbindungsstraße zwischen der Schönhauser Straße und der Autobahn A114. Die vollständige Tangentiale Verbindung Nord (TVN) ist als Straßenverbindung dabei nicht erforderlich (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2006, S. 24–34).

GRÜNES BAND

Um die städtebauliche Trennwirkung des Gewerbegebietes abzumindern und eine Nahmobilitätsachse durch das Gebiet zu führen, kann in Ergänzung des Konzepts der inneren Erschließung eine Teileinziehung der Wackenbergstraße zwischen Grumbkow- und Stechowstraße erfolgen. Die Achse soll entsiegelt und mit Bäumen gesäumt werden, nur ein Geh- und Radweg soll angelegt werden. Die Achsen der inneren Erschließung des Gewerbegebiets würden dieses „Grüne Band“ kreuzen. An den Knotenpunkten ist der Quartiersachse Vorrang vor den Gewerbestraßen einzuräumen. Dieses grüne Band sollte bei der Planung einer Grundsanierung der Wackenbergstraße und des Leitungsnetzes bereits mitberücksichtigt werden. Abbildung 20 zeigt die Einbindung des „Grünen Bandes“ in das Untersuchungsgebiet im Ensemble mit der Förderung und Sicherung der Nahmobilität. Die Skizze umreißt die mögliche Gestaltung und Kreuzung mit der Straße 39.



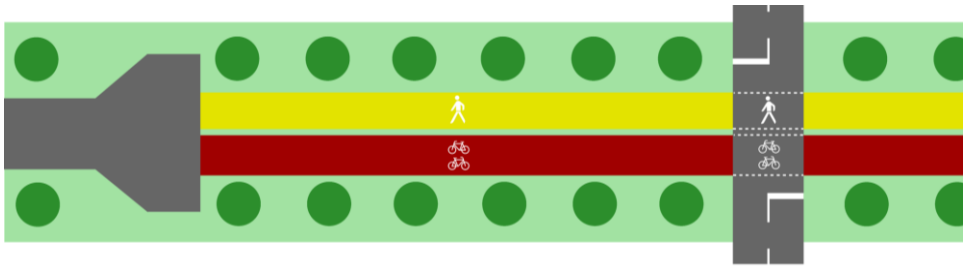


Abbildung 20: „Grünes Band“ Wackenbergstraße und Nahmobilitätsförderung (eigene Darstellung)

Die Wegführung von Lkw durch die für Schwerverkehr ungeeigneten Nebenstraßen muss unterbunden werden. Dazu gehören „weiche“ Maßnahmen wie Wegeleitung und Änderungen der Parkordnung genauso wie „harte“ straßenrechtliche Teileinziehungen und Sperrungen. In unterschiedlichen Straßenabschnitten sind zudem Absenkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen jedweder Höhe ist in Absprache mit den zuständigen Behörden kurzfristig und wiederkehrend zu kontrollieren und somit sicherzustellen. Die Novelle der StVO sieht für Geschwindigkeitsverstöße nun schärfere Sanktionen vor, sodass bei entsprechendem Kontrolldruck mit einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gerechnet werden kann. Zur Durchsetzung sollten auch bauliche Maßnahmen erwogen werden. Die Maßnahmen können sich bei Umsetzung der Sperrung der Wackenbergstraße teilweise erübrigen.

UMWELTVERBUND

Im Gewerbegebiet sollte des Weiteren eine Förderung der Lastenfahrräder erfolgen. Dies hängt stark von der Art des Gewerbes und der Wegelänge ab, allerdings wurde durch die Gewerbetreibenden bereits eine grundsätzliche Bereitschaft dafür signalisiert. In diesem Zusammenhang ergeben sich erhebliche Synergien vor allem mit dem empfohlenen Güterterminal der Cargotram.

Geprüft werden müssen auch Ansätze der nicht-infrastrukturellen Verkehrsmaßnahmen, darunter hauptsächlich Ansätze des Verkehrs- sowie des Mobilitätsmanagements sowohl für das Gewerbe als auch für die Anwohnenden. Die Maßnahme ist geeignet, das Verkehrsaufkommen in der Blankenburger Straße und rund um den S- und U-Bahnhof Pankow zu senken und neue Menschen für den Umweltverbund zu gewinnen. Elemente eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sind beispielsweise Jobfahrräder, Firmen-ÖV-Fahrkarten und firmenübergreifendes Fahrzeug- und Ridepooling sowie eine allgemeine Reduzierung an Fahrzeugen.

CARGOTRAM

Um den Schwerverkehr auch langfristig zu verringern, sollte die Errichtung einer Güterstraßenbahnlinie (Cargotram) in das Gewerbegebiet geprüft werden (vgl. Julia Vollmer 2017). Die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür werden als günstig eingeschätzt. Zum einen sind unbebaute Korridore für die Bahn vorhanden, die eine Führung ermöglichen. Zum anderen ergeben sich erhebliche Synergien mit anderen Maßnahmen dieser Vorlage und mit bereits existierenden öffentlichen Planungen. Essentiell ist dafür der Erhalt der Straßenbahnstrecke in der Schillerstraße, die direkt an das Gewerbegebiet grenzt. Im Rahmen der Bebauung des Gebietes „Elisabethaue“ soll die Linie M1 dorthin verlängert und der Ast stillgelegt werden. Die Infrastruktur kann weiterhin problemlos genutzt werden, ein Abbau muss daher verhindert werden. Darüber hinaus ist ein Abzweig von der ÖPNV-Transversale Nord vorzusehen, die von Nord-Osten kommend in das Gebiet führen kann. Neben einer ggf. verbesserten ÖV-Anbindung

bietet sich so die Möglichkeit, ein Güterterminal für städtischen Schienenverkehr zu errichten, der aufgrund gradliniger Linienführungen und bei entsprechender Ausgestaltung keine Mehrbelastung für die Anwohnenden darstellt. Als Zielpunkt für die Verkehre wird an dieser Stelle der Westhafen vorgeschlagen (vgl. Abbildung 21), zu dem in den kommenden Jahren ebenfalls eine neue Straßenbahnverlängerung geplant ist. Dort sind die Infrastrukturen für kombinierten Verkehr und Güterverteilung bereits vorhanden. Selbstverständlich können jedoch auch andere Zielpunkte gewählt werden. Interviewte Gewerbetreibende zeigten sich der Idee gegenüber aufgeschlossen, ein Gewerbetreibender äußerte darüber hinaus die grundsätzliche Bereitschaft, seine Flächen in den kommenden Jahren für ein solches Güterterminal im Gebiet zur Verfügung zu stellen. Für den Bau der Infrastruktur, der Verteilzentren sowie für den notwendigen Flächenerwerb und die Fahrzeuge stehen öffentliche Fördergelder zur Verfügung.

Abbildung 21: Anbindung der Cargotram an den Westhafen (eigene Darstellung, BVG-Liniennetz)

NAHMOBILITÄT

Die Nahmobilität (oder auch „aktive Mobilität“) umfasst den Rad- und Fußverkehr, aber auch offiziell zum Fußverkehr zählende Formen wie Inlineskaten oder Rollern. Sie stellt die natürlichste, gesündeste und nachhaltigste, aber auch schutzbedürftigste Art der Fortbewegung dar. Die Stärkung der Nahmobilität entlastet nicht nur Menschen von den externen Effekten des MIV, sondern gewährleistet in besonderem Maße die Mobilität von älteren Mitmenschen, Kranken und Kindern. Die Nahmobilität kommt zudem der Gesundheit zugute, ihre Förderung schafft darüber hinaus attraktivere und belebte Stadträume.

Für sicheres und attraktives Zufußgehen benötigt es durchgängige und gut begehbare Fußwege, direkte Wegeverbindungen zur Nahversorgung und den Haltestellen des ÖPNV, barrierefreie, häufige und

sichere Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung sowie klimaangepasste Straßenräume mit allgemein hoher Aufenthaltsqualität und ansprechender Gestaltung. Diese Rahmenbedingungen fördern nicht nur den Fußverkehr, sondern auch Wegeketten mit dem Fußverkehr im Vor- oder Nachlauf. Im konkreten Fall würde mutmaßlich vor allem der ÖPNV durch den Wegfall von MIV-Fahrten auch in andere Stadtteile von derartigen Maßnahmen profitieren.

BARRIEREFREIHEIT

Die Verkehrsinfrastruktur ist nicht barrierefrei. Nicht-abgesenkte Bordsteine und Großpflaster schränken Menschen mit Handicap unzumutbar in ihrer Mobilität ein. Auch die Haltestellen sind oft nicht barrierefrei. Nicht wenige Straßenabschnitte im Gebiet sind für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, nahezu unmöglich zu queren. So kann selbst eine nahegelegene ÖPNV-Haltestelle nicht mehr erreicht werden – ein Umstand, der die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben auf nahe Null zu reduzieren vermag und ein ernsthaftes Problem darstellt. Aber auch Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren, Einkäufen, Rollkoffern oder Inlineskates leiden unter den heutigen Bedingungen. Selbst die sanierte Blankenburger Straße weist mit ihrem Knotenpunktdesign in Kleinpflasterausführung und mit abknickenden Fahrbahnkanten eine ausschließende Gestaltung auf. Alle Einmündungen von untergeordneten in übergeordnete Straßen sollten daher optimalerweise als Geh- und Radwegüberfahrt ausgestaltet sein. Dies gewährleistet Barrierefreiheit, langsamere Abbiegegeschwindigkeiten und Vorrang für die Fußgänger:innen auf gut begeh- und befahrbarer Oberfläche. Gehwegüberfahrten erleichtern zudem die Schaffung von Portalen, die ebenfalls in Überlegungen einbezogen werden sollten. Portale können an allen Straßen, die nicht durch Schwerverkehr genutzt oder vorsichtiger befahren werden sollen auch kurzfristig durch Stadtmobiliar geschaffen werden.

Eine grundständige Sanierung der Wackenbergstraße ist unumgänglich. Die Sperrung für den Durchgangsverkehr ersetzt diese Maßnahme nicht, da die Fahrbahn weiterhin nicht durch mobilitätseingeschränkte Personen gequert werden kann und der bauliche Zustand der Fahrbahn das gefahrlose Radfahren nicht erlaubt, was zu Gefährdungen von Fußgänger:innen führt. In Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben und ggf. weiteren Leitungsträgern sollten Sanierungsmaßnahmen so schnell wie möglich erfolgen. Die neuen Vorgaben zur lokalen Versickerung stehen aufgrund der verfügbaren Breiten des öffentlichen Straßenlandes einer grundständigen Sanierung nicht entgegen. Kurzfristig kann das „Drüberasphaltieren“ Entlastungen für die Anwohnenden bringen – insbesondere aufgrund der geringeren Erschütterungen. Demgegenüber steht jedoch die Gefahr von (noch) höheren Geschwindigkeiten. Zudem sind solche Notinstandsetzungen nur von kurzer Haltbarkeit und nicht mit dem Schwerverkehr vereinbar. Sie sind damit als kurzfristig umsetzbare Schadensbegrenzung geeignet, können eine grundständige Sanierung jedoch keinesfalls ersetzen oder hinauszögern.

Zur Sicherung der Fuß- und insbesondere der Schulwege in der wichtigen Nord-Süd-Richtung sind die Straße 103 und die Klothildestraße für den allgemeinen Kraftverkehr vollständig zu sperren (Zeichen 260, Anlieger frei). Aufgrund des Fehlens von Gehwegen in der Straße 103 ist diese zusätzlich zum verkehrsberuhigten Bereich umzuwidmen. Generell sollte zumindest bei den Kleinstraßen bereits frühzeitig der Fußverkehrsteil des MobG berücksichtigt werden und straßenrechtliche Teileinziehungen erfolgen. Neben verkehrsorganisatorischen erscheinen auch bauliche Maßnahmen angebracht. Vorgezogene Seitenräume erleichtern die Fahrbahnquerung und verhindern das ordnungswidrige und gefährdende Zuparken im Bereich der Knotenpunkte. Vor allem an den Kreuzungen und Einmündungen der Schulwege sollten bereits kurzfristig durch die Aufstellung von Fahrradbügeln oder Pollern sichernden Maßnahmen Vorkehrungen zum Freihalten der Sichtfelder bis zum Beginn einer grundständigen Sanierung getroffen werden. Dies kann zudem das Einbiegen in die Wackenbergstraße unter Mitbenutzung der Gehwege teilweise unterbinden. Im Bereich der Schulwege sind des Weiteren Fußgängerüberwege einzurichten. Die Nord-Süd-Achse sollte dabei durchgängig sein. Konzepte der Schulwegsicherung müssen in Zukunft auch für neu geplante Schulen aufgestellt und umgesetzt werden.

Es müssen darüber hinaus Überlegungen angestrengt werden, ob und wie diese Achse auch für den schulischen Radverkehr nutzbar gemacht werden kann. Dazu muss sie in die bezirklichen Betrachtungen des Fahrradnetzes einfließen (vgl. auch Abbildung 20). Für alle zukünftigen Planungen muss ohnehin zwingend das neu zu entwickelnde Fahrradvorrangnetz der SenUVK berücksichtigt werden, dessen Umsetzungsziel derzeit das Jahr 2030 ist (vgl. §41 MobGE BE 2018). Der Bezirk Pankow sollte nach Veröffentlichung möglichst schnell ein darauf basierendes Nebenroutennetz entwickeln und auch im Gebiet für eine gute Erschließung für den Radverkehr sorgen. Dies kann auch die straßenrechtlichen Verhältnisse neu ordnen und Sperrungen mit Immissionsschutzwirkung erleichtern. Hier ergeben sich neben der Schulwegsicherung starke Synergien mit der Förderung des „Bike and Ride“ (B+R).

INFRASTRUKTUR

Problematisch gestaltet sich bisher die für den allgemeinen Verkehr notwendige Umfahrung des Niederschönhauser Schlossparks mit den damit verbundenen Einschränkungen des ÖPNV, der durch die Kanalisierung des MIV auf wenigen Hauptachsen unzumutbar behindert wird – was wiederum die Nutzung des ÖPNV verringert und damit zu genau diesem Problem beiträgt. Diese Situation wird sich durch die Erschließung neuer Baugebiete wie der Elisabethaue perspektivisch verschlechtern. Aus diesem Grund sind alternative Zubringer zur S- und U-Bahn dringend erforderlich. Das erwähnte B+R muss an den S-Bahnhöfen der Umgebung deutlich ausgeweitet und für eine gute Zuwegung gesorgt werden. B+R kann den Umweltverbund in Summe deutlich attraktiver machen, zudem bedeuten von MIV auf das Fahrrad verlagerte „erste Meile“ zur S- oder U-Bahn wiederum leerere Straßen, die die Pünktlichkeit des ÖPNV erhöhen. Somit sorgt die Wahl des Umweltverbunds für eine höhere

Attraktivität desselben. Zu diesem Zweck sollten im Gebiet auch Bikesharing und Ridesharing angeboten werden.

Um den überlasteten Verkehrsknoten Pankow zu umfahren, wird die Einrichtung einer neuen Buslinie dringend angeraten: Diese soll das Betrachtungsgebiet mit dem S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf oder Blankenburg verbinden. Des Weiteren wird als weiterer Weg in die Stadt und zur Verbesserung der als unzureichend anzusehenden Tangential-Verbindungen die Einrichtung einer neuen Buslinie in Richtung Reinickendorf via Wittenau und später einem neu zu errichtendem Bahnhof der „Heidekrautbahn“ dringend angeraten. Es kann sich dabei um dieselbe Buslinie handeln. Langfristig sollten Verknüpfungen nach Marzahn, Reinickendorf und Spandau über eine schienengebundene ÖPNV-Transversale Nord hergestellt werden (für die die sog. „Straßen-TVN“ explizit nicht erforderlich ist).

Zur Entzerrung des Verkehrsknotens Pankow sollte die U2 um mindestens eine Station zum Bahnhof Pankow Kirche verlängert werden. Darüber hinaus ist eine Verlängerung der U2 in das eben genannte Gebiet „Elisabethaue“ mit Zwischenstationen im Bereich des Betrachtungsgebietes empfehlenswert. Überprüft werden sollte in diesem Zusammenhang zudem die Errichtung eines Abzweigs von der S8 nach Süden in die Elisabethaue. Dieser Abzweig könnte mit hoher Wahrscheinlichkeit verhältnismäßig schnell und günstig in offener Bauweise errichtet werden, solange der Wohnungsbau noch nicht begonnen hat. An diese Betrachtungen schließt sich die Verlängerung der Linie M1 an. Dem Bezirk Pankow wird empfohlen, entsprechende Anregungen im eigenen Interesse nachdrücklich an die zuständigen Stellen heranzutragen.

Problematisch gestaltet sich auch die erst vor wenigen Jahren erfolgte Erneuerung der Berliner Straße. Das neue Erscheinungsbild beinhaltet massive Defizite insbesondere für den ÖPNV, da die Gleise der Straßenbahn überstaut werden und zwischen Rathaus Pankow und S- und U-Bahnhof Pankow für eine Strecke von nur rund einem Kilometer Fahrzeiten von 45 Minuten nicht ungewöhnlich sind. Hier kann bereits durch kurzfristiges Ummarkieren und Umbeschildern eine Verbesserung erreicht werden. Bauliche Maßnahmen werden jedoch vor allem an den Einmündungen unumgänglich. Ergänzend ist die Beschleunigung der Straßenbahn nur möglich bei konsequenter und zeitlich unbefristeter Fortsetzung der ÖV-Sonderfahrstreifen auf der B96a.

