Fachgebiet **Integrierte Verkehrsplanung**

MOBILITÄTSPLANUNG - PRAXISPROJEKT

Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt

Gestaltung nachhaltiger Mobilität

ABSCHLUSSBERICHT

31. März 2022

Technische Universität Berlin

Seminararbeit

Abgabedatum: 31.03.2022

Lehrveranstaltung: Mobilitätsplanung - Praxisprojekt

Betreuer: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Autor*innen: siehe folgende Seite

Berlin, 31.03.2022

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

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin
Telefon: +49 (0)30 314-78767
Sekretariat: +49 (0)30 314-25145
Telefax: +49 (0)30 314-27875
oliver.schwedes@tu-berlin.de

www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

Autor*in	Matrikelnummer	Studiengang
Jannis Adler	466276	Wirtschaftsingenieurwesen
Sören Burghardt	393592	Wirtschaftsingenieurwesen
Ali Bokharaei-Nejad	326149	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Anna-Maria Christodoulou	363214	Wirtschaftsingenieurwesen
Johanna Golissa	469803	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Pascal Hohmann	381895	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Tim Kirschbaum	473035	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Tobias Klemme	473032	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Lynn Krukenberg	456969	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Alexander Michels	451596	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Norbert Podhaisky	392810	Verkehrswesen
Hannes Pusch	473026	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Mohamad Adrian Rusdiansyah	369835	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Matthias Schwarz	402029	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Marlene Terletzki	470525	Planung und Betrieb im Verkehrswesen
Cedric Thomzig	375814	Schiffs- und Meerestechnik
Eva Zimmermann	369573	Planung und Betrieb im Verkehrswesen

Zusammenfassung

Ziel dieser Arbeit ist, mit Hilfe der bedarfsorientierten Mobilitätsplanung ein Konzept für das Gebiet der nördlichen Rosenthaler Vorstadt im Berliner Bezirk Mitte zu entwickeln. Hierfür wurde das Leitbild „Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt – Gestaltung nachhaltiger Mobilität“ entwickelt. Um möglichst passgenaue Strategien zur Überführung des Bestands in den Zielzustand zu entwickeln, wurden die Erhebungsverfahren des Mängel-Chancen-Bindungen-Plans, der qualitativen Beobachtung, der quantitativen Befragung sowie der Expert*inneninterviews angewandt. Die Erkenntnisse daraus münden in einem verbal-argumentativen Bewertungsverfahren, der SWOT-Analyse. Unter Berücksichtigung der verorteten Mängel und Chancen im Untersuchungsraum wurden aus den zunächst eher abstrakten Strategien, welche das Ergebnis der SWOT-Analyse darstellen, explizite Umsetzungen mit Beispielcharakter erarbeitet. Die Maßnahmen umfassen die Steigerung der Fußmobilität und Aufenthaltsqualität, die Radverkehrsinfrastruktur, die Entwicklung des ÖPNV sowie die barrierefreie Erschließung neuer Wege durch das Quartier. Um dem Ansatz der integrierten Verkehrsplanung gerecht zu werden, wurden die verschiedenen Bevölkerungsgruppen und Verkehrsmittel betrachtet. Über den Push-and-Pull-Ansatz unterstützen die Maßnahmen einen Modal Shift hin zum Umweltverbund. Eines der zentralen Ergebnisse ist, dass Einschränkungen des Kfz-Verkehrs nicht nur große gestalterische Potenziale entfalten, sondern auch auf eine breite Zustimmung der Anwohnenden treffen.

Abstract

The objective of this paper is the concept development for the area of northern Rosenthaler Vorstadt using demand-oriented mobility planning. For this purpose, the guiding principle "New Spaces for the Rosenthaler Vorstadt - Designing Sustainable Mobility" was developed. To create adequate strategies based on both the initial and the target state, the survey methods “MCB-Plan”, “qualitative observations”, “quantitative surveys”, and “qualitative interviews” were applied. The findings of these resulted in the verbal-argumentative evaluation procedure “SWOT analysis”. With special consideration of located deficiencies and opportunities within the study area, explicite implementations are developed from the partly rather abstract measures, which result from the SWOT analysis. These measures include pedestrian mobility development and sojourn quality, cycling infrastructure, easily accessible public transport, and establishment of new walking routes through the neighborhood as pull factors. To comply with the approach of integrated transport planning, car traffic decrements were also elaborated with push measures. One central result of this paper is that restrictions of motorized transport not only provide great transformation potential of the area but also meet with strong approval from the residents.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1

1.1 Bedarfsorientierte Mobilitätsplanung 1

1.2 Das Problem in Städten durch hohen MIV-Anteil 2

1.3 Die Rosenthaler Vorstadt - die Ausgangssituation 4

1.4 Das Leitbild 5

1.5 Ausblick in die Arbeit 6

2 Leitbildentwicklung und Forschungsmethoden 8

2.1 STEEP-Analyse 8

2.2 Leitbild für die nördliche Rosenthaler Vorstadt 18

2.3 Methodik 22

3 Datenerhebung und Auswertung 34

3.1 Umfeldanalyse 34

3.2 Mängel-Chancen-Bindungen-Plan (MCB-Plan) 36

3.3 Qualitative Beobachtung 54

3.4 Quantitative Befragung 74

3.5 Expert*inneninterviews 86

4 Die SWOT-Analyse 95

4.1 Schlüsselfaktoren im Projekt 95

4.2 Indikatoren in der SWOT-Matrix 97

4.3 Strategien und Maßnahmenentwicklung 108

4.4 Mobilitätskonzepte 112

4.5 Maßnahmen-Steckbriefe 127

4.6 Durchgangsverkehr im Quartier 144

5 Fazit & Ausblick 150

5.1 Kritische Reflexion der Arbeit 150

5.2 Potenziale & Ausblick 151

6 Literaturverzeichnis 153

Anhang 164

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Entwicklung der Weltbevölkerung bis 2018 und Prognose bis 2050 (eigene Darstellung auf Grundlage *United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division 2019)* 3
Abbildung 2: Umgestaltete Kreuzung in Barcelona (Knechtel 2020) 20
Abbildung 3: Die Stadt für morgen (Umweltbundesamt o.J.) 22
Abbildung 4: Strategieentwicklung aus dem Zusammenführen von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken (eigene Darstellung) 25
Abbildung 5: Verteilungsroute der Fragebögen (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 29
Abbildung 6: Anteile des DGV am Gesamtverkehr (eigene Darstellung) 40
Abbildung 7: Anteile des DGV am Gesamtverkehr nach Beobachtungspunkten (eigene Darstellung) 42
Abbildung 8: Querschnitt Strelitzer Str. Bestand (eigene Darstellung mit streetmix.net) 43
Abbildung 9: MCB-Plan reduziert auf die Mängel (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 44
Abbildung 10: MCB-Plan reduziert auf die Chancen (eigene Darstellung auf Grundlage von vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 49
Abbildung 11: MCB-Plan reduziert auf die Bindungen (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 51
Abbildung 12: MCB-Plan (eigene Darstellung auf Grundlage von ebd.) 53
Abbildung 13: Beobachtungspunkte und Fahrradroute (eigene Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 55
Abbildung 14: Grünfläche an der Ecke Schönholzer Straße/Ruppiner Straße (eigene Aufnahme) 58
Abbildung 15: Ergebnisse der Begehung des Untersuchungsgebiets am 09.01.2022 (eigene Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 59
Abbildung 16: Beobachtete Radfahrende auf dem Bürgersteig (eigene Darstellung) 65
Abbildung 17: Auswertung der Konfliktsituationen im Untersuchungsgebiet 68
Abbildung 18: Beobachtete Rotlichtverstöße nach verwendetem Verkehrsmittel an Beobachtungspunkt 1 und 4 (eigene Darstellung) 70
Abbildung 19: Beobachtete Verkehrsmittel der Schüler auf dem Schulweg zur Grundschule am Arkonaplatz (eigene Darstellung) 71

Abbildung 20: Fehlende Querungsmöglichkeit am südlichen U-Bahnhofeingang Bernauer Straße (eigene Aufnahme) 72
Abbildung 21: Fahrradabstellanlagen am nördlichen U-Bahnhofeingang Bernauer Straße ohne Querungsmöglichkeit (eigene Aufnahme) 73
Abbildung 22: Altersverteilung der Befragten in Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung auf Grundlage von Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020c) 76
Abbildung 23: Nutzungshäufigkeit ausgewählter Verkehrsmittel (eigene Darstellung) 78
Abbildung 24: Aussage zu den Aufenthaltsflächen in Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung) 81
Abbildung 25: Anzahl der Befragten, die bereits umgesetzten verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Untersuchungsgebiet kennen (eigene Darstellung) 83
Abbildung 26: gewünschte verkehrsberuhigende Maßnahmen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung) 84
Abbildung 27: Durchwegungskonzept (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.) 122
Abbildung 28: Verortung der Maßnahmen (eigene Darstellung) 127
Abbildung 29: Querschnittsentwurf für die Brunnenstraße inkl. linksseitiger Lieferzone 129
Abbildung 30: Ruppiner Straße vor „Grundschule am Arkonaplatz“ (eigene Aufnahme).... 131
Abbildung 31: Zugang zum südlichen U-Bahnhof-Eingang Bernauer Straße (eigene Aufnahme) 133
Abbildung 32: Strelitzer Straße (eigene Aufnahme) 135
Abbildung 33: Situation in der Elisabethkirchstraße (eigene Aufnahme) 137
Abbildung 34: Überfüllte Radabstellanlagen entlang der Anklamer Straße (eigene Aufnahme) 139
Abbildung 35: Sanierungsbedürftige Sitzmöglichkeit im Quartier (eigene Aufnahme)..... 141
Abbildung 36: Fahrradstraße – Symbolbild (Der Tagesspiegel 2021) 143
Abbildung 37: Durchgangsverkehr im Bestand (eigene Darstellung) 144
Abbildung 38: Potentieller östlicher Verlauf des Durchgangsverkehrs (eigene Darstellung) 146
Abbildung 39: Durchgangsverkehr in der Ackerstraße (eigene Darstellung) 148
Abbildung 40: Diagonalsperre in der Anklamer Straße (eigene Darstellung) 149

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Schlüsselfaktoren nach Zielkriterien 24
Tabelle 2: Mängel des Untersuchungsgebiets 37
Tabelle 3: Chancen des Untersuchungsgebiets 45
Tabelle 4: Stärken der nördlichen Rosenthaler Vorstadt 98
Tabelle 5: Schwächen der nördlichen Rosenthaler Vorstadt 100
Tabelle 6: Chancen für die nördliche Rosenthaler Vorstadt 103
Tabelle 7: Risiken für die nördliche Rosenthaler Vorstadt 106

Abkürzungen

DV	Durchgangsverkehr
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgänger*innenüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MCB-Plan	Mängel-Chancen-Bindungen-Plan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobG BE	Berliner Mobilitätsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan Berlin
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RVA	Radverkehrsanlage
SenUMVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
SenSBW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
StEP MoVe	Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

1 Einleitung

Dieser Projektbericht stellt die Forschungsarbeit und die daraus gewonnen Erkenntnisse dar, die im Rahmen des Seminars „Mobilitätsplanung“ an der Technischen Universität Berlin im Wintersemester 2021/22 durchgeführt wurden. Ziel war es, das Quartier der nördlichen Rosenthaler Vorstadt zu analysieren, ein zukunftsgerichtetes Leitbild zu entwickeln, Probleme zu identifizieren und Lösungsstrategien zu entwickeln. So kann die Mobilität aller Menschen vor Ort gestärkt, resultierender Verkehr verträglich abgewickelt und der öffentliche Raum nachhaltig gestaltet werden.

1.1 Bedarfsorientierte Mobilitätsplanung

Die Konzentration vieler Individuen im städtischen Raum bringt viele Ansprüche, Bedürfnisse, Gewohnheiten und Lebensweisen zusammen, die sich im öffentlichen Raum spiegeln und sich im Mobilitätsverhalten ausprägen. Während Bewohner*innen eines Quartiers einen Ort zum Aufhalten und Verweilen benötigen und Kinder einen sicheren Schulweg, brauchen Pendler*innen einen schnellen Weg durch das Gebiet. Das führt zu Konflikten zwischen den Nutzungsansprüchen. Die Kompromissfindung dieser Bedürfnisse erfordert eine Mobilitätsplanung, die solche Divergenzen beachtet und alle Anforderungen an den öffentlichen Raum in den Blick nimmt.

Der Begriff der Mobilitätsplanung ist dabei nicht eindeutig als feststehender Terminus definierbar, sondern wird in der Literatur unterschiedlich verstanden und ausgelegt. Zum einen wird dieser im Zusammenhang mit Verkehrsmitteln und der reinen Betrachtung verkehrlicher Kennziffern verstanden, andererseits, insbesondere in jüngeren Publikationen, ist eine starke sozial-gesellschaftliche Komponente hinzugekommen. Die sogenannte bedarfsorientierte Mobilitätsplanung erkennt die Bewegung des Menschen im Stadtraum als ein Bedürfnis an, bzw. dient der Bedürfniserfüllung. Dabei werden neben den individuellen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden auch soziale Einflussfaktoren in die Planung integriert. Dazu ist es elementar, dass die Bedürfnisse der Menschen in einem Planungsgebiet ermittelt werden (vgl. Rammert & Hausigke 2021: 51 ff.). Neben quantitativen Erhebungsmethoden bieten sich qualitative Erhebungsmethoden an, um die Situation der Menschen vor Ort zu erfassen, da auf diese Weise die Problemlagen und Verflechtungen betroffener Akteur*innen sichtbar werden (vgl. Rammert et al. 2019: 86 ff.). Dieser Anspruch wurde im Forschungsprojekt zum Quartier der nördlichen Rosenthaler Vorstadt in Berlin Mitte angewandt. Die Erkenntnisse der unterschiedlichen Erhebungen münden in einem verbal-argumentativen Bewertungsverfahren (SWOT-

Analyse), aus dem Potenziale, aber auch Defizite abgeleitet werden, die als Grundlage der entwickelten Strategien dienen. Zur Umsetzung der Strategien werden abschließend verschiedene, beispielhafte Maßnahmen beschrieben. Diese sind in erster Linie als fundierte Anregungen zu verstehen, welche planerischen Schritte positiv zur Zielerreichung beitragen können, wobei der Maßnahmenkatalog nicht den Anspruch haben kann, vollständig oder alternativlos zu sein.

1.2 Das Problem in Städten durch hohen MIV-Anteil

Das zentrale Fortbewegungsmittel der Gegenwart ist der motorisierte Individualverkehr. Für die meisten Europäer*innen ist das Automobil das primäre Fortbewegungsmittel. Neben den zahlreichen Vorteilen, die das Auto bietet, wie Fortbewegungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Komfort, birgt dessen Nutzung auch Nachteile. Neben den individuellen Nachteilen - wie etwa hohen Unterhaltungskosten - sind es besonders die negativen Effekte vieler Autos an einem Ort, die zu Problemen führen: Luftbelastung durch schädliche Emissionen, Zeitverlust durch Staus und Belegung des öffentlichen Stadtraumes durch parkende Fahrzeuge. Die Nachteile potenzieren und verstärken sich in den dicht bewohnten Innenstädten. In allen globalen Metropolen sind diese Problematiken in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu beobachten und werden sich aller Voraussicht nach weiter verschärfen (vgl. Sherlock 1990: 12 ff.). Die Prognose der Vereinten Nationen schätzt einen Anstieg von Menschen, die in Städten (urban) leben, von derzeitig 55 % (Stand 2018) auf 68 % im Jahr 2050 gegenüber Bewohner*innen ländlicher Räume (rural) (siehe Abbildung 1).

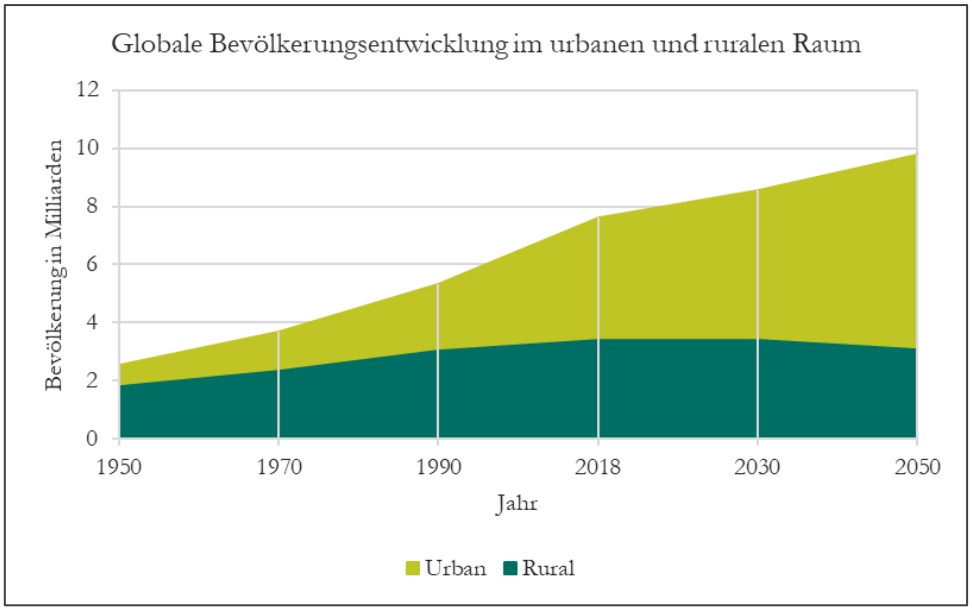

Abbildung 1: Die Entwicklung der Weltbevölkerung bis 2018 und Prognose bis 2050 (eigene Darstellung auf Grundlage *United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division 2019)*

Etwa 80 % der Wege werden in Deutschland mit dem Auto zurückgelegt (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2021b: 55). Dieser Trend scheint sich mit Blick auf die vergangenen Jahre noch weiter zu verstärken. Seit 2001 hat sich der Anteil des privaten Kraftfahrzeugs (Kfz) an der gesamten Verkehrsleistung um 17 % erhöht (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2021a: 26). In Anbetracht dieser Entwicklung ist es nach heutigem Stand zweifelhaft, ob das Ziel der Bundesregierung einer Transformation zu nachhaltiger Mobilität bis 2030 in deutschen Städten erreicht werden kann (vgl. Die Bundesregierung 2021).

Die Kombination aus Städtewachstum und zunehmender Kfz-Nutzung kann zu einer weitreichenden Verkettung von Problemen in Agglomerationsgebieten führen. Neben den verkehrlichen Aspekten hat der Kfz-Verkehr einen großen Einfluss auf das städtische Leben und die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Der MIV ist Hauptemittent von Lärm und ist für geringe Luftqualität sowie die Versiegelung durch asphaltierte Flächen verantwortlich. Doch nicht nur die Umweltqualität für Anwohnende sinkt. Unfallgefahr und räumliche Dominanz des Kfz-Verkehrs erschweren erheblich die Nutzung großer Teile des öffentlichen Raums für soziale Aktivitäten, vor allem für die jüngsten und ältesten Bevölkerungsgruppen (vgl. Rodt et al. 2010: 26 ff.). Eine Tatsache ist, dass sozial schwächere Haushalte besonders häufig an stark befahrenen Straßen wohnen und damit überproportional unter den oben genannten negativen Einflüssen leiden, während die Autobesitzquote in wohlhabenden Haushalten steigt, und die negativen Auswirkungen durch eine privilegiertere Wohnlage nicht bemerkt werden. Die gesundheitlich relevanten Belastungen aus der unmittelbar umgebenden Umwelt sind also sozial ungleich verteilt. Es wird erkennbar, warum der Mobilitätsplanung, die den Stadtraum als Lebensraum

begreift, eine gesellschaftliche Bedeutung zukommt und diese für ein gesundes urbanes Zusammenleben wichtig ist.

Mobilitätsgerechtigkeit in den öffentlichen Raum zu integrieren, bedeutet einerseits, Push-Faktoren zu implementieren, die den Autoverkehr in der Stadt regulieren und andererseits Pull-Faktoren, die den Stadtraum attraktiver und sicherer machen. Ein hohes Maß an Mobilität bei verringertem Verkehr kann durch den Wegfall bisheriger Privilegien für den MIV bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität von Angeboten im Nahraum ermöglicht werden, wobei u.a. der Fuß- und Radverkehr durch eine verbesserte Gestaltung des Straßenraums, kürzere, sichere und komfortablere Wege sowie eine nutzungsgemischte, polyzentrische Stadtstruktur gefördert werden. Dafür müssen zeitgleich Strategien angewandt werden, die Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern, während schädliche Verkehre reduziert werden müssen (vgl. Holz-Rau 2011: 115 ff.).

1.3 Die Rosenthaler Vorstadt - die Ausgangssituation

Die Rosenthaler Vorstadt – ehemals Wohn- und Arbeiterquartier – geriet durch den Mauerbau in eine Randlage mit einem entsprechend hohen Bedeutungsverlust, was in den 1990er Jahren dazu führte, dass der zunehmende bauliche Verfall das Erscheinungsbild des Gebiets prägte. Aus diesem Grund war es in den Jahren 1994 bis 2009 bereits Teil des Förderprogramms *Stadtumbau Ost und Sanierungsgebiet*. Es stellt sich die Frage, weshalb hier erneut eine neue Verkehrsplanung von Nöten ist. Zwar konnten in diesen Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und des Straßenraums - wie z.B. Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung des MIV – umgesetzt werden, dennoch lag der Fokus eher auf der Wiederherstellung und Erneuerung von Wohn- und Gewerbegebäuden und der Aufwertung öffentlicher Spiel- und Grünflächen (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen 2021a). Deshalb wird zusätzlich nun eine verkehrssichere und zeitgemäße Umgestaltung – mit einem besonderen Fokus auf Klimafreundlichkeit – der nördlichen Rosenthaler Vorstadt erforderlich, welche auf die Nutzungsansprüche der Bewohner*innen zugeschnitten ist.

Eines der wichtigsten Argumente für eine Neugestaltung ist der Klimaschutz. Der Verkehrssektor ist der einzige Wirtschaftssektor, in welchem die Treibhausgasemissionen in den letzten 30 Jahren, trotz klimafreundlicherer Motoren, jedoch wegen steigenden Verkehrsaufkommens, praktisch unverändert geblieben sind – im Jahr 2019 lagen sie deutschlandweit bei ca. 164 Mio. t CO_2-Äquivalenten, was etwa 20 % aller Treibhausgasemissionen in Deutschland entsprach (vgl. Umweltbundesamt 2022). Im Jahr 2020 sind die Emissionen zwar leicht auf 146 Mio. t CO_2-Äquivalente gesunken, was jedoch auf die

Corona-Krise zurückzuführen ist und keinesfalls als Trendwende gewertet werden sollte (Frey et al. 2020: 7).

Hinzu kommt, dass sich laut aktuellen Prognosen der Bundesregierung bis 2030 die Emissionen des Verkehrssektors nur minimal auf rund 159 Mio. t CO_2-Äquivalente reduzieren werden, sollte es keine zusätzlichen Maßnahmen zugunsten der Verkehrswende geben (vgl. ebd.: 7).

Hieran anknüpfend hat in den letzten Jahren ebenfalls ein Wandel des Mobilitätsverständnisses der Menschen nicht nur in Bezug auf Emissionen, sondern auch auf Flächengerechtigkeit begonnen, da eine ungleiche Verteilung der Verkehrsfläche ein großes Konfliktpotential birgt. Die Flächengerechtigkeit ist ein Begriff der sozial gerechten und nachhaltigen Stadtplanung. Dabei wird konkret untersucht, wie viel öffentlichen Raum unterschiedliche Verkehrsmittel einnehmen – mit dem Ziel, den MIV, welcher überproportional viel Raum verbraucht, zugunsten von öffentlichem Personennah-, Rad- und Fußverkehr zurückzufahren. (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg o.J.)

In den Nachkriegsjahren hat der Flächenverbrauch – analog zum Leitbild der autogerechten Stadt – zugunsten des MIV rasch zugenommen (vgl. Canzler & Radtke 2019). So kommt es, dass auch der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet vorwiegend vom MIV dominiert wird. Insgesamt sind 58 % der Verkehrsflächen in Berlin für den MIV reserviert, wovon wiederum 19 % dem ruhenden Verkehr gewidmet sind. Während Fußwege derzeit 33 % der Flächen einnehmen, bleiben für den Radverkehr lediglich 3 % (vgl. Kühne 2018). Dem steht gegenüber, dass in Berlin ca. drei Viertel der Wege zu Fuß, mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2019).

Ziel dieser Arbeit ist es, vor allem die Nutzungsansprüche der Anwohner der nördlichen Rosenthaler Vorstadt zu erheben und das Gebiet verkehrssicher und zeitgemäß umzugestalten. Denn insbesondere in der heutigen Zeit, in welcher die negativen Folgen des Klimawandels und der Massenmotorisierung in allen Lebensbereichen zunehmend in den Vordergrund rücken, ist eine grundlegende Veränderung des Verkehrssystems alternativlos. Und welches Gebiet wäre als Vorreiter besser geeignet als ein historischer Ort mitten im Herzen Berlins, dem Bezirk Mitte?

1.4 Das Leitbild

Das Praxisprojekt wird unter dem Leitbild „Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt – Gestaltung nachhaltiger Mobilität“ geführt. Es vereint sowohl die Umgestaltung als auch den Aus- und Neubau bereits bestehender Mobilitätsräume. Der Mobilitätsraum beschreibt hierbei einen Raum von

Möglichkeiten hinsichtlich Aufenthalts-, Lebens- und Fortbewegungsqualität und geht somit weit über den Verkehrsraum hinaus. Ziel ist es, die Rosenthaler Vorstadt menschen- und umweltgerecht zu gestalten und gleichzeitig einen nachhaltigen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Die Herleitung des Leitbildes aus dem Berliner Mobilitätsgesetz als Forschungsmethode folgt in Kapitel 2.2.

1.5 Ausblick in die Arbeit

In dieser Ausarbeitung werden verschiedene Methoden angewandt, um die Mobilität der Menschen in der nördlichen Rosenthaler Vorstadt zu analysieren. Es werden Ziele, Strategien und Maßnahmen entwickelt, die im Rahmen des Umweltverbundes eine hohe Mobilität stärken und zugleich die negativen Verkehrsfolgen für den MIV möglichst geringhalten. Nichtsdestotrotz stellen einige der vorgestellten Maßnahmen für Teile des Kfz-Verkehrs signifikante Einschränkungen dar. Dies betrifft in erster Linie den gebietsfremden Durchgangsverkehr, sowie in Teilen den ruhenden Verkehr, was als Schwerpunkt des übergeordneten Leitbildes jedoch als erklärtes Ziel der Projektgruppe angesehen wird.

Es wurde zu Beginn des Projektes gemeinsam ein Leitbild formuliert, an welchem sich die Bearbeitung orientiert. Dabei bildet die SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) den Rahmen dieses Projektes. Deren Inhalte wurden mit den folgenden Methoden ausgearbeitet.

Begonnen wird mit der Methode, die das gesamte Untersuchungsgebiet analysiert. Die Gruppe der MCB-Kartierung konzentriert sich dabei vor allem auf Mängel, Chancen und Bindungen. Mit eingeflossen sind hier auch die Ergebnisse einer im Dezember durchgeführten Verkehrserhebung und einer Masterarbeit zum Thema Flächengerechtigkeit. Die Verkehrserhebung diente der Quantifizierung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Quartiers, da auf diese Problematik im Vorfeld seitens der Anwohnenden hingewiesen wurde. Darüber hinaus fließen dort bereits die Ergebnisse der anderen Methoden ein, sodass Konzeptskizzen und Visualisierungen erstellt werden können.

Es folgt die Methode „Qualitative Beobachtung“. Diese Gruppe hat innerhalb des Bezirks genauere Untersuchungen vorgenommen. Dazu zählen unter anderem Kamerafahrten und Verkehrszählungen. Hiermit wurde das Ziel verfolgt, eventuelle Probleme in der Mobilität, wie fehlende Barrierefreiheit oder Konfliktsituationen bspw. bei Begegnungen von Fahrrad- und Autofahrenden, zu dokumentieren.

Im Anschluss wurden die Anwohnenden des Kiezes befragt. Mit der Methode „Quantitative Befragung“ konnte so die Wahrnehmung der Menschen ermittelt werden, die sich alltäglich in diesem Gebiet aufhalten. Der Fragebogen hat sich vor allem auf die Verkehrssicherheit, die Mobilität innerhalb des Kiezes und denkbare Umgestaltungen fokussiert.

Des Weiteren wurden Experten aus unterschiedlichen Einrichtungen, insbesondere der Verwaltung, befragt. Diese sollten in diesen Interviews deren eigene Meinung sowie die politischen Überlegungen dazu äußern, wie die Aufenthaltsqualität oder die Radverkehrssicherheit auszusehen haben. Zudem wurden Fragen formuliert, die sich auf die Kiezblöcke fokussieren. Kiezblöcke dienen dem Zweck, den Verkehr und somit den Lärm in gewissen Wohnblöcken zu reduzieren. Weiterhin war das Ziel der Interviews ein intensiverer Blick auf die Thematik Schulwegsicherheit.

Im Anschluss an die Erhebung und Aufbereitung der unterschiedlichen Daten werden die Resultate kompakt in Form einer SWOT-Analyse zusammengefasst und Schlüsse daraus gezogen, sodass alternative Vorschläge, wie die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen oder Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, für die Mobilität in der Rosenthaler Vorstadt dargestellt werden.

2 Leitbildentwicklung und Forschungsmethoden

Zu Beginn der integrierten Mobilitätsplanung steht die Entwicklung eines Leitbildes, auf welches sich alle weiteren Schritte inhaltlich beziehen. Auf eine erste, grobe Bestandsaufnahme in Form einer STEEP-Analyse folgt die Erläuterung des Leitbildes und anschließend eine Vorstellung der weiteren Methoden, die im Projektverlauf angewandt wurden.

Damit die Entwicklung eines geeigneten, zum Quartier passenden Leitbildes auf einer ersten, groben Gebietsanalyse fußen konnte, wurde zunächst eine Betrachtung der sogenannten STEEP-Umfelder durchgeführt. STEEP steht dabei für die Mobilitätsumfelder Soziales, Technologie, Ökonomie, Ökologie und Politik.

2.1 STEEP-Analyse

Beginnend mit den politischen Rahmenbedingungen folgt ein Überblick über verschiedene Faktoren und Charakteristika, die in die Leitbildfindung eingeflossen sind.

Politische Ziele und Leitbilder

Für die Betrachtung der politischen Rahmenbedingungen wird in die unterschiedlichen Ebenen von international bis lokal kategorisiert.