Ferner sollte eine Verbindung zwischen Rosenthaler Grenzweg und Ostseesiedlung geschaffen werden, dies dient der stärkeren Verknüpfung der Quartiere sowie der Stärkung der nachhaltigen Verkehrsträger, die hier beispielsweise attraktive neue Verbindungen zur S-Bahn herstellen können. Die neue Verbindung sollte jedoch nur durch den Umweltverbund nutzbar sein (z.B. als Fahrradstraße mit modalem Filter, ggf. ÖPNV frei). Hintergrund ist die sonst deutlich attraktivere Routenführung für den MIV, die zu induziertem Mehrverkehr im Betrachtungsgebiet führen kann und damit dem Gesamtkonzept entgegenstünde.

7.3 LEBENSRAUM ENTFALTEN

Wohngebiet und Gewerbegebiet sollten stärker miteinander vernetzt werden. Dies bedeutet neben einer räumlichen Integration auch eine soziale. Aus diesem Grund sollten Freiraum- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht und Orte der Begegnung geschaffen werden. Dies gilt sowohl für das Wohn- als auch für das Gewerbegebiet. Das Gewerbegebiet sollte zudem soweit wie möglich begrünt werden, was darüber hinaus auch der Klimaanpassung und der Immissionssenkung dient.

Es sollten dringend Lärmberechnungen mit ergänzenden Lärmmessungen durchgeführt werden, um die rechtlich verwertbare Immissionsbelastung festzustellen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ist anschließend eine schalltechnische Prognose anzufertigen, die sämtliche Anforderungen an gesetzliche Auflagen (BImSchG, TA Lärm etc.) berücksichtigt. In der Vergangenheit bereits erteilte Ausnahmegenehmigungen müssen in diesem Zusammenhang auf Basis von Gesamtimmissionsbelastungen neu beurteilt werden. Abschließend können basierend darauf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben werden.

Insgesamt wurde versucht, Maßnahmen zu entwickeln, die verschiedene Zielkriterien erfüllen sollen, daher fallen nicht alle Maßnahmen der erhöhten Lebensqualität auch in diese Kategorie. Beispielsweise sorgt eine Verkehrsberuhigung auch für erhöhte Lebensqualität. Weitere Maßnahmen können im Anhang eingesehen werden.

7.4 HANDLUNGSFÄHIGES GEWERBE

Basierend auf der zu findenden Vision für die Zukunft müssen grundlegende Entscheidungen für die Zukunft des Gewerbegebietes getroffen werden. Neben den direkten Immissionen müssen dabei auch verkehrliche und städtebauliche Aspekte berücksichtigt werden. Anhaltspunkte für eine zukünftige Ausrichtung des Gewerbestandortes bieten übergeordnete Planwerke wie der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 oder das Baugesetzbuch und das Bundesimmissionsschutzgesetz.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sollten ein umfassendes Lärmgutachten sowie eine Schallprognose aufgestellt werden. Auf Basis dieser Planwerke kann eine Schallkontingentierung erfolgen, aus der sich ggf. weitere Maßnahmen für aktiven und passiven Lärmschutz ergeben.

Als Grundvoraussetzung wird der Bezirk angewiesen, der Gewerbeaufsichtspflicht nachzukommen und Verstöße gegen geltendes Recht zu ahnden. In den Festsetzungen zum B-Plan sind für das Gewerbegebiet Vorkehrungen gegen geöffnete Türen im Sommer aufgrund von schlechter Luft und Hitze zu treffen. Es muss zudem sichergestellt werden, dass wirtschaftliche Aktivitäten wie das Entladen von Lastwagen nicht im öffentlichen Straßenraum stattfinden.

Der Fokus dieses Papiers liegt auf Mobilität und Verkehr, die Wirtschaftsförderung ist nicht das Hauptziel. Nichtsdestotrotz finden sich wirtschaftsfördernde Maßnahmen im Abschnitt für verlässliche Mobilität und im Anhang. Die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Gewerbestandortes wurde bei der Maßnahmenentwicklung vollumfänglich berücksichtigt.

8 FAZIT

Abschließend sollen die zentralen Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes „Collage Niederschönhausen“ zusammengefasst und ein Ausblick auf den weiteren Prozess gegeben werden.

Durch die verbal-argumentative Methode dieser Untersuchung und der durchgeführten SWOT-Analyse konnte grundlegend das Ziel erreicht werden, ein Mobilitätskonzept für den Ortsteil zu erarbeiten, das die Wünsche und Vorstellungen der identifizierten Akteursgruppen berücksichtigt. Zu diesen zählen als direkt betroffene die im Ensemblegebiet ansässigen Gewerbetreibenden als auch die Anwohner:innen der das Gewerbegebiet umgebenden Wohnquartiere. Die integrierte Herangehensweise über die Umfeldanalyse, die Interviews mit Anwohnenden, Gewerbetreibenden sowie ausgewählten Expert:innen hat zu einer ganzheitlichen Betrachtung des Gewerbegebiets sowie der angrenzenden Wohnquartiere beigetragen. Die gewählten Methoden haben so endogene Stärken, Schwächen beeinflusst durch die Akteursgruppen sowie exogene Chancen und Risiken des Untersuchungsgebiets (Umweltfaktoren) offengelegt und die Entwicklung einer Strategie mit den dazugehörigen Maßnahmen ermöglicht.

Als zentrale Stärken des Untersuchungsgebiets wurden unter anderem die existierende Funktionsmischung und eine Verteilung der Verkehrsströme identifiziert. Weiterhin wurde die historisch gewachsene Struktur als eine wichtige Stärke des Gebiets herausgearbeitet, da so bereits Infrastruktur vorhanden ist, auf die aufgebaut werden kann. Als Schwäche wurden hingegen die knappen finanziellen Ressourcen auf Ebene des Bezirks benannt, die kein notwendiges Flächenmanagement zulassen. Weiterhin kann als Schwäche angesehen werden, dass die Umsiedlung des Gewerbes aktuell nicht möglich scheint und die Verkehrsinfrastruktur nicht adäquat für Fuß- und Radverkehr ausgebaut ist. Neben der Herausarbeitung der Stärken und Schwächen konnten wichtige Chancen und Risiken des Gebiets identifiziert werden. Als Chancen gelten z. B. die Möglichkeit mit einer Veränderung der Verkehrssituation die Immissionen zu senken, einen multimodalen Zugang in das Gebiet zu ermöglichen oder auch das Etablieren einer prozesshaften Mediation.

Abschließend wurden existierende Risiken ausgemacht. So kann durch eine Umgestaltung eine Verlängerung von Verkehrswegen eintreten oder ein Präzedenzfall geschaffen werden, auf welchem aufbauend auch Forderungen nach der Umgestaltung anderer Gewerbegebiete gestellt werden.

Die Abwägung der herausgearbeiteten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken führte dann zur Entwicklung der Strategie. Das Mobilitätskonzept „Collage Niederschönhausen“ beinhaltet zahlreiche Maßnahmen, die in den Themenfeldern „Im Gespräch stark“, „Verlässliche Mobilität“, „Lebensraum entfalten“ und „Handlungsfähiges Gewerbe“ angesiedelt sind und zur Implementierung der Strategie

beitragen sollen. Die verschiedenen Handlungsfelder machen den ganzheitlichen Ansatz des Konzeptes deutlich und zeigen, dass die verschiedenen Akteursgruppen in den Prozess der Umgestaltung einbezogen werden sollen. Das Konzept sowie die darin enthaltenen Maßnahmen bieten zudem eine Sammlung weiterer möglicher Handlungsansätze.

Das vorliegende Mobilitätskonzept weist eine hohe praktische Relevanz auf. Die entwickelten Maßnahmen sollen vor allem den Bezirk Berlin-Pankow motivieren, proaktiv und antizipativ die Entwicklung des Ortsteils Niederschönhausen voranzutreiben. Die Ergebnisse der Interviews können bei allen beteiligten Akteursgruppen das Bewusstsein für das eigene Verständnis gegenüber dem Untersuchungsgebiet schärfen und zu besser reflektierten Entscheidungen führen. Sie werden entsprechend befähigt, anhand der nachvollziehbar hinterlegten Indikatoren- und Maßnahmenblätter, die Bedürfnisse der jeweils anderen Akteursgruppen besser nachzuvollziehen und durch die Auswertung der SWOT-Matrizen ein holistisches Verständnis für das gesamte Gebiet und dessen Zusammenhänge zu entwickeln.

In einem nächsten Schritt ist nun der Bezirk Pankow in der Verantwortung, die vorgeschlagenen Maßnahmen zu sichten, zu prüfen und letztlich umzusetzen. Das vorliegende Mobilitätskonzept stellt dabei einen wichtigen Baustein für das B-Planverfahren dar und kann für dieses interessante Ansätze liefern. Es muss dann gemeinsam mit den beteiligten Akteuren erörtert werden, welche Maßnahmen als sinnvoll angesehen werden und umgesetzt werden sollen. Hierbei ist zu berücksichtigen, welche Maßnahmen nur in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen ihre Wirkung entfalten und welche auch unabhängig von anderen bereits ihre Effekte auf das Gebiet haben können. Es muss ein Prozess initiiert werden, in dem alle Akteursgruppen – basierend auf diesem Mobilitätskonzept – gemeinsam ihre eigene Vision für das Gewerbegebiet diskutieren und erarbeiten. Das vorliegende Konzept ist also der Ausgangspunkt für einen offenen, langfristigen und von gegenseitigem Respekt charakterisierten Dialogprozess. Nur durch einen solchen Dialogprozess können bestehende Nutzungskonflikte in Niederschönhausen beseitigt, für alle Akteure eine zufriedenstellende Situation hergestellt und gemeinsam ein resilienter Ortsteil entwickelt werden.

LITERATURVERZEICHNIS

ADFC Berlin (2019): Radunfälle mit Lkw verhindern. Das muss die Politik tun. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V. Berlin. Online verfügbar unter https://adfc-berlin.de/radverkehr/sicherheit/massnahmen-und-tipps/391-radunfaelle-mit-lkw-verhindern-erforderliche-massnahmen.html, zuletzt aktualisiert am 25.05.2019, zuletzt geprüft am 07.06.2020.

BerlStrG (1999): Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999. juris GmbH. Online verfügbar unter http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/1a7c/page/bsbeprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-StrGBErahmen&doc.part=X&doc.price=0.0#jlr-StrGBErahmen, zuletzt aktualisiert am 04.06.2020.000Z, zuletzt geprüft am 04.06.2020.

Bezirksamt Pankow von Berlin (Hg.) (2015): Gewerbeflächenkonzeption. Zur Stärkung regionaler Wachstumspotenziale für den Bezirk Pankow. Berlin: Planungsgruppe Werkstatt.

Bezirksamt Pankow von Berlin (Hg.) (2018): Bebauungsplan 3-63. Beschluss VII I-0570/2018. Berlin.

Bezirksamt Pankow von Berlin (2019): Sanierung der Wackenbergstraße als Zufahrt für das Gewerbegebiet Niederschönhausen. Beschlussnummer VIII-0585 vom 20.08.2019. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksamt/beschluesse-des-bezirksamts/2019/20-08-2019-sanierung-der-wackenbergstrasse-als-zufahrt-fuer-das-gewerbegebiet-niederschoenhausen.pdf, zuletzt geprüft am 04.06.2020.

Blum, Sonja; Schubert, Klaus (2018): Politikfeldanalyse. Eine Einführung. 3. Aufl. Wiesbaden: Springer.

BMU (2008): Lärmminderung. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Bonn. Online verfügbar unter https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/laermminderung/, zuletzt aktualisiert am 01.04.2008, zuletzt geprüft am 07.06.2020.

Bundesrat (2020): Beschluss des Bundesrates "Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften" der 985. Sitzung am 14. Februar 2020. Drucksache 591/19 (Beschluss). Berlin. Online verfügbar unter https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1.

Buthe, Bernd (2017): Integration raumordnerischer Belange in die Verkehrsplanung. Dissertation. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer.

BVV Pankow (2016): Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirkes Pankow. Vorlage zur Beschlussfassung VII-1168. Berlin: Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin.

BVV Pankow (2018): Sanierung der Wackenbergstraße als Zufahrt für das Gewerbegebiet Niederschönhausen. Beschlussempfehlung VIII-0585. Berlin: Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/___tmp/tmp/45081036561307618/561307618/00171540/40-Anlagen/03/2_Version_vom_23_10_2018.pdf, zuletzt geprüft am 02.06.2020.

FIS-Broker (2018): Einwohnerdichte. Umweltatlas Berlin. Berlin. Online verfügbar unter https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=D7468BD94DD261DF803B289E92CF5FD8?cmd=mapAlphaDataZoomId&zoomid=8935 , zuletzt aktualisiert am 31.12.2018, zuletzt geprüft am 05.01.2020.

Helfferich, Cornelia (2011): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 4. Aufl. Wiesbaden: Springer.

Holz-Rau, Christian (2018): Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft. In: Oliver Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 115–139.

Julia Vollmer (2017): Die Cargo-Tram ist wieder da. Saechsische Zeitung. Online verfügbar unter https://www.saechsische.de/die-cargo-tram-ist-wieder-da-3644803.html, zuletzt aktualisiert am 25.03.2017, zuletzt geprüft am 04.06.2020.336Z.

Kolbusa, Matthias (2013): Umsetzungsmanagement. Wieso aus guten Strategien und Veränderungen häufig nichts wird. Wiesbaden: Springer. Online verfügbar unter http://site.ebrary.com/lib/alltitles/docDetail.action?docID=10743866.

Kollosche, Ingo (2018): Verkehrspolitik und Zukunftsforschung. In: Oliver Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 447–466.

Mayring, Philipp (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Günter Mey und Katja Mruck (Hg.): Handbuch qualitative Forschung in der Psychologie. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 601–613.

Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (1991): ExpertInneninterviews. Vielfach erprobt, wenig bedacht: ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Detlef Garz und Klaus Kraimer (Hg.): Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen. 1. Aufl. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 441–471.

mim (2017): Güter-Trams sollen Pakete in Berlin transportieren. In: *Berliner Morgenpost*, 09.03.2017. Online verfügbar unter https://www.morgenpost.de/berlin/article209876535/Bericht-Gueter-Trams-sollen-Pakete-in-Berlin-transportieren.html, zuletzt geprüft am 04.06.2020.087Z.

Misoch, Sabina (2015): Qualitative Interviews. 1. Aufl. Berlin: de Gruyter Oldenbourg.

MobGE BE (2018): Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018. GVBl. 2018, 464. Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung. Berlin. Online verfügbar unter http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=MobG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true, zuletzt aktualisiert am 05.07.2018, zuletzt geprüft am 02.06.2020.

Porter, Michael E. (1981): The Contributions of Industrial Organization to Strategic Management. In: *The Academy of Management Review* 6 (4), S. 609–620.

PTV (2019): Verkehrserhebung im Gewerbegebiet Berlin-Niederschönhausen 2019. Dresden: PTV Transport Consult GmbH.

Rammert, Alexander; Daubitz, Stephan; Schwedes, Oliver (2019): Entwicklung von Mobilitätsstrategien auf Basis qualitativer Daten. In: *Internationales Verkehrswesen* 71 (4), S. 86–90.

Saunders, Mark; Lewis, Philip; Thornhill, Adrian (2009): Research methods for business students. 5. Aufl. Harlow: Financial Times Prentice Hall.

Schawel, Christian; Billing, Fabian (2018): Top 100 Management Tools. Das wichtigste Buch eines Managers. Von ABC-Analyse bis Zielvereinbarung. 6. Aufl. Wiesbaden: Springer.

Scholles, Frank (2008): Die verbal-argumentative Bewertung. In: Dietrich Fürst und Frank Scholles (Hg.): Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. 3. Aufl. Dortmund: Rohn, 503-515.

Schubert, Thomas (2018): Lastwagen rumpeln Tag und Nacht über die Wackenbergstraße. Berliner Morgenpost. Online verfügbar unter https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article215534295/Lastwagen-rumpeln-Tag-und-Nacht-ueber-die-Wackenbergstrasse.html, zuletzt aktualisiert am 10.10.2018, zuletzt geprüft am 24.05.2020.

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. Berlin: Technische Universität Berlin.

Schwedes, Oliver; Sternkopf, Benjamin; Rammert, Alexander (2017): Mobilitätsmanagement. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement. Berlin: Technische Universität Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.) (2006): Planwerk Nordostraum Berlin. Leitbilder, Konzepte, Strategien. Berlin: Kulturbuchverlag.

SenSW (2019): Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 –2030. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

SenUVK (2020): Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin. Leitfaden. Berlin: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

StEP Verkehr (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

StEP Wirtschaft (2019): Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030. Online-Version. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

StEP Wohnen (2019): Stadtentwicklungsplan Wohnen. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

StVO (2013): Straßenverkehrsordnung. Straßenverkehrsordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20.April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist. Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz. Online verfügbar unter https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/, zuletzt aktualisiert am 04.06.2020.000Z, zuletzt geprüft am 04.06.2020.

UBA (2013): Lärmminderung durch Bürgerbeteiligung. Das Modellprojekt: Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen (2015): Eilantrag gegen Tempo-30-Zone in Bremerhaven abgelehnt. Pressemitteilung. Freie Hansestadt Bremen. Bremen. Online verfügbar unter https://dejure.org/ext/1a9ebfd181b34ebdefad9a9f6d85644b, zuletzt geprüft am 04.06.2020.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße (2020): Urteil vom 05.07.2020. Az. 3 K 372 18.NW. Neustadt an der Weinstraße. Online verfügbar unter https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/themen-websites.html?download=493:inhaltsverzeichnis-hlf&start=40, zuletzt geprüft am 04.06.2020.