Internationales und EU

Deutschland hat auf der Internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris 2015 als Teil der Europäischen Union (EU) das Pariser Abkommen unterzeichnet und sich somit zum Beitrag einer Beschränkung der Erderwärmung auf deutlich unter 2° C und auf möglichst nicht mehr als 1,5° C verpflichtet (vgl. Hirschl et al. 2021: 1). Im Auftrag des Berliner Senats hat das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) eine Machbarkeitsstudie zur Klimaneutralität in Berlin erarbeitet, die den Status Quo untersucht und Handlungsempfehlungen für die Handlungsfelder Energie, Gebäude, Verkehr, Wirtschaft und Privathaushalte gibt (vgl. ebd.: 2). Der in sich diskutable Zielwert der Studie (95 % weniger CO_2-Emissionen in 2050 gegenüber 1990) würde bei einer Fortschreibung des Emissionstrends 2010 - 2017 und 2020 trotz sinkender Tendenz deutlich verfehlt (vgl. ebd.: 4), was den Handlungsdruck unterstreicht. Der nach wie vor hohe Anteil fossiler Energieträger am Berliner Primärenergieverbrauch (87 % in 2020) und der mit 28 % hohe Anteil des Verkehrssektors am Primärenergieverbrauch wiederum verdeutlichen

die Dimension der Aufgabe (vgl. ebd.: 3). Es gilt also, die weiter steigende Tendenz der CO_2-Emissionen im Berliner Verkehr zu brechen (vgl. ebd.: 3). Auf Ebene der EU bildet das "Weißbuch Verkehr" einen Rahmen für die nachhaltige Gestaltung des europäischen Verkehrssystems (vgl. Europäische Kommission 2011). Der aus dem Jahr 2011 stammende Fahrplan der EU-Kommission ist zwar nicht mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbar (vgl. Pernice 2021), trifft jedoch trotzdem Aussagen, auf die sich auch regional und lokal bei der Umsetzung der Mobilitätswende bezogen werden kann, wie zum Beispiel das Ziel: "Halbierung der Nutzung 'mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW' im Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050" (Europäische Kommission 2011) oder Punkt 18: "Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option" (ebd.).

Bundesebene

Im Jahr 2021 verunglückten 37 Menschen in Berlin tödlich bei Verkehrsunfällen (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021d), das sind weniger als in den Jahren zuvor. Damit reiht sich Berlin in den Trend der Bundesrepublik ein: Die Zahl der Verkehrstoten bundesweit ist auf dem niedrigsten Stand seit mehr als 60 Jahren (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022). Das Ziel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ist die "Vision Zero", die eine Reduzierung der im Straßenverkehr Schwerverletzten und Getöteten auf null vorsieht (vgl. ebd.). Im Rahmen des umfassenden Verkehrssicherheitskonzepts "Vision Zero" wird Infrastruktur sicherer gestaltet, Unfallschwerpunkte werden analysiert und umgestaltet. Insbesondere an Knotenpunkten und Anlagen des Rad- und Fußverkehrs wird eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Seit dem 8. Dezember 2021 ist eine Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP im Amt. Im Koalitionsvertrag der sogenannten Ampelkoalition wird die Bedeutung einer Wende in der Mobilitätspolitik in der kommenden Amtszeit hervorgehoben: "Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen". Für den Rad- und Fußverkehr ist eine stärkere Unterstützung zu erwarten. Es ist zudem eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und des Straßenverkehrsgesetzes vorgesehen, sodass "neben Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs [...] die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden [sollen]". (SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP 2021)

Senatsebene

In Berlin wurde ebenfalls 2021 die rot-rot-grüne Landesregierung für eine weitere Amtszeit von 2021 bis 2026 gewählt. Im Koalitionsvertrag wird eine “nachhaltige” und “sozial verträglich gestaltete” Verkehrswende beschrieben, die einen Fokus auf Flächengerechtigkeit und einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs legt. Es sollen “bessere Angebote des öffentlichen Nahverkehrs mit Park&Ride, Radwegeverbindungen und sicheren Fußwegen” (ebd.: 55) geschaffen werden. Es ist geplant, den Fuß- und Radverkehr durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Realisierung eines Radvorrangnetzes zu stärken (vgl. ebd.: 60). Innerhalb des S-Bahn-Rings ist eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vorgesehen, bei deren Einführung die Bezirke unterstützt werden sollen (vgl. ebd.: 60). Mehr Barrierefreiheit und Komfort werden erreicht, indem “vom Straßenverkehr genutzte Flächen dem Fußverkehr und dem Aufenthalt auf Gehwegen und Plätzen zur Verfügung gestellt werden” (ebd.: 60). Zudem ist geplant, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen, als Beispiel werden Kiezblocks genannt (vgl. ebd.: 60). Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum sollen ausgeweitet, Fußwege von Hindernissen freigehalten werden (vgl. ebd.: 61).

Die Regierung bekennt sich zur “Vision Zero” und zur Priorisierung der Verkehrssicherheit vor dem Verkehrsfluss (vgl. ebd.: 61). Dies stellt perspektivisch auch für die kommunale Verkehrsplanung eine vereinfachende Rahmenbedingung dar. Wird die Verkehrssicherheit prioritär gegenüber dem Verkehrsfluss behandelt, können die Einrichtung von Querungsanlagen des Fußverkehrs oder unterschiedlichen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung proaktiv begründet werden, statt primär den Nachweis des geringfügig gestörten Verkehrsflusses erbringen zu müssen. (vgl. SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die Linke 2021)

Weitere Aspekte lassen sich dem Mobilitätsgesetz Berlins entnehmen. Als Grundsatz gilt die Mobilität für alle - gleichwertig, zu jeder Zeit verfügbar und diskriminierungsfrei (§ 3 Mobilitätsgesetz Berlin). In § 4 wird als Leitbild der menschen- und stadtgerechte Verkehr betont. Auf Grundlage der Feststellung, dass sich die Verkehrsmittel des Umweltverbunds besser in dieses Leitbild einfügen als der MIV, wird der verkehrspolitische Schwerpunkt laut Gesetz auf den Umweltverbund und dessen Bevorrechtigung gelegt. Dazu zählt, dass ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot in allen Teilräumen gewährleistet wird und gleichwertige Lebensbedingungen geschaffen werden. Dabei soll möglichst wenig Raum durch den Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden, um die Aufenthalts- und Lebensqualität zu verbessern. Zudem ist eine Widmung weiterer Räume nur zu diesen Zwecken vorgesehen, der MIV soll in diesen Räumen “keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle” (§ 4 Mobilitätsgesetz Berlin) spielen. Insbesondere ist festgelegt, dass Orte der Begegnung an geeigneten Straßen und Plätzen geschaffen werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Es wird darauf

verwiesen, im Rahmen entsprechender Planungen die Interdependenz zwischen Stadt- und Verkehrsplanung zu nutzen (§ 7 Mobilitätsgesetz Berlin). Getroffene Maßnahmen sollen außerdem einen Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens leisten (§ 8 Mobilitätsgesetz Berlin). Dazu zählt insbesondere, dass der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split gesteigert wird, indem eine optimale Ergänzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der dazugehörigen Infrastruktur erreicht wird (§ 5 Mobilitätsgesetz Berlin).

Ein weiteres Instrument der Stadt Berlin ist der in seiner aktuellen Fassung am 2. März 2021 durch den Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021c), der konkrete Ziele zur Umsetzung der Verkehrswende beinhaltet. Unter dem Leitbild “Menschengerechte Stadt” werden Klimaschutz, Gesundheit und Verkehrssicherheit in den Fokus gerückt. Ziel ist, dass im Jahr 2030 mindestens 82 % der Wege in Berlin mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden (vgl. ebd.: 21). Zusätzlich soll die “Stadt der kurzen Wege” gefördert werden, indem die Nutzungsmischung verbessert wird. Es wird betont, dass Änderungen zu Lasten des MIV gehen werden, da die Ziele auf anderem Wege nicht erreichbar sind.

Bezirksebene

2021 wurde im Bezirk Mitte eine neue Bezirksverordnetenversammlung gewählt, das Amt der Bezirksstadträtin hat seitdem Frau Dr. Almut Neumann (Bündnis 90/Die Grünen) inne. Sie setzt sich für die Verkehrswende und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Mit Kiezblocks und Stadtgrün soll der öffentliche Raum lebenswerter werden. (vgl. Bezirksamt Mitte 2021) Laut Zählgemeinschaftsvereinbarung des Bündnis 90/Die Grünen und der SPD wird bis 2026 eine Entsiegelung eines Viertels der Parkplätze im Bezirk Mitte angestrebt, um für Baumpflanzungen und als öffentlicher Raum zur Verfügung zu stehen. Außerdem ist vorgesehen, dass einige Straßen zu sogenannten “coolen Straßen” werden, das bedeutet mehr Begrünung und Abkühlmöglichkeiten für den Sommer. Planungen sollen besonders Zufußgehende stärker berücksichtigen, indem mehr Querungsmöglichkeiten geschaffen und die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöht wird. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs wie Diagonalsperren und Kiezblockkonzepte soll zukünftig schneller erfolgen. Im Fokus der Planungen liegt auch die Erhöhung der Schulwegsicherheit im Bezirk. (vgl. Würzer 2021)

Soziales

Stadt- und Mobilitätsplanung orientieren sich an der jeweiligen Sozialstruktur eines Planungsraums. Die Bezirksregion Brunnenstraße Süd, die den gesamten Planungsraum umfasst, ist eine vergleichsweise junge Bezirksregion, in der ein Durchschnittsalter mehr als sechs Jahre unter dem Berliner Durchschnitt herrscht (vgl. Gold & Schulze 2021: 9). Das liegt unter anderem daran, dass besonders wenige Menschen über 65 Jahren in der Bezirksregion leben. Außerdem hat sich während der letzten fünf Jahre durch Zuzug der Anteil an Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 17 Jahren in der Bezirksregion signifikant erhöht (vgl. ebd.: 10). Daraus lässt sich schließen, dass der Planungsraum eine beliebte Wohngegend für Familien mit Kindern darstellt. Dem gegenüber steht ein leichter Abwanderungstrend von Familien mit Kindern unter 6 Jahren. Dieser könnte auf eine geringe Attraktivität des Viertels für junge Familien - beispielsweise aufgrund einer mangelhaften Qualität der sozialen Infrastruktur - hinweisen. Im Planungsraum befinden sich überdurchschnittlich viele Kindertagesstätten. Mit fast 70 % ist ein sehr hoher Anteil an Kindern unter sieben Jahren in Kindertagesbetreuung (vgl. ebd.: 19).

In den letzten Jahren ist dennoch ein stetiger, starker Bevölkerungszuwachs zu erkennen, der sich nach einer Bevölkerungsprognose bis 2030 fortsetzen soll. Es besteht ein leichtes geschlechterbezogenes Ungleichgewicht, wobei der Anteil der Frauen in den letzten Jahren tendenziell stieg. (vgl. ebd.: 8) Die Einwohner*innen der Bezirksregion Brunnenstraße-Süd leben zu mehr als 50 % bereits mehr als 5 Jahre an derselben Adresse, der Trend ist zunehmend. Das deutet darauf hin, dass sich die Einwohner*innen im Planungsraum zunehmend wohlfühlen und dass Netzwerke entstehen. (vgl. ebd.: 22)

Die Vielfalt in der Bezirksregion ist groß, Einwohner*innen mit Migrationshintergrund stellen nahezu die Hälfte der Einwohnerschaft (vgl. ebd.: 11). Der Anteil an Ausländer*innen liegt 10 % über dem Berliner Durchschnitt (vgl. ebd.: 11). Der Trend der wachsenden Vielfalt im Quartier spiegelt die Entwicklung insbesondere des Bezirks Mitte, aber auch der gesamten Stadt wider.

Die Bezirksregion weist einen stabil-hohen Statusindex auf, im bezirksweiten Vergleich bedeutet das die niedrigste Dichte an sozialen Problemen und negativen Entwicklungsperspektiven (vgl. ebd.: 14). Das deckt sich auch mit der Einstufung der Wohnlage, die im Planungsraum vorwiegend mit “gut”, sonst “mittel”, bewertet wird (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen 2021b). Die Arbeitslosenquote ist mit 3,3 % auffallend niedrig, der Trend in den letzten Jahren war eine Abnahme (vgl. Gold & Schulze 2021: 15). Sowohl der Anteil an Menschen, die keiner sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nachgehen, als auch der Anteil derjenigen, die Transferleistungen erhalten, ist rückläufig. Dies wirkt sich positiv auf Kinder und Jugendliche in der Bezirksregion aus, denn der Anteil der Kinder in Armut steht mit 6,9 % in deutlichem Kontrast zur

angrenzenden Bezirksregion Brunnenstraße Nord. (vgl. Bezirksamt Mitte 2019: 5) Die Bernauer Straße stellt in sozialer Hinsicht eine deutliche Barriere zwischen den Bezirksregionen dar.

Erwiesenermaßen korrelieren soziale Lage und Gesundheit: Je besser die soziale Lage, desto besser ist der Gesundheitszustand der Bevölkerung. Gesundheitsdaten sind selten bezirksregionenscharf erfasst, eine Auswertung der Senatsverwaltung von 2009 jedoch weist eine überdurchschnittliche Lebenserwartung und tendenziell unterdurchschnittliche Krankheitslast in der Bezirksregion Brunnenstraße Süd nach (vgl. Gold & Schulze 2021: 20). Da sich die soziale Lage seitdem verbessert hat, ist ein ähnliches oder verbessertes Bild der Gesundheit der Einwohner*innen zu erwarten. Dafür spricht auch die unterdurchschnittliche vorzeitige Sterblichkeit in der Bezirksregion insbesondere im bezirksweiten, aber auch im stadtweiten Vergleich (vgl. Becker et al. 2013).

Technologie

Im Schwerpunkt Technologie wird der Digitalisierung sowie Smart Mobility an den Schnittstellen der Bereiche Mobilität, Energie und Wohnen eine bedeutende Rolle zugeschrieben. Vernetzung sowie Nachhaltigkeit sind die zentralen Aspekte der Smart City. Im Rahmen der Smart City werden die Menschen mit intelligenten effizienten Dienstleistungen versorgt (vgl. Bundesministerium des Inneren und für Heimat 2021). Die Technologie-Analyse wird sich an den Smart City-Ansätzen im Planungsgebiet orientieren.

Laut der Bundesnetzagentur befinden sich keine Funklöcher im Planungsgebiet. Der gesamte Planungsraum wird mit 4G versorgt. Dabei können theoretisch Geschwindigkeiten bis zu 150 MBit/s erreicht werden (vgl. Bundesnetzagentur 2022). Glasfaser ist im Planungsgebiet kaum vorhanden. Durch eine Glasfaserverbindung können Daten bis zu mehreren Terabit pro Sekunde im Kern- und Fernnetz und im Zugangsnetz bis zu mehreren Gigabyte pro Sekunde übertragen werden (vgl. Deutsche Telekom 2020). Glasfaserkabel sollen für Stabilität, Leistungsfähigkeit sowie stabile Geschwindigkeiten sorgen. Öffentliche Wlan-Hotspots unter den Namen PublicWifi-Outdoor, PublicWifi-Indoor, Freifunk sind in der Bernauer Straße, Ackerstraße und südlichen Teil der Brunnenstraße vorhanden. Zudem bietet die BVG im U-Bahnhof Bernauer Straße unter den Namen BVG Wi-Fi auch ein öffentliches Wlan-HotSpot an (vgl. Stadt Berlin 2022). Seit 2013 sind neue Countdown-Ampeln an der Kreuzung Brunnenstraße/ Anklamer Straße in Betrieb. Dabei wird den Zufußgehenden die Zeit zum sicheren Räumen der Fahrbahn angezeigt (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2013).

Im Bereich des Elektroverkehrs sind in den letzten Jahren durch die Anbieter *Allego* sowie *innogy* sechs Ladesäulen im Gebiet entstanden (vgl. Chargefinder.de 2022). Allerdings decken die aktuellen Ladesäulen bei weitem nicht den Bedarf. Die Elektroverkehrsinfrastruktur muss ausgebaut werden. Auch die BVG setzt verstärkt auf Elektrofahrzeuge. Bis 2030 sollen alle Busse der BVG elektrisch betrieben werden (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2019a). Zudem können die Menschen die ÖPNV-Tickets online buchen und dabei über die BVG-Webseite sowie die BVG-Applikation in Echtzeit über Verspätungen und Umleitungen informiert werden.

Carsharing

Beim Carsharing-System wird das Auto mit anderen Menschen geteilt. Die Fahrzeuge werden durch den Carsharing-Anbieter zur Verfügung gestellt. Mitglieder können über eine Handy-Applikation, die Internetseite oder die Telefonzentrale des Anbieters die Fahrzeuge buchen. Dabei wird zwischen zwei Sharing-Modellen unterschieden:

Stationsbasiertes Carsharing: Beim stationsbasierten Sharing-System stehen die Autos auf festen Parkplätzen des Anbieters. Kunden holen das Fahrzeug nach der Buchung bei den Parkplätzen ab und bringen es dorthin wieder zurück (vgl. Allgemeiner Deutscher Automobile-Club 2021).

Free-Floating-Carsharing: Bei diesem Modell sind die Fahrzeuge des Anbieters frei in der Stadt innerhalb des vom Hersteller definierten Nutzungsgebiets geparkt. Die Nutzenden können die Fahrzeuge über eine Applikation durch eine vorherige Mitgliedschaft buchen und können diese nach der Nutzung überall innerhalb des Nutzungsgebiets wieder abstellen und die Buchung beenden. Der Standort der Fahrzeuge kann über GPS durch die Applikation des Anbieters geortet werden (vgl. ebd.). Im Planungsgebiet bieten die Carsharing-Unternehmen *Sixt-Share*, *ShareNow*, *Miles* und *We Share* Fahrzeuge im Rahmen des Free-Floating-Systems an (vgl. Forbes 2021).

Bikesharing, E-Scooter, Roller & Ridesharing

Das Angebot des Bikesharings erfolgt ähnlich wie beim Carsharing-Modell über die Applikation des Anbieters. Im Planungsgebiet wurden sowohl Leihräder dezentral als auch zentral über Verleihstationen beobachtet. Beim stationslosen Bikesharing-Modell sind die Fahrräder durch ein elektronisches Fahrradschloss abgeschlossen und können über die Applikation freigeschaltet werden. Beim stationsgebundenen Bikesharing-Modell wird über die Applikation die Stellplatznummer des freigeschalteten Fahrrads angezeigt (vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club 2020). *Donkey Republik* und *Nextbike/Deezer* bieten mehrere Verleihstationen im Planungsgebiet an.

Der E-Scooter-Verleih funktioniert wie beim Bike- und Carsharing. Die Verortung sowie Verleih der E-Scooter finden über die Applikation des Anbieters statt. Vor Ort konnten die Scooter der Anbieter von *Lime*, *TIER*, *BIRD*, *CIRC* sowie *VIO* beobachtet werden. Die E-Scooter werden genauso wie Fahrräder auf den Gehwegen geparkt. Im Planungsgebiet befinden sich keine ausgewiesenen Abstellflächen für E-Scooter.

Zudem wurden geparkte Roller von *felyx*, *Emmy* sowie *Tier* vor Ort festgestellt. Das Verleihsystem sowie die Verortung funktionieren über die Applikation der Anbieter.

Im Bereich des Ridesharings befindet sich das Plangebiet im Geschäftsgebiet vom *BerlKönig* der BVG.

Carsharing, Bikesharing, Ridesharing, E-Scooter- sowie Rollersharing sind Teil des Sharing-Trends. Mit diesen Konzepten soll das Mobilitätsangebot für die Nutzenden erweitert und verbessert werden.

Ökonomie

Im STEEP-Faktor Ökonomie sind die Themen Einzelhandel und Gastronomie, Gewerbe und Industrie, Lieferverkehr, Tourismus, Parkraumbewirtschaftung und die Berliner Leitbilder der Ökonomie bezogen auf das Gebiet von Interesse.

Im Bereich des Einzelhandels und der Gastronomie konnte herausgefunden werden, dass sich an der Brunnenstraße der größte Teil des Einzelhandels und der Gastronomie befindet. Zum Teil findet sich dieser auch in der Anklamer Straße und Strelitzer Straße wieder. Der öffentliche Raum wird dabei als Außenfläche zum Teil genutzt. Besonders interessant und von hoher Bedeutung sind die Innenhöfe der Weiberwirtschaft nahe des Arkonaplatzes.

Grundstücke, die für die Nutzung des Gewerbes und der Industrie bereitstehen sind im Gebiet nicht zu verorten. Lediglich ein Gelände hinter dem Sophien-Friedhof in der Bergstraße dient als gewerblich genutzte Fläche bzw. hat vermutlich eine Funktion im Rahmen der Friedhofspflege.

Im Gebiet werden die Geschäfte des Einzelhandels und die Gastronomie vorrangig mit der Anlieferung direkt vor das Geschäft bedient. Dabei sind keine Flächen fürs Laden und Liefern im Straßenraum vorgesehen und die Parkflächen sind oftmals belegt, weshalb hier das Problem entsteht, dass der Lieferverkehr auf den Geh- und Radwegen oder im Halteverbot parkt.

Im Gebiet befindet sich die Gedenkstätte Bernauer Straße. Jährlich kommen hier rund eine Million Tourist*innen zu Besuch, um sich den alten Grenzstreifen anzusehen (vgl. Hensel 2017). Für den touristischen Verkehr sind Parkflächen für Tourismusbusse nahe der Bernauer Straße freigehalten. Das

Gebiet ist bis heute signifikant durch seine historische Lage am Rande Ostberlins direkt an der Mauer geprägt.

Innerhalb des Gebiets sind die Stellplätze kostenpflichtig. Das Gebiet umfasst zwei Zonen der Parkraumbewirtschaftung, die Zonen 38 und 41. Dabei liegen die Kosten für einen Anwohner*innenparkausweis für zwei Jahre bei 20,40 €. Je 15 min kostet ein Parkticket 25 Cent. Der Berliner Senat diskutiert derweil über eine Erhöhung der Preise auf ca. 240 € pro Jahr ab 2023 (vgl. Latz 2020).

Die für das Gebiet relevanten Berliner Leitbilder der Ökonomie umfassen die Sicherstellung einer ausgewogenen und differenzierten Versorgungsstruktur, die Gewährleistung einer flächendeckenden Nahversorgung, die Stabilisierung der bestehenden Stadtzentren, die Schaffung einer Handlungsgrundlage für Standortentscheidungen und planerische Steuerungsprozesse und die Konkretisierung der landesplanerischen Rahmensetzungen. (vgl. Bezirksamt Mitte o.J.)

Ökologie

Die ökologische Analyse des Planungsraums orientiert sich an den Umweltgerechtigkeitskernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe, bioklimatische Belastung sowie Grün- und Freiflächenversorgung.

Lärmbelastung

Zur Beurteilung der Umweltbelastung durch Lärm für den Planungsraum wurde der erste von fünf Kernindikatoren Lärmbelastung des Umweltatlasses analysiert. Als Lärmbelastung werden Schallerzeugnisse bezeichnet, die belastend bzw. störend für die Gesundheit des Menschen sind (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit 2014). Die Lärmbelastung wird in dB(A) gemessen. Dabei ist der gemessene Wert stark abhängig von der Entfernung der Quelle des Lärms. Die Datengrundlage beruht auf der Strategischen Lärmkarte 2012. Die Verkehrslärmbelastung pro Kopf wurde in externe Lärmkosten pro Kopf monetarisiert (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2015), um eine Vergleichbarkeit zwischen den Bezirken zu bewirken. Im Vergleich zu den anderen Berliner Bezirken liegt Mitte bei der Lärmbelastung knapp über dem Berliner Durchschnitt. Die Strelitzer Straße, Anklamer Straße, Rheinsberger Straße und die Ackerstraße weisen einen Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel von 40 - 45 dB(A) auf. In der Bernauer Straße und die Invalidenstraße wurden Werte zwischen 65 bis 70 dB(A) gemessen. Die Brunnenstraße ist sehr lärmbelastet, dort befindet sich der Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel über 75 dB(A). Die Lärmbelastung wird im Planungsgebiet als „mittel“ klassifiziert (vgl. Geoportal Berlin 2015b).

Luftschadstoffe

Bei der Analyse dieses Kernindikators werden gesundheitsbeeinträchtigende Luftschadstoffe betrachtet, die durch den Verkehr, die Industrie sowie private Haushalte emittiert werden. Die Luftverschmutzung ist zwar in Berlin rückläufig, aber Luftschadstoffe wie Feinstaub (PM2,5) und Stickstoffdioxid (NO2) haben noch immer gesundheitliche Auswirkungen. Für die Kategorisierung der 447 Planungsräume wurden die Jahresmittelwerte von 2009 der PM2,5- und NO2-Konzentration genutzt. Auf Grundlage von Rasterzellen der Größe 500 m x 500 m sowie linienhafte Information zu Hauptverkehrsstraßenabschnitten wurden die flächengewichteten Jahresmittelwerte für jeden Planungsraum errechnet. Die Luftbelastung nahm von der Peripherie zum Zentrum zu. In Berlin schwankten die PM2,5-Belastungen zwischen 14,8 und 18,4 µg m-3 und die NO2-Belastungen zwischen 11,3 und 27,3 µg m-3 im Jahr 2009. Die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlenen Richtwerte liegen für PM2,5 bei maximal 10 µg m-3, welche überschritten wurden, und für NO2 bei 40 µg m^{-3} (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2015). Die Messung der verkehrsbedingten Emissionen werden basierend auf Messung von PM10 und NOx-Stoffe durchgeführt. 2015 lagen die Werte in Teilen der Invalidenstraße "weit unterdurchschnittlich" bei 1.-3. Dezil. In Brunnenstraße sowie Bernauer Straße waren die gemessenen Werte bei "durchschnittlich" 4.-7. Dezil (vgl. Geoportal Berlin 2015b).

Bioklimatische Belastung

Als Bioklima wird die Gesamtheit aller atmosphärischen Einflussgrößen auf den menschlichen Organismus bezeichnet. Lufttemperatur, Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit und die thermophysiologisch wirksame Strahlung sind die wichtigsten bioklimatischen Einflussfaktoren (vgl. Geoportal Berlin 2015c). Die bioklimatische Belastung in fast allen Planungsräumen innerhalb der Umweltzone wird als "hoch" eingestuft. Im Vergleich zu den Randbezirken der Stadt, die eine geringe bis mittlere bioklimatische Belastung aufweisen, wurde die bioklimatische Belastung in Bezirk Mitte als "hoch" klassifiziert. In der Invalidenstraßen sowie in der Brunnenstraße wurden 24,2 °C PET (physiologische Äquivalenttemperatur Index) für die Nachtstunden gemessen. PET ist ein thermischer Index zur Kennzeichnung von Wärmebelastung bzw. der Bewertung der thermischen Behaglichkeit abgeleitet (vgl. Geoportal Berlin 2015a).

Grün- und Freiflächenversorgung

Der Bezirk Mitte besaß im Jahr 2019 ca. 502 Hektar Grünflächen. Der Anteil der Einwohnenden im Jahr 2019, die in diesem Bezirk nicht ausreichend mit Grünflächen versorgt sind, liegt bei 39 %. Damit belegt Bezirk Mitte den letzten Platz im berlinweiten Vergleich. Im Vergleich dazu liegt der Anteil der

Einwohnenden, die in dem benachbarten Bezirk Reinickendorf nicht ausreichend mit öffentlichen Grünflächen versorgt sind, bei 7 % (vgl. Hofmann & Hönicke Christian 2019). Der Versorgungsgrad von öffentlichen Grünanlagen in dem Planungsgebiet wurde als "wenig versorgt bis hin zu nicht versorgt" klassifiziert (vgl. Geoportal Berlin 2020). Es befinden sich die Friedhöfe St. Elisabeth-Kirchhof I sowie Sophien-Kirchhof II im Planungsraum, die zwar für die Abkühlung des Gebiets eine große Rolle spielen, jedoch als Aufenthaltsfläche monofunktional sind. Zudem befinden sich Grünflächen an Pappelplatz sowie Elisabethkirchstraße und Spielplätze in der Strelitzer Straße, am Pappelplatz sowie am Arkonaplatz.

2.2 Leitbild für die nördliche Rosenthaler Vorstadt

"Ohne Visionen gäbe es weder Fortschritt noch Entwicklung, weder Forschung noch Innovation. [...] Auch für die Stadt der Zukunft braucht es Vorstellungen, Phantasie und Wunschbilder" (Umweltbundesamt 2017: 12). Entscheidungen in den Planungsfeldern der Mobilitäts-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung prägen zwangsläufig das Stadtbild und die Mobilität der Menschen für Jahrzehnte. Es ist somit essenziell, sich zuvor kreativ Gedanken zu machen, wie ein attraktiver Stadtraum der Zukunft aussehen könnte, um spätere Handlungen darauf auszurichten. Dieses Vorgehen orientiert sich an der normativen Integration der integrierten Verkehrsplanung (vgl. Rammert & Schwedes 2020: 27). Dazu werden übergeordnete verkehrsplanerische Ziele, die auch aus wissenschaftlicher Sicht als erstrebenswert anzusehen und teilweise bereits gesetzlich manifestiert sind ebenso aufgegriffen, wie die bereits festgestellten Eigenschaften des Untersuchungsgebiets. Das Leitbild und die gebietsspezifischen Ziele stellen Begründungszusammenhänge für die später entwickelten Strategien und Maßnahmen dar.

Aus den im vorangegangenen Kapitel beschriebenen STEEP-Umfeldern wurden diverse Ziele abgeleitet, aus denen sich nach Austausch und Diskussion im gesamten Projektteam zwei Hauptziele herauskristallisierten:

Aufenthaltsqualität und Lebensqualität erhöhen

Ein lebenswerter, städtischer Raum ist in erster Linie daran zu erkennen, dass sich dort viele Menschen aufhalten oder bewegen. Eine Gestaltung, die zum Verweilen und sozialen Austausch einlädt, erfüllt gewissermaßen einen Selbstzweck. Als Zielgruppe werden die Anwohnenden des Kiezes, aber genauso alle weiteren Nutzenden der Räume begriffen, egal ob Schule, Büro, Café oder Weiteres der Anlass zum Besuch der nördlichen Rosenthaler Vorstadt ist. Von hoher Luftgüte, geringem Lärm oder attraktiver Begrünung profitieren alle Menschen vor Ort, auch gesundheitlich. Die Inklusion und Barrierefreiheit

sollen gesteigert werden, ebenso Kultur, Sport und Kinderspiel gefördert werden. Durch einen stärkeren Einbezug der Anwohnenden in die Planungsprozesse können passgenaue Umsetzungsstrategien und eine stärkere Identifikation der Menschen mit ihrem Quartier entstehen.

Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende leisten

"[Die] Rahmenbedingungen der Mobilität [müssen] so gestaltet werden, dass für die Menschen in Berlin die Erreichbarkeit sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Einrichtungen gesichert bleibt und mit möglichst wenig Verkehrsaufwand und möglichst umwelt- und stadtverträglichem Verkehr verbunden ist" (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021b: 17). Auf dem Weg zur lebenswerten Stadt gilt es, die vielfältigen städtischen Teilräume zukunftsfähig zu gestalten. Diesen Gedanken gilt es bei jeglicher Umgestaltung von öffentlichem Raum in der Stadt aufzugreifen und zu verwirklichen - so auch im vorliegenden Planungsgebiet. Dass eine sozial-ökologische Transformation des Verkehrssektors insgesamt notwendig ist, ergibt sich insbesondere aus den eingangs skizzierten klimapolitischen Zielen (siehe Kapitel 1.1). Da es sich um eine globale, vieldimensionale Aufgabe handelt, ist die Wirkung von lokalen, mobilitätsplanerischen Maßnahmen selbstverständlich begrenzt. Will die Mobilitätsplanung jedoch dem Anspruch der nachhaltigen Gestaltung und der Generationengerechtigkeit nachkommen (vgl. Rammert & Schwedes 2020: 25), so muss sie die Mobilitäts- und Verkehrswende konkret vor Ort umsetzen und die Menschen auf diesem Weg mitnehmen. Wie der Beitrag eines einzelnen Quartiers dazu aussehen sollte, ist Auslegungssache. In diesem Fall wurde sich bewusst dafür entschieden, dass die Rosenthaler Vorstadt nicht zuletzt aufgrund ihrer Lage im Berliner Stadtkern gute Ausgangsbedingungen mitbringt, um sich einen entsprechenden Vorbildcharakter zu erarbeiten und ein Schaufenster für die Chancen und Potenziale zu bieten, die diese Transformation mit sich bringt. Als zentrales Zielkriterium wird eine weitere Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds betrachtet, die mit einer dazu passenden Flächenverteilung einhergeht und im Grundsatz dem eingangs zitierten StEP MoVe folgt (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021b: 17 f.).

Des Weiteren hat die Analyse des STEEP-Umfelds Soziales ergeben, dass viele junge Menschen und Familien im Quartier zuhause sind. Die Dichte an Kitas und Schulen lässt darauf schließen, dass sich regelmäßig viele Kinder im öffentlichen Raum bewegen. Daraus ergeben sich Nutzungsansprüche für Aufenthalt und Kinderspiel, sodass Straßen und Plätze sichere Räume bieten, die über die Erfüllung von verkehrlichen Funktionen hinausgehen. Dabei gilt es auch, die Ansprüche der älteren Generationen und mobilitätseingeschränkten Menschen in der Gestaltung zu berücksichtigen. Wie Straßenräume kurzfristig umgestaltet und menschenfreundlicher werden können, zeigt beispielsweise die folgende

Lösung in Barcelona (siehe Abbildung 2). Auch dort gibt es sicherlich noch Potenzial hinsichtlich stärkerer Begrünung und geringerer Flächenversiegelung (ebd.).

Abbildung 2: Umgestaltete Kreuzung in Barcelona (Knechtel 2020)

Auf Basis der ersten Gebietsanalyse (Ortsbegehungen, Recherche und STEEP-Analyse) und der genannten Hauptziele wurden Ideen für die Formulierung eines geeigneten Leitbildes in Gruppenarbeit gesammelt. Auch eine Bezugnahme zur Lage an der ehemaligen innerdeutschen Grenze stand dabei im Raum. Zugunsten der stärkeren Ausrichtung des Leitbilds auf die Zukunft des Gebiets fiel die Entscheidung schließlich auf drei zur Wahl stehende Formulierungen mit Raumbezug (Raum zum Wohlfühlen, Raum für Morgen, Neue Räume). Zwischen den Adjektiven lebendig und nachhaltig fiel die Wahl auf den Nachhaltigkeitsaspekt, sodass das finale Leitbild

Neue Räume für die nördliche Rosenthaler Vorstadt

Gestaltung nachhaltiger Mobilität

lautet. Dabei wird bewusst die Mehrdeutigkeit von ‘Raum’ verwendet, die hier nicht nur den physischen Raum des Planungsgebiets, sondern auch die individuelle Mobilität der Menschen als subjektiven Möglichkeitsraum für Ortsveränderungen beschreibt (vgl. Daubitz et al. 2018: 5). Auch spielt die Formulierung auf die starken Interdependenzen von Raumordnung (bzw. Stadtplanung) und Mobilitätsplanung an. Die Möglichkeiten der (öffentlichen) Raumnutzung sind vielfältig und erlauben es neue, kreative Gestaltungsideen hervorzubringen. Neue Räume meint dabei nicht, Freiflächen durch Gebäudeabriss zu schaffen, sondern den vorhandenen öffentlichen Raum besser zu nutzen und

Funktionen wie Aufenthalt und ökologischen Nutzen durch Begrünung genauso zu berücksichtigen wie Verkehrsflächen.

Mit seinem Nachhaltigkeitsanspruch schlägt das Leitbild eine Brücke zum europäischen, mobilitätspolitischen Planungsinstrument der 'Sustainable Urban Mobility Plans', das auf städtischer Ebene eine integrierte Planung fördern und anleiten soll (vgl. Oyofo 2019). Im Unterschied zur traditionellen Verkehrsplanung wird auch für die Rosenthaler Vorstadt ein Perspektivwechsel der Planung angestrebt, sodass die Dimension Mobilität im Vordergrund steht mit Fokus auf die Menschen, statt auf Verkehrsmittel oder Verkehrsfluss (vgl. ebd.). Das erfordert gerade in der Innenstadt eine integrierte Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und multimodaler Mobilität (vgl. ebd.). Wie kann man sich das Planungsgebiet im Zielzustand vorstellen? Eine exemplarische Beschreibung aus der Zukunftsperspektive zeigt das Entwicklungspotenzial auf, orientiert an der Vision einer klimaneutralen Stadt aus dem Buch 'The Future We Choose' (vgl. Figueres & Rivett-Carnac 2020: 20 ff.).

Die Vision - Die nördliche Rosenthaler Vorstadt in Zukunft

Die Rosenthaler Vorstadt ist ein höchst attraktives Quartier geworden, das entspanntes Leben und die Lebendigkeit der Berliner Innenstadt miteinander verbinden. Die Anwohnenden, die einen repräsentativen und harmonischen Bevölkerungsquerschnitt darstellen, fühlen sich hier sehr wohl und verbringen ihre Freizeit gerne im eigenen Kiez. Schul- und Arbeitswege sind sicher und angenehm. Ohne den Kiez zu überrennen, kommen Menschen aus Berlin und dem Umland, aber auch Touristen aus aller Welt gerne zu Besuch. Dazu gibt es genügend Anreize - angefangen bei der gelungenen Begrünung mit einer Vielzahl an Bäumen, die an heißen Tagen Schatten und Kühle spenden, über einladende Plätze als Raum für Begegnung und Austausch mit den Mitmenschen, bis hin zu den geschmackvoll eingerichteten Cafés, die auch viele Sitzmöglichkeiten draußen anbieten. Die Gedenkstätte als geschichtsträchtiger Ort hat an Bedeutung gewonnen und wird seiner Funktion als generationsübergreifender Erinnerungsort gestalterisch noch besser gerecht. Dank des geringen Kfz-Verkehrs ist es deutlich ruhiger geworden, vor allem in den Nebenstraßen. Die Luft ist sauber und auch die Straßen, Plätze und Grünanlagen sind sauber und gut gepflegt. Insgesamt haben die Menschen das Gefühl, gesünder zu leben. Der Verkehr konnte so organisiert werden, dass er komplett nachhaltig abgewickelt wird. Der Großteil der Wege des täglichen Bedarfs lässt sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen, was auch an der verbesserten Verteilung von Versorgungseinrichtungen und Freizeitangeboten liegt. Der barrierefrei erreichbare ÖPNV bringt die Menschen schnell und komfortabel durch die Stadt. Emissionsfreie Autos und Lieferfahrzeuge stellen die Ver- und Entsorgung sicher, und bieten insbesondere mobilitätseingeschränkten Menschen eine Alternative zum ÖPNV. Da

man sich die Fahrzeuge teilt und der Bedarf gesunken ist, nehmen sie nur noch wenig Fläche im Straßenraum ein. Die Atmosphäre im Kiez möchte niemand mehr missen, und viele andere Stadtviertel Berlins folgen bereits dem geschaffenen Beispiel. Wie vom Umweltbundesamt (UBA) unter dem Titel "Stadt für Morgen" dargestellt, könnte die nördliche Rosenthaler Vorstadt entsprechend dem Leitbild etwa wie folgt aussehen (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Die Stadt für morgen (Umweltbundesamt o.J.)

2.3 Methodik

Der methodische Aufbau der Projektarbeit setzt sich aus verschiedenen Ansätzen zusammen, deren Verknüpfung und Vorgehen im folgenden Überblick dargestellt werden.

SWOT-Analyse

Mobilität zu gestalten bedeutet, den subjektiven Möglichkeitsraum der Menschen anhand ihrer Bedürfnisse und Wünsche zu gestalten. Um die Maßnahmen und die Strategien für das Quartier demnach zielgerichtet und angemessen entwickeln und gestalten zu können, werden folglich insbesondere qualitative Daten benötigt.

Daher wurden vor der Strategie- und Maßnahmenentwicklung einerseits die Bedürfnisse der Anwohnenden an ihr Quartier in einer quantitativen Erhebung erfragt und andererseits Erfahrungswerte und Hintergrundwissen von Planenden in Form leitfadengestützter Interviews erhoben. Neben der

Ermittlung von Anforderungen an das Quartier seitens der Anwohnenden wurden die bestehenden Mängel des Quartiers in Form einer Sekundäranalyse, mehrerer Ortsbegehungen sowie durch videobasierte Aufnahmen festgehalten. Als quantitatives Merkmal geht in die Mängelbetrachtung außerdem eine Verkehrserhebung ein, welche den Durchgangsverkehr durch das Quartier ermittelte.

Der hier gewählte, hochgradig qualitative Ansatz zur Entwicklung des Quartiers, kann als Mobilitätsberichtserstattung aufgefasst werden. Der Ansatz ist sehr stark von induktiven Arbeitsweisen geprägt. Der induktive Ansatz ermöglicht es, ein Verständnis darüber zu entwickeln, in welchem Zustand sich das Quartier befindet, welche Potentiale es bietet und welche Anforderungen es derzeit nicht erfüllt. Um die erhobenen Daten im Hinblick auf das entwickelte Leitbild „Neue Räume für die nördliche Rosenthaler Vorstadt - Gestaltung nachhaltiger Mobilität“ verarbeiten zu können, wird ein verbal-argumentativer Ansatz genutzt: die SWOT-Analyse. (vgl. Rammert et al. 2019: 85; Kruse et al. 2020: 228 f.)

Ursprung

Die SWOT-Analyse ist eine verbreitete Methode zur Feststellung von Erfolgs- und Fähigkeitspotentialen und hat ihren Ursprung in der traditionellen betriebswirtschaftlichen Unternehmensstrategienentwicklung. Der Grund für die weite Verbreitung der SWOT-Analyse ist ihre schnelle und einfache Durchführbarkeit. Sie ist durch ihren verbal-argumentativen Ansatz eine nicht nur auf die unternehmerische Strategieentwicklung beschränkte Methode. Die SWOT-Analyse gewinnt ihre Aussagekraft vor allem aus dem ihr zugehörigen Diskussionsprozess. Die Durchführung der SWOT-Analyse gliedert sich in zwei Prozessschritte. Zuerst werden verbal-argumentativ Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken identifiziert und zweitens daraus Strategien abgeleitet. (vgl. Unrein 2013: 516 ff.)

Schlüsselfaktoren

Zum projektübergreifenden Leitbild „Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Gestaltung nachhaltiger Mobilität“ wurden zehn Schlüsselfaktoren entwickelt, deren Betrachtung für das Erreichen des Leitbildes als maßgeblich herausgearbeitet wurde. Dabei wurden zu beiden Dimensionen des Leitbildes fünf Schlüsselfaktoren identifiziert (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Schlüsselfaktoren nach Zielkriterien

NEUE RÄUME FÜR DIE NÖRDLICHE ROSENTHALER VORSTADT	GESTALTUNG NACHHALTIGER MOBILITÄT
AUFENTHALTSQUALITÄT	FUßMOBILITÄT
GESUNDHEIT	KFZ IM QUARTIER
MIKROKLIMA	ÖPNV
SOZIALE INFRASTRUKTUR	RADMOBILITÄT
VERWALTUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT	VERKEHRSSICHERHEIT

Die von den Projektgruppen erhobenen Daten wurden im Hinblick auf ihre Aussagekraft über den Zustand der Schlüsselfaktoren kategorisiert und dem jeweils passenden Schlüsselfaktor als Indikator zugeordnet sowie die konkreten Erkenntnisse dort eingepflegt

Verbal-argumentativer Ansatz

Der verbal-argumentative Prozess analysiert die Mängel und Potentiale, über die das zu betrachtende System verfügt. Dabei erfolgt die Bewertung der zuvor identifizierten, vorhandenen Merkmale verbal-argumentativ im Hinblick auf die angestrebte Zielsetzung und sie werden entsprechend einer der vier Kategorien Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zugewiesen. „Stärken und Schwächen beschreiben den Ist-Zustand, während Chancen und Risiken externe Faktoren, wie potenzielle Entwicklungen oder Entscheidungen außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs, darstellen“ (vgl. MobilBericht 2022b). Methodisch erfolgte die Zusammenfassung der identifizierten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken als Darstellung in einer Matrix. Aus der Zusammenführung der vier Merkmalskategorien können, wie in Abbildung 4 zu sehen, Strategien und daraus folgende Maßnahmen abgeleitet werden.

SWOT-Matrix		Interne Faktoren	
Externe Faktoren		Stärken (S)	Schwächen (W)
	Chancen (O)	Matchingstrategie	Umwandlungsstrategie
	Risiken (T)	Neutralisierungsstrategie	Verteidigungsstrategie

Abbildung 4: Strategieentwicklung aus dem Zusammenführen von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken (eigene Darstellung)

Kritische Reflexion

Durch das Zusammenführen vieler sich ergänzender Informationen in die Bewertungsübersicht der Matrix besteht das Risiko hoher Komplexität. Damit der Prozess verständlich und übersichtlich bleibt, hilft es daher, sich auf zentrale Aussagen zu konzentrieren. Dies ist insbesondere für die Transparenz und weitere Bürger*innenbeteiligungen wichtig. Da eine Bewertung nicht immer eindeutig und in hohem Maße subjektiv ist, sollte die Einsortierung mit den Expert*innen vor Ort diskutiert und ausgehandelt werden. Gemeinsam getragene Einschätzungen aller Beteiligten erhöhen im Allgemeinen die Akzeptanz des Ergebnisses. Eine Überprüfung der Datengrundlage vor der verbal-argumentativen Zuordnung kann aufzeigen, ob einzelne Aspekte des Systems im Projektverlauf zu wenig berücksichtigt wurden und ob weiterer Erhebungsbedarf oder Erweiterungsmöglichkeiten für eine umfassendere Bewertung bestehen. Fehlende Datengrundlagen zeigen, in welchen Bereichen die Fortschreibung der Berichterstattung vertiefend stattfinden sollte. (vgl. Unrein 2013: 516 ff.; MobilBericht 2022a)

Strategieentwicklung

Aus den Merkmalen, die den vier Kategorien Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zugeordnet wurden, leiten sich die in Abbildung 4 gezeigten Strategietypen ab. Matchingstrategien kombinieren hierbei neue Chancen mit bereits existierenden Stärken, um besonders vielversprechende Ergebnisse zu erzielen. Im Rahmen von Neutralisierungsstrategien sollen durch die identifizierten Stärken aufkommende Risiken eliminiert werden. Vorhandene Schwächen können unter Zuhilfenahme neuer Chancen mittels Umwandlungsstrategien überwunden werden. In den Punkten, an denen vorhandene Schwächen auf weitere Risiken treffen, sind Verteidigungsstrategien gefragt, um negative Auswirkungen abzuwehren. Die genannten Strategieansätze bilden die Grundlage für die abschließende Erarbeitung der Maßnahmenkonzepte.

MCB-Plan

Die Methode des Mängel-Chancen-Bindungen-Plans (kurz MCB-Plan) umfasst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation im Untersuchungsgebiet und die Kartierung zur Einordnung in die Gestaltung und Planung eines Stadtraums. Der Bestand der Stadt-, Sozial-, und Verkehrsstruktur wird dabei durch eine Vor-Ort-Begehung des Planungsgebiets anhand von Entwicklungszielen bewertet und die auffallenden Mängel, Chancen und Bindungen werden erfasst. Nachfolgend sei kurz methodisch erläutert, nach welchen Kriterien die Zuordnung von Aspekten vorgenommen wird.

Als **Mängel** gelten zu verbessernden Aspekten, die Diskrepanzen zwischen dem Bestand und den Zielen darstellen. Die Entwicklung eines Leitbilds mit zugehörigen Zielkriterien gemäß der integrierten Verkehrsplanung ist daher ein notwendiger, vorgelagerter Schritt. Es sollen die Probleme und Konflikte des Planungsgebietes erfasst werden, die im Rahmen einer Planung gelöst werden können. Als **Chancen** gelten Entwicklungspotenziale und Vorzüge des Quartiers sowie bereits stattfindende positive Entwicklungen, die für das Quartier relevant sind. Die Differenzierung von Mängeln und Chancen soll dabei in Hinblick auf die aktuelle Situation geschehen und nicht mit Blick auf zukünftige Szenarien. **Bindungen** sind vom Planungsteam definierte, nicht zu verändernde Aspekte, die bei der Planung berücksichtigt und gegebenenfalls gestärkt werden sollen. Dies können zum Beispiel Infrastruktureinrichtungen, ÖPNV-Linien oder denkmalgeschützte Gebäude sein.

Um die benötigten Informationen zu erfassen, werden neben den erfassten Beobachtungen Daten aus der Sekundäranalyse und der STEEP-Analyse (Society - Technology - Ecology - Economy - Politics) hinzugezogen, die zum Teil weitere Mängel oder Chancen aufweisen. Zudem wird der Untersuchungsraum in Hinblick auf die formulierten Ziele und das Leitbild der Planungsgruppe geprüft und ebenfalls eingeordnet. Um eine umfangreiche Analyse der Mängel, Chancen und Bindungen des Planungsgebiets zu ermöglichen, wurden die Erkenntnisse der einzelnen Methoden der Qualitativen Beobachtung, Quantitativen Befragung, der Expert*inneninterviews und der SWOT-Gruppe hinzugezogen. Die Einordnung der Ergebnisse wurde innerhalb des gesamten Projektteams diskutiert.

Der MCB-Plan macht die Mängel, Chancen und Bindungen auf einer abstrakten Ebene sichtbar. Zumeist beinhalten einige Flächen des Planungsgebiets sowohl Mängel als auch Chancen. Da der Plan meist vielfache Informationen und Inhalte umfasst, wird eine reduzierte Farbwahl zur besseren Lesbarkeit gewählt. Hierbei werden zur klaren Abgrenzung der drei Kategorien Mängel rot, Chancen grün und Bindungen blau dargestellt. Es können zudem inhaltlich nach den Schwerpunkten verschiedene Karten entstehen. Zur Darstellung der Informationen können Beschriftungen, Fotos, Piktogramme, Formen und Textfelder mit Stichpunkten dienen. Als Kartengrundlage wird meist ein Maßstab von 1:5000 gewählt. (vgl. Fachgebiete Städtebau und Bauleitplanung o.J.)

Der MCB-Plan, der in 3.2 erläutert wird, ist in drei Ebenen unterteilt. Zu den Mängeln, Chancen und Bindungen sind zur besseren Lesbarkeit einzelne Karten erstellt worden, die die jeweiligen Themen beinhalten und auf diese reduziert sind. Zudem ist der gesamte MCB-Plan im Anhang (siehe Anhang 3) vorzufinden. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden über die Schlüsselfaktorblätter für die SWOT-Analyse zur Verfügung gestellt.

Qualitative Beobachtung

Ziel der qualitativen Beobachtungen war es, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden in der Rosenthaler Vorstadt und die Nutzung durch die Anwohnenden zu dokumentieren und zu analysieren. Dadurch sollten Missstände v.a. in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Gestaltung des Verkehrsraums aufgedeckt werden.

Um dies zu verwirklichen wurden drei verschiedene Formen der Beobachtung gewählt:

- stationäre Videoaufnahmen
- bewegte Videofahrt mit dem Fahrrad
- Begehungen mit Fotoaufnahmen

Es wurden dabei die nicht-standardisierte Form der Beobachtung gewählt. Diese zeichnet sich dadurch aus, dass erst im Nachhinein die zu erhebenden Indikatoren definiert werden, um einen möglichst großen Beobachtungshorizont zu gewährleisten. Zusätzlich lassen sich die stationären Videoaufnahmen als indirekt und nicht teilnehmend beschreiben. Zwar waren die Gruppenmitglieder vor Ort und für alle Passant*innen ersichtlich, jedoch sollte durch unauffällige und nicht einschränkende Positionierung der Videokameras keine signifikante Veränderung des Verhaltes auftreten. Die bewegte Videofahrt lässt sich dagegen als teilnehmende und aktive Beobachtung einordnen, da hier mit dem Untersuchungsgebiet und dessen Anwohner*innen interagiert wurde. (vgl. Universität Wien 2011)

Methodisch lässt sich das Vorgehen hierbei in drei Schritte aufteilen. Im ersten Schritt wurde ein qualitativer Beobachtungsplan erstellt. Im zweiten Schritt wurde das Videomaterial aufgenommen. Im dritten Schritt erfolgte die Auswertung der Ergebnisse mit MAXQDA, einer Software zur Analyse qualitativer Daten.

Zusätzlich zu den Videoaufnahmen wurden mehrere Begehungen durchgeführt und Material gesammelt. Dieses wurde durch Fotoaufnahmen und Beobachtungsprotokolle dokumentiert und analysiert.

Schließlich wurden die Ergebnisse in Indikatoren kategorisiert, ausgewertet, in Schlüsselfaktorblättern (siehe Anhang 8) aufbereitet und an die SWOT-Gruppe übergeben. Die Ausarbeitung der Schlüsselfaktorblätter geschah in regelmäßiger Absprache mit den anderen Gruppen, insbesondere der SWOT-Gruppe.

Quantitative Befragung

Um neben den äußeren Wirkungen des Kiezes auch die Wahrnehmung der Anwohnenden einbeziehen zu können, wurde eine Fragebogenerhebung durchgeführt. Diese hat den Sinn, ein repräsentatives Bild der im Kiez ansässigen Haushalte darstellen zu können, die wahrgenommenen Probleme zu identifizieren und daraus eventuell zu treffende Maßnahmen herauszuarbeiten. Die genaue Vorgehensweise und die Ergebnisse dieser Umfrage werden im Folgenden erläutert.

Um einen Fragebogen zu erstellen, musste zunächst das Untersuchungsgebiet analysiert werden, unter anderem in Form einer Vor-Ort-Begehung und Betrachtung der Stadtkarten.

Vor Beginn der Fragebogenerhebung mussten die Ziele, die mit dieser Erhebung erreicht werden sollten, klar definiert und das Vorgehen abgeklärt werden. So wurden zu Beginn von der Arbeitsgruppe Hypothesen formuliert, die im Anschluss mit der gesamten Gruppe diskutiert und zuletzt operationalisiert wurden, sodass nach der Befragung eine Aus- und Bewertung möglich war. Diese Hypothesen verfolgten das Ziel, die Wahrnehmung der Anwohnenden in Belangen der Aufenthaltsqualität und Verkehrssituation zu bewerten.

Auf Basis der aufgestellten Hypothesen wurde ein standardisierter Fragebogen angefertigt, der verschiedene Fragetypen umfasst. Dieser Fragebogen wurde nach erstmaliger Fertigstellung einem “Pretest” innerhalb des gesamten Projektteams unterzogen und während dieser Laufzeit im Sinne der Verständlichkeit und Eindeutigkeit fortlaufend verbessert. Nachdem der Zeitraum des Pretests vorbei war und alle Anmerkungen eingearbeitet werden konnten, wurde der Fragebogen hinsichtlich der Gestaltung sowie inhaltlich final aufbereitet.

Neben der klassischen Verteilung der Fragebögen in Papierform in die Briefkästen wurde der Fragebogen auch in digitaler Form zur Verfügung gestellt. Hierfür wurde ein QR-Code erstellt, der sowohl auf den gedruckten Fragebögen als auch auf gesondert verteilten Flyern abgebildet war. Weitere Möglichkeiten wie die “Face-to-Face-Befragung” wurden aufgrund der Corona-Pandemie nicht in Erwägung gezogen.

Die auf Papier gedruckten Fragebögen wurden zwischen dem 16.12.2021 und 21.12.2021 an drei Tagen verteilt. Dabei wurden 830 Fragebögen in die Briefkästen geworfen. Die Arbeitsgruppe führte hierfür eine zufällige Begehung durch, bei der von einem zuvor festgelegten Startpunkt aus das gesamte Gebiet nach einer zuvor bestimmten Route (siehe Abbildung 5) abgegangen und in jeden vierten Briefkasten ein Fragebogen eingeworfen wurde. Auch die Auswahl der Briefkästen innerhalb der Häuser folgte einem zuvor klar definierten Muster (Vorderhaus, Quergebäude, Hinterhaus sowie oben-links nach unten-rechts). So erhielt die Erhebung den zufälligen Charakter.

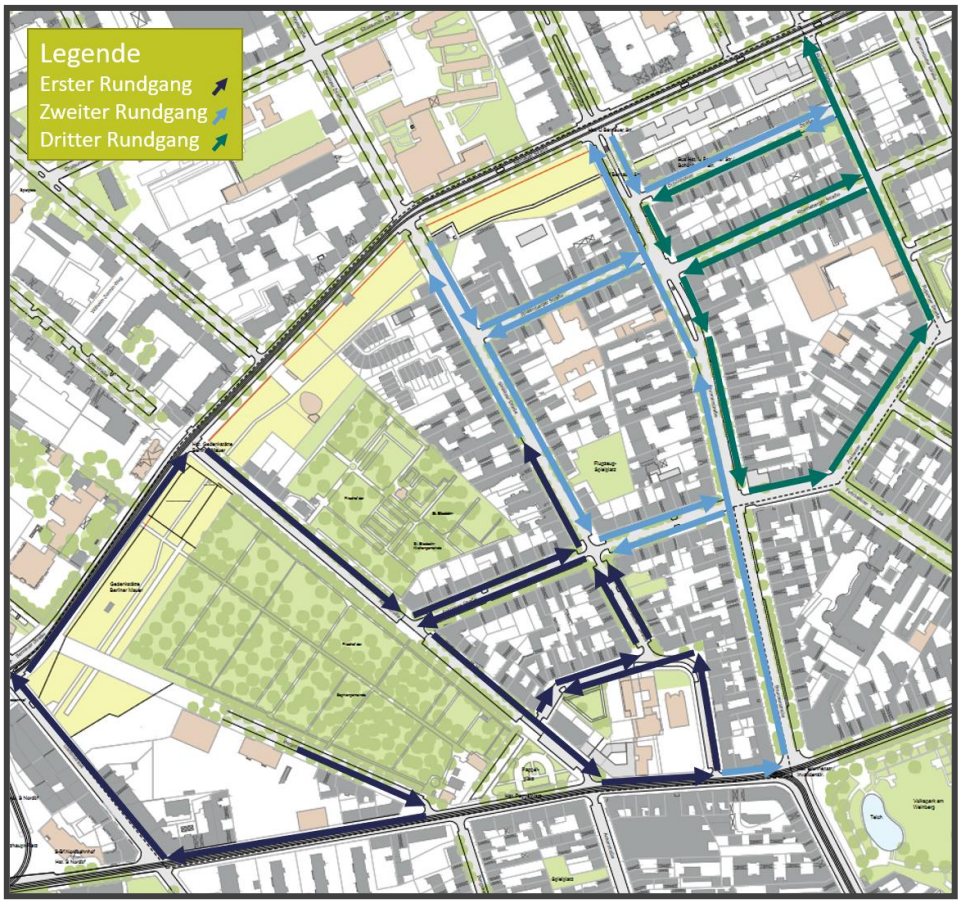

Abbildung 5: Verteilungsroute der Fragebögen (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Die Entscheidung für den Einwurf in jeden vierten Briefkasten fiel in einer Abwägung der zuvor berechneten, gewünschten Stichprobengröße und des nötigen Ressourcenaufwands. Anhand der Einwohnendenzahl von 5620 Menschen und der durchschnittlichen Haushaltsgröße im Bezirk von 1,7 Personen ergab sich eine berechnete Haushaltszahl von ca. 3306 (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021a; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020e: 44). Unter der Zielsetzung eines Konfidenzniveaus von 95 % und eines Konfidenzintervalls von 5 % ließ sich die angestrebte Stichprobengröße von mindestens 345 beantworteten Fragebogen errechnen (vgl. Häder & Häder 2014: 287 f.).

Die Haushalte hatten die Möglichkeit, den QR-Code auf der ersten Seite zu scannen, um zum Online-Fragebogen zu gelangen oder den gedruckten Fragebogen auszufüllen und diesen im *Café Rabbit* abzugeben, welches sich dazu bereit erklärt hatte, eine Rückgabebox aufzustellen. Diese wurde einmalig am Ende des Umfragezeitraums geleert und die darin enthaltenen Fragebogen händisch ausgewertet.

Die Online-Umfrage wurde mithilfe des Befragungs-Tools *Lamapoll* durchgeführt. Dabei hatten die Befragten zwischen dem 16.12.2021 und 11.01.2022 Zeit, den Fragebogen auszufüllen. Die online durchgeführte Umfrage konnte daher im exakt gleichen Zeitraum beantwortet werden wie die in Papierform. Dabei unterschieden sich die Fragebögenvarianten nicht, um eine gemeinsame Auswertung zu ermöglichen. An der Online-Umfrage konnten diejenigen teilnehmen, die einen ausgedruckten Fragebogen erhielten oder anderweitigen Zugriff auf den QR-Code. Dieser wurde zusätzlich auf 100 Flyern gedruckt und im Untersuchungsgebiet verteilt sowie über E-Mail-Verteiler zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse der Befragung werden in Kapitel 3.4 inhaltlich aufbereitet und mit visuellen Darstellungen unterstützt.

Expert*inneninterviews

Mittels Expert*inneninterviews kann Wissen aus unterschiedlichen Quellen gesammelt und systematisch einer Datengrundlage beigefügt werden. Sie eignen sich vor allem dazu, Wissen aus spezifischen Berufen oder speziellen Sichtweisen zu erlangen, welches nicht durch eigene Recherchearbeit zu generieren ist. Weiter werden Expert*inneninterviews auch zu Themen durchgeführt, welche aktuell sind, sodass die Forschungsarbeit qualitativer oder quantitativer Natur erst eine Grundlage braucht, auf der Hypothesen geschlossen und dann geprüft werden können. Bogner et al. sprechen in ihrem Sammelwerk zu Expert*inneninterviews davon, dass es drei unterschiedliche Arten gibt, welche ebenfalls drei unterschiedliche Arten von Expert*innen konsultieren.