VGH Baden-Württemberg (2018): VGH Baden-Württemberg Urteil des 10. Senats vom 17.7.2018. 10 S 2449/17. Landesrechtsprechung Baden-Württemberg. Online verfügbar unter http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=25199, zuletzt aktualisiert am 04.06.2020.000Z, zuletzt geprüft am 04.06.2020.

Wähner, Bernd (2019): Gegen Lärm und Gestank. Anwohner rund um die Wackenbergstraße fordern Umsetzung der BVV-Beschlüsse. Berliner Woche. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berliner-woche.de/niederschoenhausen/c-verkehr/anwohner-rund-um-die-wackenbergstrasse-fordern-umsetzung-der-bvv-beschluesse_a235003, zuletzt aktualisiert am 12.10.2019, zuletzt geprüft am 04.06.2020.842Z.

ANHANG

INTERVIEWLEITFÄDEN

INTERVIEWLEITFADEN ANWOHNENDE

1. Wie lange wohnen Sie schon in Ihrem heutigen Haus/in Ihrer Wohnung?
2. Was hat zur Wahl dieses Wohnortes geführt und mit welcher Erwartungshaltung sind Sie hierhergezogen?
3. Wie bewegen Sie sich in Ihrem Alltag? Welche sind die bevorzugten Verkehrsmittel/Fortbewegungsarten der Haushaltsmitglieder? Woran machen Sie dies fest? Warum werden diese bevorzugt?
4. Gibt es verkehrliche Situationen im Wohngebiet, in denen Sie sich unwohl fühlen? Beschreiben Sie diese bitte und erklären Sie, warum Sie sich so fühlen.
5. Zeigen Sie mir bitte auf der Karte, wo Ihrer Meinung nach Konfliktpunkte (in Bezug auf Lärm und Verkehrssicherheit) auftreten (Karte zeigen), und welche verkehrlichen Anpassungen/Lösungen halten Sie an welchen Stellen für sinnvoll?
6. Fühlen Sie sich von Gewerbe oder Verkehr im direkten Umfeld Ihres Hauses gestört? Wenn ja, von welchem Gewerbe oder Verkehr und wie stark (Skala)?
7. Haben Sie sich bereits eingehender mit dem Gewerbegebiet Niederschönhausen oder möglichen Konzepten für das Gebiet beschäftigt?
8. Was wünschen Sie sich für die Zukunft Ihres Wohngebiets? Haben Sie weitere Anmerkungen (oder konkrete Vorschläge, Visionen) zum Wohngebiet oder zum Gewerbegebiet Niederschönhausen, die nicht angesprochen worden sind?

Nebenfragen zu demographischen Daten:

9. Wie viele Mitglieder hat Ihr Haushalt und wie alt sind diese?
10. Kennen Sie eine der Bürgerinitiativen (zur Einordnung unserer Ergebnisse)?
11. Geschlecht (m/w/d) und Alter der Befragten

KONTAKTAUFNAHME MIT DEN ANWOHNER:INNEN

Dieser Flyer wurde in die Briefkästen von 100 Haushalten im Untersuchungsgebiet eingeworfen (vgl. Abbildung 22).

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin

Liebe Anwohnende,

wir sind eine Gruppe Master-Studierender der TU Berlin, die sich im Rahmen eines Projekts zur Mobilitätsforschung in Kooperation mit dem Bezirksamt Pankow mit dem Gewerbegebiet Niederschönhausen beschäftigt.

Dabei liegt unser Fokus auf der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für das Gewerbegebiet zwischen Buchholzer, Blankenburger, Wackenberg- und Grumbkowstraße und den umliegenden Wohngebieten sowie auf möglichen resultierenden Konflikten. Hierbei spielen die Perspektiven und Einschätzungen der Anwohnenden für uns eine besonders wichtige Rolle.

Daher möchten wir Sie hiermit herzlich zu einem etwa 15-20-minütigen Interview einladen. Im persönlichen Gespräch können entlang unserer Fragen Ihre Wünsche, Probleme, Ideen und Visionen zum Gewerbegebiet und zur Mobilität in Ihrem Kiez angesprochen und diskutiert werden.

Falls Sie sich vorstellen könnten, bei Ihnen zu Hause oder z.B. auch in einem Café in der Nähe mit uns in den Dialog zu treten, melden Sie sich gerne bis zum 24.11.2019 zur Terminvereinbarung per Mail bei uns zurück:
[redacted]

Alternativ können Sie uns hierfür auch eine SMS-Nachricht an die folgende Handynummer senden: [redacted].

Wir würden uns sehr freuen, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.

Viele Grüße
Emma, Jonathan und Roland

Abbildung 22: Anschreiben an die Anwohner:innen (eigene Darstellung)

INTERVIEWLEITFADEN GEWERBE

1. Wie lange ist Ihr Unternehmen in diesem Gewerbegebiet ansässig?
2. Gewerblicher Quell- und Zielverkehr: In welche Richtung bewegt sich Ihr induzierter Gewerbeverkehr aus bzw. in das Gebiet (Orientierung in Richtung A 114 oder in Richtung Westen, z.B. Reinickendorf)
3. Wie werden Sie beliefert/wie beliefern Sie und wie werden Güter innerhalb ihrer Anlage transportiert? Beschreiben Sie dies bitte genauer.
4. Was genau wird transportiert?
5. Welche Konfliktpunkte (in Bezug auf Lärm und Verkehrssicherheit) sehen Sie auf der Karte und welche verkehrlichen Anpassungen/Lösungen halten Sie an welchen Stellen für sinnvoll?
6. Könnten Sie sich vorstellen, aktiv einen Teil zur Verkehrsberuhigung beizutragen? Wissen Ihre Fahrer um die Wohn-/Nebenstraßen-Problematik bzw. gibt es interne Anweisungen zur Routenwahl?
7. Haben Sie bereits über die Verlegung Ihres Gewerbes an einen verkehrlich günstigeren gelegenen Standort nachgedacht?
8. Würden Sie mit anderen Gewerbetreibenden Kooperationen eingehen, um die Entwicklung des Gebiets voranzutreiben?
9. Was wünschen Sie sich für die Zukunft Ihres Standortes? Haben Sie Vorschläge, Visionen (oder Anmerkungen) zum Gewerbegebiet Niederschönhausen?

INTERVIEWLEITFADEN EXPERT:INNENINTERVIEWS

1. Welche Konfliktpunkte zwischen Gewerbe und Wohnen halten Sie für problematisch?
   1.1. Was sind die Gründe dafür?
   1.2. Welche Zukunft erwartet die innerstädtischen Industriegebiete?
   1.3. Herausforderungen
   1.4. Zielvorstellung, Kriterien, Merkmale
   1.5. Probleme bei der Umsetzung
   1.6. Wirtschaftlichkeit
   1.7. Mobilität
2. Welche innovativen Lösungen im Bereich von Planung sind Ihnen aus ähnlichen Gebieten bekannt und wie können sie in das Gewerbegebiet Niederschönhausen adaptiert werden?
   2.1. Wenn ja: was sind die Gründe dafür?
   2.2. Wenn nein: warum nicht?
3. Halten Sie diese passend und umsetzbar in dem vorliegenden Gebiet?
   3.1. Wenn ja: was sind die Gründe dafür?
   3.2. Wenn nein: warum nicht?

Zusätzliche Fragen/weitere Aspekte (falls sie noch nicht diskutiert wurden):

4. Welche innovativen Lösungen im Bereich von Transportmitteln sind Ihnen aus ähnlichen Gebieten bekannt?
   4.1. Wenn ja: was sind die Gründe dafür?
   4.2. Wenn keine bekannt: Warum gibt es solche noch nicht?
5. Halten Sie diese für passend und umsetzbar in dem vorliegenden Gebiet?
   5.1. Wenn ja: was sind die Gründe dafür?
   5.2. Wenn nein: warum nicht?

In dem Leitfaden wurden drei sogenannte Hauptfäden genannt:

6. Einführungsblock (Problematik Gewerbe versus Wohnen)
7. Allgemein: Zukunft der innerstädtischen Gewerbegebiete
8. Lösungen für das Gewerbegebiet Niederschönhausen
9. Reservefragen

INDIKATORENBLÄTTER

SCHLÜSSELFAKTOR 1: ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Erläuterung: Der ÖPNV beschreibt den Öffentlichen Personennahverkehr. Der Schlüsselfaktor behandelt die Erschließung durch den ÖPNV, dessen Verkehrsführung sowie die Ausbaumöglichkeiten des ÖPNV im Untersuchungsgebiet.

INDIKATOR 1.1: ENTFERNUNGEN DER HALTESTELLEN

Definition: Erfassung der Entfernung zu den vorhandenen Haltestellen des ÖPNV bezogen auf die Mitte des Gewerbegebietes (Ensemblegebiet)

Erläuterung: Der Faktor gibt Aufschluss über die zurückzulegenden Fußwege und Mobilität für Anwohner:innen und Arbeiter:innen

Daten: Karten, VBB; BVG; NVP-Berlin

Punkt: Mitte des Gewerbegebiets

- Blankenburger Str./ Grumbkowstraße (Bus 150 und 250)
  - 550 m, 7 Minuten Fußweg
- Lindenberger Str. (Bus 150 und 250)
  - 700 m, 9 Minuten Fußweg
- Selma und Paul Latte Platz (Bus 250)
  - 600 m, 7 Minuten Fußweg
- Schillerstr. (M1)
  - 1,1 km, 14 Minuten Fußweg
- Pankower Str. (50)
  - 1 km, 13 Minuten Fußweg
- Pankow-Heinersdorf (S2, S8, 50)
  - 1,7 km, 22 Minuten Fußweg

Tabelle 6: Erschließungsstandards im Tages- und Nachtverkehr

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte*	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte**	400 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**96 %**
*erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung****	*86,5 %*	*96,1 %*
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte*	400 m	./.
Niedrige Nutzungsdichte**	500 m	./.
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**./.**
*erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung****	*78,7 %*	

* Hohe Nutzungsdichte: ≥ 7.000 Einwohnerinnen und Einwohnern je km²
** Niedrige Nutzungsdichte: ≥ 7.000 Einwohnerinnen und Einwohnern je km²
*** Eigene Auswertung CNB, Fahrplanstand: 2018.

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 1.2: HALTESTELLENERSCHLIEßUNG

Definition: NVP-Berlin: Erschließungstandards und Haltestellenradien

Erläuterung: Der Faktor gibt Aufschluss über die Ausprägung der Erschließung des Untersuchungsgebietes durch den ÖPNV.

Daten: Karte

300m Radius

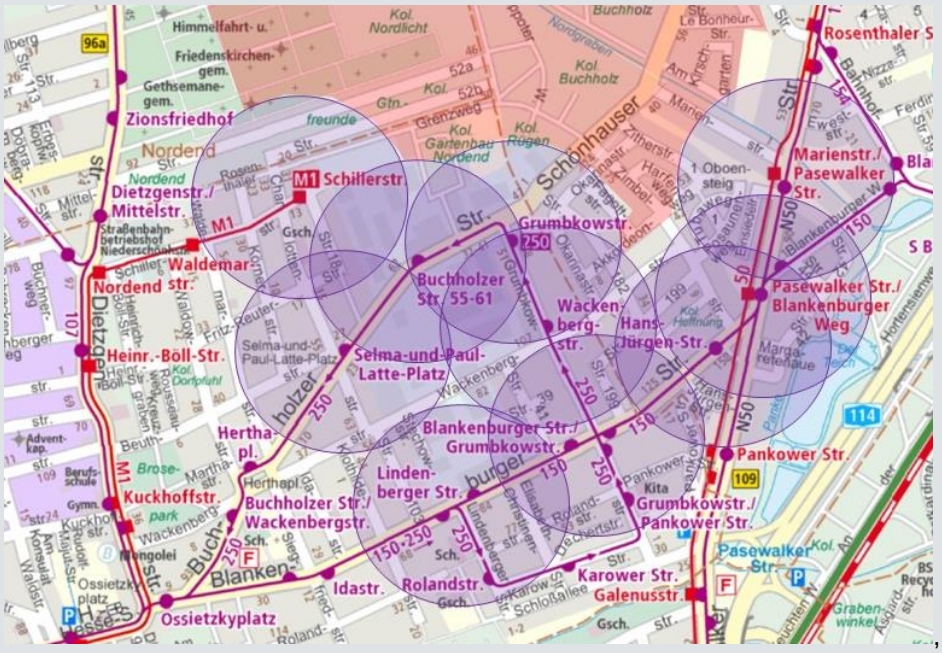


Tabelle 6: Erschließungsstandards im Tages- und Nachtverkehr

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte*	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte**	400 m	500 m
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**96 %**
*erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung****	*86,5 %*	*96,1 %*
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte*	400 m	./.
Niedrige Nutzungsdichte**	500 m	./.
Zu erfüllen für Anteil Gesamtbevölkerung	**80 %**	**./.**
*erfüllt für Anteil der Gesamtbevölkerung****	*78,7 %*	

* Hohe Nutzungsdichte: ≥ 7.000 Einwohnerinnen und Einwohnern je km²
** Niedrige Nutzungsdichte: ≥ 7.000 Einwohnerinnen und Einwohnern je km²
*** Eigene Auswertung CNB, Fahrplanstand: 2018.

Gerade das Gebiet nördlich des Gewerbegebiets ist nicht (gut) erschlossen

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 1.3: FAHRZEITEN

Definition: Zeit bis zum Erreichen eines gewissen Ziels mit dem ÖPNV (Fahrplandaten)

Erläuterung: Die Fahrzeit ist entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels.

Daten: NVP, VBB/BVG

Mo. 7:00 Uhr

	Hermann-Hesse-Str	Blankenburg	Pankow-Heiners-dorf	Pankow-Zentrum	S+U Bhf Pankow	Schönholz	Osloer Str	MV
Hertapl	0:04	0:14 (1x)	0:18 (2x)	0:09..	0:14	0:23 (1x)	0:24 (1x)	0:30 (2x)
Grumbk	0:07	0:17 (1x)	0:21 (2x)	0:12..	0:17	0:23 - 27(1x)	0:27 (1x)	0:33 (2x)
S&P-L-pl	0:05	0:15 (1x)	0:19 (2x)	0:10..	0:15	0:24 (1x)	0:25 (1x)	0:31 (2x)
Linden-brg Str	0:06	0:07	0:11 (1x)	0:12 (1x)	0:17 (1x)	0:16	0:23	0:33 (2x)

Fahrzeit teilweise durch Verkehrslage stark abweichend:
An einem Nachmittag +15 Min

INDIKATOR 1.4: BEWERTUNGEN UND ERFAHRUNGEN DER NUTZER ÖPNV

Definition: Anmerkungen und Erfahrungen der Anwohnenden

Erläuterung: Der Faktor gibt die subjektive Empfindung der Anwohner:innen über die Qualität des ÖPNV im Untersuchungsgebiet wider und ist somit auch Indiz für die Bereitschaft, den ÖPNV zu benutzen.

Daten:

- Laufen teilweise bis Bhf Pankow oder Pankow-Heinersdorf
- Starke Verspätungen und dadurch auch Unregelmäßigkeiten
- Unterschiedliche Bewertung des ÖPNV
  - Pro: S-Bahn in relativer Nähe (Pankow-Heinersdorf und Pankow)
    Con: s. u.
- Unterschiedliche Hauptverkehrsmittel:
  - Bevorzugt Auto (4-5 Tage/Woche), da z.B.: Pkw ist eh da, keine Monatskarte, Bequemlichkeit
  - ÖPNV eher für Freizeit
  - In Berlin lässt sich alles ohne Auto erreichen
  - Zu Fuß/Rad
- Nord-Ost-Verbindung schlecht im Norden Berlins
- Bus im Stau (150, 250)
- Bus zu langsam (250 nach Pankow)
- Bus unzuverlässig (150, 250 unpünktlich)
- In 7-10 Min Pankowerstr. (50) und dann zwei Stationen bis Pankow-Heinersdorf
- U-/S-Bahn sind gut, aber etwas zu weit weg/schlecht erreichbar
- Zu Fuß nach Pankow-Heinersdorf: 15-20 Min; zum Bhf Pankow: ca. 30 min. →schneller als Bus

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 1.5: AUSBAU- UND ERWEITERUNGSFÄHIGKEIT DES ÖPNV-ANGEBOTS

Definition: Taktverdichtungen/Verlängerungen

Erläuterung: Der Faktor liefert Indizien über zukünftige Potentiale des ÖPNV.

Daten:

- Verlängerung der M1/50 -> Einstellung des Astes oder Führung über Rosenthaler Grenzweg
- Verdichtung 150
- Verdichtung 250
- Verdichtung M1
- Verdichtung 50
- Anbindung Pankow-Heinersdorf
- Tangente Blankenburg-Nordendarena
- Angebotsplanung BVG → Cargotram

Bewertung durch Nutzer:

- Verlängerung der U-Bahn in die Elisabethaue hinein mit U-Bahnhof in der Dietzgenstraße
- Straßenbahn im Gebiet, früher führte die Tram eh schonmal durch die Idastraße

INDIKATOR 1.6: ÖPNV-INFRASTRUKTUR

Definition: Linienführung, Verkehrsführung, Barrierefreiheit, Zustand

Erläuterung: Der Faktor liefert Indizien über die Qualität und Barrierefreiheit des ÖPNV.

Daten:

- 250er: Schleifenfahrt um das Gebiet, „Kiezbus“, Anbindung Hermann-Hesse-Str., Pankow
- 150er Tangentialverbindung
- M1 westlich Anbindung Pankow
- 50 östlich des Gebiets, Anbindung Pankow-Heinersdorf, Pankow
- N50 und M1, bilden Nachtverkehr
- Verkehrsführung:
    - M1 und 50 im ÖPNV-Vorrangnetz vom Senat
    - 150 ebenso
    - 250 auch
    - 150 verkehrt auf Hauptstr., an LSA keine Sonderfreigabe
    - 250 verkehrt überwiegend auf Hauptstr. Hertapl?
- Haltestellen:
    - In der Blankenburger Str.: Barrierefrei ausgebaut im Zuge der Straßensanierung
    - Haltestellen 250: nicht barrierefrei, allerdings mit Wartehäuschen
    - M1/50 barrierefrei

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 1.7: ÖPNV-KAPAZITÄT
Definition: Kapazität setzt sich zusammen aus Gefäßgröße und Taktung **Erläuterung:** Die eingesetzten Fahrzeuge und Taktung haben Einfluss auf Qualität der Gebietserschließung. **Daten:** • 250er: Einsatz von 12m-Solobussen (70 Plätze) im 10-Min-Takt in HVZ: 420 P/h • 150er: Einsatz von Doppelstock (113) oder Gelenkbussen (99) im 10 Min: 565 – 499 P/h und Richtung • M1: Einsatz von 40m-Flexitys 245-248 Personen im 15 Min-Takt: 980-992 P/h • 50: Einsatz von 30m und 40m-Flexitys 184-248 P. im 10 Min-Takt: 1104-1488 P/h und R Daten von BVG und NVP

Tabelle 5: indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „ÖPNV“ (eigene Darstellung)

SCHLÜSSELFAKTOR 2: MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Erläuterung: Der MIV beschreibt den Motorisierten Individualverkehr. Der Schlüsselfaktor behandelt die Infrastruktur und die Verkehrsführung für den MIV sowie den ruhenden Verkehr und Ausbaumöglichkeiten der Infrastruktur des MIV.

INDIKATOR 2.1: MIV-INFRASTRUKTUR

Definition: Die Betrachtung der vorhandenen Infrastruktur für den MIV ist in dem untersuchten Gebiet von großer Bedeutung, da diese auch stark durch Schwerlastverkehr beansprucht wird.

Erläuterung:

Ausprägung:

Belag:

Blankenburger Straße: Asphaltdeckschicht

Grumbkowstraße: Asphaltdeckschicht

Buchholzer Straße: Asphaltdeckschicht

Wackenbergstraße: Großsteinpflaster, Reihenverband

Zustand

Blankenburger, Grumbkow, Buchholzer: gut

Wackenbergstraße: mäßig

Dimensionierung der Straßen:

Blankenburger Straße: 18 m

Wackenbergstraße: 15,5 m

Grumbkowstraße: 13,5 m

Buchholzer Straße: 14 m

Bewertung durch Nutzer:

- Schmale Straßen fordern hohe Konzentration und oft Rückwärtsfahren
- Selma und Paul Latte-Platz: Verkehrsregelung ungünstig, da Autofahrer die unterschiedliche Vorfahrtregelung umfahren
- Unübersichtliche Straßen → Beinaheunfälle
- Problem Kopfsteinpflaster
- Privatstraße im neuen Wohngebiet wird positiv wahrgenommen

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 2.2: PARKEN

Definition: Die Parkflächen sind in dem untersuchten Gebiet von Bedeutung, da sie ein wichtiger Einflussfaktor auf den Verkehrsfluss sind. Sämtliche Parkflächen für den MIV werden berücksichtigt.

Erläuterung:

Ausprägung:

- Muss noch genau erfasst werden, Anzahl von Flächen etc.
- Parken auf Straße möglich in Wackenbergstraße, Grumbkowstraße, Buchholzer Straße, Parkbuchten Blankenburger Straße

Bewertung durch Nutzer:

- Zugeparkte Straßen
- Im Gebiet zu schmale Straßen für beidseitiges Parken
- Seitdem Parken in Grumbkowstraße zugelassen → häufiger zu problematischen Gegenverkehrssituationen

INDIKATOR 2.3: VERKEHRSFÜHRUNG

Definition: Die Verkehrsführung sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind für die Erschließung des Gewerbegebietes bedeutsam.

Erläuterung:

Ausprägung:

Blankenburger Straße: Vorfahrtsstraße, Tempo 50, übergeordnete Hauptverkehrsstraße

- Blankenburger Straße als wichtige Verkehrsachse mit Anschluss nach Pankow und Zentrum

Wackenbergstraße: Rechts-vor-links, Tempo 30

- Wichtige Erschließungsstraße für Gewerbegebiet

Grumbkowstraße: Vorfahrtsstraße, Tempo 50

- Zubringerstraße Nord-Süd für Gewerbe

Buchholzer Straße: Vorfahrtsstraße, Tempo 50

- Wichtige Erschließungsstraße für Gewerbegebiet

Stechowstraße und Straße 41 dienen außerdem zur Erschließung in Nord-Süd-Richtung

Bewertung durch Nutzer:

- Verkehr hat dramatisch zugenommen (auch Reisebusse)
- Geschwindigkeitsvorgaben werden deutlich nicht eingehalten
- Grumbkowstr. Stau, teilweise minutenlang keine Möglichkeit aus der Ausfahrt zu fahren
- Verkehr von der B96a durch Schillerstr und Wohngebiet
- Grumbkowstr. Stop and Go Verkehr und Gegenverkehr-Problematik
- Selma und Paul Latte-Platz: Verkehrsregelung ungünstig, da Autofahrer die unterschiedliche Vorfahrtregelung umfahren
- Konfliktpotential: im Bereich Wackenbergstraße und Herthaplatz
- Evtl. Konfliktpotential in der Buchholzer Straße ab Beuthstraße
- Mit dem Pkw ist der Weg zur A114 am schlimmsten
- Verkehr in Ri. Norden des Gebiets (bzw. nördlich abfließend) wesentlich weniger
- Stört: LSA (Blankenburger/Grumbkow) wird durch Wohngebiet (Straße 41) umfahren

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 2.4: ERWEITERUNG MIV
Definition: Die Ausbaufähigkeit der Infrastruktur für den MIV ist für die weitere Entwicklung des untersuchten Gebiets von Bedeutung.
Erläuterung:
Ausprägung: - Tangente-Nord soll in Zukunft realisiert werden - Verbesserung des Verkehrsanschlusses und der inneren Erschließung werden durch den B-Plan angestrebt **Bewertung durch Nutzer:** - Parkplätze knapper machen, nur einseitig erlauben - Kopfsteinpflaster beseitigen - Nordtangente eine sinnvolle Lösung, das Gebiet zu erschließen - Positivbeispiel: Platanenstraße - Wackenbergstraße könnte man teilen und sperren (an der Stechowstraße), ggf. einfach als Modalfilter, sodass Pkw weiter durchkommen - Straße 103 und Co: Einfahrt verboten >7,5t sollte angeordnet werden - Halteverbot Grumbkowstr. - Str. 39 als Potential - Einbahnstraßenregelung in der Grumbkowstr war gut - Grumbkowstr. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (oder sogar 10) - Tonnagebegrenzung in den Kleinstraßen - Parkverbot in der Wackenbergstraße 64-66 sollte aufgehoben werden, da die Schleppkurve der Lkw nicht auf das Gelände passt. Das würde eine Umlenkung auf eine Erschließung von Norden über Buchholzer Straße bedeuten, dort gibt es fast nur Gewerbe und nur sehr wenige Anwohner - Mind. Verkehrsberuhigung

Tabelle 6: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „MIV“ (eigene Darstellung)

SCHLÜSSELFAKTOR 3: FAHRRADVERKEHR
Erläuterung: Der Radverkehr umfasst alle Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sowie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
INDIKATOR 3.1: FAHRRAD-INFRASTRUKTUR
Definition: Für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems ist auch die Förderung des Radverkehrs und seiner Infrastruktur von Bedeutung. Diese setzt sich zusammen aus den Radverkehrsanlagen sowie Abstellmöglichkeiten und anderen Angeboten.
Erläuterung:
Ausprägung: - Nur in der Blankenburger Straße gibt es eine Radverkehrsanlage (Schutzstreifen auf jeder Seite) - In der Grumbkow-, Wackenberg- und Buchholzer Straße gibt es keine Radverkehrsanlagen - Im gesamten Gebiet gibt es kaum Abstellmöglichkeiten
INDIKATOR 3.2: AUSBAU DER INFRASTRUKTUR
Definition: Für die zukünftige Entwicklung des untersuchten Gebiets ist eine Betrachtung der weiteren Ausbaumöglichkeiten der Radverkehrsinfrastruktur von Bedeutung.
Erläuterung:
Ausprägung: - Durch das Mobilitätsgesetz in Berlin wird der Umweltverbund bei der Planung bevorzugt vor dem MIV behandelt   o Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet in Zukunft möglich - Input aus Interviews
INDIKATOR 3.3: ERFAHRUNGEN DER RADFAHRENDEN
Definition: Sicherheitsempfinden und Anmerkungen der Radfahrenden
Erläuterung:
Ausprägung: - Viele Schüler fahren mit dem Fahrrad - Wenn neue Schule, dann steigt Fahrradverkehr weiter - Für Radfahrer sehr schlecht: Kopfsteinpflaster und überwucherter (illegal benutzter) Gehweg - Aus Angst (MIV, Schwerlastverkehr) wird oft mit dem Rad auf dem Gehweg gefahren

Tabelle 7: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Radverkehr“ (eigene Darstellung)

SCHLÜSSELFAKTOR 4: FUßVERKEHR
Erläuterung: Der Fußverkehr umfasst alle Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden.
INDIKATOR: 4.1 FUß-INFRASTRUKTUR
Definition: Die Infrastruktur für den Fußverkehr umfasst die die Beschaffenheit und Qualität der Gehwege, Querungsmöglichkeiten, Abfallbehälter sowie Sitzgelegenheiten.
Erläuterung:
Ausprägung: - Qualität der Gehwege im untersuchten Gebiet sehr unterschiedlich - Blankenburger Str., Grumbkowstr, Buchholzer Str. gut - Wackenbergstr. schlecht → unbefestigt, uneben, uneinheitlich - Insgesamt wenige Sitzgelegenheiten und Abfallbehälter
INDIKATOR: 4.2 ERFAHRUNGEN DER NUTZER
Definition: Die Erfahrungen der Nutzer mit der Fußverkehrsinfrastruktur sind für die Erarbeitung eines Konzepts für die Zukunft von Bedeutung.
Erläuterung:
Ausprägung: - Keine Sicherheit für (neue Schul)Kinder - Schwerverkehr und Abladung auf der Straße verdrängt Radfahrer auf den Gehweg, wiederum gefährlich für Fußgänger - Str. 103 kein Fußweg - Straße 103 dient auch als Schulweg in beide Richtungen - Sichteinschränkungen für Fußgänger durch parkende Autos - Selma und Paul Latte-Platz: kein Fußgängerüberweg - Zustand der Fußwege sehr schlecht - Angst an der Kreuzung Grumbkowstr./Blankenburger Str. wenn LKW dicht abbiegen (Schleppkurve) - Nicht Barrierefreier Fußweg zum Erreichen der Bushaltestelle und Überqueren der Straße - Charlottenstraße – Wackenbergstraße – Straße 103 für Pkw, Rad (insb. Schulkinder), Fußgänger und Transporter + Verflechtungsbereich mit der Wackenbergstraße + Schwerverkehr Gefährdungen - Wackenbergstr. hat keinen Gehweg (bei Sisyphos zugewuchert) - Trotz Anliegerpflicht kümmert sich Sisyphos nicht um die Pflege des Gehwegs
INDIKATOR: 4.3 AUSBAU DER INFRASTRUKTUR
Definition: Für die zukünftige Entwicklung des untersuchten Gebiets ist eine Betrachtung der weiteren Ausbaumöglichkeiten der Fußverkehrsinfrastruktur von Bedeutung.
Erläuterung:
Ausprägung: - Ampel oder Zebrastreifen - Bordstein absenken Grumbkowstr. - Querungshilfe Grumbkowstr. - Fußgängerüberweg in der Buchholzer Str. zur Bushaltestelle

Tabelle 8: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Fußverkehr“ (eigene Darstellung)

SCHLÜSSELFAKTOR 5: MODAL SHIFT
Erläuterung: Der Modal Shift beschreibt das Bestreben den Modal Split zu beeinflussen. Ziele ist es den Anteil des MIV, zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, zu senken.
INDIKATOR 5.1: MODAL SPLIT
Definition: Die Aufteilung der zurückgelegten Wege in dem untersuchten Gebiet gibt Aufschluss darüber, welcher Fahrzeugtyp wie häufig genutzt wird.
Erläuterung:
Ausprägung: Blankenburger Str./Buchholzer Str.: 80% Pkw/Lfw, 12% Fahrrad, 5% Lkw, 2% Bus, 2% Krad Buchholzer Str./Grumbkowstr.: 90% Pkw/Lfw, 1% Fahrrad, 5% Lkw, 1% Bus, 4% Krad Blankenburger Str./Grumbkowstr.: 84% Pkw/Lfw, 2% Fahrrad, 6% Lkw, 1% Bus, 7% Krad
INDIKATOR 5.2: BEREITSCHAFT ZUR VERÄNDERUNGEN VERKEHRSVERHALTEN
Definition: Der durch das Gewerbe induzierte Verkehr stellt neben den sonstigen Verkehrsbelastungen eine große Herausforderung in dem untersuchten Gebiet dar. Durch die Bereitschaft der Gewerbetreibenden könnte ein Wandel des Modal Split erreicht werden.
Erläuterung:
Ausprägung: Input aus Interviews

Tabelle 9: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Modal Shift“ (eigene Darstellung)

SCHLÜSSELFAKTOR 6: GEWERBE

Erläuterung: Beschreibung des Schlüsselfaktors

INDIKATOR 6.1: GEWERBEARTEN

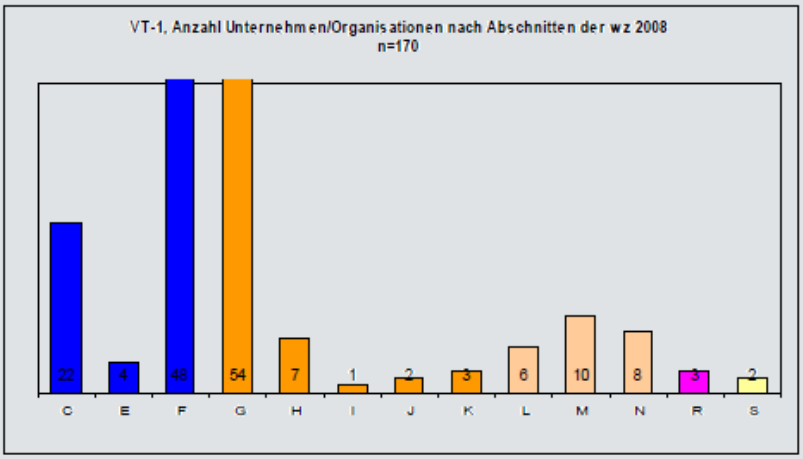
Definition: Wer, wo, was, Güterarten, Größe

Erläuterung: Die Gewerbeart hat Einfluss auf die benötigten Güter und somit auf die Fahrzeuge, die zum und vom Gewerbegebiet verkehren.