Im Folgenden werden die Arten der Interviews und der Experten*innen selbst kurz zusammengefasst dargestellt und darauffolgend eine Einordnung in das bearbeitete Projekt und die hier verwendeten Formen gegeben.

*Exploratives Expert*inneninterview*

Explorative Expert*inneninterviews gelten als erste Orientierung thematisch neuer und unübersichtlicher Themenfelder. Sie gelten dazu, das Untersuchungsgebiet nach Themen zu strukturieren, um eine ganzheitliche Betrachtung zu ermöglichen und Anhaltspunkte zu schaffen.

Des Weiteren sollen explorative Interviews dazu verhelfen, Hypothesen aufzustellen, welche durch weitere Forschungsmethoden, wie zum Beispiel quantitative oder qualitative Befragungen, überprüft werden können.

Explorative Interviews sollen offen gestaltet sein, damit sich das Untersuchungsgebiet durch die Beiträge der interviewten Personen gestaltet und nicht durch die Vorausschätzungen der oder des Interviewer*in. Das Interview sollte einem Leitfaden folgen, welcher eine klare zentrale Dimension aufweist. Jedoch sollte diese nur verwendet werden, wenn das Interview stockt oder sichtlich thematisch abweicht. (vgl. Bogner & Menz 2002: 33)

*Systematisierendes Expert*inneninterview*

Systematisierende Expert*inneninterviews haben das Ziel, systematisch und lückenlos Informationen zu gewinnen. Im Gegensatz zu explorativen Interviews ist der Wissensstand schon mehr gefestigt und die interviewte Person fungiert als Ratgeber*in mit exklusivem Wissen, welches der forschenden Person nicht zur Verfügung steht. (vgl. ebd.: 34 f.)

*Theoriegenerierendes Expert*inneninterview*

Expert*inneninterviews können auch verwendet werden, um Theorien zu entwickeln. Dies geschieht mittels interpretativer Generalisierung einer Typologie. Dies stellt eine Alternative zum statistischen Repräsentativschluss der standardisierten Verfahren da. Diese Form des Expert*inneninterviews ist nach vorgehender Analyse und Systematisierung des Untersuchungsraumes möglich, impliziert also eventuell vorgehende Interviews, je nach Kenntnisstand über das Subjekt, welchem eine Theorie zugeordnet werden soll. (vgl. ebd.: 35 ff.)

*Funktionen von Expert*innen*

Expert*innen können in unterschiedlichen Funktionen auftreten und in Ausübung dieser einen Wissensgewinn ermöglichen.

Voluntaristisch

Voluntaristische Expert*innen sind solche, welche als Expert*innen für ihr eigenes Leben auftreten. Es werden in Interviews mit solchen Personen also vor allem die persönlichen und subjektiven Bedeutungsgehalte des Individuums herausstechen. Jeder Mensch fällt also mindestens in diese Expertengruppe hinein. Diese Form bietet eine Chance, da durch die Befragung weniger Expert*innen ein sehr diverses Bild geschaffen werden kann, wenn die Expert*innen aus unterschiedlichen Lebens-

und Sozialsituationen ausgewählt werden. Gleichzeitig ist durch eine voluntaristische Person auch die Gefahr groß, dass das gesammelte Wissen schwer interpretierbar ist und ebenfalls schwer zu verallgemeinern. Denn das Wissen der Person ist grundsätzlich nicht zu leugnen, es muss im Rahmen der Forschung eingeordnet und interpretiert werden. (vgl. ebd.: 39 f.)

Konstruktivistisch

Konstruktivistische Expert*innen bekommen eine Rolle zugeschrieben, welche das Ziel beziehungsweise die Eigenschaft hat, Aufklärung und Informationen zu objektivem Fachwissen zu generieren oder zu besitzen. Für diese Art von Expert*innen kommen Personen in Frage, welche Zugang zu Informationen haben, die der interviewenden Person verborgen sind. Dazu ist es nicht notwendig, dass die Person in Hierarchiestufen weit oben steht. Die gesuchte Person resultiert aus dem Forschungsinteresse und der sozialen Repräsentativität. (vgl. ebd.: 40 f.)

Wissenssoziologisch

Wissenssoziologische Expert*innen werden durch ihre spezifische Wissensstruktur profiliert. Das Expert*innenwissen ist in komplex integrierten Wissensbeständen und konstitutiv auf die Ausübung eines Berufes bezogen. Das Gedankengut einer wissenssoziologischen Expert*in steht als Sonderwissen in Abgrenzung präsent neben dem diffusen Allgemeinwissen.

Einordnung in das Projekt

"Neue Räume für die nördliche Rosenthaler Vorstadt - Gestaltung nachhaltiger Mobilität!"

Unter diesem Leitbild wird das Projekt bearbeitet. Es geht hervor, dass es sich mit einer Betrachtung neuer Räume befasst. Es werden keine neuen Räume erstmals beschlossen, doch wird sich die Raumstruktur ändern und so entsteht eine neue Form des alten Raumes. Expert*inneninterviews eignen sich, nach den Aufführungen zuvor, also sehr gut, um sich dieser Neugestaltung zu nähern. Es gilt die Meinung der befragten Personen aufzugreifen, um den Wissensstand und die Einschätzung unterschiedlicher Stakeholder zu Maßnahmen einer Neugestaltung festzustellen. Dabei soll herausgefunden werden, welche Probleme gesehen werden und auf was bei der Planung zu achten ist. Da es bereits mehrfache Neuplanungen und Umgestaltungen von Straßenräumen gegeben hat, ist dieses Themenfeld an sich kein neues, sodass es eine einfache Grundlage gibt. Dennoch sind Projekte in der Raumstruktur immer wieder neu an die jeweils vorherrschenden Randbedingungen und den Planungsraum anzupassen.

Daher wurden in diesem Projekt Expert*inneninterviews durchgeführt, welche sich als eine Kombination aus explorativen und systematisierenden Experteninterviews benennen lassen können. Diese Interviews fokussierten sich dabei auf die Themen „Trend der Kiezblocks“, die Aufenthaltsqualität und Schulwegsicherheit. Es sind bekannte Schwerpunkte in einem neuen Kontext, weshalb die angesprochene Kombination der Interviewformen gewählt wurde. Die befragten Experten sind als konstruktivistisch bis wissenssoziologisch einzuordnen. Es wurden bewusst keine voluntaristischen Expert*innen befragt, da die zeitlichen Kapazitäten begrenzt waren. Für ein ähnliches Projekt ist es mit Sicherheit vielversprechend, voluntaristische Expert*innen zu befragen, welche selbst Erfahrungen mit dem Forschungsgegenstand (bspw.: Bewohner eines Kiezblocks) haben.

Im Angesicht der aufgeführten Formen des Interviews und der Expert*innen wurde unter Rückkopplung der gesamten Gruppe ein Interviewleitfaden erstellt, welcher Fragen zu den zentralen Themen des Interviews beinhaltet. Dabei wurde darauf geachtet, den Leitfaden an den oder die ausgewählte*n Expert*in thematisch anzupassen, um die jeweilige Sichtweise aufnehmen zu können. So ergibt sich das Ziel, mittels der drei durchgeführten Experteninterviews ein Gesamtbild aufzubauen, welches sich aus der Kumulation der Erkenntnisse ergibt.

3 Datenerhebung und Auswertung

Mittels der zuvor erläuterten Maßnahmen wurden Daten zu dem Untersuchungsgebiet systematisch gesammelt und verwertet. In den folgenden Unterkapiteln werden diese näher vorgestellt. So wird eine umfassende Basis für die SWOT-Analyse geschaffen, in welche die gewonnenen Erkenntnisse in Form von Indikatoren als Input eingeflossen sind.

3.1 Umfeldanalyse

Die Umfeldanalyse gliedert sich in die Abgrenzung des Gebiets, sowie eine kurze städtebauliche und verkehrliche Analyse. Für die soziodemografischen Kennwerte wird auf die STEEP-Analyse verwiesen.

Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Da Berlin mit 3.769.000 Einwohner*innen die bevölkerungsreichste Stadt Deutschlands ist (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021b: 26), bietet sie unzählige hochfrequentierte Standorte, an denen eine umweltgerechte Mobilitätsplanung deutliche Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohnenden hat. In Anbetracht dieser Tatsache widmen sich die erarbeiteten Mobilitätsplanungskonzepte und -strategien des Praxisprojekts einem dieser Standorte. Vor dem einstigen Rosenthaler Tor, an dem sich heute der Rosenthaler Platz befindet, wurde um 1750 in nördlicher Richtung eine Stadterweiterung angelegt, die Rosenthaler Vorstadt. Die Rosenthaler Vorstadt entwickelte sich zu einem historisch geprägten Stadtteil im Berliner Bezirk Mitte und war Mitte der 90er Jahre bis 2009 Sanierungsgebiet und Teil des Förderprogramms Stadtumbau Ost.

In der vorliegenden Arbeit beschränkt sich das Planungsgebiet auf die nördliche Rosenthaler Vorstadt und Teile der Oranienburger Vorstadt. Das Planungsgebiet wird somit durch die Bernauer Straße im Norden, südlich durch die Invalidenstraße und in westlicher Richtung durch die Gartenstraße begrenzt. Im Osten grenzen die Ruppiner Straße sowie Teile der Anklamer Straße und der Brunnenstraße das Quartier ab. Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich die Friedhöfe Sankt Elisabeth-Friedhof und der Sophien-Friedhof, welche zusammen mit der Gedenkstätte der Berliner Mauer entlang der Bernauer Straße einen Großteil der Grünflächen im Gebiet bilden. Um das Planungsgebiet hinsichtlich Mobilitätsstrategien bewerten zu können, wurde das Untersuchungsgebiet der Arbeit größer gefasst und umschließt zusätzlich zum eigentlichen Planungsgebiet auch den Arkonaplatz sowie Haltestellen des ÖPNV und Nahversorger in unmittelbarer Nähe.

Städtebauliche und verkehrliche Analyse

Die Rosenthaler Vorstadt wurde vor etwa 250 Jahren vor den Toren Berlins gegründet und bis Anfang des 20. Jahrhunderts aufgrund des sprunghaften Anstiegs der Bevölkerung als Wohn- und Arbeiterquartier umgestaltet. Entlang der Brunnenstraße entwickelte sich in dieser Zeit ein Areal mit Mietskasernen. Die Brunnenstraße als zentrale Nord-Süd-Achse entwickelte sich zu einer großstädtischen Geschäftsstraße. Ab 1860 erfolgte die Bebauung auf der Grundlage des Hobrecht'schen Bebauungsplans. Das Stadtbild prägen spätklassizistische Häuser aus der Zeit zwischen 1840 und 1860 und gründerzeitliche Gebäude der darauffolgenden Periode. Durch den Bau der Berliner Mauer geriet die Rosenthaler Vorstadt in eine Randlage mit einem entsprechend hohen Bedeutungsverlust. Die Randlage begünstigte den zunehmenden baulichen Verfall und prägte das Erscheinungsbild des Quartiers. Anfang der 1990er Jahre und somit nach dem Mauerfall litt das Gebiet unter städtebaulichen Missständen, baulichen Mängeln und Defiziten an öffentlichen Freiflächen und der infrastrukturellen Versorgung. Somit wurde die Rosenthaler Vorstadt als Fördergebiet des Programms *Stadtumbau Ost* und zusätzlich auch bis Juli 2009 als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Grundsätzliches Ziel der Sanierung war es, die Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die im Gebiet lebende Bevölkerung zu verbessern. Dazu gehörten die Wiederherstellung und Erneuerung von Wohn- und Gewerbegebäuden, wie auch die Verbesserung des Angebotes an öffentlichen Einrichtungen und die Schaffung wohnungsnaher öffentlicher Grün- und Spielflächen. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen 2021a)

Verkehrlich befindet sich ist die Rosenthaler Vorstadt in der Innenstadt von Berlin. Das Gebiet ist gut durch den ÖPNV erschlossen (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.). Es gibt eine U-Bahn der Linie U8 (Nord-Süd-Verbindung) und zwei Straßenbahnstrecken im Gebiet (Ost-West-Verbindung). Die Straßenbahnen verlaufen im Norden auf der Bernauer Straße sowie im Süden auf der Invalidenstraße. Zusätzlich ist die S-Bahn-Station Nordbahnhof fußläufig aus dem Planungsgebiet zu erreichen. Hier verkehren die S-Bahn Linien S1, S2, S25 und S26 sowie mehrere Tramlinien. Die Brunnenstraße ist eine Nord-Süd-Achse in das östliche Stadtzentrum (Alexanderplatz). Die Bernauer Straße bildet eine West-Ost-Achse und verbindet Mitte und Prenzlauer Berg. Beide Achsen sind vom Land Berlin als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) im STEP-Netz aufgeführt. Die Invalidenstraße wird als Stufe IV (weitere Straßen von Bedeutung) aufgeführt (vgl. Stadt Berlin 2021). Aufgrund der Lage der Hauptverkehrsstraßen im übergeordneten Netz liegt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen der Rosenthaler Vorstadt vor, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten (vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2017). Dies resultiert in einem Verkehrsaufkommen auf der Bernauer Straße, der Brunnenstraße und der Invalidenstraße zwischen

jeweils 10.000 und 15.000 Kfz am Tag (vgl. Stadt Berlin 2019). Der Rad- und Fußverkehr wurde im weiteren Projektverlauf analysiert.

Soziodemografische Merkmale

Die soziodemografischen Merkmale wurden bereits im Mobilitätsumfeld Soziales der STEEP-Analyse beleuchtet (siehe Kapitel 2.1).

3.2 Mängel-Chancen-Bindungen-Plan (MCB-Plan)

Im Anschluss an die Umfeldanalyse werden nun die erhobenen Daten für den Mängel-Chancen-Bindungen-Plan (MCB-Plan) dargestellt und erläutert. Die Ergebnisse der Datenerhebung wurden in den MCB-Plan eingearbeitet und in einer Karte des Untersuchungsgebiets verortet, die auf die Beschreibungen folgend zu finden sind.

Für die Erstellung des MCB-Plans wurden Vor-Ort-Begehungen unternommen und Beobachtungen durchgeführt, auf deren Basis die Erkenntnisse größtenteils erfasst werden konnten. Bei der Begehung wurden Mängel, Chancen und Bindungen aufgenommen und im Nachgang mit weiteren Erkenntnissen im Rahmen einer Sekundäranalyse sowie Daten aus der qualitativen Beobachtung und SWOT-Analyse ergänzt. Bei der Einstufung der Aspekte wurden die Ziele und das Leitbild mit einbezogen. Im Folgenden sollen die Mängel, Chancen und Bindungen entsprechend der in Kapitel 2.3 genannten Definitionen erläutert werden. Die Kategorisierung und Nummerierung bezieht sich dabei ausschließlich auf den MCB-Plan und nicht auf die Schlüsselfaktoren der SWOT-Analyse.

Mängel

Die erfassten Mängel sind im Plan mit Nummerierung markiert. In der Abbildung 9 ist der MCB-Plan reduziert auf die Mängel dargestellt. Eine Strukturierung wurde nach den Verkehrsmitteln und weiteren Aspekten wie folgt vorgenommen:

A Fuß
B Rad
C ÖPNV
D Kfz
E Aufenthalt, Begrünung etc.

Tabelle 2: Mängel des Untersuchungsgebiets

NR.	MANGEL	BESCHREIBUNG
A1	Schmale Gehwege	Die Fußgängerwege in der Schönholzer Straße bieten wenig Raum für Zufußgehende.
A2	Postenweg Privatgelände	Der Postenweg zwischen der Brunnenstraße und der Ruppiner Straße befindet sich in einem sehr ungepflegten Zustand. Auf diesem Weg befinden sich große Mengen an Baumaterial sowie Müll. Da er durch Privatgelände führt, ist die Handhabe vermutlich schwierig. Die Grünflächen sind ebenso ungepflegt.
A3	Konflikte an der Querungsmöglichkeit an der U Bernauer Straße	Am Südeingang des U-Bahnhofs Bernauer Straße betreten Fahrgäste sofort nach dem Aufstieg an die Oberfläche die Fahrbahn. Bei der ungesicherten Querung der zwei Fahrstreifen wurden gefährliche Situationen zwischen Zufußgehenden und herannahenden Kfz beobachtet.
A4	Plattengehweg mit hohen Kanten	In der Ackerstraße ist durch den bestehenden Plattengehweg mit hoher Bordsteinkante die Barrierefreiheit eingeschränkt. Diese sind für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwägen an nur wenigen Stellen möglich.
B1	Ende des Radwegs	In der Brunnenstraße gibt es sowohl nördlich der Bernauer Str. (Richtung Gesundbrunnen) als auch südlich der Invalidenstraße (Richtung Rosenthaler Platz) keine eigenständig geführten Radverkehrsanlagen. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen auf der Hauptverkehrsstraße ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ein Sicherheitsmangel. Auch wird der geschützte Radfahrstreifen aus der Invalidenstraße in der direkten Verlängerung (Veteranenstraße) nicht fortgeführt.
B2	Fehlende Möglichkeiten, die nördliche Ackerstraße mit dem Fahrrad zu erreichen	Die Ackerstraße ist im nördlichen Abschnitt verkehrsberuhigt und bietet für Kfz keine Durchfahrtmöglichkeit zur Bernauer Straße. Der Mangel besteht darin, dass ein Durchgang nur für den Fußverkehr, nicht aber für den Radverkehr möglich (bzw. erlaubt) ist.

B3	Bedarf für Radabstellanlagen	Es fehlen Radabstellanlagen im gesamten Gebiet, sodass Fahrräder an den Bäumen und Straßenbeschilderungen angeschlossen werden.
C1	Nicht barrierefreie Haltestellen	Die Tramhaltestellen in der Bernauer Str. und Invalidenstraße sind aktuell nicht barrierefrei (Ein- und Ausstieg über die Fahrbahn, fehlendes Bodenleitsystem). Nur die Tramhaltestelle am S-Bahnhof Nordbahnhof verfügt als Kaphaltestelle bereits über barrierefreien Ein- und Ausstieg. Die Busendhaltestelle Bernauer Str. (U)/Schönholzer Str. ist ebenfalls aktuell nicht barrierefrei ausgeführt. Da es sich um eine Endhaltestelle mit betrieblichem Aufenthalt handelt, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei Bedarf ein- oder Ausstieg mit Rampe funktioniert.
C2	Bereich außerhalb des 300 Meter Radius zur Erschließung durch den ÖPNV	Zwischen Fehrbelliner Str. und Arkonaplatz ist ein schmaler Bereich (überwiegend Wohnnutzung) nicht innerhalb des 300 m-Haltestellenradius gemäß Nahverkehrsplan mit dem ÖPNV erschlossen. Der 400 m- Toleranzbereich wird jedoch erfüllt. (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2019b: 104)
D1	Missachtung des Tempolimits	Die zulässige Geschwindigkeit wird durch einige Autofahrende überschritten, sodass gefährliche Situationen insbesondere mit querenden Zufußgehenden entstehen können und der Lärmpegel erhöht ist.
D2	Sehr autogerecht	Die Flächenverteilung ist autozentriert, es gibt prozentual wenig Fläche für andere Nutzungsansprüche, sodass diese nur unzureichend erfüllt werden können.
D3	Haltende Tourismusbusse auf der Fahrbahn	In der Ackerstraße und Strelitzer Straße halten Tourismusbusse auf der Fahrbahn und warten auf die wiederkehrenden Touristen. Andere Fahrzeuge müssen dabei auf die Gegenfahrbahn ausweichen, um vorbeizufahren. Dabei kann es zu gefährlichen Situationen für Autofahrende bzw. zu Unfällen kommen.

D4	Geschwindigkeitshindernisse vor der Schule	Die Geschwindigkeitshindernisse (Aufpflasterungen bzw. Berliner Kissen) vor der Schule erreichen nur geringfügige Wirkungen. Aktuell tragen sie durch ihre geringe Anhebung kaum zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten in den sensiblen Bereichen bei.
E1	Fehlende Sitzgelegenheiten und Hitzeflächen	An der Gedenkstätte Berliner Mauer fehlen Sitzgelegenheiten in der Nähe der Wege. Es fehlen zudem stadtplanerische Raumelemente, die den Besuchenden Schattenplätze bieten, dies ist jedoch vermutlich Teil des ursprünglichen Gestaltungskonzepts.
E2	Fehlende Beleuchtung	Aufgrund von fehlenden Straßenlaternen sowie Beleuchtung besteht am Pappelplatz in der Nacht ein ungenügendes Sicherheitsgefühl.
E3	Geringe/fehlende Begrünung	Der Versorgungsgrad der Begrünung im Gebiet befindet sich in einem schlechten Zustand. Die Wohnungsanlagen nördlich der Anklamer Straße sind nicht versorgt. (vgl. Geoportal Berlin 2020)
E4	Abgesperrter Grünstreifen	Die begrünten Flächen in der Gartenstraße sind abgesperrt und bieten keine Aufenthaltsfläche für die Bewohnenden an.

Neben den Nummerierungen wurden die Straßen mit Kopfsteinpflaster als Belag kartiert, die als Mangel gegenüber dem Radverkehr identifiziert wurden. Zudem wurden die Querparkstände aufgrund des hohen Platzbedarfs und der schwierigen Sichtverhältnisse im Untersuchungsgebiet aufgenommen. Von Teilen des Planungsgebiets gehen optische oder funktionale Trennwirkungen aus. Hierzu zählen die Mauern des Friedhofs der Sophiengemeinde, die breiten Fahrbahnen der Brunnenstraße und Bernauer Straße, eine alte, metallische Stange in der Schönholzer Straße zwischen Gehweg und Fahrbahn (vermutlich ehem. Grenzsicherung), der Zaun an der Invalidenstraße vor dem Sportplatz der Papageno-Grundschule, der große und graue Neubau westlich der Gartenstraße, Teile der Mauer in der Bergstraße und das anliegende Gewerbegebiet. Auch die Poller entlang des Radfahrstreifens in der Invalidenstraße können eine Trennung des Straßenraums darstellen. Sanierungsbedürftige Gebäude wurden den Mängeln des Quartiers ebenfalls zugeordnet und fehlende Lieferzonen für den Einzelhandel und die Gastronomie markiert. Zudem konnten weitere Mängel erfasst werden, die eher allgemein und großräumig sind und nicht im MCB-Plan kartiert wurden.

Hoher Anteil an Durchgangsverkehr in den Erschließungsstraßen

Da im Vorfeld seitens Anwohnender der Kfz-Durchgangsverkehr innerhalb des Wohnquartiers als Problematik eingebracht wurde, fand eine Verkehrserhebung statt, die eine Bewertung der quantitativen Ausprägung ermöglicht. Dazu wurde ein Teil des Kennzeichens der ein- und ausfahrenden Kfz an fünf Knotenpunkten im Gebiet erfasst und im Nachgang durch das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung abgeglichen. Gezählt wurde in der morgendlichen bzw. nachmittäglichen Hauptverkehrszeit am Donnerstag, 09.12.2021 von 7 bis 9 Uhr und am Dienstag, 14.12.2021 von 16 bis 18 Uhr.

Die Vermutung, dass ein beachtlicher Anteil des Kfz-Verkehrs innerhalb des Quartiers Durchgangsverkehr ist (gezählt als Ein- und Ausfahrt desselben Fahrzeugs innerhalb von 4,5 min), wird durch die erhobenen Daten bestätigt (siehe Anhang 1). In der morgendlichen Spitzenstunde wurde ein Anteil zwischen 22% und 71% erreicht, nachmittags etwas weniger gestreut zwischen 15% und 66% (siehe Abbildung 6). Die prozentualen Höchstwerte wurden jeweils am Knotenpunkt 5 Ackerstr./Anklamer Str. festgestellt.

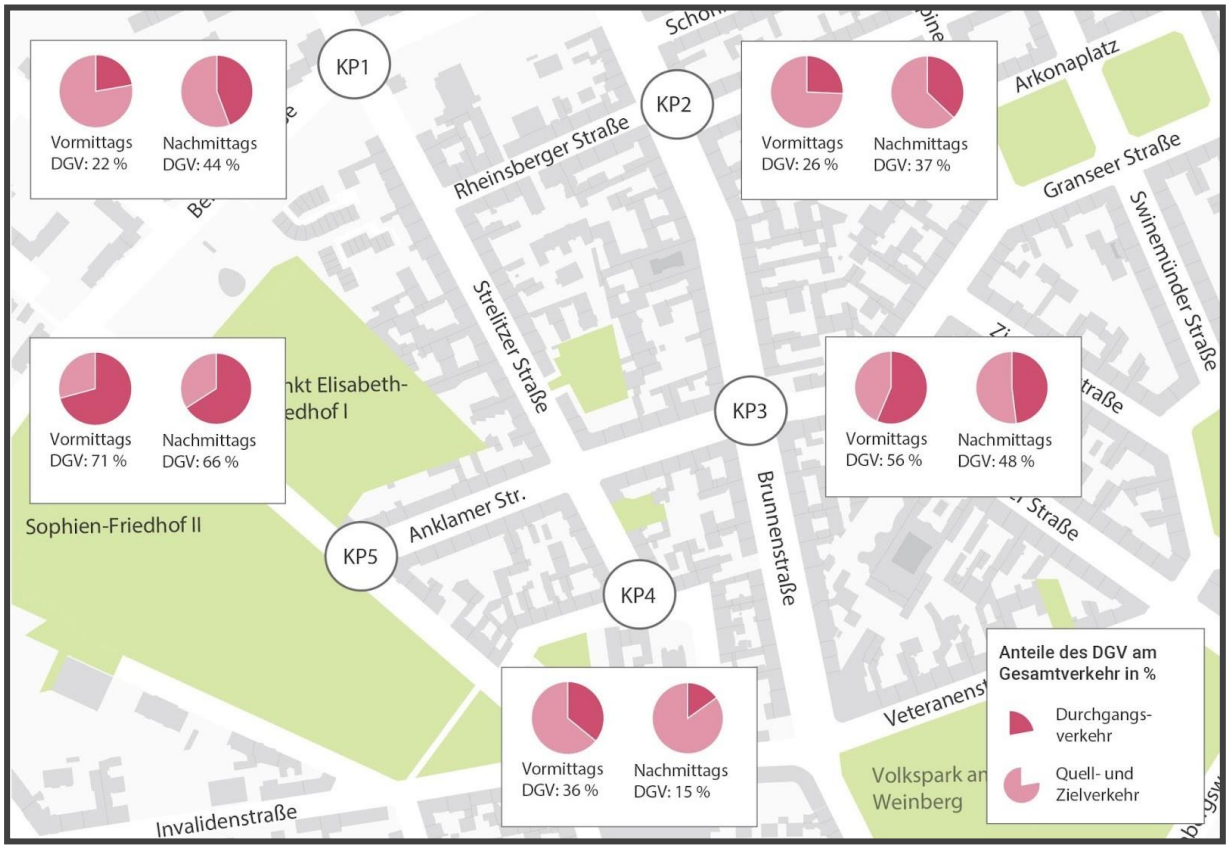

Abbildung 6: Anteile des DGV am Gesamtverkehr (eigene Darstellung)

Auch die gefahrenen Routen wurden ausgewertet. Besonders auffällig ist die Verbindung der Knotenpunkte 3 und 5, also über die Anklamer Straße zwischen Brunnen- und Ackerstraße (siehe

Abbildung 7). Vormittags fuhren dort richtungsweise 41 % (55 Kfz) bzw. 60 % (29 Kfz) der Kfz am jeweils anderen KP wieder aus, nachmittags waren es 31 % (33 Kfz) und 59 % (81 Kfz). Die Erhebung stand unter dem Einfluss der Coronapandemie sowie des Schienenersatzverkehrs auf der Linie M10 an einem der beiden Erhebungstage. Außerdem ist zu beachten, dass die Ackerstraße nicht Teil des Kordongebiets war, die Einschätzungen der Anwohnenden und die Ergebnisse am KP 5 Ackerstr./Anklamer Str. jedoch auch hier stark auf die Problematik hohen Durchgangsverkehrs hindeuten. Diese wird durchfahren, um entweder zur Bernauer Str. oder Invalidenstraße zu gelangen. Entsprechend wird auch die Ackerstraße in der späteren Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Die Erhebung in Kombination mit weitergehenden Beobachtungen deuten auf eine Diskrepanz zwischen den Zielen des StEP MoVe (Vermeidung unerwünschten Durchgangsverkehrs) (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021b: 12) und der verkehrlichen Realität im Untersuchungsgebiet hin, weshalb hier ein Mangel identifiziert wurde. Weitere Informationen zu Hintergrund und Details der Verkehrserhebung sind auf dem Projektblog des Fachgebiets zum Modellkiez Invalidenstraße zu finden (vgl. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung 2022).