Daten: Interviews, Gewerbeflächenkonzept,

- Gewerbearten:

Vertiefungsbereich 1



Abschnitte der wz Klassifikation 2008

- C verarbeitendes Gewerbe
- E Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen
- F Baugewerbe
- G Handel, Instandhaltung und Reparatur von KFZ
- H Verkehr und Lagerei
- I Gastgewerbe
- J Information und Kommunikation
- K Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen
- L Grundstücks- und Wohnungswesen
- M Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen
- N Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen
- R Kunst, Unterhaltung und Erholung
- S Erbringung von sonstigen Dienstleistungen

in VT-1 sind insgesamt 170 Unternehmen tätig, davon:

- 22 Unternehmen produzierender Bereich ohne Bau
- 54 Unternehmen Bau
- 4 Unternehmen Entsorgung/ Recycling
- 62 Unternehmen Handel, Verkehr, Gastgewerbe
- 34 Unternehmen weitere Dienstleistungen

in den Abschnitten differenziert nach den größten Häufigkeiten:

- Abschnitt C
  - 10 Unternehmen Metallbau
- Abschnitt F
  - 8 Unternehmen Bautischler,
  - 8 Unternehmen sonst. spezialisierte Bautätigkeiten,
  - 7 Unternehmen Elektrohandwerk
- Abschnitt G
  - 25 Unternehmen mit KFZ Bezug,
  - 9 Unternehmen Einzelhandel (davon 1 Internet)

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 6.2: ZUKUNFTSVISION
Definition: Erweiterung des Gebiets, Zukunft der Firmen
Erläuterung: Die Zukunftsvision bezieht sich hierbei um die Zukunftsideen der Gewerbetreibenden und des Gewerbegebiets. Diese haben darauf Einfluss, ob sich zum Beispiel eine Firma vorstellen kann, ihren Standort zu verlegen, oder ob der Bezirk längerfristig nur eine bestimmte Art von Gewerbe ansiedeln möchte.
Daten: Kommen aus den Interviews
INDIKATOR 6.3: RECHTLICHES GEWERBE
Definition: Grundbesitz, B-Plan
Erläuterung: Die rechtlichen Rahmenbedingungen beschreiben
INDIKATOR 6.4: ERFAHRUNGEN DER ANWOHNENDEN
Definition:
Erläuterung:
Daten: - Es existiert kein Gewerbekonzept, hat der Bezirk verschlafen - Es existiert keine Vision (vom Bezirk) - Entsorger/Abfallwirtschaft falsch angesiedelt - Erst klären welche Ansiedlung, daraus dann Verkehrskonzept, da dies von Gewerbeart abhängig - Gewerbe ja, aber sinnvolle Regelungen, auf die in Berlin bewusst verzichtet wurde (z.B. Mindestabstand zwischen Entsorgungsbetrieben) - „Wildwuchs“ führt zu Problemen im Gebiet und zu Unmut in der Bevölkerung - defekte/nicht zugelassene Pkw werden im öffentlichen Straßenland abgestellt - Verbrennen von Dingen - Wackenbergstr.: Anrainerpflichten (C-Straße) werden vom Gewerbe mitunter nicht wahrgenommen - Ladetätigkeiten und Vermüllen der Straße - Kfz-Werkstätten schrauben und schleifen die ganze Nacht durch (im Sommer mit offenen Türen) - Garagen von Christburk: Nutzung als Gewerbe für das ein Gewerbegebiet notwendig ist? - Gewerbeflächen sind Mangelware in Berlin - Soziales/politisches Problem: - die meisten Arbeitenden sind ausländischer Herkunft massiver politischer Sprengstoff: (werden die Bürger ignoriert, so wenden sie sich von der Politik ab) subjektiven Wahrnehmung „Die Ausländer machen unser Gebiet kaputt“ ➢ **Vorschläge:** - Abfallwirtschaft gehört an den Stadtrand, z. B. Pankow-Nord (Ausweichquartier), explizit Sisyphos - Gewerbe enteignen und die Unternehmen an den Stadtrand umsiedeln - Andere Nutzung, z.B.: Innovationszentrum Bau, Entwicklungszentrum für Bautechnologien/Forschungsstandort/Verwaltungsbetriebe - Brachflächen beseitigen und Wertschöpfung in den Standort bringen - Das Gewerbe darf gerne bleiben, aber auch die bestehenden Unternehmen müssen sich schlicht und einfach an gesetzliche Auflagen halten (Straße 55dB, im Gewerbegebiet 65dB, hier liegen bis zu 90dB an)

Tabelle 10: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Gewerbe“ (eigene Darstellung)

SCHLÜSSELFAKTOR 7: IMISSIONEN

Erläuterung: Beschreibung des Schlüsselfaktors

INDIKATOR 7.1: LÄRM GEWERBE

Definition: Schallbeeinträchtigungen, die vom Gewerbe ausgehen

Erläuterung: Gewerbelärm kann die Lebensqualität der Anwohnenden beeinträchtigen

Daten: Interviews

Es gibt keine offiziellen Lärmmessungen, die uns bekannt sind

Anwohner beschreiben jedoch Hintergrundrauschen, Maschinenlärm...

Bewertung durch Nutzer:

- insbesondere bei Arbeiten wie Ausschlagen der Container/Auf- und Abladen (Qietschen)
- nach massivem Druck: Trennmauer zum minimalen Lärmschutz errichtet
- Lärm insb. nachts: Schleifen, Auslösende Alarmanlagen, 24h-Anhänger-Vermietung
- Rückwärtsfahrgeräusche, Grundrauschen der Anlagen

INDIKATOR 7.2: VERKEHRSLÄRM

Definition: Schallbeeinträchtigung vom Verkehr

Erläuterung: Verkehrslärm wirkt sich unmittelbar auf die Lebensqualität und Akzeptanz der Anwohnenden aus

Daten: Interviews, Karten, Bezirk, BI

- Lärmkarte des Senats mit errechneten Werten -> nicht vollständig
- Von der Bürgerinitiative gemessene Schallpegel -> Vor allem in der Wackenbergstr. mit Kopfsteinpflaster sind hohe Werte gemessen worden, allerdings nicht wissenschaftlich erfasst

Bewertung durch Nutzer:

- Lärm (und je nach Wohnlage Verkehrslärm) ist das größte Problem
- Messungen: Ein Pkw fährt normal mit 60dB vorbei, bei Container-Lkw: bis zu 90dB
- Besonders Container und nächtliche Lieferungen belasten
- Aufmerksamkeit wird durch Lärm und Erschütterungen nach draußen abgelenkt
- Anstatt über asphaltierter Buchholzer Straße/Grumbkowstraße (Osten) fahren Lkw durch das Wohngebiet
- Wenn Einbiegen in das Gelände nicht möglich, Entladung auf Straße mit laufendem Lkw-Motor (ca. 30 Minuten)
- Autowerkstätten generieren viel Schwerverkehr und haben ihre Abladung auf der Straße, das ist super laut, deckig
- Problem: Kopfsteinpflaster

Wird fortgesetzt

INDIKATOR 7.3: LUFTQUALITÄT
Definition: Geruch, Abgase,...
Erläuterung: Die Qualität der Luft, insbesondere Geruchsbelästigung beeinträchtigt die Lebensqualität und ggf. auch die Arbeitenden
Daten: Interviews: **Bewertung durch Nutzer:** - Schmutz: Sisyphos lädt Container um – Sortierung auf Gelände, gerade bei Ostwind starke Staubbelastung (Trockenbau etc.) - Dreck - Geruchsbelastung eher weniger, eher Lösungsmittel bei Wind aus Nord-Ost, aber das ist doch eher selten der Fall - Unterschiedliche Wahrnehmung von nächtlichen Verbrennungsgerüchen - Geruchsbelästigung durch Lackierei im Sommer
INDIKATOR 7.4: ERSCHÜTTERUNGEN
Definition:
Erläuterung:
Daten: Interviews Anwohner: -> Rohrleitungen etc. **Bewertung durch Nutzer:** - durch den Schwerverkehr entstehen bauliche Schäden an den Gebäuden - Die Anwohnenden müssen die Reparaturen mindestens anteilig zahlen, bei Bruch auf Grundstück komplett - Regelmäßige Beschädigungen von Bäumen - Regelmäßig Schäden an Pkw, Bäumen, Laternen werden umgefahren - Von Nachbarn gehört: Setzungsrisse im Bereich der Hauswassereinspeisung

Tabelle 11: Indikatorenblatt zum Schlüsselfaktor „Immissionen“ (eigene Darstellung)

MAßNAHMENBLÄTTER

IM GESPRÄCH STARK

NR.	MAßNAHME	ZEITHORIZONT *SCHLÜSSEL*
A1	Alle Maßnahmen stehen unter der Vision eines Hand-in-Hand, wie in Kapitel 6 beschrieben. Die Vision ist erforderlich, da Maßnahmen grundsätzlich auf ein Ziel ausgerichtet sein müssen. Gleichzeitig obliegt das Erstellen einer Vision nicht uns, diese Vision muss in Kooperation (nicht als Beteiligung) von Gewerbetreibenden, Anwohnenden und der Bezirkspolitik entstehen. Ohne eine klare Vision, wo es hingehen soll in Zukunft, sind alle weiteren Planungen obsolet. Aus diesem Grund müssen die genannten und ggf. weitere Akteure in einem mehrtägigen Werkstattverfahren diese Vision gemeinschaftlich für sich entwickeln. Damit wird die Top-Down-Vision dieses Dokuments durch eine Bottom-Up-Vision der tatsächlich betroffenen Individuen ersetzt. Ein runder Tisch aller betroffenen Akteure (bzw. der zwischenzeitlich bereits bestehende und wiederbelebte runde Tisch) sollte regelmäßig zusammentreten um den Prozess weiter zu begleiten, die weiteren Schritte zu koordinieren und die Kommunikation zwischen den Beteiligten sicherzustellen. Dem Bezirksamt kommt dabei die Rolle der Organisation, Zuarbeit, fachlichen Begleitung, Projektsteuerung und -umsetzung zu. Das o.g. Werkstattverfahren zur Visionserstellung sollte dabei ein erster Schritt sein.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Gewerbe* *Kommunikation* *Stadtplanung* *Wohnen*
A2	Um eine umfassende Beteiligung der Betroffenen sicherzustellen, soll auf der Internetplattform mein.berlin.de eine eigene Projektseite für das Gebiet erstellt und sowohl Anwohnende als auch Gewerbetreibende des erweiterten Umfeldes aktiv aufgefordert werden, sich zu beteiligen. Von besonderer Bedeutung ist die Niederschwelligkeit des Zugangs. Ein mögliches Format wäre dabei eine Karte, auf der Markierungen für Defizite oder Vorschläge gesetzt und diese wiederum durch andere Nutzer kommentiert werden können. Das Format ist geeignet, ein fortlaufendes Bild der Wünsche zu erhalten und die Beteiligung der Zivilbevölkerung auch außerhalb des runden Tisches zu fördern. Die Vorschläge sind regelmäßig auszuwerten, Ablehnungen bedürfen einer Begründung.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation*
A3	Vom Bezirksamt sollte eine allen Akteuren bekannte, zuständige Person für das Gebiet benannt werden. Sie dient als Schnittstelle zwischen Betroffenen und Bezirksamt und kümmert sich um die interne Abstimmung sowie die Kommunikation nach außen.	kurzfristig *Kommunikation* *Verwaltung*

Wird fortgesetzt

A4	Es sollte ein/e feste/r Gebietsmanager:in benannt oder neu eingestellt werden. Diese/r sollte Rückhalt im Bezirksamt genießen und fungiert ähnlich wie ein/e Quartiersmanager:in für das Gewerbe- und Wohngebiet. Die Finanzierung kann z.B. über Quartiersfonds erfolgen.	mittelfristig *Gemeinschaft* *Kommunikation* *Verwaltung*
A5	Es sollten Vor-Ort-Begehungen im gesamten Betrachtungsgebiet mit den Anwohnenden durchgeführt werden. Dazu gehören Stadtspaziergänge, Fußverkehrschecks, etc. Diese können durch die Verwaltung, die Politik, oder durch die zuständigen Personen (s. oben) durchgeführt werden und sollten wiederkehrend erfolgen.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation* *Stadtplanung* *Verwaltung*
A6	Berücksichtigt werden muss die Einbindung aller Betroffener. Dies bezieht beispielsweise auch die Zulieferbetriebe, das Fahrpersonal und die Träger öffentlicher Belange mit ein. Ziel ist die Generierung einer umfassenden Datenbasis.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation*
A7	Generell wird empfohlen, so viele Kanäle wie irgend möglich zu bespielen. Neben den bereits genannten Optionen kommen beispielsweise auch Arbeitsgruppen, Projekttage, Amtssprechstunden, Tage der offenen Tür im Gewerbegebiet, ein Newsletter, die Berliner Stadtwerkstatt, Dérives etc. in Betracht.	begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation*
A8	Kommunalpolitik bedeutet Bürgernähe, da hier die Politik „vor der eigenen Haustür anfängt“. Aus diesem Grund birgt Kommunalpolitik in besonderer Weise Gefahren hinsichtlich der Schaffung von Politikverdrossenheit. In diesem Zusammenhang kann eine stärkere Entkopplung von Parteipolitik und Verwaltungshandeln zielführend sein. Da sich dies naturgemäß schwierig gestaltet, kann auch die Beauftragung eines externen Büros für die neutrale Steuerung in Erwägung gezogen werden.	kurzfristig, mittelfristig *Verwaltung*
A9	Dem Bezirksamt wird empfohlen, eine problemorientierte Arbeitsweise anzunehmen. Prüfungen von Anträgen, Bürgerideen oder entwickelten Maßnahmen haben lösungsorientiert zu erfolgen. Es sollen begründete Abwägungsentscheidungen getroffen werden, alle nicht zielführenden Arbeitsweisen wie Verzögern oder Kompetenzstreitigkeiten sollen vermieden werden.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation* *Verwaltung*
A10	Um den Gestaltungswillen zu unterstreichen, kann es hilfreich sein, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen tatsächlich sehr zeitnah umzusetzen, bevor alle weiteren Maßnahmen abschließend geprüft wurden. Ggf. auch probeweise (eine Erprobungsmaßnahme löst darüber hinaus rechtliche Probleme). Dies erzeugt Sichtbarkeit, darf jedoch keinesfalls als Problemlösung angesehen werden. Bei flankierenden Maßnahmen muss auf die gleichzeitige Umsetzung geachtet werden.	kurzfristig *Gemeinschaft* *Kommunikation* *Verwaltung*

Wird fortgesetzt

A11	Sachverhalte, eigene Prioritäten und Ergebnisse von Abwägungen sind klar und sachlich zu kommunizieren. Dies gilt für die gesamte Kommunikation nach innen und außen. Die bezirkliche Kommunikation sollte aktiv und aufsuchend erfolgen. Kurz gehaltene und nur auf den exakten Frageinhalt fokussierte Antworten verringern das Verständnis und die Akzeptanz – dabei ist eine wichtige Aufgabe von Politik und Verwaltung, zu verhindern, dass die Bevölkerung und die Unternehmen sich nicht ernst genommen fühlen. Ansprechen, Nachfragen, Kontakt halten, Feedback geben, ehrliche Kommunikation und ausführliches Antworten sind essentiell für verantwortungsvolles Verwaltungshandeln und um verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Auf die Nutzung von Textbausteinen und vorgeschobene Argumente ist grundsätzlich zu verzichten. Transparenz schafft Nachvollziehbarkeit, welche wiederum essentielle Voraussetzung für die Akzeptanz getroffener Entscheidungen ist.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation* *Verwaltung*
A12	Zur Erkennung, ob Maßnahmen zielführend sind und ob ggf. nachgesteuert werden muss, muss eine klare Wirkungskontrolle erfolgen. Eine laufende Evaluation muss darüber hinaus auch bezüglich der Prozesse erfolgen. Alle Maßnahmen sind daher mit konkreten Deadlines und messbaren Indikatoren zu versehen Entsprechende Regelungen und damit verbundene verbindliche Maßnahmen müssen bereits zu Beginn der Projektphase eingeführt und verankert werden. Neben der Projektsteuerung dient dies auch der Transparenz.	kurzfristig, begleitend *Verwaltung*
A13	Positive Fehlerkultur etablieren: Einen Raum für freies Denken zu schaffen bereichert die Diskussion und eröffnet Möglichkeiten. Nicht-gesetzes- oder -richtlinienkonforme oder zunächst überraschende Ideen sind häufig nicht schlechter als andere und können neue Impulse bringen. Es sollten daher zunächst keine Ansätze ausgeschlossen, sondern erst in einem zweiten Schritt auf ihre Begleiterscheinungen und Umsetzung geprüft werden. Auch subjektiv „falsche“ Ansätze können in einem konstruktiven Dialog zu „besseren“ Lösungen (bezogen auf die Zielerreichung) transformiert werden. Sie bergen zudem das Potential Prozesse und Normen auf ihre Aktualität und Angemessenheit zu überprüfen.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Kommunikation* *Stadtplanung* *Verwaltung*
A14	Es wird dem Bezirksamt darüber hinaus dazu geraten, bei allen zukünftigen Planungen zu berücksichtigen, dass restriktive Maßnahmen grundsätzlich konsequent getroffen werden sollten.	kurzfristig, begleitend *Verwaltung*

Tabelle 12: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Im Gespräch stark“ (eigene Darstellung)

NR.	MAßNAHME	ZEITHORIZONT *SCHLÜSSEL*
B1	Durch die Unternehmen sollte dringend ein Downsizing der Fahrzeuge geprüft werden. Viele Lkw-Fahrten könnten genauso gut mit einem Transporter abgewickelt werden; Transporterfahrten mit einem Pkw oder Lastenfahrrad; Pkw-Fahrten mit einem (Lasten-)Fahrrad oder dem ÖPNV oder ggf. auch gepoolten Pkw. Weniger Fahrten und kleinere Fahrzeuge bedeuten weniger Lärm, geringere Emissionen und eine höhere Verkehrssicherheit für alle anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Handhabe des Bezirks ist hier relativ gering, aber auch im Rahmen von Modellprojekten oder Anreizsystemen sowie bilateralen Vereinbarungen sind entsprechende Maßnahmen umsetzbar.	kurzfristig, mittelfristig *Immission* *Schulweg-sicherheit* *Schwerverkehr* *Verkehr (allg.)*
B2	Die Firmen sollten ein internes Logistikmanagement etablieren, das Verkehre ins Gewerbegebiet verhindert. Dies betrifft z.B. Anlieferungen, die ohne Umschlag auf dem Firmengelände direkt zur Baustelle erfolgen können, die Stationierung eigener Lkw-Flotten auf externen Flächen und die Bündelung von Fahrten.	kurzfristig, mittelfristig *Immission* *Schwerverkehr*
B3	Aufgrund der starken Erschütterungs- und Lärmbelastungen für die Anwohnenden, die nicht nur vom Schwerverkehr, sondern auch z.B. von Transportern und Anhängern sowie der Schulwegsicherung sollte eine Sperrung der Wackenbergstraße in Höhe Stechowstraße erfolgen. Die Sperrung soll für alle Arten von Kfz gelten und baulich sichergestellt werden. Dies wurde bereits einmal im Einvernehmen von Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie in der BVV beschlossen, durch den Bezirk jedoch bezugnehmend u.a. auf die Verlagerungswirkungen abgelehnt. Dazu siehe Kapitel 7.2.1. Ein Einfluss auf die Arbeit der BSR wird als gering eingeschätzt, da die Stechowstraße bereits heute eine Sackgasse ist. Die Handlungsfähigkeit des Gewerbes wird aufgrund der allseitigen Erschließung und verfügbarer und besser geeigneter Alternativstrecken nicht beeinträchtigt. Die Behinderung der BOS kann durch Steckpfosten verhindert werden, zudem ist die heutige Behinderung durch den Schwerverkehr deutlich größer, sodass die BOS sogar profitieren können. Eine Anordnung wird mindestens bis zur Sanierung der Wackenbergstraße auf Basis der angeführten Argumentation gemäß §45 (1) Satz 1 StVO in Kombination mit §45 (1) Satz 2 Nummer 3 StVO für möglich erachtet. Im Zusammenspiel mit Maßnahme B12 ergeben sich Wirtschaftsverkehrsrouten, die nach §6 (1) MobG BE gefordert werden.	kurzfristig *Immission* *Schwerverkehr* *Verkehr (allg.)*