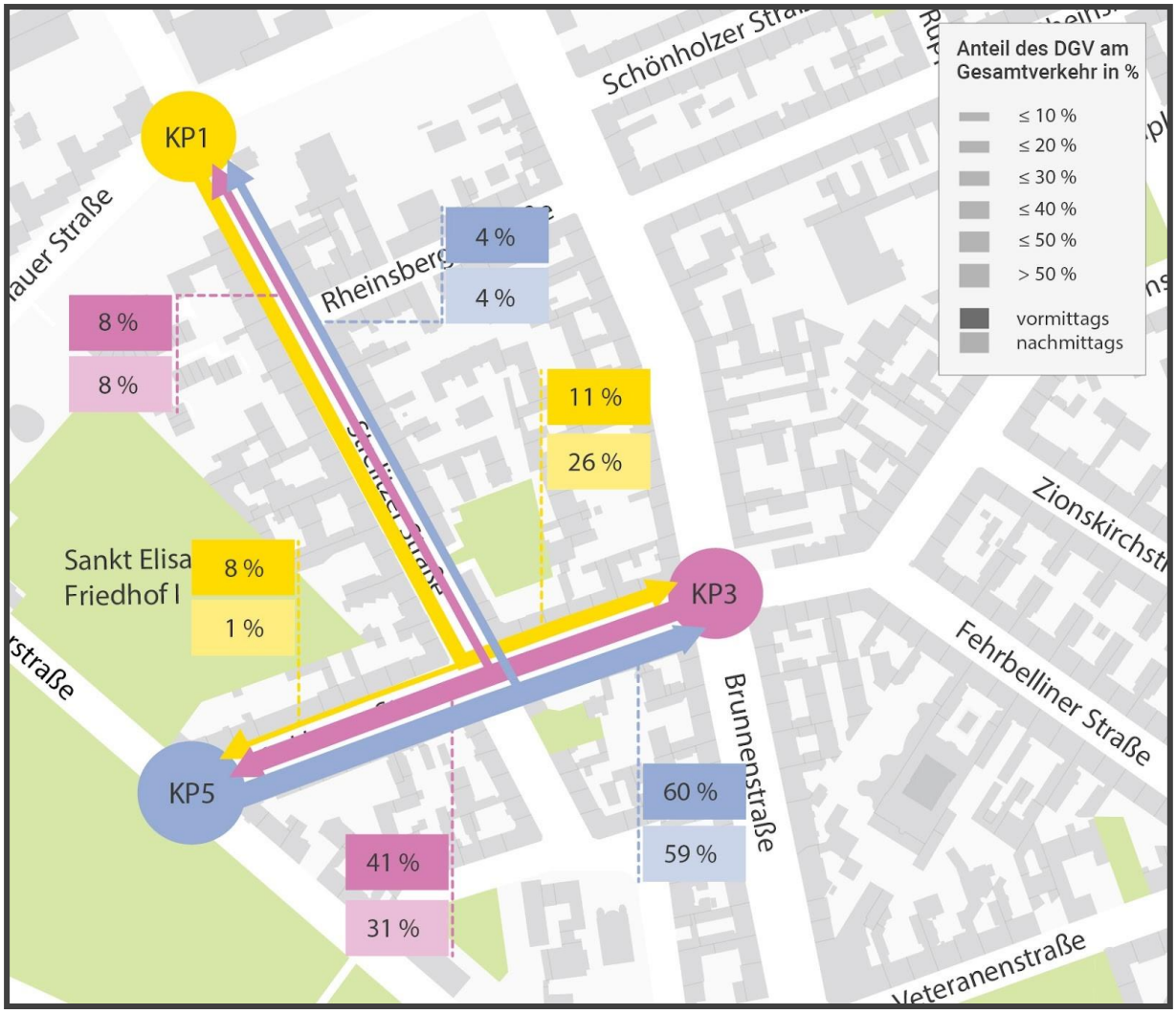

Abbildung 7: Anteile des DGV am Gesamtverkehr nach Beobachtungspunkten (eigene Darstellung)

Mangelhafte Flächengerechtigkeit

96,4 % der Fläche im Bezirk Mitte werden als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020d). 22 % der Fläche in dem Bezirk sind für den öffentlichen Straßenraum, 49 % des öffentlichen Straßenraums für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Dies umfasst auch einen Flächenanteil von 13 % für den ruhenden Verkehr. Für den Fußverkehr sind 46 % vorgesehen. Für den ÖPNV mit 4 % und Radverkehr mit 2 % sind geringe Flächenanteile vorgesehen. (Durch die Rundung der Werte ergeben sich 101 %.)

Auch im Untersuchungsgebiet als Teilgebiet des Bezirks Mitte entfällt ein hoher Flächenanteil auf die Nutzung durch den MIV. Radverkehrsanlagen sind teilweise vorhanden, die Seitenräume an mehreren Stellen recht schmal. Als Beispiel für eine besonders auffällige Flächenverteilung zugunsten des MIV kann die Strelitzer Straße genannt werden. In der folgenden Abbildung 8 wurde der gegenwärtige

Querschnitt visualisiert. Die Gesamtbreite des Straßenraums beträgt 26 m. Davon entfallen auf die Seitenräume 5,6 m und 5,4 m, auf die Fahrbahn 15 m, was einem Verhältnis in % von 22:57:21 entspricht.

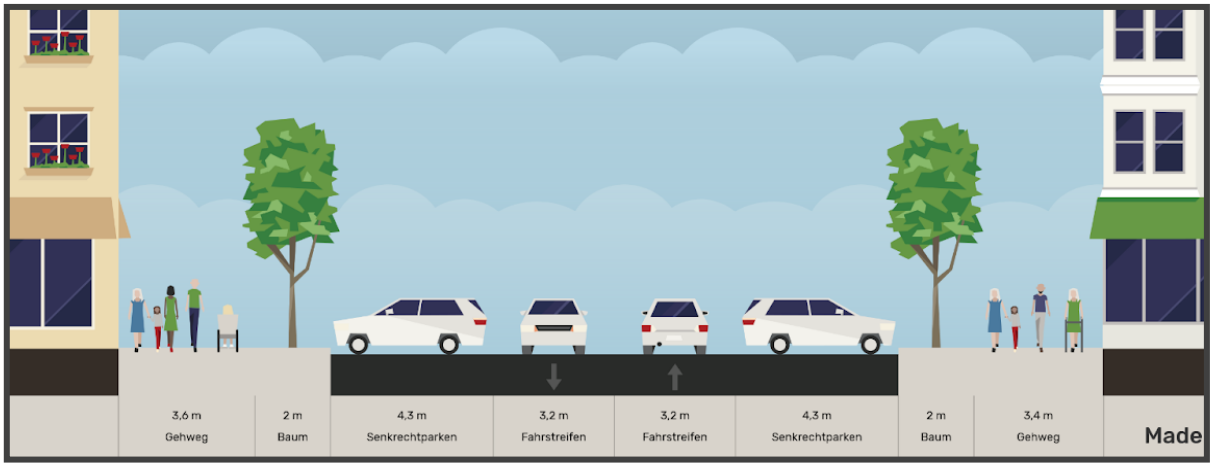

Abbildung 8: Querschnitt Strelitzer Str. Bestand (eigene Darstellung mit streetmix.net)

Allgemein ist noch hinzuzufügen, dass im Planungsgebiet kaum Nahversorgung vorhanden ist, das Gebiet eine geringe Fahrradfreundlichkeit aufweist, die Infrastruktur für Sharingdienste kaum ausgeprägt ist und die auf den Gehwegen platzierten Roller und E-Roller/Scooter der Sharing-Anbieter Hindernisse darstellen.

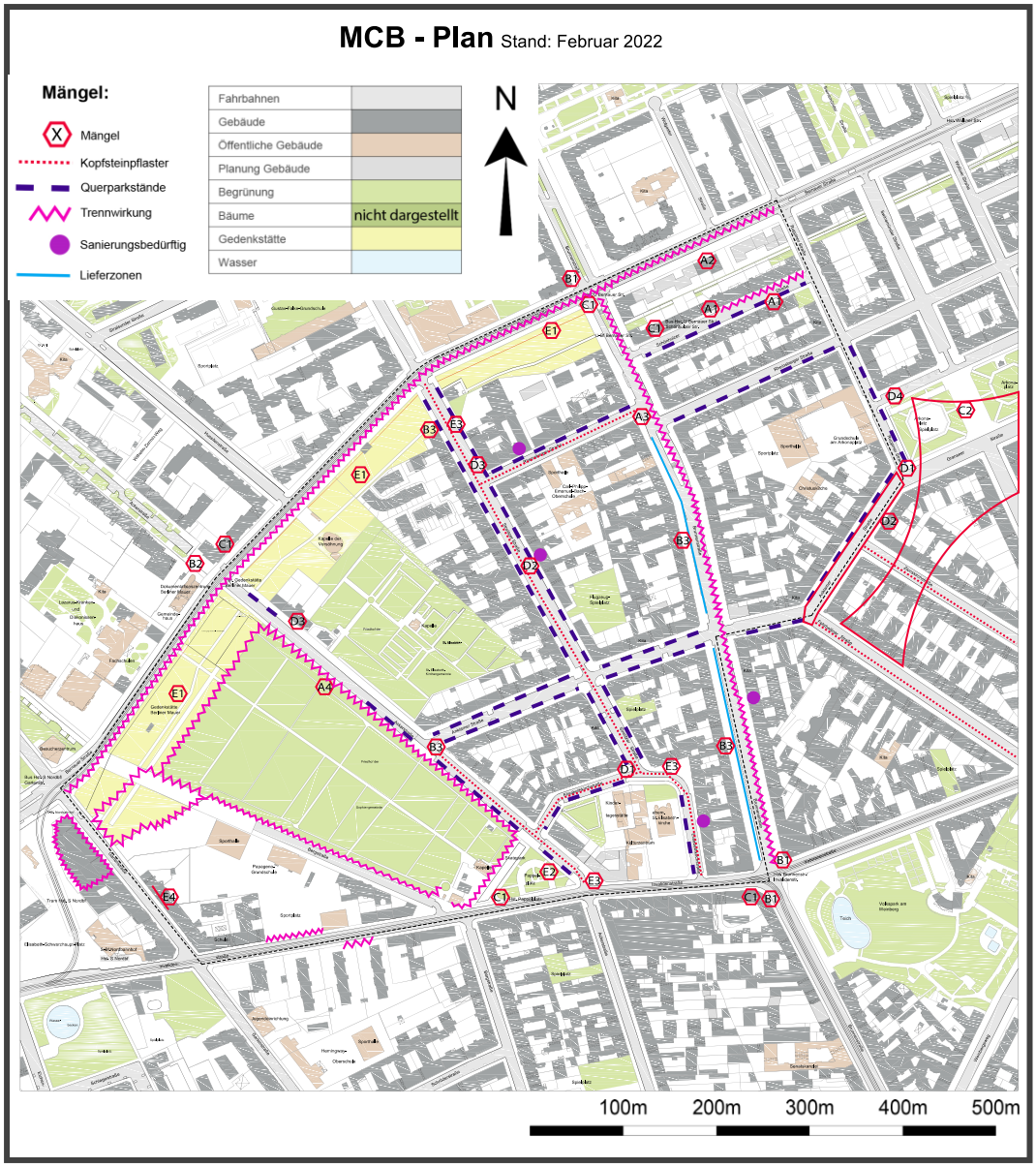

Abbildung 9: MCB-Plan reduziert auf die Mängel (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Chancen

Die im Quartier identifizierten Chancen sind im Plan anhand von Nummerierungen dargestellt und sollen im Folgenden aufgelistet und erläutert werden. Dabei wurde eine Gliederung entsprechend der vier Gruppen:

A Verkehrlich
B Flächennutzung
C Gestaltung
D Identität (des Gebiets)

vorgenommen.

Tabelle 3: Chancen des Untersuchungsgebiets

NR.	CHANCE	BESCHREIBUNG
A1	Verkehrsberuhigter Bereich (ugs. Spielstraße)	In der Ruppiner Straße und Elisabethkirchstraße befinden sich bereits verkehrsberuhigte Bereiche. Die optische Gestaltung unterstreicht diese Anordnung bisher nicht und die Straßen werden deshalb kaum als verkehrsberuhigt wahrgenommen. Die Ansätze können für eine zielgerichtete Anpassung der Gestaltung aufgegriffen werden, sodass tatsächlich eine Verkehrsberuhigung erreicht wird.
A2	Sehr groß dimensionierter Knotenpunkt für die Nebenstraßen	Der Knotenpunkt Anklamer Straße/Strelitzer Straße ist aktuell sehr groß dimensioniert. Eine Reduktion der Fläche für den MIV würde demnach Flächen schaffen, die zu Radverkehrsinfrastruktur oder Räumen für Aufenthalt umgewidmet werden könnten. Derartige Umgestaltungsmöglichkeiten bedeuten eine Chance hinsichtlich des Leitbilds.
A3	Durchstich Fuß- und Radweg denkbar	Die Bergstraße im Westen des Quartiers ist derzeit eine Sackgasse, die an der Gewerbefläche im Norden endet. Ein Durchstich durch die Gewerbefläche und die dahinterliegende Hinterlandmauer wäre denkbar, um eine Durchwegung für Zufußgehende und Fahrradfahrende zu schaffen und die Trennwirkung dieses Bereichs zu verringern.
A4	Neues Radverkehrsnetz:	Im neuen Entwurf des Berliner Radverkehrsnetzes liegt die Brunnenstraße im Vorrangnetz, die Anklamer Straße und

	Brunnenstraße im Vorrangnetz und Anklamer und Ackerstraße im Ergänzungsnetz	Ackerstraße liegen im Ergänzungsnetz. Die mit einer Realisierung einhergehende Attraktivitätssteigerung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels und eine Umgestaltung der Flächen (z.B. Fahrradstraßen) stellen eine Chance in Hinblick auf das Leitbild dar. (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021a)
B1	Baulücke (Neubau nach Infos der SenSBW geplant)	Aktuell befinden sich Baulücken in der Brunnenstraße sowie zwischen der Brunnenstraße und Ruppiner Straße, in denen neuer Wohnraum sowie neue Aufenthaltsflächen entstehen sollen.
B2	Spielplatz	Die Spielplätze in der Elisabethkirchstraße, am Arkonaplatz und in der Strelitzer Straße können ausgebaut und grüner gestaltet werden.
B3	Flächen für Sitzgelegenheiten verfügbar	An der Gedenkstätte, in der Elisabethkirchstraße sowie in der Strelitzer Straße vor dem Flugzeugspielplatz kann durch das Entstehen und ggf. den Ausbau von Sitzgelegenheiten die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.
B4	Fläche für Begrünung verfügbar	Hier steht ausreichend Fläche zur Verfügung, um das bestehende Defizit an Begrünung durch Neupflanzungen auszugleichen und gleichzeitig eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen.
B5	Grünfläche vorhanden	Das Entfernen der Mauer sowie Ausbau und Pflege der Grünfläche in der Ackerstraße können neue Aufenthaltsflächen zur Erholung schaffen.
B6	Öffentliche Sportfläche	Der Ausbau und die Begrünung der Anlagen am Pappelplatz würde zu höherer Aufenthaltsqualität beitragen.
C1	Aufpflasterungen und Gehwegvorstreckungen in der Anklamer und Strelitzer Straße	Bestehende Aufpflasterungen in der Anklamer Straße und Strelitzer Straße sollen Temporeduktionen an Querungsstellen bewirken. Durch Gehwegvorstreckungen soll das Queren erleichtert werden. Beides ist bisher aufgrund des Kopfsteinpflasters und fehlender Bodenleitsysteme jedoch nicht barrierefrei. Zudem bewirken Aufpflasterungen eine zu geringfügige Geschwindigkeitsreduktion und begünstigen ein Ansteigen des Lärmpegels.

C2	Friedhofsmauern	Bisher haben die Friedhofsmauern der beiden Friedhöfe entlang der Ackerstraße eine deutliche Trennwirkung. Es ist denkbar, die Friedhofsmauern als Zaun zu öffnen, um die Trennwirkung zu reduzieren und die Ackerstraße attraktiver zu machen.
C3	Künstlerische Fassadengestaltung	Das Eckhaus fällt durch malerische Fassadengestaltung auf. Denkbar wäre zum Beispiel, auch die Friedhofsmauern in der Ackerstraße künstlerisch zu gestalten. Diese können als zusätzliche Touristenattraktion dienen. Die Fassadenbegrünung würde zudem die Umweltqualität erhöhen.
D1	Höfe Weiberwirtschaft	In den Weiberwirtschaftshöfen in der Anklamer Straße können die Besuchenden sowie Touristen Gastronomie sowie charmante Architektur vorfinden. Für die explizite Förderung der Ansiedlung von Start-ups, die durch Frauen gegründet wurden, haben die Höfe bereits Auszeichnungen erhalten, die in der Hausdurchfahrt zu sehen sind.
D2	Historische Mauerreste	Die Bereiche um die Hinterlandmauer können ausgebaut, mit Sitzgelegenheiten ausgestattet und für die Menschen zugänglich gemacht werden.
B7	Leerstand, verwahrlost	Das verwahrloste Gebäude kann renoviert und als Wohnraum für Wohnungssuchende zur Verfügung gestellt werden.
B8	Neubau	In der Gartenstraße entstehen neue Gebäude, die als Wohnraum genutzt werden können.

Zudem wurden im Plan als Chancen das öffentliche WLAN unterhalb des Untersuchungsgebiets im Südosten und die vorhandene Gastronomie, aufgegliedert in „Gastronomie“ und „Gastronomie mit Außenfläche“, kartiert. Entlang der Brunnenstraße sind zahlreiche Geschäfte mit Flächen im Außenbereich vorzufinden, im Rest des Gebiets wird nur teilweise Gastronomie angeboten. Des Weiteren wurden allgemeine Chancen identifiziert, aber nicht kartiert. Hierzu zählt, dass das Gebiet insgesamt viele Grünflächen und Angebote für Kinder (Spiel- und Sportplätze) besitzt. Im Quartier besteht durch bereits stattgefundene Sanierungen ein überwiegend guter bis sehr guter Zustand der Häuser und Fassaden, die deshalb optisch ansprechend sind. Außerdem setzt sich das Gebiet mit der Historie auseinander, wodurch die Mauergedenkstätte ein touristisches Ziel ist. Mit seiner zentralen Lage und guten ÖPNV-Erschließung weist das Gebiet viele Potenziale auf (Die ÖPNV-Erschließung

wurde auf die Einhaltung der im Nahverkehrsplan geforderten Haltestellenradien hin überprüft, siehe dazu Anhang 2a und 2b). Es besitzt zudem breite Straßenräume, in denen derzeit viele Parkstände vorhanden sind und Potenzial zur Umnutzung aufweisen. Die entweihte Elisabethkirche im Süden des Gebiets wird als Ausstellungs- und Veranstaltungsraum angeboten, was eine Chance in kultureller Hinsicht darstellt (vgl. Kultur Büro Elisabeth GmbH o.J.).

Auch der in der STEEP-Analyse bereits erwähnte bezirks- und landespolitische Wille zur Verkehrswende und Herstellung höherer Lebensqualität in den Kiezen (siehe Kapitel 2.1) stellen Chancen für die Entwicklung der nördlichen Rosenthaler Vorstadt dar.

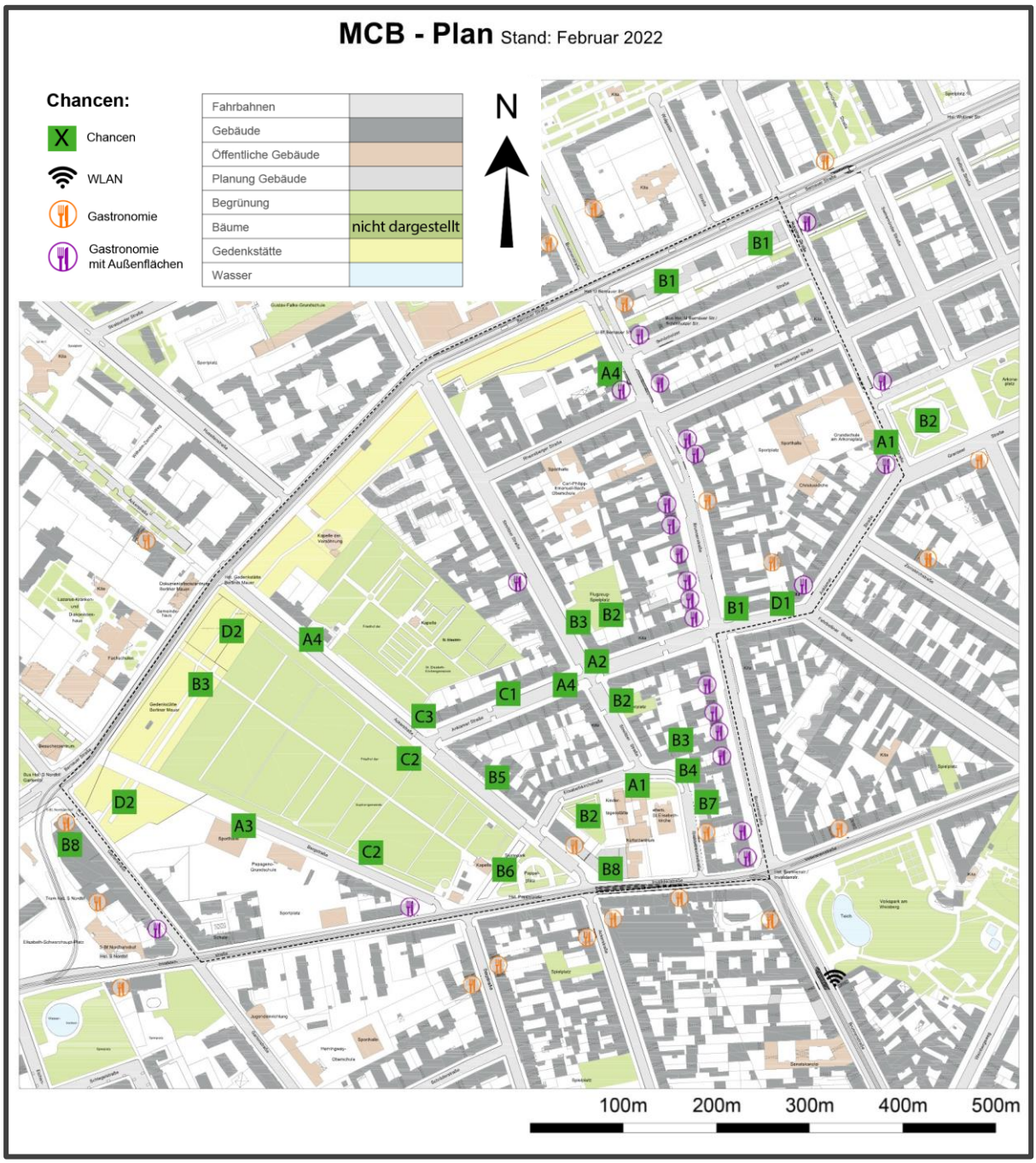

Abbildung 10: MCB-Plan reduziert auf die Chancen (eigene Darstellung auf Grundlage von vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Bindungen

Die Bindungen wurden im Plan überwiegend blau dargestellt. Zu den definierten Bindungen gehören die Anlagen der Straßenbahn, der U-Bahn und des Busverkehrs (alle als Piktogramm dargestellt), die Gedenkstätte Berliner Mauer und die Überreste der Berliner Mauer, die Höfe Weiberwirtschaft sowie der Flugzeugspielplatz in der Strelitzer Straße. Zudem wurden die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude im Quartier mit aufgenommen und sind im Plan als blaue Punkte mit Hausnummer dargestellt. Im Untersuchungsgebiet gibt es weitere denkmalgeschützte Gebäude, die hier nicht dargestellt sind. Die nach dem StEP-Netz kategorisierten Straßen der Kategorie II und IV wurden ebenfalls den Bindungen zugeordnet. Dies sind nach der Kategorie II die Brunnen- und Bernauer Straße und nach der Kategorie IV die Invalidenstraße (vgl. Stadt Berlin 2021). Allgemein gelten als Bindungen der städtebauliche Charakter des Quartiers sowie die Blockrandbebauung und die Beachtung der Erschließung der einzelnen Gebäude und öffentlichen Flächen.

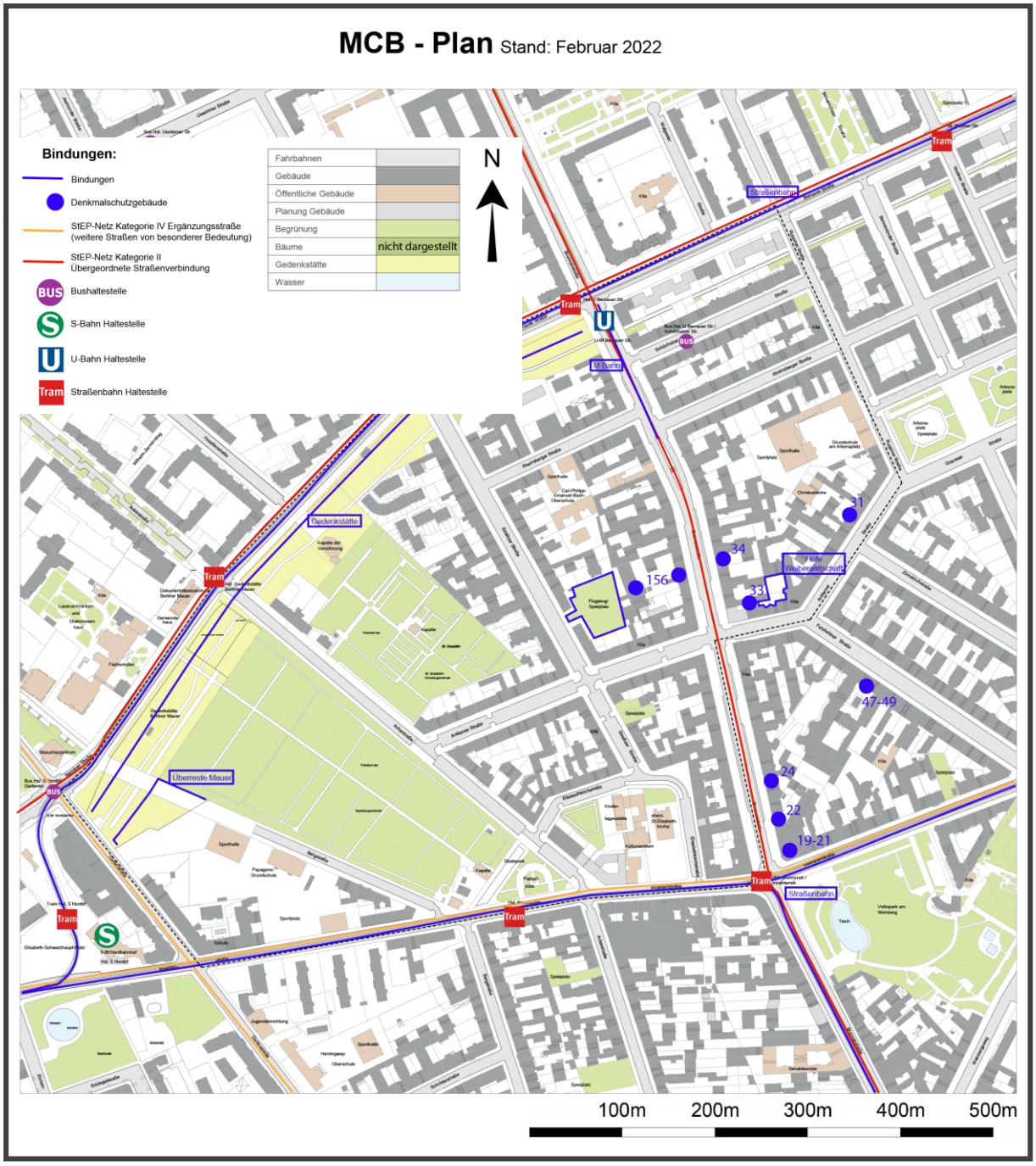

Abbildung 11: MCB-Plan reduziert auf die Bindungen (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Der gesamte MCB-Plan ist dem Anhang zu entnehmen (siehe Anhang 3) und wurde zusätzlich auf dem externen USB-Datenträger zur Sicherung der erhobenen Daten abgelegt.

Zusammenfassung des MCB-Plans

Im Rahmen des MCB-Plans wurden zu verbessernde Aspekte, Entwicklungspotenziale sowie nicht zu verändernde Aspekte im Planungsraum in Form einer Bestandsaufnahme herauskristallisiert und in einer Karte visualisiert.

Dabei wurde im Bereich der Mängel verdeutlicht, dass die Flächenverteilung im Gebiet sehr autozentriert ist. Weiterhin wurden die Missachtung des Tempolimits in einigen Straßen sowie die auf der Fahrbahn haltenden Tourismusbusse als Defizite im Planungsraum betrachtet. Auch im Bereich des Fuß- und Radverkehrs wurden erhebliche Mängel, wie fehlende Radabstellanlagen, fehlende Radverkehrsanlagen sowie durch die ungerechte Flächenverteilung resultierende Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, beobachtet. Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wurden auch von der Gruppe der qualitativen Beobachtung erfasst. Ein weiteres Defizit stellt die fehlende Begrünung sowie die Qualität der vorhandenen Begrünung dar. Zudem wurden auch ungenügende Beleuchtung an einigen Stellen sowie fehlende Sitzgelegenheiten im Gebiet insbesondere um die Gedenkstätte der Berliner Mauer beobachtet.

Das neue Radverkehrsnetz mit der Brunnenstraße im Vorrangnetz sowie der Anklamer Straße und Ackerstraße im Ergänzungsnetz wurde als Chancen betrachtet. Die verkehrsberuhigten Bereiche im Gebiet wurden als Ansatz für zukünftige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erfasst. Weiterhin können die Baulücken, Spielplätze, Sportplätze sowie die vorhandenen Grünflächen ausgebaut und attraktiver gestaltet werden, um so zur höheren Aufenthaltsqualität beizutragen. Zusätzlich befinden sich Potenziale an der Gedenkstätte Berliner Mauer sowie an den historischen Mauerresten. Die vorhandenen Flächen an der Gedenkstätte könnten unter anderem für Sitzgelegenheiten verwendet werden. Zudem könnten die Friedhofsmauern beispielsweise durch Zäune ersetzt werden, um die starke Trennwirkung aufzuheben. Eine Begrünung der Mauern und Gebäudefassaden ist außerdem denkbar. Die Höfe Weiberwirtschaft können als Ansiedlungsort für Start-ups sowie Gastronomie dienen und somit durch die charmante Architektur Besuchende und Tourist*innen anziehen. Ihrem Beispiel können weitere Einrichtungen folgen.

Bindungen wurden vor allem im Bereich des ÖPNVs, Infrastruktureinrichtungen sowie unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden festgestellt. Die Merkmale dieser Bereiche werden berücksichtigt, bleiben jedoch bei der Entwicklung von Maßnahmen unberührt.

Die Bestandsaufnahme wurde als interdisziplinäre Arbeit basierend auf den Erkenntnissen der MCB-Gruppe, der gewonnen Daten aus den Expert*inneninterviews sowie aus qualitativen Beobachtungen entwickelt. Auf diese wird im Folgenden näher eingegangen. Im weiteren Verlauf des Projekts werden

im Rahmen der SWOT-Analyse Strategien sowie Maßnahmen entwickelt, um die Mängel möglichst zu beseitigen, die Chancen und Potenziale zu stärken bzw. auszubauen und dabei die Bindungen zu berücksichtigen.

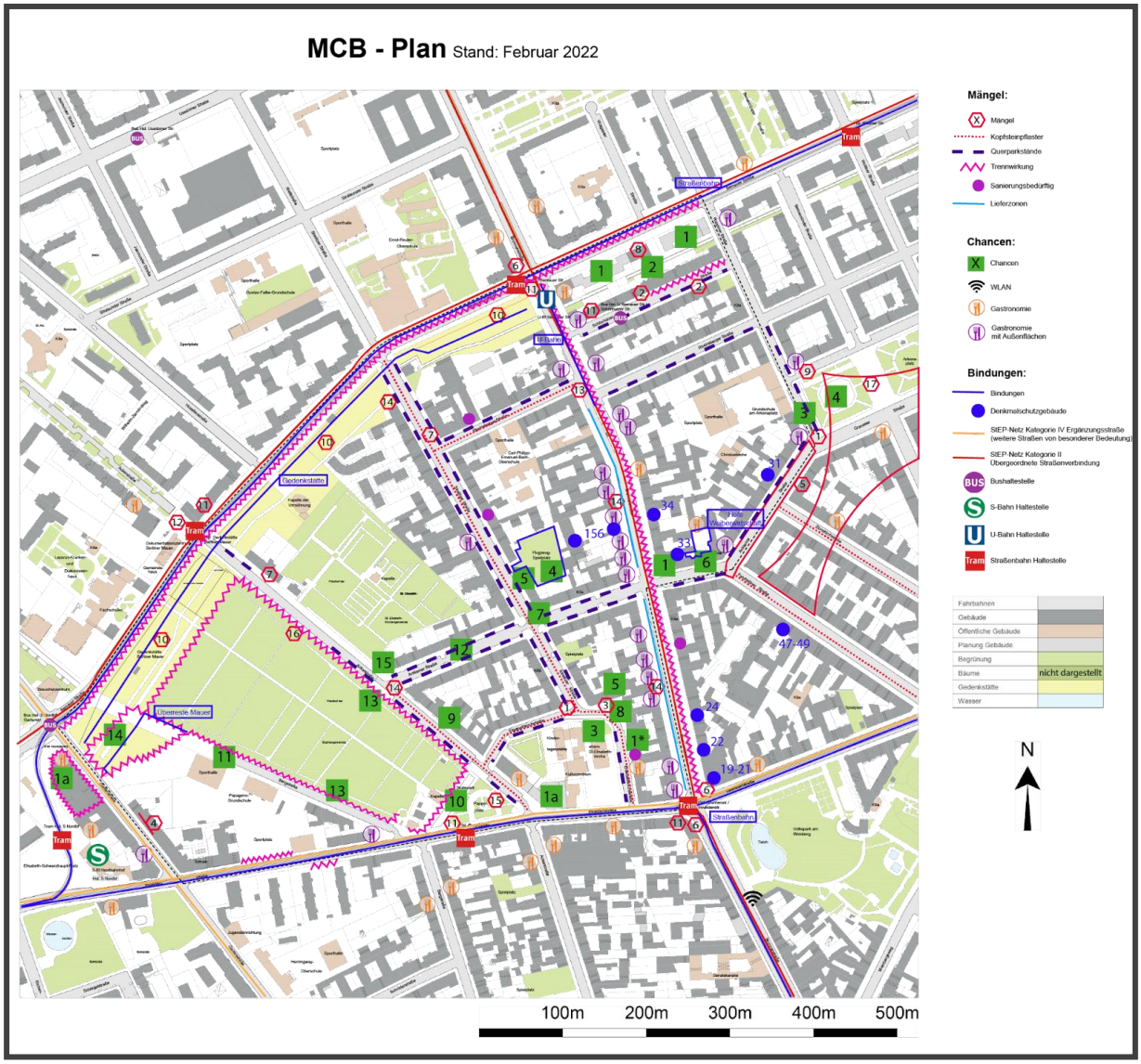

Abbildung 12: MCB-Plan (eigene Darstellung auf Grundlage von ebd.)

3.3 Qualitative Beobachtung

Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln erwähnt, wird die nördliche Rosenthaler Vorstadt von vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genutzt. Hier können zahlreiche Konflikte entstehen, zum Beispiel zwischen dem MIV, Radfahrenden und Zufußgehenden. Das Ziel der qualitativen Beobachtungen war es, das tatsächliche Verhalten von Verkehrsteilnehmenden im Untersuchungsgebiet zu beobachten und verschiedene Gestaltungselemente des öffentlichen Raums in Bezug auf das Leitbild zu prüfen. Wichtig waren hier beispielsweise die Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit und Aufenthaltsqualität. Mögliche Konfliktpunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sollten aufgedeckt und Gefahrenstellen identifiziert werden. Ferner sollten mit Hilfe dieser Methode Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt sowie bauliche Defizite und mögliche Potentiale ermittelt werden.

Wie in Kapitel 2.3 erwähnt, erfolgten die Beobachtungen in drei Schritten: Zunächst wurde ein Beobachtungsplan erstellt, um die Repräsentativität der Ergebnisse sicherzustellen. In diesem Plan wurden acht potenzielle Orte für Videoaufnahmen sowie eine Fahrradroute durch das Gebiet festgelegt. Nach gruppeninternen Gesprächen wurden die Beobachtungspunkte mit Blick auf das Leitbild auf sechs Punkte reduziert und die Fahrradroute validiert. Im zweiten Schritt wurde das Videomaterial aufgenommen. Dabei wurden für unterschiedliche Beobachtungspunkte unterschiedliche Tageszeiten gewählt, beispielsweise vor Schulbeginn oder zur Hauptverkehrszeit am Morgen oder am Nachmittag. Alle stationären Videoaufnahmen fanden am 22.11.2021 vormittags und dem 23.11.2021 nachmittags statt. Das Wetter konnte als nasskalt bezeichnet werden und die Temperaturen lagen zwischen 1°C und 4°C. Die Beobachtungspunkte sind in Abbildung 13 dargestellt. Um beurteilen zu können, wie die Schüler*innen zur Schule kommen, fanden zwischen 7:45 Uhr und 8:15 Uhr Beobachtungen vor der Grundschule am Arkonaplatz (2) statt. Zwischen 7:45 Uhr und 8:45 Uhr wurden außerdem weitere Beobachtungen am nördlichen (4) und südlichen (3) U-Bahnhof Bernauer Straße und an der Ecke Brunnenstraße/Anklamer Straße (1) durchgeführt. Während der Nachmittagsspitze wurde zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr erneut der nördliche U-Bahnhof Bernauer Straße (4) beobachtet. Außerdem wurden an den Kreuzungen Anklamer/Ackerstraße (6) und Anklamer/Strelitzer Straße (5) Videoaufnahmen, jeweils Kurzvideos im Rahmen von 15 Minuten, erstellt.

Zusätzlich wurde eine Fahrradroute festgelegt, am 14.12.2021 abgefahren und mittels Helmkamera gefilmt (siehe Abbildung 13). Diese Route führt quer durch das Untersuchungsgebiet und deckt so die verschiedene Fahrradinfrastrukturen ab. Sie umfasst zum einen Fahrradwege an der Bernauer- und Brunnenstraße, zum anderen viele Nebenstraßen ohne Fahrradwege/-schutzstreifen, teilweise mit Kopfsteinpflaster. Die Fahrradroute wurde zunächst unter Beachtung der Verkehrsregeln abgefahren

und anschließend gemäß einem zu erwartenden, realistischen Verhalten der Radfahrer*innen. Das realistische Verhalten umfasst z.B. Ausweichen auf den Bürgersteig bei Kopfsteinpflaster. So konnten verschiedene Konfliktsituationen beobachtet werden. In Summe wurde über alle Beobachtungen hinweg Videomaterial mit einer Länge von zwei Stunden und 39 Minuten aufgenommen.

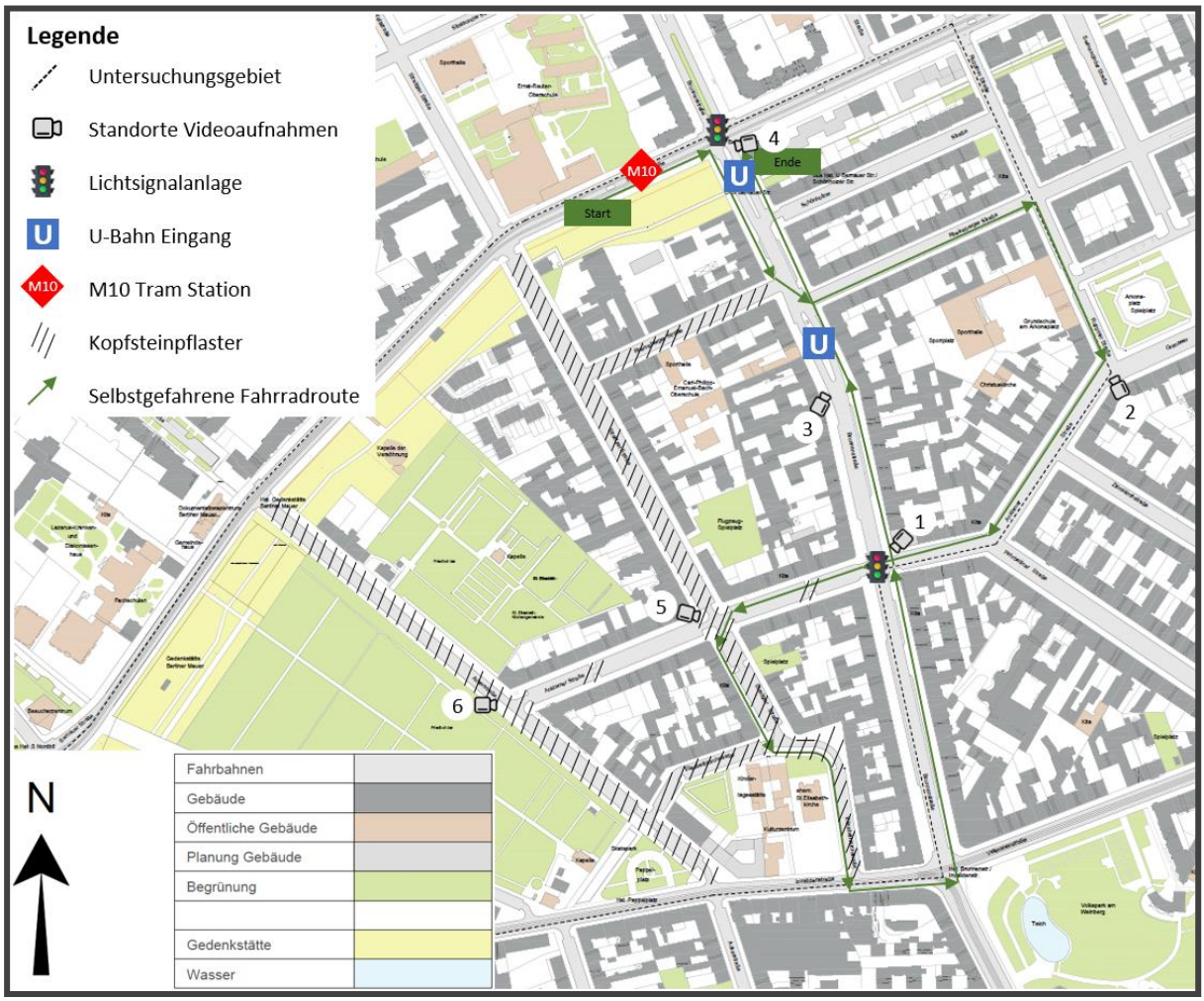

Abbildung 13: Beobachtungspunkte und Fahrradroute (eigene Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Um die Datenerhebung in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und die Anzahl an Fahrradabstellanlagen zu vervollständigen, wurde das Planungsgebiet von den Gruppenmitgliedern der qualitativen Beobachtung am 09.01.2022 abgelaufen. Hierbei wurden vorhandene Bänke, Radabstellanlagen und vorhandene Flächen mit Potential für Bänke bzw. Radabstellanlagen identifiziert und auf einer Karte sowie mit Fotos dokumentiert. Am 02.02.2022 wurde außerdem die Brunnenstraße auf Barrierefreiheit für Sehbehinderte überprüft.

Im Anschluss an die Datenerhebung wurden Beobachtungsprotokolle erstellt, um die Rahmenbedingungen zu verschriftlichen und die Beobachtungen kritisch zu reflektieren. Außerdem wurden die Videos mithilfe von MAXQDA, einer Software zur Analyse qualitativer Daten, kodiert und analysiert. Dabei lag der Fokus auf Konflikten, regelwidrigem Verhalten und Verkehrssicherheit. Außerdem wurde analysiert, mit welchem Verkehrsmittel die Schüler*innen zur Schule kommen bzw. gebracht werden.

Nach Abschluss des Kodierungsprozesses wurden verschiedene Auswertungen, wie beispielsweise in Abbildung 16 zu sehen, erstellt. So konnten beispielsweise die Anzahl der Rotlichtverstöße der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander ins Verhältnis gesetzt werden. Außerdem konnten mithilfe der Kodierungen die beobachteten Ereignisse in einer Karte übersichtlich dargestellt und Problemstellen identifiziert werden.

Die Ergebnisse wurden als Datenquelle für die Schlüsselfaktorblätter (siehe Anhang 8) genutzt und den entsprechenden Schlüsselfaktoren und Indikatoren zugeordnet. Die Erkenntnisse in den wichtigsten Bereichen werden im Folgenden vorgestellt. Die hochgestellten Verweise in den folgenden Abschnitten beziehen sich auf die erhobenen qualitativen Daten, also Fotos und Videos, welche dem Bericht auf einem Datenträger beiliegen.

Aufenthaltsqualität

Da auch die Aufenthaltsqualität während des Projekts reflektiert werden sollte, wurde bei den Beobachtungen besonders darauf geachtet, welche Elemente im Untersuchungsgebiet zur Aufenthaltsqualität beitragen. Diese umfassen Grün- und Freizeitflächen, Vergnügungsflächen und öffentliche Toiletten.

Letztere sind für einen längeren Aufenthalt im Gebiet, v.a. von Touristen, hilfreich. Weder bei den Ortsbegehungen noch bei zusätzlichen Recherchen konnten öffentliche Toiletten im Untersuchungsgebiet festgestellt werden (vgl. Stadt Berlin o.J.; Zoerb o.J.).

Es gibt im Untersuchungsgebiet insgesamt sehr wenige Grünflächen. Der Friedhof und die Gedenkstätte laden beide nicht unbedingt zum Verweilen ein, da dort wenige Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen und durch die Art der Orte (zumindest aktuell) keine fröhliche, ungezwungene Atmosphäre herrscht, wie z.B. in einem Park. Es gibt mehrere kleine Spielplätze, die zum Beobachtungszeitpunkt stark genutzt wurden, so z.B. der Skate-/Basketballplatz an der Ackerstraße und der kleine Park in der

Elisabethkirchstraße. Der Flugzeugspielplatz und der kleine Spielplatz in der Strelitzer Straße ("Grünfläche") waren selbst bei grauem Winterwetter und 2 °C Umgebungstemperatur rege besucht[1].

Dagegen wird der verkehrsberuhigte Bereich in der Elisabethkirchstraße nicht zum Spielen genutzt, da er aufgrund fehlender Grünflächen und viel versiegelter Fläche nicht einladend scheint. Zudem halten sich wenige Verkehrsteilnehmer an die Schrittgeschwindigkeit, die dort gilt. Durch die erhöhte Geschwindigkeit und das Kopfsteinpflaster ist es zudem für eine wenig befahrene Nebenstraße relativ laut in der Straße. Außerdem gibt es in der Elisabethkirchstraße kaum Sitzgelegenheiten. Auch an der Gedenkstätte Berliner Mauer gibt es wenige, nicht einladende Sitzgelegenheiten. Diese sind sehr unauffällig, haben keine Rückenlehne und sind aus Stein und sehr temperaturabhängig. An der Ecke Schönholzer Straße/Ruppiner Straße gibt es eine kleine Grünfläche, die z.B. für eine kurze Mittagspause im Grünen aufgrund attraktiver Sitzgelegenheiten und gepflegter Grünflächen sehr einladend wirkt und daher als positives Beispiel hervorzuheben ist (siehe Abbildung 14). Die vorhandenen Sitzgelegenheiten im Quartier sind in Abbildung 15 dargestellt[2].

[1] Foto P1020531_Skatepark; Foto P1020526_ParkElisabethkirchstraße; Foto P1020502_Flugzeugspielplatz; Foto P1020514_Grünfläche; Foto P1020604_Gedenkstätte

[2] Foto 20211108_Elisabethkirchstraße; Foto P1020518_Elisabethkirchstraße; Foto P1020590_Grünfläche; Foto P1020604_Gedenkstätte; Elisabethkirchstraße

Abbildung 14: Grünfläche an der Ecke Schönholzer Straße/Ruppiner Straße (eigene Aufnahme)

Zusammenfassend gibt es im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu anderen Gebieten Berlins sehr wenige Grün- und Freizeitflächen, die außerdem teilweise nicht sehr einladend gestaltet sind. Die Friedhöfe im Untersuchungsgebiet sind bei dieser Betrachtung ausgenommen. Die vorhandenen Flächen für Kinder werden rege genutzt, es fehlen jedoch schöne Aufenthaltsflächen für andere Altersgruppen. Die Aufenthaltsqualität im Quartier ist folglich abseits von Cafés, Restaurants und Spielplätzen aktuell eher schlecht.

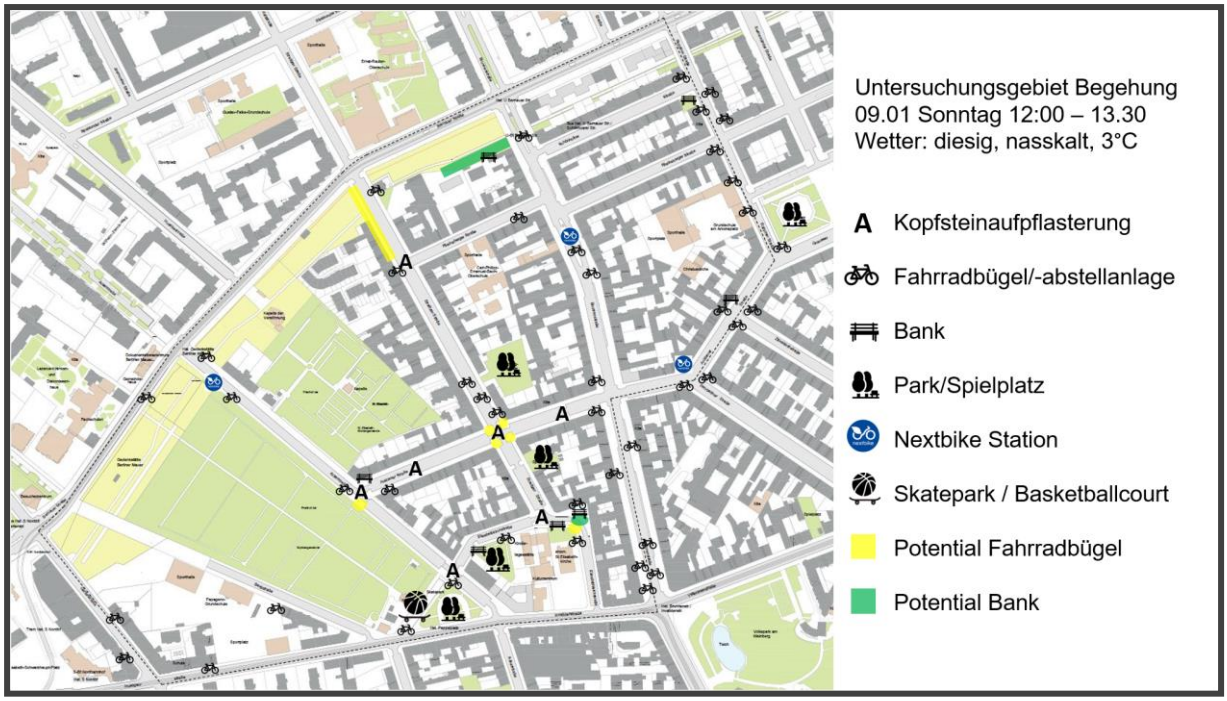

Abbildung 15: Ergebnisse der Begehung des Untersuchungsgebiets am 09.01.2022 (eigene Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Soziale Infrastruktur

Für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung und hohe Lebensqualität im Quartier sind sowohl kurze Wege zwischen sozialen Orten als auch vielfältige Verfügbarkeit von Treffpunkten und Orten des alltäglichen Lebens und von gesellschaftlichem Interesse wichtig. Daher wurden diese Orte gesondert erfasst.

In der nördlichen Rosenthaler Vorstadt befinden sich mehrere Kindertagesstätten und Schulen. Aus der relativ hohen Dichte an Kindertagesstätten lässt sich schließen, dass das Planungsgebiet ein Bezirk ist, in dem viele Familien mit Kindern wohnen. Dies lässt sich auch am Durchschnittsalter erkennen: Während es in ganz Berlin bei 42,2 Jahren liegt (vgl. Bezirksamt Mitte 2018: 7), ist es in der Bezirksregion Brunnenstraße Süd mehr als 6 Jahre niedriger (vgl. Gold & Schulze 2021: 9).

Die Möglichkeiten der Nahversorgung sind für die Länge der Wege für Besorgungen ausschlaggebend. Vor allem in der Brunnenstraße gibt es viel Kleingewerbe mit zahlreichen Cafés, Restaurants und Imbissläden, welche eine gute Nahversorgung darstellen. Jedoch gibt es direkt im Untersuchungsgebiet keinen größeren Supermarkt.

Kulturelle Einrichtungen, wie Jugend- und Freizeiteinrichtungen, Sportvereine, Museen, Theater, Kirchen etc. sind für das gesellschaftliche Leben im Kiez sehr wichtig. Sie stellen Treffpunkte für Nachbarn und insbesondere Kinder sowie Jugendliche dar. Durch die Gedenkstätte Berliner Mauer

befindet sich im Gebiet eine Touristenattraktion. Allerdings fehlen für die dort wohnende Bevölkerung Sportstätten und kulturelle Einrichtungen. Das Vorhandensein einer Synagoge spricht für eine hohe Diversität in der Bevölkerung. Der Skateplatz am Pappelplatz wurde zu den Beobachtungszeitpunkten stark genutzt, d.h. vermutlich wäre durchaus Nachfrage nach weiteren Sportstätten vorhanden.

Fußmobilität

Fußmobilität trägt als Teil des Umweltverbundes maßgeblich zur Möglichkeit einer nachhaltigen Verkehrswende und Naherschließung eines Quartiers bei. Daher wurde während der Beobachtungen ein Fokus auf Fußmobilität gelegt. Es wurden insbesondere die Barrierefreiheit, die Gehwege und die Querungsmöglichkeiten genauer betrachtet.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit umfasst zum einen Absenkungen von Bordsteinen für mobilitätseingeschränkte Menschen oder z.B. Menschen mit Kinderwagen. Zum anderen umfasst Barrierefreiheit taktile Wegführung für Sehbehinderte. Grundsätzlich sind die Bordsteine im Untersuchungsgebiet abgesenkt, aber nicht ebenerdig. Dies stellt einen Kompromiss zwischen mobilitätseingeschränkten Menschen und Sehbehinderten dar. An der Brunnenstraße sind an jeder Lichtsignalanlage taktile und akustische Elemente sowie stark abgesenkte Bordsteine vorhanden. Allerdings gibt es hier auch einige Querungsmöglichkeiten, welche bezüglich der Barrierefreiheit lediglich abgesenkte Bordsteine umfassen, wie z.B. die Ecke Brunnenstraße/Schönholzer Straße. Die Tramhaltestelle an der Bernauer Straße ist nicht barrierefrei. Hier muss erst eine Stufe vom Bürgersteig auf die Fahrbahn überwunden werden, um anschließend in das Fahrzeug zu gelangen, was einer weiteren Stufe entspricht.

Gehwege

Die Breite und der Zustand der Gehwege sind ein wichtiger Indikator für die Attraktivität und Sicherheit der Fußmobilität. Die Gehwege im Untersuchungsgebiet sind oft breiter als der Regelquerschnitt und in gutem Zustand. In der Strelitzer Straße wurden die Gehwege beispielsweise im Rahmen des Projekts Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung zwischen 2002 und 2007 instandgesetzt[3]. Die Gehwege in der Brunnenstraße sind besonders breit, jedoch werden sie teilweise durch Tische von Restaurants oder Cafés, Fahrradständer o.ä. verengt. Auch der Fahrradweg in der Brunnenstraße ist auf dem Gehweg angebracht, somit muss der Radverkehr und der Fußverkehr auf einer geteilten Fläche

[3] P1020523_Infotafel

verkehren. Grundsätzlich werden die Gehwege jedoch als ausreichend breit empfunden. Konfliktpotential entsteht jedoch zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden, die auf dem Bürgersteig fahren müssen, da dort der Fahrradweg gekennzeichnet ist. Außerdem weichen viele Fahrradfahrende aufgrund von Barrieren auf Bürgersteige aus, wie zum Beispiel aufgrund von Kopfsteinpflaster auf den Straßen.

Querungsmöglichkeiten

Querungsmöglichkeiten umfassen Querungen in und außerhalb von Knotenpunkten. Diese sind wichtig, um eine sichere Fußmobilität zu ermöglichen, Fußwege attraktiv zu halten, sowie Umwege zu vermeiden. Grundsätzlich gibt es an den Kreuzungen ausreichend Querungsmöglichkeiten. Die Bürgersteige sind an Kreuzungen vorgestreckt, um die Querung zu erleichtern[4]. In den Nebenstraßen ist ein Queren der Straße durch das geringe Verkehrsaufkommen auch abseits der Kreuzungen möglich.

Eine Ausnahme stellen die U-Bahn-Eingänge der U-Bahn-Haltestelle Bernauer Straße dar. Am südlichen Eingang besteht direkt am Treppenaufgang keine ausgewiesene Querungsmöglichkeit, was zu unsicheren Überquerungen führen kann[5]. Am nördlichen Eingang U-Bahn Bernauer Straße gibt es eine Fahrradabstellmöglichkeit auf der Mittelinsel, zu der keine Querungsmöglichkeit besteht. Durch die angebrachte Grünfläche auf der Mittelinsel ist auch kein sicherer Weg zum U-Bahn-Haltestellen-Eingang möglich[6]. In der Schönholzer Straße steht außerdem parallel zur Fahrbahn eine lange Metallstange, die als Fahrradabstellanlage genutzt wird, welche Querungen erschwert[7].

Es sind im Untersuchungsgebiet folglich ausreichend Querungsmöglichkeiten vorhanden. Die einzigen Ausnahmen bilden der südliche (Zugang zur Treppe) und nördliche (Fahrradstellplätze) U-Bahn-Haltestellen-Eingang in der Brunnenstraße. Hier ist nur eine ungesicherte Überquerung der Straße möglich.

Kfz im Quartier

Im Bereich Kraftfahrzeuge wurden im Quartier verschiedene Aspekte des Kfz-Verkehrs betrachtet: die Verkehrsstärke, Geschwindigkeitsbegrenzungen, ruhender Verkehr sowie Verkehrsberuhigung und Wirtschaftsverkehr.

[4] P1020513_StrelitzerAnklamer
[5] Video 3_ 00:08, 00:32
[6] P1020602_nördl_U-Bernauer; P1020603_nördl_U-Bernauer
[7] P1020595_Metallstange

Die Verkehrsstärke in den Beobachtungszeiträumen an den Beobachtungspunkten war insgesamt geringer als erwartet. Nur an der Bernauer Straße wurde insbesondere zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag ein sehr hohes Verkehrsaufkommen beobachtet[8]. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass die Beobachtungen, während der Covid-Pandemie stattfanden und zu den Beobachtungszeitpunkten eine Home-Office-Pflicht galt.

Geschwindigkeitsbegrenzungen, ihre Einhaltung und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind für die Sicherheit und die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr sehr wichtig. Aufpflasterungen werden besonders in verkehrsberuhigten Zonen installiert, um den Autoverkehr an diesen Stellen abzubremsen. Dies kann sowohl durch die Installation eines “Berliner Kissens”, welches aus Kunststoff gefertigt ist, geschehen, als auch durch die klassische Aufpflasterung mit Kopfsteinpflaster. Im Untersuchungsgebiet gibt es zwei Berliner Kissen in der Ruppiner Straße vor der Grundschule und mehrere Aufpflasterungen, v.a. in der Anklamer Straße. Die Aufpflasterung und das Berliner Kissen wirken jedoch nur bei ca. einem bzw. zwei Dritteln der Kfz geschwindigkeitssenkend[9]. Da die meisten beobachteten PKW beim Berliner Kissen jedoch ohnehin abbogen, ist aus dem beobachteten Winkel teilweise schwer zu beurteilen, ob sie schon langsam genug fuhren oder nicht zusätzlich abbremsen wollten. Die Geschwindigkeit wird auf den Straßen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h meist eingehalten, da dort relativ viel Verkehr herrscht[10]. In den 30 km/h Zonen wird die Geschwindigkeit wegen des Kopfsteinpflasters ebenfalls meist eingehalten. Ausnahme ist die Anklamer Straße, die durch ihre abschüssige Lage zu einer erhöhten Geschwindigkeit verleitet[11]. In der Elisabethkirchstraße wird schneller als Schrittgeschwindigkeit gefahren, obwohl sie als verkehrsberuhigte Zone gekennzeichnet ist.

Zusammenfassend ist die Überschreitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Untersuchungsgebiet kein großes Problem. Auf den Hauptstraßen wird aufgrund der Verkehrslage, auf den Nebenstraßen aufgrund von Kopfsteinpflaster und Berliner Kissen die Geschwindigkeitsbegrenzung größtenteils eingehalten.

Ausnahmen sind der westliche Teil der Anklamer Straße und die Elisabethkirchstraße. Die Aufpflasterung in der Anklamer Straße erfüllt nur bedingt ihren Zweck. Nur ein Drittel des MIV bremst hier ab. Die zusätzliche Nutzung als Straße für Durchgangsverkehr und die abschüssige Lage lässt den MIV hier tendenziell schneller fahren als in anderen Nebenstraßen.

[8] Video 4_1, 4_2
[9] Video 5_, 01:35 ff., Video 2_2 00:15 ff.
[10] Video 1_
[11] Video 5_

Im Rahmen dieses Schlüsselfaktors wurde außerdem der ruhende Verkehr genauer betrachtet. Dies sind Objekte, die unbewegt große Flächen im Quartier in Anspruch nehmen.

Es gibt im Untersuchungsgebiet durchgehend Parkplätze an Nebenstraßen, entweder parallel zur Straße oder orthogonal. Ähnlich wie im gesamten Bezirk Mitte, wo 13% des öffentlichen Straßenraums dem ruhenden Verkehr gewidmet sind (vgl. Drews 2022: 61), belegt der ruhende Verkehr im Untersuchungsgebiet einen erheblichen Teil des öffentlichen Straßenraums. Parkplätze sind sehr oft belegt, auch morgens um 9 Uhr, wenn der Großteil der Bevölkerung üblicherweise arbeitet[12]. Dies könnte jedoch auch eine Folge der Corona-Pandemie und der zum Beobachtungszeitpunkt geltenden Homeoffice-Pflicht sein. Durch die breiten Straßen ist es möglich, große Flächen für Parkplätze zu verwenden und trotzdem die Fahrspuren nicht zu verengen. Die Parkplätze werden teilweise von Langzeitparkern benutzt, was auf zu günstige Anwohnerparkausweise schließen lässt[13]. Insgesamt werden im Untersuchungsgebiet folglich sehr viele Flächen für Parkraum verwendet, die zu den Beobachtungsterminen stets hoch ausgelastet waren[14].