Wird fortgesetzt

B4	Die Umwandlung der Wackenbergstraße in eine Fahrradstraße (Anlieger frei) sollte geprüft werden. Voraussetzung ist die Asphaltierung der Wackenbergstraße. Es bestehen erhebliche Synergien mit dem „grünen Band“, der Schulwegsicherung zur neu geplanten Schule auf dem Bundespolizeigelände, dem Fahrradnetz und der Förderung des B+R mit erforderlicher Zuwegung. Die Radnetzplanung indiziert nach §45 (1b) Nummer 5 StVO die vorherrschende Verkehrsart. Diese Maßnahme kann auch nach Entfall der Anordnungsgründe der Maßnahme B3 eine dauerhafte Entlastung von Verkehrsimmissionen darstellen, da §45 (9) Satz 3 StVO bei der Anordnung von Fahrradstraßen gemäß §45 (9) Satz 4 Nummer 2 StVO keine Anwendung findet. Darüber hinaus kann mit einer Teileinziehung dem sogenannten „Vorbehalt des Straßenrechts“ begegnet werden.	mittelfristig, langfristig *Immission* *Radverkehr* *Schulweg-sicherheit* *Verkehr (allg.)*
B5	Um großen Sattelschleppern das Einbiegen nur noch durch die für SV deutlich besser geeignete Buchholzer Straße zu ermöglichen, sollte das Haltverbot vor dem Grundstück Wackenbergstraße 66 entfallen.	kurzfristig *Immission* *Öff. Sicherheit* *Schwerverkehr*
B6	Da bereits heute viele Lastzüge nicht mehr auf das Grundstück einbiegen sondern im öffentlichen Straßenland entladen sollte darüber hinaus in Absprache mit den Flächeneigentümern die komplette Schließung der besagten Zufahrt für den motorisierten Verkehr erfolgen.	kurzfristig *Immission* *Schwerverkehr*
B7	Aufgrund der Angabe der Lkw-Fahrenden, das Navigationssystem habe sie in die Straßen gelenkt, sollte das BzA Kontakt mit den Herstellern der Software aufnehmen, um zu erwirken, dass die Strecken als Lkw-ungeeignet und/oder spezielle An- und Abfahrtrouten hinterlegt werden. Da Lkw-Navis spezielle Software nutzen, ist dies verhältnismäßig einfach möglich.	kurzfristig *Schwerverkehr*
B8	Die Buchholzer Straße sollte ab Selma und Paul Latte Platz für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 7,5 Tonnen gesperrt werden (BVG frei), um auch das Wohngebiet vom Schwerverkehr westlich zu entlasten.	kurzfristig *Schwerverkehr*

Wird fortgesetzt

B9	Anschließend an bestehende Konzepte (Link 1) und auch in Berlin bereits diskutierte Ideen (Link 2) sollte langfristig die Errichtung einer Güter-Straßenbahnlinie in das Gewerbegebiet geprüft werden. Die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür werden als günstig eingeschätzt. Zum einen sind unbebaute Korridore für die Bahn vorhanden, die eine Führung ermöglichen. Zum anderen ergeben sich erhebliche Synergien mit anderen Maßnahmen dieser Vorlage und bereits existierender öffentlicher Planungen. Essentiell ist dafür der Erhalt der Straßenbahnstrecke in der Schillerstraße, die direkt an das Gewerbegebiet grenzt. Im Rahmen der Bebauung des Gebietes „Elisabethaue“ soll die Linie M1 dorthin verlängert und der Ast stillgelegt werden. Die Infrastruktur kann weiterhin problemlos genutzt werden, ein Abbau muss daher verhindert werden. Darüber hinaus ist ein Abzweig der ebenfalls in B54 genannten Nahverkehrstransversale Nord vorzusehen, die von Nord-Osten kommend in das Gebiet führen kann. Neben einer ggf. verbesserten ÖV-Anbindung bietet sich so die Möglichkeit, ein Güterterminal für städtischen Schienenverkehr zu errichten, der aufgrund gradliniger Linienführungen und bei entsprechender Ausgestaltung keine Mehrbelastung für die Anwohnenden darstellt. Als Zielpunkt für die Verkehre wird an dieser Stelle der Westhafen vorgeschlagen, zu dem in den kommenden Jahren ebenfalls eine neue Straßenbahnverlängerung geplant ist. Dort sind die Infrastrukturen für kombinierten Verkehr und Güterverteilung bereits vorhanden. Selbstverständlich können jedoch auch andere Zielpunkte gewählt werden. Interviewte Gewerbetreibende zeigten sich der Idee gegenüber aufgeschlossen, ein Gewerbetreibender äußerte darüber hinaus die grundsätzliche Bereitschaft, seine Flächen in den kommenden Jahren für ein solches Güterzentrum im Gebiet zur Verfügung zu stellen. Für den Bau der Infrastruktur, der Verteilzentren sowie für den notwenigen Flächenerwerb und die Fahrzeuge stehen öffentliche Fördergelder zur Verfügung. Link 1: https://www.saechsische.de/die-cargo-tram-ist-wieder-da-3644803.html Link 2: https://www.morgenpost.de/berlin/article209876535/Bericht-Gueter-Trams-sollen-Pakete-in-Berlin- transportieren.html	langfristig *Gewerbe* *Immission* *ÖPNV* *Schwerverkehr* *Wohnen*
B10	Um langfristig das Wohngebiet komplett vom Schwerverkehr zu entlasten, sollte der Bau einer direkten Verbindung des Gewerbegebiets mit der Autobahn A114 erwogen werden wie sie z.B. mit der Errichtung der Transversale Nord (TVN) realisiert würde. Die komplette Straßen-TVN ist für die Entlastung des Wohngebietes nicht erforderlich, sondern nur die Verbindung der Schönhauser Straße mit der Autobahn. Die Durchbindung der TVN zwischen A114 und B96a kann darüber hinaus auch die Konflikte der SV-Verkehre nach Nordwesten verringern, aufgrund der Schaffung einer neuen attraktiven Straßenverbindung für den MIV und dem dadurch zu erwartenden induzierten Mehrverkehr (der wiederum andere Menschen zusätzlich belasten würde) wird dieser Abschnitt der TVN jedoch in Hinblick auf das betrachtete Gebiet nicht empfohlen. Verkehrslenkende Ansätze, die ebenfalls die A114 nach Norden nutzen, werden als zielführender eingeschätzt.	langfristig *Gewerbe* *Immission* *Schwerverkehr* *Verkehr (allg.)* *Wohnen*

Wird fortgesetzt

B11	Im Gewerbegebiet sollte eine Förderung der Lastenrad-Nutzung erfolgen. Dies hängt stark von der Art des Gewerbes und der Wegelänge ab, allerdings wurde durch die Gewerbetreibenden bereits eine grundsätzliche Bereitschaft signalisiert. Für die Gewerbetreibenden ergeben sich daraus auch konkrete finanzielle Vorteile, vor allem in Bezug auf Instandhaltung und Kosten für die Vorhaltung von Parkflächen, die nicht anderweitig genutzt werden können. In diesem Zusammenhang ergeben sich erhebliche Synergien vor allem mit einem Cargotram-Terminal. (E-)Lastenräder können Zuladungen bis 200kg und 1,5m² problemlos bewältigen und sind damit zur internen Güterverteilung gut geeignet.	mittelfristig, begleitend *Gewerbe* *Radverkehr* *Schwerverkehr* *Verkehr (allg.)*
B12	Für den Schwerverkehr ist ein Wegeleitsystem einzuführen, das ihn mittels Beschilderung über die Grumbkowstraße und Buchholzer Straße ins Gewerbegebiet führt. Die Beschilderungen haben bereits auf der A114, auf der B96a und am S-Bahnhof Pankow als Vorwegweisung zu erfolgen, um die Fahrenden darauf aufmerksam zu machen.	kurzfristig *Schwerverkehr*
B13	Für den Radverkehr ist ein Wegeleitsystem einzuführen, um ihn sicher und vom Schwerverkehr getrennt auf die Hauptrouten zu führen. Es bestehen dabei erhebliche Synergien mit dem Berliner Fahrradroutennetz, das sich im Moment in der Aufstellung durch SenUVK befindet, der vorgeschlagenen B+R-Förderung, der Nahmobilitätsförderung sowie der Schulwegsicherung.	kurzfristig, mittelfristig *Radverkehr* *Schulweg-sicherheit*
B14	Sogenanntes „Reversed Road Pricing“ kann einen Anreiz zum Verzicht oder zur Verlagerung von Fahrten darstellen. Dabei wird für jede nicht angetretene Fahrt oder eine, die statt mit dem eigenen Fahrzeug mit dem Umweltverbund abgewickelt wurde, ein Geldbetrag ausbezahlt, dies kam z.B. in Utrecht zum Einsatz.	mittelfristig *Verkehr (allg.)*
B15	Um dem bisherigen Liefern und Laden im öffentlichen Straßenland vorzubeugen, sollte geprüft werden, ob die Zufahrt gegenüber Wackenbergstraße 66 für den Kfz-Verkehr verschlossen und nur als Zugang für Fuß, Rad und als Feuerwehrzufahrt beibehalten werden kann.	kurzfristig *Immission* *Schwerverkehr*
B16	Zur Durchsetzung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollten auch bauliche Maßnahmen wie Berliner Kissen, Temposchwellen, Blumenkübel etc. geprüft werden.	kurzfristig *Immission* *Öff. Sicherheit* *Verkehr (allg.)*
B17	Zur Durchsetzung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollte spätestens zur Eröffnung der neuen Schule in der Grumbkowstraße die Errichtung ortsfester Dialogdisplays geprüft werden.	mittelfristig, langfristig *Öff. Sicherheit* *Schulweg-sicherheit*

Wird fortgesetzt

B18	Eine grundständige Sanierung der Wackenbergstraße ist unumgänglich. Die Sperrung für den Durchgangsverkehr ersetzt diese Maßnahme nicht, da die Fahrbahn weiterhin nicht durch mobilitätseingeschränkte Personen gequert werden kann und der bauliche Zustand der Fahrbahn das gefahrlose Radfahren nicht erlaubt, was zu Gefährdungen von Zufußgehenden führt. In Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben und ggf. weiteren Leitungsträgern sollten Sanierungsmaßnahmen so schnell wie möglich erfolgen. Die neuen Vorgaben zur lokalen Versickerung stehen aufgrund der verfügbaren Breiten des öffentlichen Straßenlandes einer grundständigen Sanierung nicht entgegen.	mittelfristig, langfristig *Fußverkehr* *Immission* *Öff. Sicherheit* *Radverkehr* *Verkehr (allg.)*
B19	Kurzfristig kann das „Drüberasphaltieren“ Entlastungen für die Anwohnenden bringen (insbesondere aufgrund der geringeren Erschütterungen), demgegenüber steht jedoch die Gefahr von (noch) höheren Geschwindigkeiten. Zudem sind solche Notinstandsetzungen nur von kurzer Haltbarkeit und nicht mit Schwerverkehr vereinbar. Sie sind damit als kurzfristig umsetzbare Schadensbegrenzung geeignet, können eine grundständige Sanierung jedoch keinesfalls ersetzen oder hinauszögern.	kurzfristig *Fußverkehr* *Immission* *Öff. Sicherheit* *Radverkehr* *Verkehr (allg.)*
B20	Solange keine Sanierung der Wackenbergstraße erfolgt ist, sollte die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h (streckenbezogen) erfolgen. Eine entsprechende Anordnung ist aufgrund von Straßenschäden nach § 45 (1) zulässig, im Übrigen gelten die Ausführungen zu § 45 (9), siehe oben. Diese Anordnung kann auch auf die Nachtstunden beschränkt werden.	kurzfristig *Immission* *Öff. Sicherheit* *Schulweg-sicherheit* *Schwerverkehr*
B21	Zur Kompensation von Verlagerungseffekten, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verringerung der städtebaulichen Trennwirkung in der Grumbkowstraße ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 30 km/h anzuordnen. Zu den Anordnungsvoraussetzungen gelten die Ausführungen zu § 45 (9), s.o.	kurzfristig *Fußverkehr* *Gemeinschaft* *Immission* *Radverkehr* *Stadtplanung* *Schwerverkehr*
B22	Um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitslimits zu erreichen, sind insbesondere nachts verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Dies kann auch sehr kurzfristig durch Aufstellung sogenannter „Enforcement Trailer“ erfolgen.	kurzfristig, begleitend *Immission* *Öff. Sicherheit* *Schulweg-sicherheit*

Wird fortgesetzt

B23	Wo bisher auf den Seitenstreifen geparkt wird, sollte das Parken wechselseitig-einseitig auf die Fahrbahn verlegt werden. Dies räumt den Zufußgehenden mehr Raum ein, entlastet die Wurzeln der Straßenbäume von übermäßiger Belastung durch Kfz und kann die Einhaltung der Geschwindigkeiten begünstigen, wobei letzteres nicht abschließend geklärt ist.	kurzfristig *Immission* *Öff. Sicherheit*
B24	Wie bei der gemeinsamen Initiative von BVG und Berliner Wasserbetrieben sollen auch die Gewerbetreibenden in Niederschönhausen angehalten werden, Fahrten und Fahrzeuge zu teilen. Dafür sollten Mobilitätsstationen für das Gewerbegebiet geprüft werden. Im Rahmen dessen ist zu prüfen, ob die Einrichtung gemeinsamer (E-)Fahrzeugpools möglich ist – neben der Verringerung der Anzahl an Fahrzeugen bei gleichbleibender Mobilität kann dies auch der Sektorenkopplung dienen, sofern die erheblichen Potentiale für PV-Anlagen von Dachflächen im Gewerbegebiet genutzt werden. Für das Pooling existieren bereits fertige B2B-Plattformen.	mittelfristig, langfristig *Gewerbe* *Immission* *Verkehr (allg.)*
B25	Die Fahrenden sollten stärker dafür sensibilisiert werden, dass nächtliche Fahrten ein Lautstärkeproblem darstellen können. Das bedeutet nicht nur die Prüfung von anderen Arten, Container zu transportieren, sondern auch eine Verpflichtung zur Ladungssicherung im Transporter und ein stärkeres Einwirken auf die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen.	kurzfristig, begleitend *Immission* *Öff. Sicherheit*
B26	Es wird dringend empfohlen, ein Konzept zu erstellen, um die bisherige äußere zukünftig durch eine innere Erschließung sicherzustellen. In Kooperation mit den Unternehmen sind dabei die Möglichkeiten zur Nutzung der privaten Flächen für die prinzipiell mögliche Erschließung zu erörtern und rechtlich verbindlich festzuhalten.	langfristig *Gewerbe* *Immission* *Stadtplanung* *Verkehr (allg.)* *Wohnen*
B27	Der gesamte Bereich südlich der Wackenbergstraße sollte über die Straße 39 erschlossen werden, um die Anwohnenden der Grumbkowstraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten.	mittelfristig *Gewerbe* *Immission* *Schwerverkehr* *Stadtplanung* *Verkehr (allg.)* *Wohnen*
B28	Eine der Erschließungsstraßen zwischen Stechowstraße und Straße 41 sollte als neue Straße 39 nutzbar gemacht und anschließend in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden neu über die Einfahrt westlich der Wackenbergstraße, Hausnummer 78-82 nach Norden weitergeführt werden. Es handelt sich dabei um die Trasse des ehemaligen Gleisanschlusses.	langfristig *Gewerbe* *Immission* *Schwerverkehr* *Stadtplanung* *Verkehr (allg.)* *Wohnen*