Als weiterer Indikator wurde außerdem der Wirtschaftsverkehr betrachtet, da er einen erheblichen Anteil des Verkehrsaufkommens ausmacht. Wirtschaftsverkehr wird in Personenwirtschaftsverkehr (z.B. Handwerker, Dienstleistungen) und Güterwirtschaftsverkehr (z.B. Post, Lieferanten) unterteilt.

Im Untersuchungsgebiet muss der Wirtschaftsverkehr oft in zweiter Reihe parken und blockiert die Fahrbahn. Das könnte darauf zurückzuführen sein, dass viele Parkplätze dauerhaft belegt sind und der Wirtschaftsverkehr somit keine andere Möglichkeit hat, als in zweiter Reihe zu parken[15]. Durch Mangel an Parkplätzen parkt der Wirtschaftsverkehr (z.B. Handwerker*innen) jedoch nicht nur zum Be- und Entladen in zweiter Reihe, teils nahe an Kreuzungen. Dies führt zu gefährlichen Überholmanövern von Radfahrenden und dem MIV. Während der gesamten Beobachtungsdauer vor der Grundschule am Arkonaplatz (ca. 30 min.) parkte ein Handwerkerauto kurz hinter der Kreuzung, was zu mehreren gefährlichen Situationen bei Überholmanövern im Kreuzungsbereich führte[16]. Insgesamt wurden 14 Zweite-Reihe-Parker*innen beobachtet, was darauf schließen lässt, dass unter anderem für den Wirtschaftsverkehr nicht genügend Parkplätze vorhanden sind. Außerdem wurde beobachtet, dass die Müllabfuhr kurz vor Schulbeginn die Straße vor der Grundschule am Arkonaplatz anfuhr, was für die Verkehrssicherheit der Kinder nicht optimal ist. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen Rücksicht auf die

[12] Video 1_
[13] 20211108_Langzeitparker_1
[14] 20211108_Schönholzer; 20211108_Strelitzer; 20211108_Langzeitparker_1; 20211108_Langzeitparker_2
[15] GoPro_Fahrt_1_Teil_1 02:48
[16] Beobachtung während Video 2_1, 2_2, leider nicht komplett von der Kamera erfasst

großen Fahrzeuge nehmen, wodurch wiederum unübersichtliche Verkehrssituationen entstehen. Dies ließe sich sicherlich anders organisieren[17].

Im Untersuchungsgebiet gibt es folglich einen großen Anteil an Lieferverkehr und Wirtschaftsverkehr (Müllabfuhr, Handwerker*innen usw.). Aufgrund der hohen Parkplatzauslastung ist jedoch kein Platz für diesen vorhanden. Es gibt im Untersuchungsgebiet auch keine Ladezonen oder ähnliches. Es wurden daher viele Konfliktsituationen mit Wirtschaftsverkehr, der in zweiter Reihe hält oder sogar parkt, beobachtet. Die beobachteten Konfliktsituationen, die durch den Wirtschaftsverkehr hervorgerufen wurden, betrafen sowohl Zufußgehende, Fahrradfahrende als auch den MIV. Dedizierte Lieferzonen könnten hier Abhilfe schaffen.

Radmobilität

Wegen großer Defizite im Bereich Radmobilität wurde bei den Beobachtungen ein besonderer Fokus auf die Fahrradinfrastruktur in der Rosenthaler Vorstadt gelegt. Denn eine sichere Verkehrsführung sowie eine fahrradfreundliche Infrastruktur stärken dieses Verkehrsmittel und laden zum Umstieg auf das Rad ein.

Radverkehrsinfrastruktur

Radwege sind auf den Hauptstraßen Bernauer Straße und Brunnenstraße vorhanden, aber in schlechtem Zustand, da die Betonplatten teilweise herausstehen und sich verkanten. Zusätzlich sind die Radwege für ein sicheres Überholen zu schmal[18]. Auf den Seitenstraßen sind im Untersuchungsgebiet dagegen keine Fahrradwege verfügbar. Dort ist die Radmobilität durch überwiegend verbautes Kopfsteinpflaster sehr stark eingeschränkt. An der Ecke Anklamer Straße/Ackerstraße wichen im Beobachtungszeitraum beispielsweise alle Radfahrenden auf den Bürgersteig aus[19], was zu Konflikten mit Zufußgehenden führen kann[20]. Insgesamt sind sehr viele Fahrradfahrer*innen zu beobachten, die auf dem Bürgersteig fahren. Über alle Beobachtungen hinweg wurden 80 über zehnjährige Radfahrende (nach subjektiver Einschätzung) auf dem Bürgersteig beobachtet. Viele fahren dabei in falscher Richtung auf dem Bürgersteig oder biegen bei einer roten Ampel über den Bürgersteig rechts ab. Zusätzlich wurden 42 Kinder und 15 diese begleitende Erwachsene mit dem Fahrrad auf dem Bürgersteig fahrend beobachtet (siehe Abbildung 16). Diese dürfen zwar auf dem Bürgersteig fahren, jedoch kann dies

[17] Video 2_1, 2_2 09:05 ff.
[18] Video 4_2 05:38; P1020600_Radweg_Brunnenstraße
[19] Video 6_
[20] GoPro_Fahrt_2_Teil_2 01:31

trotzdem zu Konflikten mit Fußgängern führen, insbesondere in der Hauptverkehrszeit. Der Anteil der auf den Bürgersteigen fahrenden Fahrradfahrer*innen war vor allem auf Straßen mit Kopfsteinpflaster sehr hoch. Durch sichere und breitere Radwege könnte die Anzahl an Fahrradfahrerenden auf dem Bürgersteig vermutlich gesenkt werden.

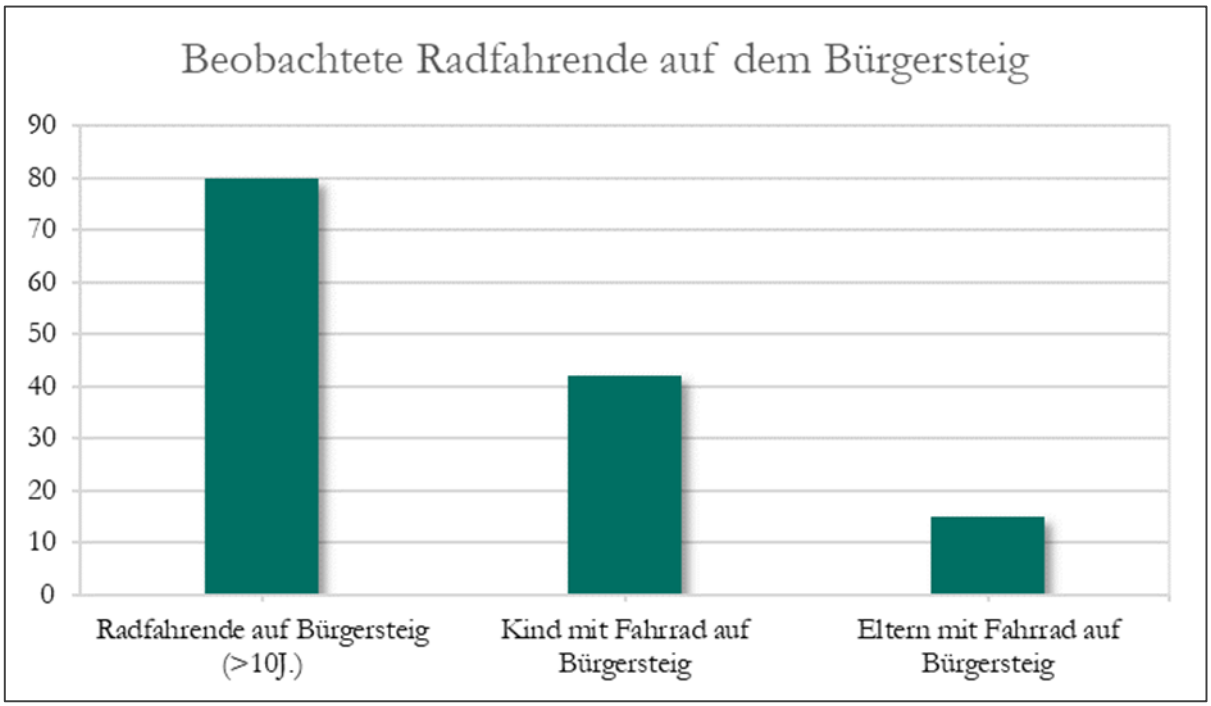

Abbildung 16: Beobachtete Radfahrende auf dem Bürgersteig (eigene Darstellung)

Weiterhin wurde beobachtet, dass an der Ecke Brunnenstraße/Schönholzer Straße kein Abbiegebereich für Radfahrende und auch keine Fahrradampel vorhanden sind. Daher muss, um mit dem Fahrrad abzubiegen, entweder auf den Fahrstreifen für den MIV ausgewichen werden oder die Fußgängerampel verwendet werden[21].

Zusammengefasst ist die Fahrradinfrastruktur im Untersuchungsgebiet schlecht ausgebaut bzw. nicht vorhanden. Fahrradwege sind ausschließlich auf der Bernauer- und Brunnenstraße vorhanden, diese sind jedoch in einem schlechten Zustand und zu schmal, um zu überholen. Im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets sind die Straßen mit Kopfsteinpflaster ausgestattet, sodass der Großteil der beobachteten Radfahrenden auf den Bürgersteig ausweicht, was zu zahlreichen Konflikten, vor allem zwischen Fahrradfahrenden und Fußgänger*innen führt. Im östlichen Teil des Gebiets gibt es auch keine gesonderten Radwege, jedoch sind hier die Straßen überwiegend mit gutem Belag ausgestattet.

[21] GoPro_Fahrt_2_Teil_1 00:58; GoPro_Fahrt_1_Teil_1 01:30

Fahrradabstellanlagen

Die Anzahl und die Ausgestaltung von Radabstellanlagen sind für attraktive Radmobilität sehr wichtig, ebenso wie die Diebstahlsicherheit bei der Abstellung des Rades. Daher wurde eine gesonderte Begehung durchgeführt, in der die Radabstellanlagen kartiert wurden. Außerdem wurden Orte identifiziert, an denen Fahrradabstellanlagen platziert werden könnten, da dort ein hoher Bedarf an Abstellanlagen erkennbar ist und entsprechende Flächen verfügbar sind.

Abstellmöglichkeiten sind vor allem an den Eingängen der U-Bahn-Haltestelle Bernauer Straße vorhanden[22], durch die breiten Straßen grundsätzlich aber auch im restlichen Untersuchungsgebiet. Tendenziell gibt es mehr Abstellmöglichkeiten im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Die Auslastung der Fahrradbügel ist über das Gebiet und über verschiedene Tageszeiten sehr unterschiedlich[23]. So sind die Fahrradbügel am nördlichen U-Bahn-Eingang Bernauer Straße im Gegensatz zu morgens/mittags gegen 22:00 Uhr fast alle frei.

Insgesamt lässt sich aber feststellen, dass deutlich zu wenige Abstellmöglichkeiten angeboten werden, vor allem im Kontrast zu Parkplätzen für den MIV. Dies betrifft vor allem die Strelitzer Straße und die Anklamer Straße, teilweise jedoch auch die Brunnenstraße und weitere Nebenstraßen. Dort werden Schilder, Laternen etc. zum Anschließen von Fahrrädern verwendet[24].

Durch die breiten Straßen und Gehwege ist das Potential für weitere Fahrradbügel durchaus vorhanden[25]. Auch an anderen Stellen, wie den vorgezogenen Bürgersteigen ist viel Platz vorhanden, auf dem Bügel installiert werden könnten[26]. Außerdem ist im verkehrsberuhigten Bereich sehr viel versiegelte Fläche ungenutzt[27]. Bei Platzmangel sind auch längliche Fahrradstangen eine Möglichkeit, trotzdem Abstellmöglichkeiten zu bieten[28].

Zusammenfassend werden im Untersuchungsgebiet gerade im Vergleich zum MIV wenige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung gestellt. Besonders in der Strelitzer und Anklamer Straße sind merklich zu wenige Fahrradabstellplätze im Vergleich zur vorhandenen Nachfrage vorhanden, sodass Schilder, Laternen etc. zum Anschließen von Fahrrädern verwendet werden. Die breiten Bürgersteige sowie vorgezogene Bürgersteige an Kreuzungen im Untersuchungsgebiet bieten

[22] Video 3_00:10
[23] 20211108_Ackerstraße; P1020489_FahrräderStrelitzer
[24] P1020489_FahrräderStrelitzer; P1020513_StrelitzerAnklamer
[25] P1020492_Strelitzer
[26] P1020513_StrelitzerAnklamer
[27] P1020519_Elisabethkirchstraße; P1020518_Elisabethkirchstraße; Elisabethkirchstraße
[28] P1020594_AbstellmöglichkeitSchönholzer

genug Platz, um zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu installieren. An Orten, an denen der Bürgersteig nicht ausreicht, um weitere Abstellmöglichkeiten zu bieten, könnte beispielsweise Parkraum des MIV umgewandelt werden.

Sharingangebote

Während der Beobachtungen wurde darauf geachtet, welche Sharingangebote für Fahrräder und E-Scooter im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Es gibt zwei *Nextbike* Stationen direkt im Untersuchungsgebiet (U-Bernauer Straße, Anklamer/Fehrbelliner Straße). Außerdem gibt es weitere *Nextbike* Stationen an der Invalidenstraße/Brunnenstraße, am Arkonaplatz und an der Bernauer Straße/Ackerstraße (vgl. Nextbike GmbH o.J.)[29]. Des Weiteren konnten mehrere E-Scooter im Untersuchungsgebiet beobachtet werden[30]. Insgesamt scheinen jedoch sehr wenige Menschen im Untersuchungsgebiet mit geteilten Fahrrädern oder E-Scootern unterwegs zu sein.

Wirtschaftsverkehr / Lastenfahrräder

Wirtschaftsverkehr auf Lastenrädern bzw. private Lastenfahrräder werden als klimafreundliche Alternative zum Kfz-Verkehr immer wichtiger und werden daher separat betrachtet. Sie haben beispielsweise andere Anforderungen an die Radinfrastruktur als Radfahrende.

Lastenfahrräder und andere Fahrräder des Wirtschaftsverkehrs machen in den Beobachtungszeiträumen einen kleinen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. An der Bernauer Straße waren trotzdem einige zu beobachten, v.a. zum Transport von Kindern. Außerdem gibt es ein Lastenradsharing der Marke *Avocargo* im Untersuchungsgebiet (vgl. AVO Mobility GmbH o.J.). Trotz schlechter Radinfrastruktur ist folglich der Umstieg vom Auto auf das Lastenfahrrad im Untersuchungsgebiet zu erkennen.

Verkehrssicherheit

Die Einschätzung der Verkehrssicherheit und das Aufdecken unsicherer Gestaltung von Verkehrsanlagen war eines der wichtigsten Ziele der qualitativen Beobachtung. Schließlich ist Verkehrssicherheit ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl. Ein weiterer Fokus wurde dabei auf Schulwege gelegt, weshalb Beobachtungen vor Schulbeginn an der Grundschule am Arkonaplatz durchgeführt wurden. Im Folgenden wird auf die Ergebnisse im Bereich konkurrierende

[29] P1020598_Nextbike;
P1020573_Nextbike
[30] Video 1_ 25:19, Video 2_2 Grundschule_17:55

Nutzungsansprüche, Regelverletzungen, Schulwegsicherheit und subjektive Verkehrssicherheit genauer eingegangen.

Konkurrierende Nutzungsansprüche

Im Verkehrsraum können verschiedene Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmenden entstehen, wenn der Verkehrsraum nicht optimal aufgeteilt sowie gestaltet ist oder Verkehrsteilnehmende die Verkehrsregeln missachten und beispielsweise statt auf der Straße auf dem Bürgersteig fahren.

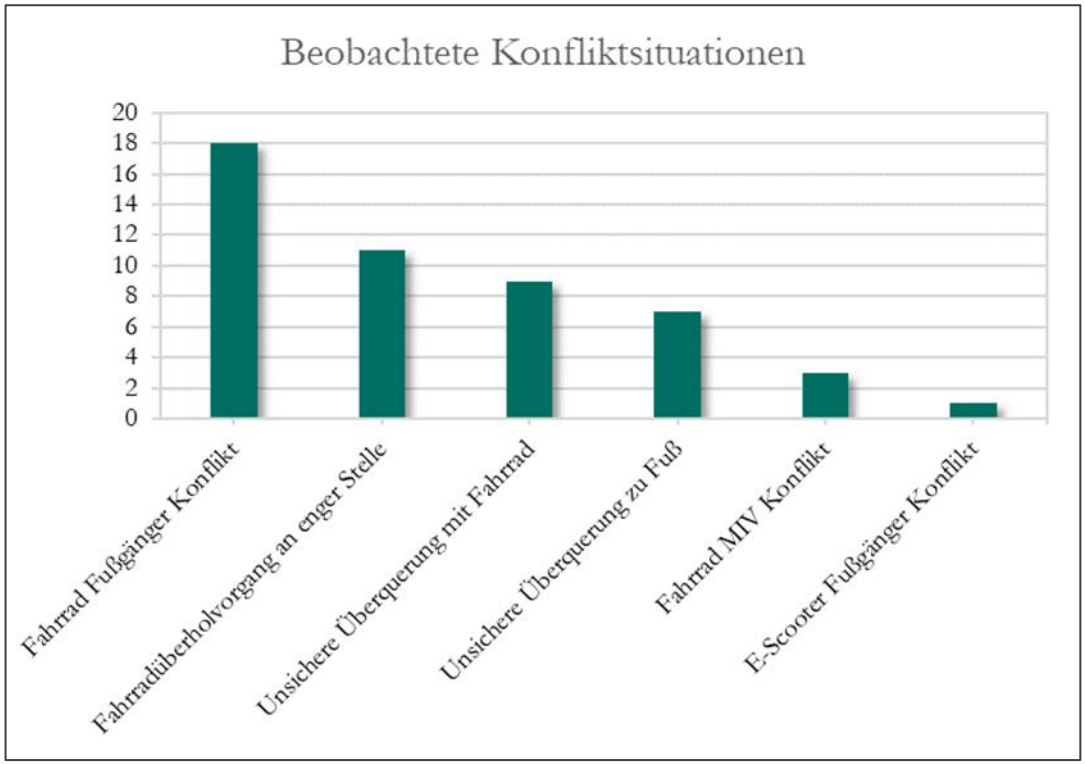

Abbildung 17: Auswertung der Konfliktsituationen im Untersuchungsgebiet

Am häufigsten wurden Konflikte und unsichere Situationen zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden beobachtet (siehe Abbildung 17). Konflikte zwischen Radfahrenden und dem MIV wurden nur dreimal beobachtet, zwischen E-Scootern und Fußgänger*innen einmal. Es wurden neun unsichere Überquerungen mit dem Fahrrad und sieben zu Fuß beobachtet. An der Bernauer Straße wurden auf Höhe der Fußgängerfurt elf Fahrradüberholmanöver an enger Stelle beobachtet.

Ein Grund für die zahlreichen Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und Fußgängern ist das Kopfsteinpflaster, das in vielen Nebenstraßen vorliegt. Da dieses sehr unbequem zu befahren ist, weichen an den entsprechenden Stellen fast alle Radfahrenden auf den Bürgersteig aus. An der Ecke

Anklamer Straße/Ackerstraße wichen während des Beobachtungszeitraums sogar alle beobachteten Radfahrenden auf den Bürgersteig aus[31].

Im Untersuchungsgebiet entstehen folglich besonders viele Konflikte zwischen Radfahrenden und den restlichen Verkehrsteilnehmenden. Dies lässt sich auf die fehlende bzw. mangelhafte Infrastruktur dieser Verkehrsart zurückführen (vgl. Abschnitt 3.3 Radverkehrsinfrastruktur). Besonders in den Straßen mit Kopfsteinpflaster sowie auf den Schulwegen zur Arkona Grundschule ließen sich Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen beobachten. Diese ließen sich durch die Einrichtung guter und sicherer Radwege vermeiden. Eine verhältnismäßig günstige Lösungsmöglichkeit wäre außerdem die Teilasphaltierung der Nebenstraßen mit Kopfsteinpflaster.

Regelverletzungen

Über alle Videos hinweg wurde ausgewertet, wie oft Verkehrsteilnehmer Verkehrsregeln verletzen. Da Regelverletzungen oft zu gefährlichen Situationen führen können, wurden diese als Indikator für Verkehrssicherheit gewählt. Die beobachteten Regelverletzungen können größtenteils den Kategorien Rotlichtverstöße und Fahrten mit dem Fahrrad auf dem Bürgersteig zugeordnet werden.

Ein Großteil der beobachteten Fahrten über rote Ampeln erfolgte von Radfahrerenden und Zufußgehenden, wie in Abbildung 18 ersichtlich ist. Rotlichtverstöße erfolgten hauptsächlich bei leerer Kreuzung. Viele Fahrradfahrer fuhren beim Rechtsabbiegen über Rot, teilweise auch über den Bürgersteig. Zudem war zu beobachten, dass besonders viele Rotlichtverstöße an der Kreuzung Brunnenstraße/Anklamer Straße aufgetreten sind, wenige Rotlichtverstöße an der Lichtsignalanlage Bernauer Straße, mit Ausnahme der Fußgänger. Dies könnte mit dem Verkehrsaufkommen zusammenhängen, da in der Bernauer Straße Rotübergänge durch das hohe Verkehrsaufkommen zu gefährlich sind. Jedoch konnte an der Bernauer Straße durch einen kleineren Aufnahmewinkel auch nur ein Teil der Kreuzung eingesehen und kodiert werden. Durch die getrennte Ampelschaltung der Fußgängerampel, die zum U-Bahn-Eingang Bernauer Straße führt, wurden an dieser Stelle jedoch viele Rotlichtverstöße beobachtet (23 Stück).

[31] Video 6_; GoPro_Fahrt_2_Teil_2 01:31

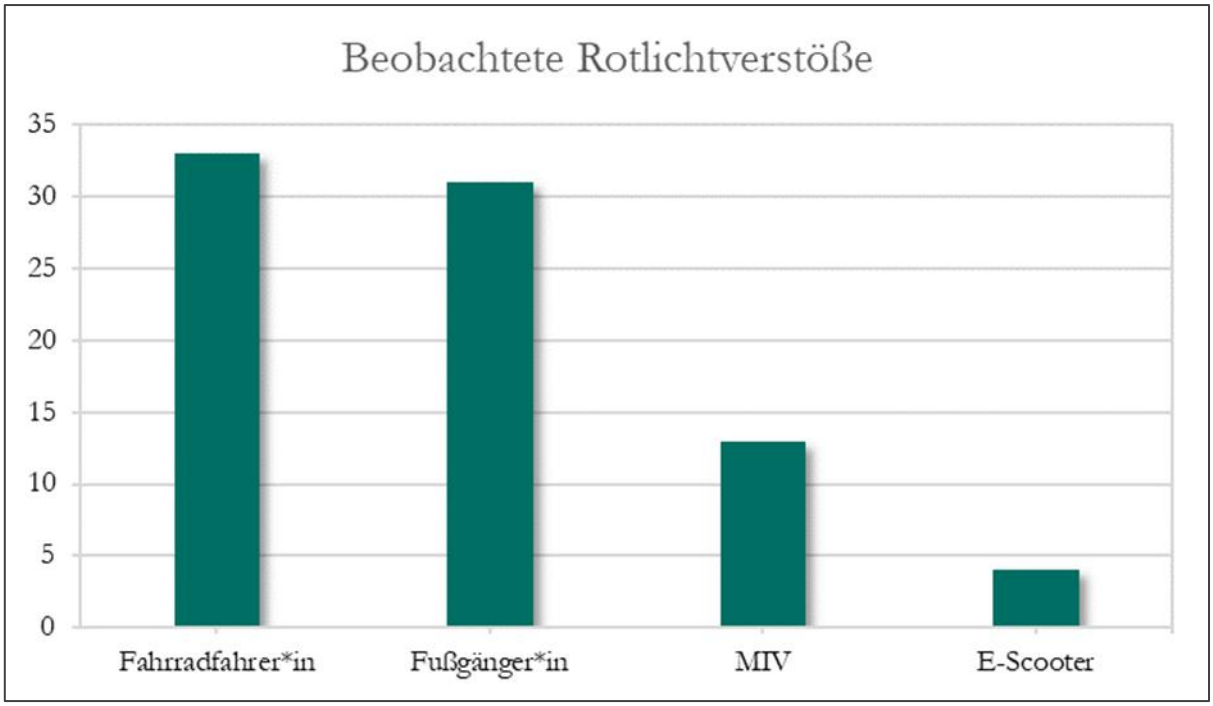

Abbildung 18: Beobachtete Rotlichtverstöße nach verwendetem Verkehrsmittel an Beobachtungspunkt 1 und 4 (eigene Darstellung)

Außerdem wurde das Fehlverhalten von Fahrradfahrern dokumentiert. Im Beobachtungszeitraum fuhren 80 Fahrradfahrer*innen unzulässigerweise auf dem Bürgersteig, zusätzlich 42 Kinder und 15 sie begleitende Erwachsene, die auf dem Bürgersteig fahren dürfen. Viele fahren dabei in falscher Richtung auf dem Bürgersteig oder biegen bei einer roten Ampel über den Bürgersteig rechts ab. Zusammengefasst wurden im Untersuchungsgebiet besonders viele Regelverstöße von Radfahrenden und Zufußgehenden beobachtet. Am häufigsten wurden Radfahrende auf dem Bürgersteig beobachtet. Auch dies lässt sich auf die nicht vorhandene Infrastruktur zurückführen. Zusätzlich wurden am U-Bahnhof sowie an der Kreuzung Anklamer Straße - Brunnenstraße einige Rotlichtverstöße beobachtet. Hauptsächlich handelt es sich um rechtsabbiegende Radfahrende oder Zufußgehende bei leerer Straße.

Schulwegsicherheit

Wegen des niedrigen Durchschnittsalters der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet wurde ein besonderer Fokus auf die Beobachtung der Schulwegsicherheit gelegt. Besonders wichtig war hier herauszufinden, ob viele Schüler*innen mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, was durch ein niedriges subjektives Sicherheitsempfinden der Eltern begründet sein könnte. Dieses wurde im Rahmen der quantitativen Befragung thematisiert (vgl. Verkehr und Sicherheit).

Tatsächlich konnten am 22.11.2021 nur wenige Schüler*innen beobachtet werden, die mit dem Pkw zur Schule gebracht wurden (4%).

Abbildung 19 zeigt die beobachtete Verteilung der Verkehrsmittel der Schüler*innen. Der Großteil der Schüler*innen (79%) wird zu Fuß zur Schule gebracht oder geht selbständig zu Fuß zur Schule. Vor der Schule an der Ecke Anklamer Straße – Ruppiner Straße sind Schulkinderlots*innen aufgestellt, um eine sichere Überquerung der Straße zur Schule zu gewährleisten[32]. Die Schulkinderlots*innen sind bei der Beobachtung jedoch bereits um 8:05 Uhr gegangen, obwohl danach noch Schüler*innen kamen, da der Schulbeginn um 8:15 Uhr ist[33]. Das kann jedoch auch ein Einzelfall gewesen sein, da die Schüler*innen keine Uhr trugen und meinten, dass da niemand mehr komme.

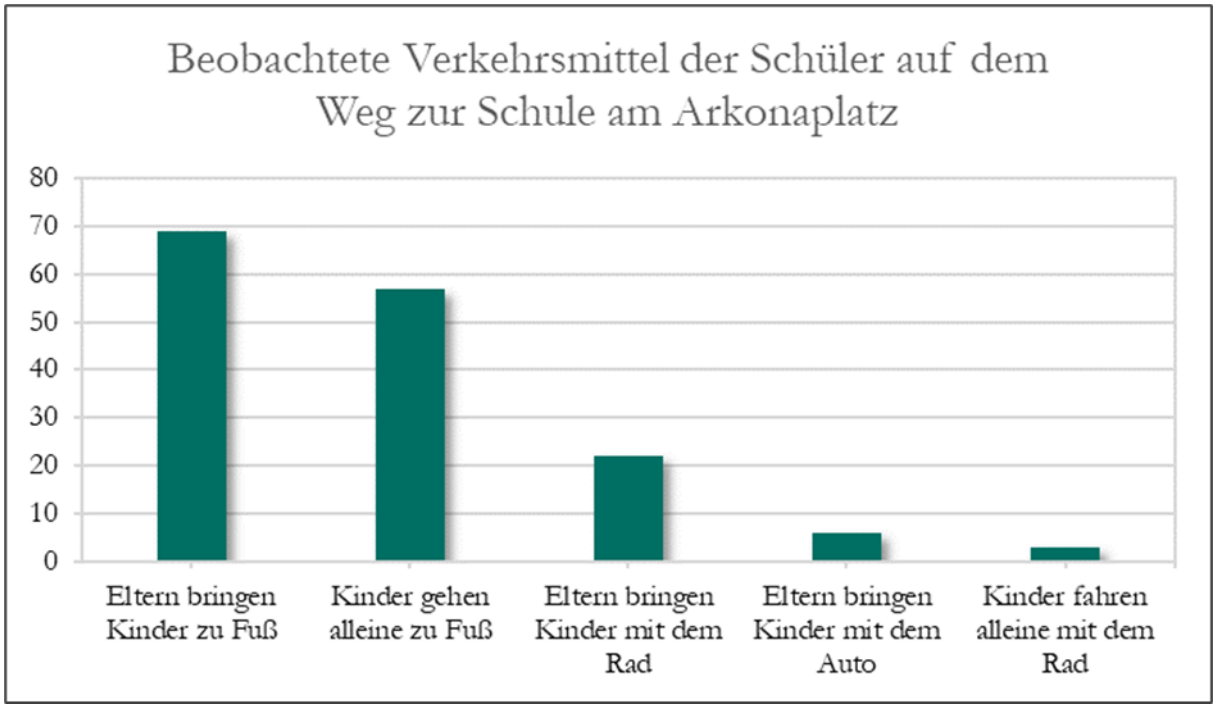

Abbildung 19: Beobachtete Verkehrsmittel der Schüler auf dem Schulweg zur Grundschule am Arkonaplatz (eigene Darstellung)

Zusammengefasst wird der Schulweg zur Grundschule am Arkonaplatz überwiegend zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt. Pkw werden nur sehr selten genutzt. Die zu Fuß gehenden Schüler*innen werden durch Schulkinderlots*innen bei der sicheren Querung der Anklamer Straße unterstützt.

Subjektive Verkehrssicherheit und Unfallschwerpunkte

Die subjektive, also gefühlte Sicherheit im Straßenverkehr, ist einer der Schlüsselfaktoren, die einen großen Einfluss darauf hat, ob sich Menschen für oder gegen ein Verkehrsmittel entscheiden. Im

[32] Video 2_2 1:05 ff.
[33] Video 2_2 14:05

Untersuchungsgebiet wurden vier Stellen identifiziert, an denen die subjektive Verkehrssicherheit wesentlich verbessert werden könnte.