Wird fortgesetzt

B29	Um die städtebauliche Trennwirkung des Gewerbegebietes abzumindern und eine Nahmobilitätsachse durch das Gebiet zu führen, kann in Ergänzung des Konzepts der inneren Erschließung eine vollständige Entwidmung und Entsiegelung der Wackenbergstraße zwischen Grumbkow- und Stechowstraße erfolgen. Die Achse soll entsiegelt und mit Bäumen gesäumt werden, nur ein Geh- und Radweg soll angelegt werden. Die Achsen der inneren Erschließung des Gewerbegebiets würden dieses „grüne Band“ kreuzen. An den Knotenpunkten ist der Quartiersachse Vorrang vor den Gewerbestraßen einzuräumen. Dieses grüne Band sollte bei der Planung einer Grundsanierung der Straße und des Leitungsnetzes bereits mitberücksichtigt werden.	langfristig *Fußverkehr* *Gemeinschaft* *Radverkehr* *Schulweg-sicherheit* *Stadtplanung* *Umfeld.&Freir.* *Wohnen*
B30	Zur Sicherung der Fuß- und insbesondere der Schulwege in der beschriebenen Nord-Süd-Achse sind die Straße 103 und die Klothildestraße für den allgemeinen Kraftverkehr vollständig zu sperren (Vz 260, Anlieger frei). Dieses Verkehrsverbot betrifft in erster Linie den Gewerbeverkehr und wirkt auch gegen das „Festfahren“ in den Knotenpunkten.	kurzfristig *Immission* *Öff. Sicherheit* *Schulweg-sicherheit* *Schwerverkehr*
B31	Aufgrund des Fehlens von Gehwegen in der Straße 103 ist diese zusätzlich zum verkehrsberuhigten Bereich umzuwidmen.	kurzfristig *Fußverkehr* *Öff. Sicherheit* *Schulweg-sicherheit* *Schwerverkehr*
B32	Die Idastraße und die Siegfriedstraße sind für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 Tonnen zu sperren. Dieses Verkehrsverbot betrifft in erster Linie den Gewerbeverkehr und wirkt auch gegen das „Festfahren“ in den Knotenpunkten.	kurzfristig *Immission* *Öff. Sicherheit* *Schwerverkehr*
B33	Die Straße 41 ist nach erfolgter Wiedernutzbarmachung der Straße 39 ab dem Knotenpunkt mit dieser als gegenläufige Einbahnstraße (Rad frei) auszuführen, um die Gewerbeverkehre auf die Grumbkowstraße und die Straße 39 zu verlagern. Bis dahin sind ggf. weitere verkehrsregelnde Maßnahmen zu prüfen.	mittelfristig *Schwerverkehr* *Verkehr (allg.)*
B34	Generell sollte bei den Kleinstraßen bereits frühzeitig der Fußverkehrsteil des MobG berücksichtigt werden und straßenrechtliche Teileinziehungen erfolgen. Dies kann auch eine Lösung vor dem Hintergrund des sogenannten „Vorbehalt des Straßenrechts“ darstellen.	kurzfristig, begleitend *Fußverkehr* *Öff. Sicherheit*

Wird fortgesetzt

B35	An allen Kreuzungen im Gebiet sind die notwendigen Sichtbeziehungen in den 5m-Zonen durch vorgezogene Seitenräume sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die Kreuzungen und Einmündungen an den Schulwegen. Kurzfristig sind diese durch die Aufstellung von Fahrradbügeln, Pollern o.ä. zu sichern bis Umbaumaßnahmen begonnen werden können.	kurzfristig, mittelfristig *Fußverkehr* *Öff. Sicherheit* *Schulweg-sicherheit*
B36	An allen Straßen, die nicht durch Schwerverkehr genutzt oder vorsichtiger befahren werden sollen, sind Portale zu schaffen. Kurzfristig kann dies durch Stadtmobiliar geschehen, mittelfristig sollten vorgezogene Seitenräume und Bäume diese Aufgabe übernehmen.	kurzfristig, mittelfristig *Öff. Sicherheit* *Schwerverkehr*
B37	Alle Einmündungen von untergeordneten in übergeordnete Straßen sollten als Geh- und Radwegüberfahrt ausgestaltet sein. Dies gewährleistet Barrierefreiheit, langsamere Abbiegegeschwindigkeiten und Vorrang für die Zufußgehenden.	langfristig *Fußverkehr* *Radverkehr*
B38	Im gesamten Gebiet sollten beidseitige Gehwege angelegt und ihre Benutzbarkeit sichergestellt werden.	langfristig *Fußverkehr*
B39	Im gesamten Gebiet sind sämtliche Bordsteinkanten an Kreuzungen abzusenken und Querungen barrierefrei zu gestalten. An für Rollstuhlfahrende nicht überquerbaren Straßen sind darüber hinaus die Überwege kurzfristig nutzbar zu machen. Dies kann beispielsweise mit einer rudimentären Asphaltierung nur im Bereich der Überwege (z.B. an Einfahrten) erfolgen.	mittelfristig, langfristig *Fußverkehr* *Gemeinschaft*
B40	Einrichtung eines FGÜs („Zebrastreifen“) zur Schulwegsicherung am Knotenpunkt Straße 103/Blankenburger Straße.	mittelfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit*
B41	Einrichtung eines FGÜs („Zebrastreifen“) zur Schulwegsicherung am Knotenpunkt Straße 103/Wackenbergstraße.	mittelfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit*
B42	Einrichtung eines FGÜs („Zebrastreifen“) zur Schulwegsicherung am Knotenpunkt Charlottenstraße/Buchholzer Straße.	mittelfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit*

Wird fortgesetzt

B43	Einrichtung eines FGÜs („Zebrastreifen“) zur Schulwegsicherung am Knotenpunkt Charlottenstraße/Beuthstraße.	mittelfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit*
B44	Einrichtung eines FGÜs („Zebrastreifen“) zur Schulwegsicherung am Knotenpunkt Charlottenstraße/Fritz-Reuter-Straße.	mittelfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit*
B45	Einrichtung eines FGÜs („Zebrastreifen“) zur Reduzierung der Trennwirkung durch umgelenkte Verkehre sowie zur späteren Schulwegsicherung am Knotenpunkt Wackenbergstr./Grumbkowstr. über die Grumbkowstraße.	mittelfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit* *Stadtplanung*
B46	Angleichung der Knotenpunktsymmetrie an der Kreuzung Charlottenstraße/ Buchholzer Straße	mittelfristig, langfristig *Fußverkehr* *Schulweg-sicherheit* *Umfeld.&Freir.*
B47	Zeitliche Verlagerung der Verkehre in der Grumbkowstraße (nach Eröffnung der Schule). Dabei ist die Grumbkowstraße zu den Haupt-Schulbeginns- und Haupt-Schulschluss-Zeiten für den Kfz-Verkehr zu sperren. Dies dient der Trennung von Schüler- und Gewerbeverkehren sowie der Zugangsbeschränkung für sogenannte „Elterntaxis.“ Die Sperrung erfolgt dabei zweimal täglich für nur je rund 20-30 Minuten. Die Buslinie 250 ist von der Sperrung auszunehmen.	langfristig *Schulweg-sicherheit*
B48	An der Pasewalker Straße ist zu prüfen, inwieweit eine Umgestaltung der überlasteten Knotenpunkte zu Kreisverkehren geeignet ist, den motorisierten Verkehrsablauf stadtauswärts von der Blankenburger Straße nach Osten zu beschleunigen. Dies wirkt sich zudem positiv auf die Verkehrssicherheit aus.	langfristig *Öff. Sicherheit* *Verkehr (allg.)*
B49	Um mittelfristig die Anzahl privater Pkw im Gebiet zu verringern, sollte auf die einschlägigen Carsharing-Unternehmen eingewirkt werden, ihre Geschäftsgebiete zu vergrößern. Die in Punkt B79 vorgeschlagenen Jelbi-Hubs können einen Anreiz dazu bieten. Bisher verlaufen die Grenzen der Geschäftsgebiete der Anbieter Miles, Car2Go und ShareNow an der Blankenburger Straße, auf eine Ausweitung mindestens zur Buchholzer Straße sollte hingewirkt werden.	kurzfristig *Verkehr (allg.)*

Wird fortgesetzt

B50	Die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen im Umfeld sollten bezüglich ihrer Qualität für den Fußverkehr überprüft werden. Dies gilt insbesondere für die LSA am Knotenpunkt Blankenburger Straße / Lindenberger Str.	kurzfristig *Fußverkehr*
B51	In mehreren Straßen des Quartiers ist aufgrund des Parkverhaltens keine Erschließung der Gebäude für die Rettungsdienste mehr gegeben. Das Bezirksamt sollte bei einer Ortsbegehung ermitteln, wie die notwendigen 3m Fahrbahnbreite sichergestellt werden kann. Da eine Beschilderung von Grundregeln der StVO (Haltverbot an engen Straßenstellen, nach gängiger Rechtsprechung ca. 3m) nur im absoluten Einzelfall zulässig ist, müssen Alternativen geprüft werden. Notwendig könnten beispielsweise Bildungsmaßnahmen oder Schwerpunkteinsätze des Ordnungsamtes sein.	kurzfristig *Öff. Sicherheit*
B52	Zur Verbesserung der Erschließung und um den ÖPNV attraktiver zu machen, sollten moderne Ansätze wie Ridepooling als zusätzliche Angebote geprüft werden. Möglich wäre beispielsweise eine Einbeziehung in das Geschäftsgebiet des BVG BerlKönig.	kurzfristig *Verkehr (allg.)* *Wohnen*
B53	Zur Stärkung des Umweltverbunds und eine Infrastruktur für alle muss möglichst schnell die barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen erfolgen. Aufgrund § 8 (3) PBefG ist dies ohnehin bis 2022 erforderlich. Berlin wird dieses Ziel verfehlen, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes muss und kann dem jedoch Rechnung getragen werden.	mittelfristig *Fußverkehr* *Gemeinschaft* *ÖPNV*
B54	Unabhängig von der in B10 geführten Argumentation gegen die Erforderlichkeit einer vollständigen Straßen-TVN ist der Bau einer durchgehenden TVN für (schienengebundenen) Nahverkehr, sinnvollerweise als Straßenbahn, dringend geboten, um die leider nur sehr schlechten Tangentialverbindungen zwischen Marzahn, Blankenburg, Niederschönhausen, Wittenau, Reinickendorf und Spandau zu verbessern.	langfristig *ÖPNV*
B55	Eine Verlängerung der Linie M1 entlang des Rosenthaler Grenzwegs zur ÖPNV-TVN sollte geprüft werden.	langfristig *ÖPNV*
B56	Die Straßenbahn-Wendeschleife in der Schillerstraße sollte auch bei Verlängerung der M1 in die Elisabethaue dringend erhalten bleiben, da die erneute Genehmigung einer solchen Strecke unwahrscheinlich, der Nutzen aber erheblich ist. Die Strecke bietet darüber hinaus enormes Potential zur Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger.	kurzfristig, begleitend *ÖPNV* *Schwerverkehr*
B57	Um den Anwohnenden eine attraktive Alternative zur Erreichbarkeit des S+U-Bahn-Netzes zu ermöglichen unter Umfahrung des überlasteten Verkehrsknotens Pankow wird die Einrichtung einer neuen Buslinie dringend angeraten: Diese soll das Betrachtungsgebiet mit dem S-Bhf. Pankow-Heinersdorf oder Blankenburg verbinden.	mittelfristig *ÖPNV*

Wird fortgesetzt

B58	Des Weiteren wird als weiterer Weg in die Stadt und zur Verbesserung der als unzureichend anzusehenden Tangential-Verbindungen die Einrichtung einer neuen Buslinie in Richtung Reinickendorf via Wittenau und später einem neu zu errichtendem Bahnhof der „Heidekrautbahn“ dringend angeraten. Es kann sich dabei um dieselbe Buslinie des letztgenannten Punktes handeln.	mittelfristig *ÖPNV*
B59	Ebenfalls zur Entlastung der Hauptachsen und des Knotens Pankow wird der Aufbau kapazitätsstarken B+Rs an den S-Bahnhöfen Pankow-Heinersdorf und Blankenburg angeraten. In diesem Zusammenhang muss dringend auch der Befahrbarkeit der Zuwegungen Rechnung getragen werden (siehe Fahrradnetz). Es bestehen starke Synergien mit dem Panke-Trail und der Schulwegsicherung.	langfristig *ÖPNV* *Radverkehr*
B60	Zur Entzerrung des Verkehrsknotens Pankow sollte die U2 um mindestens eine Station zum Bahnhof Pankow-Kirche verlängert werden.	langfristig *ÖPNV* *Verkehr (allg.)*
B61	Darüber hinaus ist eine Verlängerung der U2 in das Gebiet „Elisabethaue“ mit Zwischenstationen im Bereich des Betrachtungsgebietes empfehlenswert.	langfristig *ÖPNV* *Verkehr (allg.)*
B62	Überprüft werden sollte in diesem Zusammenhang zudem die Errichtung eines Abzweigs von der S8 nach Süden in die Elisabethaue. Dieser Abzweig könnte mit hoher Wahrscheinlichkeit verhältnismäßig schnell und günstig in offener Bauweise errichtet werden, solange noch keine Häuser gebaut werden. Letzteres ist insbesondere relevant vor dem Hintergrund, dass Menschen vor allem mit veränderten Lebensumständen bereit sind, Gewohnheiten zu ändern. Im konkreten Fall bedeutet das: Bei einer bestehenden attraktiven ÖV-Anbindung sind neu in das Gebiet ziehende Menschen zum einen möglicherweise eher gewillt, sich keinen neuen Pkw anzuschaffen, zum anderen zögen mehr ÖV-affine Menschen in das Gebiet als dies nur mit SPV der Fall wäre. Eine nachsorgende Erschließung durch attraktiven ÖPNV liefe in einem solchen Fall ins Leere, da die Menschen dann dort erstmal für viele Jahre leben und ihr Fahrzeug nicht (wieder) abschaffen werden. Neben den vorgenannten Punkten liegt der konkrete Nutzen für das Betrachtungsgebiet in einer Begrenzung des Mehrverkehrs auf den straßengebundenen ÖV-Linien sowie insbesondere in einer verringerten MIV-Nutzung der neuen Anwohnenden, die die Verkehrsprobleme in Pankow weiter verschärfen werden und deren Mobilitätsverhalten damit wesentlichen Einfluss auf die Bevölkerung nicht nur von Niederschönhausen haben wird.	langfristig *ÖPNV* *Stadtplanung* *Verkehr (allg.)*

Wird fortgesetzt

B63	Problematisch gestaltet sich die vor wenigen Jahren erfolgte Erneuerung der Berliner Straße. Das neue Erscheinungsbild beinhaltet massive Defizite insbesondere für den ÖPNV, da die Gleise der Straßenbahn überstaut werden und zwischen Rathaus Pankow und S+U Pankow für eine Strecke von nur rund einem Kilometer Fahrzeiten von 45 Minuten nicht ungewöhnlich sind. Zukünftig sollten die Radverkehrsanlagen und die Parkstreifen getauscht werden, die Straßenbahngleise werden als zeitlich beschränkte ÖV-Trasse zur HVZ für den MIV gesperrt. Der Park- und Ladestreifen wird dabei während dieses Zeitraums mit absolutem Haltverbot aufgehoben, um ein Überstauen der Tramgleise zu verhindern, es gilt der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr. In Neben- und Schwachverkehrszeiten sind (Kurzzeit-)Parken und Mischverkehr auf den Gleisen vertretbar. Vieles kann hier bereits durch kurzfristige Ummarkierungen und Umbeschilderungen erreicht werden, bauliche Maßnahmen werden jedoch v.a. an den Einmündungen unumgänglich. Kurzfristige Maßnahmen mit Portalschaltungen o.ä. sind hier zu prüfen.	kurzfristig, langfristig *ÖPNV*
B64	Ergänzend zum letztgenannten Punkt ist die Beschleunigung der Straßenbahn nur möglich bei konsequenter und zeitlich unbefristeter Fortsetzung der ÖV-Sonderfahrstreifen auf der B96a mindestens zwischen Wollank- und Mühlenstraße stadteinwärts, die genaue Länge muss in Kooperation mit der BVG ermittelt werden. Weitere Verlängerungen müssen erwogen werden.	kurzfristig *ÖPNV*
B65	Zur Verhinderung heute alltäglicher gegenseitiger Blockierungen von Verkehrsströmen am Knotenpunkt Rathaus Pankow müssen die LSA-Schaltung und ggf. die Fahrstreifenmarkierungen angepasst werden.	kurzfristig *ÖPNV* *Verkehr (allg.)*
B66	An allen Bushaltestellen sollten Radabstellanlagen angelegt werden.	mittelfristig *ÖPNV* *Radverkehr*
B67	An den Bushaltestellen der Linie 150 mit dem höchsten Zustrom aus dem Wohngebiet sollte zudem die Einrichtung einer Bikesharing-Verleihstation erfolgen, um bei Stau in der Blankenburger Straße eine Mobilitätsalternative (insbesondere als Zubringer zur S-Bahn) zu bieten.	mittelfristig *ÖPNV* *Radverkehr*
B68	Die Gewerbetreibenden sollten angehalten werden, ihren Mitarbeitenden Firmentickets bereitzustellen. Dies gilt vor allem für Peronen, die auch während ihrer Arbeitszeit mobil sein müssen. Die Maßnahme ist geeignet, das Verkehrsaufkommen in der Blankenburger Straße und rund um den S+U-Bahnhof Pankow zu senken und neue Menschen für den Umweltverbund zu gewinnen. Die Zeit im öffentlichen Nahverkehr kann im Gegensatz zum MIV zudem auch dienstlich genutzt werden.	kurzfristig *Gewerbe* *ÖPNV* *Verkehr (allg.)*

Wird fortgesetzt

B69	Die Gewerbetreibenden sollten angehalten werden, ihren Mitarbeitenden Dienstfahrräder bereitzustellen. Die Maßnahme ist geeignet, das Verkehrsaufkommen in der Blankenburger Straße und rund um den S+U-Bahnhof Pankow zu senken und neue Menschen für den Umweltverbund zu gewinnen.	kurzfristig *Radverkehr* *Verkehr (allg.)*
B70	Das Bezirksamt sollte Sorge tragen, dass im Gebiet sowohl bei den Anwohnenden, bei den Gewerbetreibenden und auch bei den im Gebiet arbeitenden Personen die Jobrad-Initiative bekannt gemacht wird. Die Maßnahme ist geeignet, das Verkehrsaufkommen in der Blankenburger Straße und rund um den S+U-Bahnhof Pankow zu senken und neue Menschen für den Umweltverbund zu gewinnen.	kurzfristig *Radverkehr* *Verkehr (allg.)*
B71	Das Bezirksamt sollte auf die BVG und die Senatsverkehrsverwaltung einwirken, dass zukünftig nur noch lärmarme Busse beschafft werden, sofern dies nicht bereits der Fall ist.	mittelfristig, langfristig *Immission*
B72	In Zusammenarbeit mit der BVG sollte auf der Linie 250 nach Möglichkeit nur der Einsatz der vorhandenen Busse des Herstellers VDL oder von Elektrobussen erfolgen, da diese Modelle eine geringere Lärmemission beim Anfahren besitzen als die momentan eingesetzten Fahrzeuge des Herstellers Mercedes-Benz. Die Lärmminderungswirkung dieser Maßnahme ist sehr gering, kann aber zu einer etwas verringerten Lästigkeit führen. Sie geht jedoch zwangsläufig zu Lasten anderer Orte in der Stadt, von denen die Busse abgezogen werden müssen.	kurzfristig *Immission*
B73	Für die zukünftigen Planungen muss zwingend das neu zu entwickelnde Fahrradvorrangnetz berücksichtigt werden, der Bezirk Pankow sollte darauf basierend das bezirkliche Nebenroutennetz anpassen und auch im Gebiet für eine gute Erschließung für den Radverkehr sorgen.	kurzfristig, begleitend *Radverkehr* *Schulweg-sicherheit* *Verkehr (allg.)*
B74	Die Hauptstraßen haben zum nächstmöglichen Zeitpunkt mit Radverkehrsanlagen gemäß MobG ausgestattet zu werden. Dies gilt insbesondere für die Buchholzer Straße im Bereich des Gewerbegebietes, um hier Radfahrende und Schwerverkehr bei Tempo 50 zu trennen.	mittelfristig, langfristig *Öff. Sicherheit* *Radverkehr*
B75	Sicherung und Nutzbarmachung der Nord-Süd-Schulwegachse auch für den schulischen Radverkehr.	mittelfristig *Radverkehr* *Schulweg-sicherheit*

Wird fortgesetzt

B76	Am Selma und Paul Latte Platz sollte die Vorfahrtssituation angepasst werden. Möglich wäre entweder die Aufhebung der Vorfahrt der Buchholzer Straße erst hinter dem Knotenpunkt mit der Charlottenstraße oder die Umwandlung in einen unechten Kreisverkehr mit besonderer Berücksichtigung des ÖPNV oder eine Umwandlung in einen unechten Kreisverkehr entgegen des Uhrzeigersinns oder die Umwandlung nur der Charlotten- und Beuthstraße am Platz in einen Einrichtungsverkehr nach Nord-Osten oder die Sperrung der Charlottenstraße am Knotenpunkt für den allgemeinen Verkehr.	kurzfristig *Schulweg-sicherheit* *Verkehr (allg.)*
B77	Um Verkehre von der B96a ins Gebiet zu verlagern und Platz für gesicherte Radverkehrsanlagen gemäß MobG zu schaffen, sollte die Buchholzer Straße zwischen Selma und Paul Latte Platz und Herthaplatz in eine Einbahnstraße in selbige Richtung umgewandelt werden.	mittelfristig *Radverkehr* *Schwerverkehr*
B78	Es sollte eine Verbindung zwischen Rosenthaler Grenzweg und Ostseesiedlung geschaffen werden. Um induzierten Mehrverkehr zu verhindern könnte diese beispielsweise als Fahrradstraße (BVG frei) ausgestaltet werden. Dies eröffnet auch die Chance der ÖV-Erschließung in der Ostseesiedlung.	mittelfristig *Fußverkehr* *Gemeinschaft* *ÖPNV* *Radverkehr* *Stadtplanung*
B79	Um die Mobilität im Gebiet zu verbessern, ist in Kooperation mit der BVG die Einrichtung einer oder mehrerer Jelbi-Mobilitätshubs zu prüfen.	mittelfristig *Verkehr (allg.)* *Wohnen*
B80	Zur Förderung der E-Mobilität sollte im Gebiet das Netz an Elektroladestationen ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang sollten die Potentiale der Sektorkupplung und der ungenutzten Dachflächen für die Gewinnung von Solarstrom genutzt werden.	mittelfristig, langfristig *Verkehr (allg.)*
B81	Die neuen Parkplätze auf der Grumbkowstraße sollten (wieder) entfallen. Dies dient zur Sicherstellung der Sichtbeziehungen sowie der Senkung der Geschwindigkeiten, die seit Einrichtung der Parkplätze im Begegnungsfall deutlich zugenommen haben sollen.	kurzfristig *Verkehr (allg.)*
B82	In Kooperation mit dem Bezirksamt und der dort für Mobilität zuständigen Person sind die Gewerbetreibenden angehalten, ein betriebliches Mobilitätsmanagement für ihre Betriebe einzuführen.	kurzfrisitig, mittelfristig *Schwerverkehr* *Verkehr (allg.)*
B83	Das Bezirksamt sollte Incentives für die Nutzung emissionsfreier Verkehrsmittel entwickeln oder sich bei den ggf. zuständigen Stellen dafür einsetzen.	mittelfristig *Verkehr (allg.)*

Wird fortgesetzt

B84	Der Bezirk sollte (ggf. in Zusammenarbeit mit SenUVK und anderen) eine Kommunikationskampagne zum Verkehrsverhalten starten. Denkbar wären Inhalte wie „Danke für's Langsamfahren [im Wohngebiet]“, „Danke für die Nutzung der Grumbkowstraße“ oder „Danke, dass du Rad fährst“, diese sind jedoch diskutabel.	mittelfristig *Immission* *Kommunikation* *Öff. Sicherheit* *Verkehr (allg.)*
B85	Im Zentrum von Pankow (im Bereich um S+U-Bahnhof und das Rathaus) sollte die Einführung der Parkraumbewirtschaftung überprüft werden. Die zweckmäßigen Gebietsgrenzen sollten durch die Verwaltung ermittelt werden und können hier nicht pauschal festgelegt werden.	mittelfristig *Stadtplanung* *Verkehr (allg.)*
B86	Das Bezirksamt sollte bei den zukünftigen Planungen zur neuen Schule in der Grumbkowstraße berücksichtigen, dass die derzeitigen Rahmenbedingungen einem hohen Aufkommen an „Elterntaxiverkehren“ argumentativ Vorschub leisten.	kurzfristig, begleitend *Schulweg-sicherheit* *Stadtplanung*
B87	Durch die SenUVK befindet sich derzeit ein Leitfaden zur Erstellung von Mobilitätskonzepten in der Aufstellung. Nach Veröffentlichung bietet sich verwaltungsintern die Evaluierung dieses Konzepts sowie die Entwicklung neuer Maßnahmen auf Basis dieses Leitfadens an.	mittelfristig *Verwaltung*
B88	Gleichzeitig sollte für die regelmäßige Fortschreibung dieses Mobilitätskonzepts in Reaktion auf sich ändernde Verhältnisse Vorsorge getroffen werden. Dieses Mobilitätskonzept versteht sich daher als Prozess, der auf der fortlaufenden Evaluation (Maßnahme A11) basiert.	mittelfristig, begleitend *Stadtplanung* *Verwaltung*

Tabelle 13: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Verlässliche Mobilität“ (eigene Darstellung)

NR.	MAßNAHME	ZEITHORIZONT *SCHLÜSSEL*
C1	In enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen und unter zusätzlicher Bürgerbefragung in einem mehrstufigen Prozess sollten sogenannte Angsträume im Gebiet und Bezirk gezielt identifiziert und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung ergriffen werden. Angsträume existieren an vielen Orten, Menschen vermeiden diese Stellen und nehmen Umwege in Kauf, auf denen sie sich sicherer fühlen – oder schränken bewusst ihre Mobilität ein. Angsträume existieren auch tagsüber, aber besonders nachts fühlen sich Menschen angesichts des Unbekannten der Dunkelheit verängstigt. Gebaute Strukturen, fehlende Straßenbeleuchtung, schlecht einsehbare Nischen, die Abwesenheit von anderen Leuten, Gebüsche, ungesicherte Straßenquerungen mit starkem Kfz-Verkehr und weitere Faktoren steigern diese Unsicherheit jedoch immens oder können eigene Angstquellen darstellen. Neben der Erhöhung der allgemeinen Lebensqualität stärkt dies auch den Umweltverbund, da Menschen geneigt sind, bei Unsicherheit eher das eigene Kfz zu nutzen. Essentiell ist eine Evaluation der ergriffenen Maßnahmen, da ggf. nachgesteuert werden muss.	mittelfristig *Fußverkehr* *Öff. Sicherheit* *Radverkehr* *Umfeld. & Freir.*
C2	Zur Immissionssenkung, städtebaulichen Aufwertung, Klimaanpassung etc. sollten das Wohn- und das Gewerbegebiet so weit wie möglich begrünt werden.	langfristig *Immission* *Stadtplanung* *Umfeld. & Freir.*
C3	Eine durchgängige Randbegrünung kann zudem einen Lärmgürtel um das Gebiet legen und das Gebiet klar strukturieren. Die Lärmabschirmung wirkt dabei vor allem subjektiv. Um eine starke Trennung der Gebiete zu verhindern sollten die durchgehenden Straßen jedoch ebenfalls mit Straßenbäumen gesäumt werden, um so Achsen durch das Gebiet zu schaffen.	langfristig *Immission* *Stadtplanung* *Umfeld. & Freir.* *Wohnen*
C4	Wohngebiet und Gewerbegebiet sollten stärker miteinander vernetzt werden. Dies bedeutet neben einer räumlichen integration auch eine soziale. Aus diesem Grund sollten Orte der Begegnung und des Aufenthalts in der Übergangszone entstehen. Neben kleinen Plätzen kann dies auch durch Gastronomie mit Mittagsangebot für die Gewerbetreibenden erfolgen.	mittelfristig, langfristig *Gemeinschaft* *Umfeld. & Freir.*

Wird fortgesetzt

C5	Es sollten dringend Lärmberechnungen mit ergänzenden Lärmmessungen durchgeführt werden, um die rechtlich verwertbare Immissionsbelastung festzustellen. Die Messungen dienen dabei der Evaluation der Berechnungen, die häufig den tatsächlichen Lärmemissionen an nicht-asphaltierten Straßen nicht gerecht werden. Für den südöstlichen Teil des Gebietes wurde bereits ein Lärmgutachten angefertigt. Die Auslösegenzwerte liegen dabei je nach Einstufung des umligenden Wohngebiets bei maximal 60/50 dB(A) tags/nachts.	kurzfristig *Immission* *Verwaltung*
C6	Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ist eine schalltechnische Prognose anzufertigen, die sämtliche Anforderungen an gesetzliche Auflagen (BImSchG, TA Lärm etc.) berücksichtigt. In der Vergangenheit bereits erteilte Ausnahmegenehmigungen müssen in diesem Zusammenhang auf Basis von Gesamtimmissionsbelastungen neu beurteilt werden.	mittelfristig *Immission* *Stadtplanung*
C7	Um Klagen von Anwohnern der Grumbkowstraße zu vermeiden, sollte der Einbau von Schallschutzfenstern geprüft werden. Entsprechende Vorgaben können im Bebauungsplan getroffen werden, Nachrüstungen müssen auf Basis von Messungen geprüft werden.	mittelfristig *Immission*
C8	Grundsätzlich kommt die Errichtung von Lärmschutzwänden zwischen Wohn- und Gewerbegebiet in Betracht. Aus städtebaulichen und sozialen Gründen wird jedoch dringend dazu geraten, von dieser Möglichkeit nur in Extremfällen Gebrauch zu machen. Lärmschutzwände können Immissionen deutlich senken, es kann jedoch nicht das Ziel einer Hand-in-Hand-Planung sein, Mauern zwischen Wohnen und Gewerbe zu errichten.	langfristig *Immission*
C9	Zum Schutz der Anwohnenden bei der Errichtung neuer Bebauung sollten sich Schlafzimmer grundsätzlich nur auf der verkehrsabwandten Seite befinden. Entsprechende Vorgaben können im Bebauungsplan getroffen werden.	mittelfristig, begleitend *Immission*
C10	Der Bezirk sollte auf das Land Berlin einwirken, dass die Belange des Gebietes im LAP und den zugehörigen Planwerken Berücksichtigung finden.	kurzfristig *Stadtplanung*

Tabelle 14: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Lebensraum entfalten“ (eigene Darstellung)

HANDLUNGSFÄHIGES GEWERBE

NR.	MAßNAHME	ZEITHORIZONT SCHLÜSSEL
D1	Als absolute Grundvoraussetzung wird der Bezirk angewiesen, der Gewerbeaufsichtspflicht nachzukommen und Verstöße gegen geltendes Recht zu ahnden. Oftmals sind erhöhte Umfeldbelastungen Resultat nicht-eingehaltener gesetzlicher Auflagen. Sollten solche Effekte hier vorliegen, wären weitergehende Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen ggf. in geringerem Umfang erforderlich als angenommen. Bei Nichteinhaltung der gesetzlichen Auflagen (die nicht im Ermessen des Bezirks liegen) müssen ggf. auch erzwungene Umsiedlungen oder Schließungen erfolgen.	kurzfristig, begleitend *Gemeinschaft* *Gewerbe* *Immission* *Öff. Sicherheit* *Verwaltung*
D2	Langfristig wird dem Bezirk empfohlen, auf ein stilles und stadt- sowie schienenaffines Gewerbe gemäß Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 hinzuwirken. Dies hängt jedoch von der selbst zu findenden Vision ab.	langfristig *Gewerbe* *Schwerverkehr* *Stadtplanung*
D3	Bestimmte Gewerbeanlagen können zur Einhaltung der gesetzlichen Auflagen (insbesondere Lärm- und Staubemissionen) eingehaust werden. Dies ist keine Seltenheit und auch in Berlin Gang und Gäbe.	mittelfristig langfristig *Immission*
D4	Eine Mischnutzung sollte angestrebt werden, dies umfasst auch kleinere Läden im Wohngebiet für die Nahversorgung abseits der Supermärkte. Dies dient neben der Nahmobilität („Stadt der kurzen Wege“) auch der stärkeren Vernetzung von Wohnen und Arbeiten.	mittelfristig langfristig *Fußverkehr* *Gemeinschaft* *Stadtplanung* *Versorgung*
D5	Unter rein verkehrlichen und lärmtechnischen Gesichtspunkten wäre die Zulassung einer Sportanlage (z.B. einer Boulderhalle) sinnvoll, da diese keinen Schwerverkehr und nur wenig MIV generiert und aufgrund der Einhausung lärmtechnisch unauffällig sind. Sie kann zudem einen Mehrwert für die Anwohner bringen, Wohnen und Gewerbe stärker vernetzen und den Umweltverbund vor Ort stärken.	mittelfristig *Gemeinschaft* *Verkehr (allg.)* *Versorgung*

Wird fortgesetzt

D6	Es müssen bereits frühzeitig die Auswirkungen zukünftiger Entwicklungen berücksichtigt werden, die eine begrüßenswerte, positive Entwicklung des Gewerbestandortes mit sich bringen wird. Das betrifft neben der bereits von einigen Gewerbetreibenden angekündigten Flächenerweiterung auch bspw. Umstellungen auf Mehrschichtbetrieb, andere Lärmschutzisolierungen noch ungenutzter Gebäudeflächen oder die Auswirkungen zukünftig genutzter Maschinen.	kurzfristig, begleitend *Gewerbe* *Immission* *Stadtplanung* *Verkehr (allg.)*
D7	Es sollten immer Standortmanager:innen der Firmen-Verwaltungen vor Ort auf den Gewerbehöfen sein und diese nicht „sich selbst überlassen“. Dieses Element der sozialen Kontrolle kann bereits ohne Aufwand geringere Umfeldbelastungen sowie eine geordnetere städtebauliche Entwicklung bedeuten und gleichzeitig unsozialem Verhalten vorbeugen. Dieser Vorschlag wird auch von Gewerbetreibenden unterstützt. Das Bezirksamt sollte mit Anreizen eine Umsiedlung von Gewerbearten forcieren, von denen 1) eine erhöhte Umfeldbelastung ausgeht, die 2) nicht auf einen Standort mit den gegebenen Voraussetzungen angewiesen sind und denen 3) die bessere Anbindung an anderen Orten im Bezirk vorteilhaft wäre. Dies setzt jedoch politischen Willen, Ausgleichsflächen und die Möglichkeiten für Anreize voraus.	mittelfristig *Gemeinschaft* *Gewerbe* *Kommunikation* *Immission*
D8	In den Festsetzungen zum B-Plan sind für das Gewerbegebiet Vorkehrungen gegen geöffnete Türen im Sommer aufgrund von schlechter Luft und Hitze zu treffen.	kurzfristig *Immission*
D9	Am Rand des Gewerbegebietes sollten mittelfristig Lärmschutzgürtel (z.B. als Pufferzone) zur stärkeren räumlichen Trennung von Schallquellen und Immissionsorten entstehen. Dazu sollte der Bezirk eine Gliederung des Gewerbegebiets mit Schallkontingentierung nach § 9 (1) Nr. 24 BauGB und § 50 BImSchG vornehmen, in der auch der durch das Gewerbe verursachte Verkehr kritische Berücksichtigung findet.	mittelfristig *Immission*
D10	Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes sind bei der Festlegung von Art und Maß der Nutzung sowie der Grundrisse Vorkehrungen zur Eigenabschirmung des Gewerbes zu treffen.	kurzfristig *Immission*
D11	Abschließend wird dem Bezirksamt die Empfehlung ausgestellt, bei der zukünftigen Gebietsentwicklung sektorale Fachplanungen zurückzustellen und zugunsten eines interdisziplinären Konzepts in eine fachübergreifende Planung zu integrieren.	langfristig, begleitend *Verwaltung*

Tabelle 15: Maßnahmenblatt des Zielkriteriums „Handlungsfähiges Gewerbe“ (eigene Darstellung)