Am südlichen U-Bahn-Eingang Bernauer Straße ist die Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen nicht optimal gelöst. Der U-Bahneingang befindet sich auf der Hauptverkehrsstraße, sodass wenig Platz für Zufußgehende bleibt. Zwar gibt es am nördlichen Teil des Aufgangs eine Lichtsignalanlage, die direkt zum Aufzug des U-Bahnhofs führt. Wenn man jedoch die Treppe verwenden möchte, muss man zunächst eine sehr enge Stelle passieren oder die Straße ohne Fußgängerüberweg passieren. Viele Fußgänger*innen entscheiden sich dagegen, die Lichtsignalanlage und die enge Stelle zu nutzen und passieren die Straße ohne Fußgängerüberweg (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Fehlende Querungsmöglichkeit am südlichen U-Bahnhofeingang Bernauer Straße (eigene Aufnahme)

Am nördlichen U-Bahneingang Bernauer Straße gibt es zwar eine Lichtsignalanlage, die direkt zur Treppe führt, jedoch wurden auf der anderen Seite des Eingangs Fahrradabstellmöglichkeiten installiert, zu denen keine Querungsmöglichkeit besteht. Wegen der dort installierten Grünanlage ist es außerdem gefährlich, von den Fahrradabstellanlagen direkt zum U-Bahneingang zu gehen (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Fahrradabstellanlagen am nördlichen U-Bahnhofeingang Bernauer Straße ohne Querungsmöglichkeit (eigene Aufnahme)

Ein weiterer kritischer Ort ist die Tramhaltestelle der M10 an der Bernauer Straße, da die Tram mittig auf der Straße hält und man somit eine Fahrspur und den Radweg queren muss. Da das Wartehäuschen teilweise die Sicht auf den Radweg versperrt, kommt es hier leicht zu kritischen Situationen mit Fahrradfahrenden[34].

Generell lässt sich außerdem festhalten, dass die subjektive Sicherheit bei Fußgänger*innen gering ist, wenn Radfahrende auf dem Bürgersteig fahren.

Obwohl zahlreiche kritische und gefährliche Situationen beobachtet wurden, sind während des Beobachtungszeitraums keine Unfälle geschehen. Ein Polizist, der regelmäßig an der Brunnenstraße steht, sagte: “ [Es ist eine viel frequentierte Kreuzung], wo auch ganz viel passieren müsste, es aber komischerweise nicht tut”[35]. Die Kreuzung Bernauer Straße - Brunnenstraße birgt durch die verschiedenen Verkehrsmittel – besonders die Tramstation in der Straßenmitte – und die vielen Tourist*innen, welche die Verkehrsregeln ggf. nicht so gut kennen wie Einheimische, ein hohes Unfallpotential. Der Radweg ist für den hohen Radverkehr dort außerdem sehr schmal. Sie stellt folglich einen potenziellen Unfallschwerpunkt dar[36].

[34] Video 4_2
[35] Video 1_ 16:15
[36] Video 4_1, 4_2

Zusammenfassung der qualitativen Beoabachtungen

Zusammengefasst konnten in vielen verschiedenen Bereichen Beobachtungen gemacht werden. Diese umfassen u.a. die Fuß- und Radmobilität, Kfz im Quartier, AUFENTHALTSQUALITÄT und Verkehrssicherheit. Diese subjektiven Eindrücke der Beobachtungsgruppe wurden durch Befragungen der Bewohner*innen der nördlichen Rosenthaler Vorstadt ergänzt, welche im folgenden Kapitel näher erläutert werden.

3.4 Quantitative Befragung

Basierend auf den Erhobenen Daten aus den vorangestellten Kapiteln wurde eine Fragebogenerhebung konzipiert, mithilfe derer umfassende Daten zu den Bewohnenden des Planungsgebiets erhoben werden konnten. Die Auswertung dieser Daten wird im Folgenden erläutert.
Nach Ablauf des Umfragezeitraums konnten insgesamt - digital und in gedruckter Form - 222 Fragebögen registriert und ausgewertet sowie in den Codeplan übertragen werden. 208 der Befragten leben innerhalb des Untersuchungsgebietes, 14 Personen außerhalb.
Innerhalb des Projektteams wurde beschlossen, die Daten aller Befragten zu verwenden, die die Fragebögen abgeschlossen haben (insbesondere bei Online-Umfragen wurden Fragebögen teilweise abgebrochen). Unabhängig blieb dabei, ob die befragte Person innerhalb des Untersuchungsgebietes wohnt oder nicht, da auch die im Gebiet arbeitenden Personen repräsentative Wahrnehmungen haben können und daher nicht ignoriert werden sollten.
Die nachfolgenden Ergebnisse und Diagramme werden mit dem Stichproben-Wert “n” angegeben. Dieser kann aus dem oben genannten Grund sowie der Verwendung von Filterfragen variieren.

Allgemein

Begonnen wird mit der Identifikation der Befragten. So ist es möglich, die Repräsentativität nachzuvollziehen.

Bekanntmachung und Erreichbarkeit des Fragebogens

Mit der Rückgabebox konnten 35 Fragebögen eingesammelt und händisch ausgewertet werden. Wie viele Personen jedoch über die Flyer oder über den ausgedruckten Fragebogen Zugriff auf den QR-Code hatten, ist nicht bekannt.

Geschlechterverteilung

49,1 % aller Personen, die an der Befragung teilgenommen haben, sind weiblich. 48,6 % sind männlich. Diese Verteilung entspricht annähernd den statistischen Daten des Kiezes mit 49,4 % Frauen und 50,6 % Männern (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020c). Demnach hat die Umfrage beide Geschlechter in einem ähnlichen Verhältnis erreicht. Es gab zudem weitere Antwortmöglichkeiten, wie „keine Angabe", welche von zwei Personen ausgewählt wurden und die Möglichkeit, in der Umfrage die Antwort als Freitext einzugeben. Eine Person hat als Geschlecht "Mann + Frau" eingegeben.

Altersstruktur

Mit dieser Fragebogenerhebung konnten innerhalb des Untersuchungsgebiets Personen mit einer Altersverteilung zwischen 19 und 77 Jahren erreicht werden. Zudem haben fünf Personen die Frage nicht beantwortet. Die Altersgruppe 46- bis 55-Jährige entspricht hierbei der am stärksten vertretenen Gruppe mit 35 % (76 Personen) (siehe Abbildung 22). Die Altersgruppe der 36- bis 45-Jährigen ist mit 24 % (51 Personen) am zweithäufigsten vertreten. Danach folgen die 56- bis 65-Jährigen mit 17 % (37 Personen). Die Altersgruppe 26- bis 35-Jährige kommt als die nächsthäufigste Altersgruppe mit 15 % (33 Personen). Die jüngste Altersgruppe 19- bis 25-Jährige und die älteste Altersgruppe über 65 Jahre sind nur mit 6 % (12 Personen) bzw. 4 % (8 Personen) vertreten. Im Vergleich zur realen Altersverteilung des Untersuchungsgebietes fällt auf, dass die Altersgruppe der unter 18-Jährigen, die mit knapp unter 17 % die viertgrößte Gruppe ausmacht, durch diese Erhebung nicht erreicht wurde. Auch die Altersgruppe der 26 bis 35-Jährigen ist unterrepräsentiert. Hingegen ist die Altersgruppe der 46- bis 65-Jährigen in dieser Erhebung überdurchschnittlich stark vertreten (vgl. ebd.).

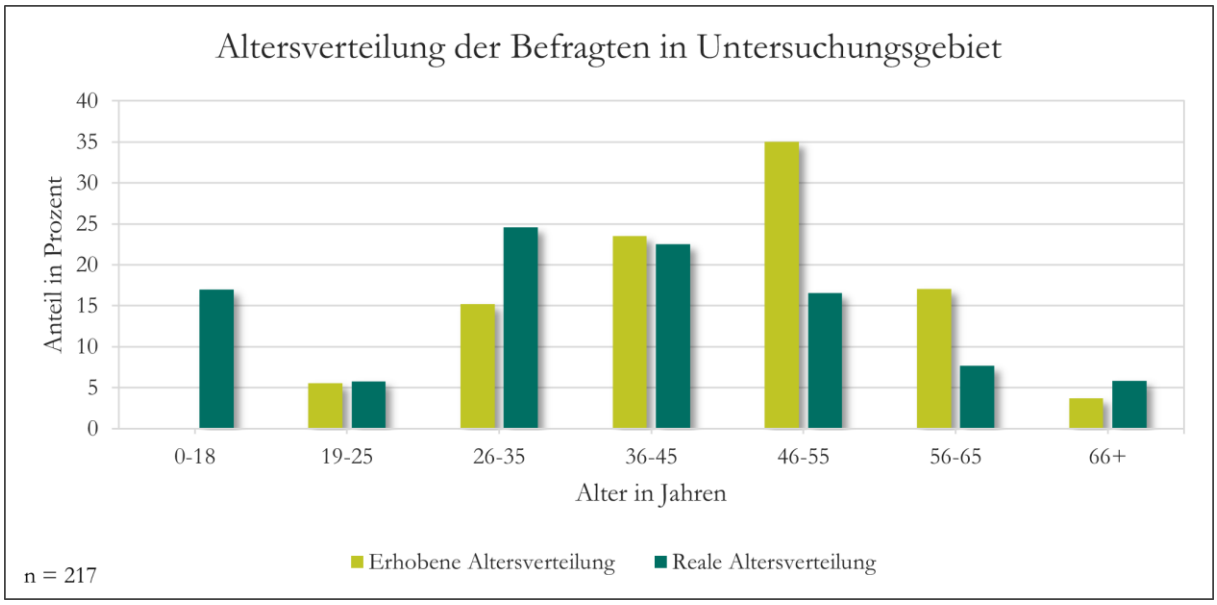

Abbildung 22: Altersverteilung der Befragten in Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung auf Grundlage von Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020c)

Migrationshintergrund

88,3 % der Befragten gaben an, dass sie keinen Migrationshintergrund haben. Damit liegt der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund, die an dieser Erhebung teilgenommen haben, mit 11,7 % deutlich unterhalb des Anteils von Personen dieser Gruppe, die im Untersuchungsgebiet leben (42,9 %) (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020a; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020c).

Wohndauer

Die Frage nach der Wohndauer ermöglicht in der Auswertung einen Rückschluss darüber, wie stark die Befragten mit dem Untersuchungsgebiet vertraut sind. 77,5 % der Befragten leben bereits länger als zehn Jahre im Untersuchungsgebiet. Hingegen leben nur 4,1 % der Befragten weniger als ein Jahr im Untersuchungsgebiet. Die Ergebnisse zeigen, dass die Befragten über genügend Erfahrung und über gewisse Kenntnisse über das Untersuchungsgebiet verfügen. In der Gesamtbevölkerung des Untersuchungsgebietes liegt der Anteil der Personen mit einer Wohndauer von über zehn Jahren bei 31,3 % und damit deutlich geringer (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020b).

Mobilitätsverhalten

Eines der Hauptziele dieser Umfrage war die Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Anwohnenden. Dabei wurden Fragen gestellt, die sowohl den Haushalt als auch die persönliche Ebene des Befragten erreichen. Ein großer Aspekt in der heutigen Zeit sowie in dieser Umfrage war dabei die Verkehrswende.

Beispielsweise wurde die Abhängigkeit von motorisierten Verkehrsmitteln als auch der Wille zur Veränderung erfragt.

Verfügbare Verkehrsmittel

Begonnen wurde mit dem Abfragen der bereits zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Hier haben 45 % der Befragten (99 Personen) angegeben mindestens ein Auto im Haushalt zu besitzen. Daraus folgt, dass 55 % der Befragten (123 Personen) keinen Zugriff auf einen PKW haben. Diese 55 % liegen damit oberhalb des Bezirksdurchschnitts, der 37 % beträgt (vgl. Gerike et al. 2020b).

Die Fahrrad-Verfügbarkeit ist im Verhältnis dazu deutlich stärker ausgeprägt. 18 befragte Personen antworteten auf die Frage mit “nein”, eine Person machte keine Angabe und zu 91 % wurde die Frage mit “ja” beantwortet. Hierbei fallen keine Besonderheiten im Alter oder Wohndauer auf und auch dieser Wert liegt oberhalb des Bezirksdurchschnitts von 72 % (vgl. ebd.).

Zudem gaben 32 % an, eine ÖPNV-Zeitkarte zu besitzen. 67 % verneinten den Besitz einer Zeitkarte. Dabei wurde die Frage zweimal unbeantwortet gelassen. Es ist jedoch anzunehmen, dass durch die Corona-Pandemie die Anzahl der ÖPNV-Zeitkarten abgenommen hat, da mehr Personen mit dem KFZ fahren und durch die erhöhte Akzeptanz von Home-Office keine Karte mehr benötigt wird. Dies könnte auch den großen Unterschied zum Vergleichswert von 60 % im Bezirk, die eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen, erklären, da dieser Vergleichswert aus einer Erhebung stammt, die vor Beginn der Pandemie durchgeführt wurde (vgl. ebd.).

Auffällig hierbei ist, dass eine nicht benötigte ÖPNV-Zeitkarte nicht bedeutet, dass ein Fahrrad im Haushalt zur Verfügung steht. Denn 100 % der Befragten, die kein Fahrrad besitzen, besitzen ebenfalls keine Zeitkarte für den ÖPNV. Ähnlich wie beim Fahrradbesitz fallen keine Zusammenhänge zum Alter auf.

Weiterhin wurden die Personen, die angegeben hatten, ein Auto im Haushalt zu besitzen, gefragt, ob sie dieses bei geeigneten Alternativen abschaffen würden. 43 % stimmten bedingt zu. Diese Personen wurden dann mittels einer Freitextabfrage gebeten, diese Alternativen zu nennen. Die genannten Alternativen lassen sich in vier Themengebiete unterteilen. Am meisten genannt wurden dabei die Themengebiete Carsharing bzw. Autovermietung, bei dem sich die Antworten auf Angebote für längere Strecken, niedrigere Preise und mehr Angebote konzentrierten. Das Themengebiet ÖPNV, bei dem ein günstigeres bis hin zu einem kostenlosen Angebot, gefolgt von einer besseren Zielanbindung und einer höheren Taktung genannt wurden. Beide Themengebiete wurden von jeweils 18 Personen angesprochen. Darauffolgend fand das Themenfeld Bahn die meisten Erwähnungen. Es wurde von zehn

Personen angegeben, denen es primär um bessere Zugverbindungen z.B. zu weniger besiedelten Gebieten sowie niedrigere Preise ging. Das Themenfeld Rad wurde nur von sechs Personen angesprochen. Hierbei ging es den Teilnehmenden um die Forderung nach einer besseren Infrastruktur auch und vor allem in Bezug auf eine höhere Sicherheit und die Trennung der einzelnen Verkehrsmittel.

Auffällig ist, dass es den Befragten bei den drei am häufigsten genannten Themenfeldern, neben niedrigeren Preisen, die aus Kundensicht immer wünschenswert sind, vor allem um eine bessere Anbindung ihrer persönlichen Ziele ging, die sie zurzeit nur mit dem Auto erreichen können. Die Erschließung des Planungsgebietes hingegen wurde nur vereinzelt bemängelt.

Nutzungshäufigkeit und -zwecke

Zusätzlich zur Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel wurde abgefragt, wie häufig und für welche Wege diese genutzt werden, hinzukommend sind Wege zu Fuß und die Nutzung der Sharing-Angebote wie Carsharing und E-Scooter.

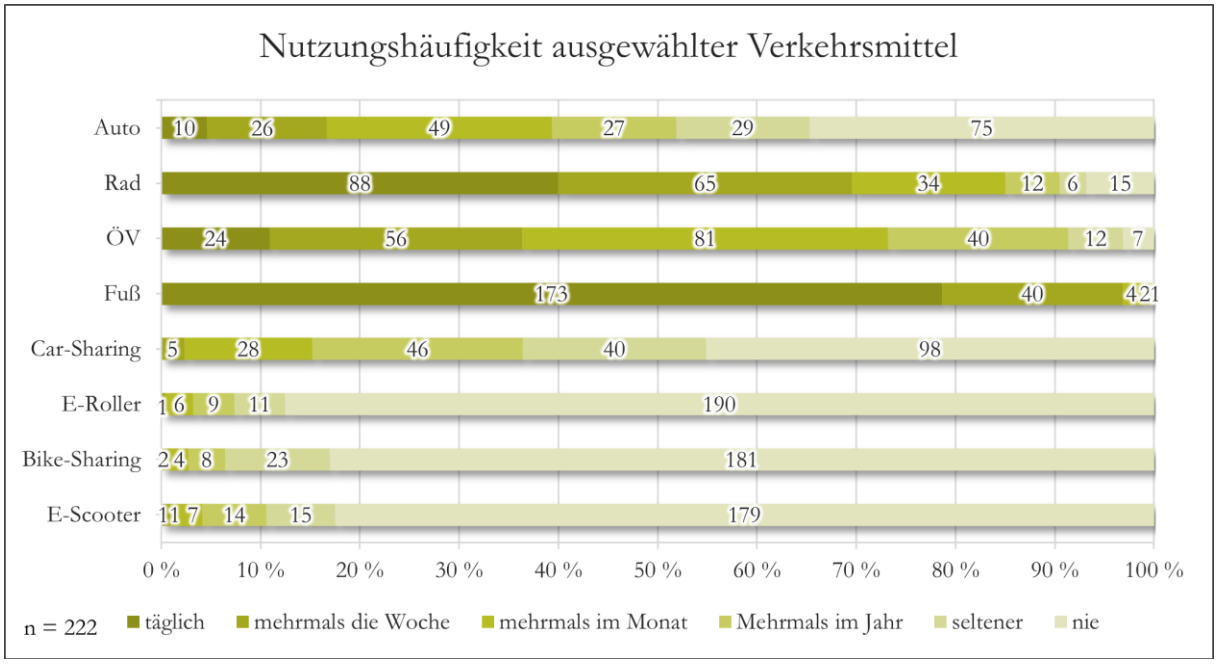

Abbildung 23: Nutzungshäufigkeit ausgewählter Verkehrsmittel (eigene Darstellung)

Anhand des Diagramms für die Nutzungshäufigkeit (siehe Abbildung 23) der Verkehrsmittel wird zunächst deutlich, dass die Sharing-Angebote innerhalb des Untersuchungsgebietes keine große Rolle spielen, da über 80 % der Befragten diese gar nicht nutzen und die anderen 20 % nur gelegentlich darauf zugreifen. Es zeigt sich zudem deutlich, dass über 95 % der Befragten mehrmals in einer Woche zu Fuß gehen, 3 von 4 sogar täglich. Auch die Nutzung von den Fahrrädern liegt im Untersuchungsgebiet mit knapp 70 % mehrmals in einer Woche. Der öffentliche Personennahverkehr wird von 11 % der

befragten Personen täglich genutzt und ist damit das dritt-meist genutzte Fortbewegungsmittel im Gebiet. Diese 11 % besitzen auch ein ÖPNV-Abonnement. Bei der Nutzung mehrmals in der Woche bzw. im Monat ist die Verteilung der ÖPNV-Zeitkarten nicht ausschlaggebend, wobei sich bei dieser Nutzungshäufigkeit für die meisten das Abonnement nicht rechnet. 65 % dieser Personen nutzen keine ÖPNV-Zeitkarte. Etwa 9 % geben sogar an, den ÖPNV selten bis nie zu nutzen.

Lediglich 10 % der Befragten, die ein Auto besitzen, nutzen den PKW täglich. Die Grafik zeigt dabei auch die Antworten derjenigen, die selbst kein Auto besitzen. Mögliche Ursachen dafür, dass dennoch eine regelmäßige Nutzung eines PKWs möglich ist, könnte neben der PKW-Verfügbarkeit innerhalb des Haushaltes auch die Teilung eines Autos mit Verwandten/Bekannten sowie das Mitfahren als Beifahrer*in zur Arbeit, Sport oder Ähnlichem sein.

Besonders ist, dass ca. 7 % ihr eigenes Auto seltener als mehrmals im Jahr bis gar nicht nutzen. Gründe hierfür sind nach Angaben der Befragten, dass das Auto vor allem für Urlaube, Ausflüge und als Pendelverkehr am Wochenende genutzt wird.

Öffentlicher Raum

Der nächste Teil des Fragebogens handelt davon, die Wahrnehmung der Befragten im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets herauszufinden. Die Fragen waren in zwei Gruppen unterteilt: "Verkehr und Sicherheit" und "Aufenthaltsqualität und Wohlbefinden".

Verkehr und Sicherheit

Die Anwohnenden wurden im weiteren Verlauf des Fragebogens gebeten, Fragen zu den Verkehrs- und Sicherheitsaspekten im Untersuchungsgebiet zu beantworten.

Die Mehrheit der Befragten (67 %) gaben an, dass der Verkehrslärm im Untersuchungsgebiet als negativ (eher schlecht und schlecht) empfunden wird. Eine ähnliche Tendenz ist auch beim Thema Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet zu beobachten.

Die Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet wurde von 66 % der Befragten als negativ - eher schlecht und schlecht- bewertet. Anschließend wurden die Befragten nach ihrem Sicherheitsempfinden beim Zufußgehen und beim Fahrradfahren im Untersuchungsgebiet befragt. 78 % der Befragten gaben an, dass sie sich zu Fuß im Straßenverkehr im Untersuchungsgebiet sicher fühlen (Antwortmöglichkeit “eher sicher” und “sicher“). Hingegen gaben nur 5 % der Befragten an, dass sie sich zu Fuß im Straßenverkehr im Untersuchungsgebiet unsicher fühlen. Im Hinblick auf Fahrradfahren stellt sich das

Sicherheitsempfinden anders dar. Im Untersuchungsgebiet gaben 55 % der Befragten an, dass sie sich mit einem Fahrrad eher unsicher fühlen. Demgegenüber gaben nur 10 % der Befragten an, sich mit einem Fahrrad im Untersuchungsgebiet sicher zu fühlen. Darüber hinaus ist es entscheidend zu wissen, ob das Sicherheitsempfinden die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst. Mehr als die Hälfte (52 %) der Befragten gaben an, dass ihr Sicherheitsempfinden ihre Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflusst.

Des Weiteren ist die Sicherheit auf dem Schulweg ein wichtiges Thema, um die Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet genauer zu bewerten. Die Frage nach der Sicherheit auf dem Schulweg betrifft nur Befragte, die in den letzten fünf Jahren Erziehungsberechtigte*r eines grundschulpflichtigen Kindes innerhalb des Untersuchungsgebiet sind oder waren. Die Anzahl der Betroffenen aus der Umfrage beträgt hiermit 60 Befragte. 40 Personen - und somit zwei Drittel der Befragten - gaben an, dass die verkehrliche Gefahr auf dem Schulweg mindestens eher groß ist. Zwölf Personen davon gaben anschließend aufgrund der großen verkehrlichen Gefahr an, dass sie ihr Kind den Schulweg nicht allein bewältigen lassen. Hingegen bewerteten nur vier Personen, dass die verkehrliche Gefahr auf dem Schulweg im Untersuchungsgebiet klein ist.

Außerdem wurde die Frage gestellt, ob es im Untersuchungsgebiet Probleme mit dem Wirtschaftsverkehr zu verzeichnen gibt. Ein Beispiel dafür wären Probleme mit in zweiter Reihe geparkten Lieferwagen. Die Antwort wird mehrheitlich mit einem Prozentsatz von 77 % dahingehend verschärft, dass durch die Befragten häufig Probleme mit dem Wirtschaftsverkehr wahrgenommen wurden. Nur ein Prozent der Befragten gab an, noch nie Probleme mit dem Wirtschaftsverkehr im Untersuchungsgebiet wahrgenommen zu haben.

Aufenthaltsqualität und Wohlbefinden

Die Aufenthaltsqualität und das Wohlbefinden im Untersuchungsgebiet lassen sich auf mehrere Aspekte hin betrachten. Zum einen wird die Aufenthaltsqualität im Allgemeinen betrachtet. Zum anderen werden auch viele andere Aspekte wie Luftqualität, Kinderfreundlichkeit und Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet bewertet. Die Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet wird allgemein als positiv - gut und eher gut- bewertet. 79 % der Befragten gaben an, die Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet mindestens als eher gut zu bewerten. 20 % der Befragten bewerten die Aufenthaltsqualität als negativ - eher schlecht und schlecht. Von diesen bewerten nur 2 % der Befragten die Aufenthaltsqualität als schlecht. Dies wurde auch von 53 % der Befragten bestätigt, die angaben, dass es im Untersuchungsgebiet genügend Aufenthaltsfläche gibt (siehe Abbildung 24). Darüber hinaus wurden die Anwohnenden gefragt, wie viele soziale Kontakte sie im Untersuchungsgebiet haben, um damit auf die soziale Verbundenheit zum Gebiet zu schließen. 32 % der Befragten (71 Personen) gaben an, dass sie nur eins bis fünf Personen im Untersuchungsgebiet kennen, wobei mehr als 60 % von ihnen

seit mehr als fünf Jahren im Untersuchungsgebiet leben. Trotz der ausreichenden Verfügbarkeit von Aufenthaltsflächen im Untersuchungsgebiet zeigt die Umfrage also nicht, dass die Aufenthaltsflächen die sozialen Beziehungen der Bewohnenden im Untersuchungsgebiet positiv beeinflussen.

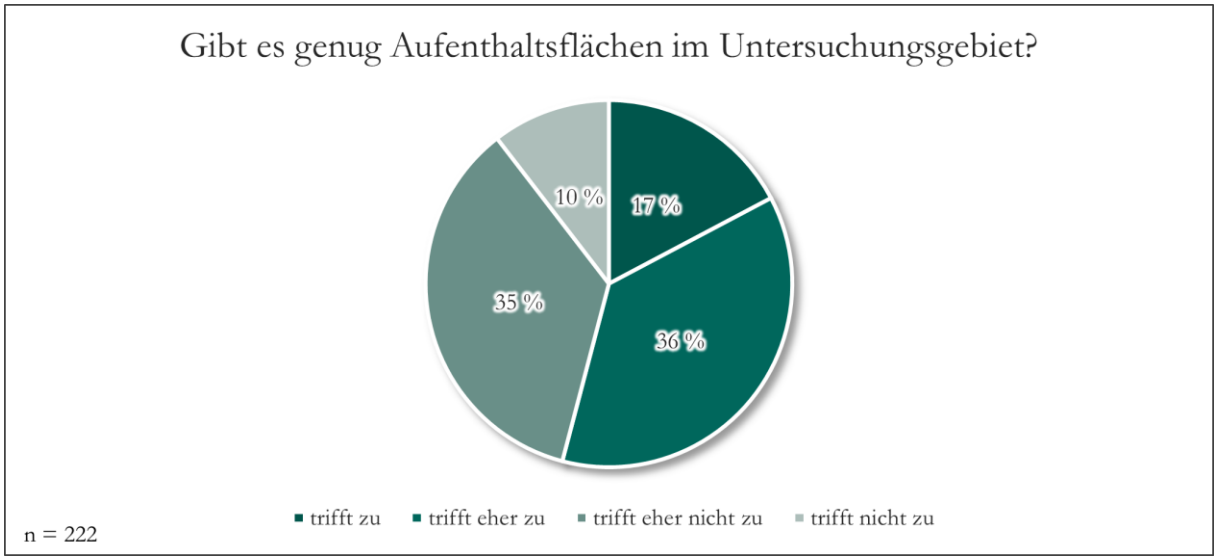

Abbildung 24: Aussage zu den Aufenthaltsflächen in Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)

Außerdem wird die Luftqualität im Untersuchungsgebiet negativ bewertet - eher schlecht und schlecht. Mehr als die Hälfte (58 %) der Befragten bewertet die Luftqualität im Untersuchungsgebiet mindestens eher schlecht. Nur sieben Prozent der Befragten gaben an, dass die Luftqualität im Untersuchungsgebiet gut sei.

Zum Thema Kinderfreundlichkeit gab fast die Hälfte (49 %) der Befragten an, dass sie die Kinderfreundlichkeit im Untersuchungsgebiet als positiv - sehr gut und gut - bewerten. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Ergebnisse nur aus der allgemeinen Perspektive der Befragten stammen. In der Umfrage wird nicht gefragt, ob die Befragten eine besondere Beziehung zu Kindern haben. Dies lässt sich auch an der höheren Zahl der Befragten verdeutlichen, die mit "keine Angabe" antworteten.

Zur Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet wurden die Teilnehmer gefragt, ob sie einen Rollstuhl oder Kinderwagen im Untersuchungsgebiet nutzen. Das Gesamtbild der Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet wird durch die Ergebnisse jedoch nicht gut repräsentiert, da nur 27 Befragte die Nutzung von Rollstühlen oder Kinderwagen im Untersuchungsgebiet bestätigten. Aus der Gesamtperspektive der 222 Befragten - von denen 51 mit "keine Angabe" antworten - lässt sich vermuten, dass die Mehrheit der Befragten die Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet zumindest eher schlecht bewertet.

Aus den oben aufgeführten Zahlen lässt sich ableiten, dass einerseits eine Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet besteht. Andererseits besteht jedoch aufgrund der schlechten Gesamtwahrnehmung der Befragten über die einzelnen Aspekte weiterhin der Wunsch nach einer Verbesserung der Luftqualität, Kinderfreundlichkeit und Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet.

Engagement für Verkehrswende

Die Frage zum Engagement der Anwohnenden und den Anstrengungen der Interessengruppen zur Verbesserung des Untersuchungsgebiets wird in diesem Abschnitt des Berichts behandelt. Darüber hinaus wurden die Ansichten der Anwohnenden über die Verkehrswende im Untersuchungsgebiet befragt.

Das Engagement der Anwohnenden für die Belange des Untersuchungsgebiets ist innerhalb des Gebietes als hoch anzusehen. 29 % der Befragten haben bestätigt, dass sie sich für die Belange des Untersuchungsgebiets engagieren. Darüber hinaus sind laut der Umfrage nur 52 % (115 Personen) der Befragten bereits umgesetzte verkehrsberuhigende Maßnahmen bekannt. Offensichtlich sind diese Maßnahmen für einen Teil der Befragten nur schwer zu erkennen. Zu den von den Befragten am häufigsten genannten Maßnahmen (siehe Abbildung 25) gehören der geschützte Radweg in der Invalidenstraße (42 Nennungen), die Tempo-30-Zone (35 Nennungen) und Teilaufpflasterung (15 Nennungen). Die Maßnahmen werden von 63 % der Befragten, die die Maßnahmen bereits kennen, als positiv bewertet. 22 % bewerten die Maßnahmen als schlecht und 13 % antworteten mit "keine Angabe".

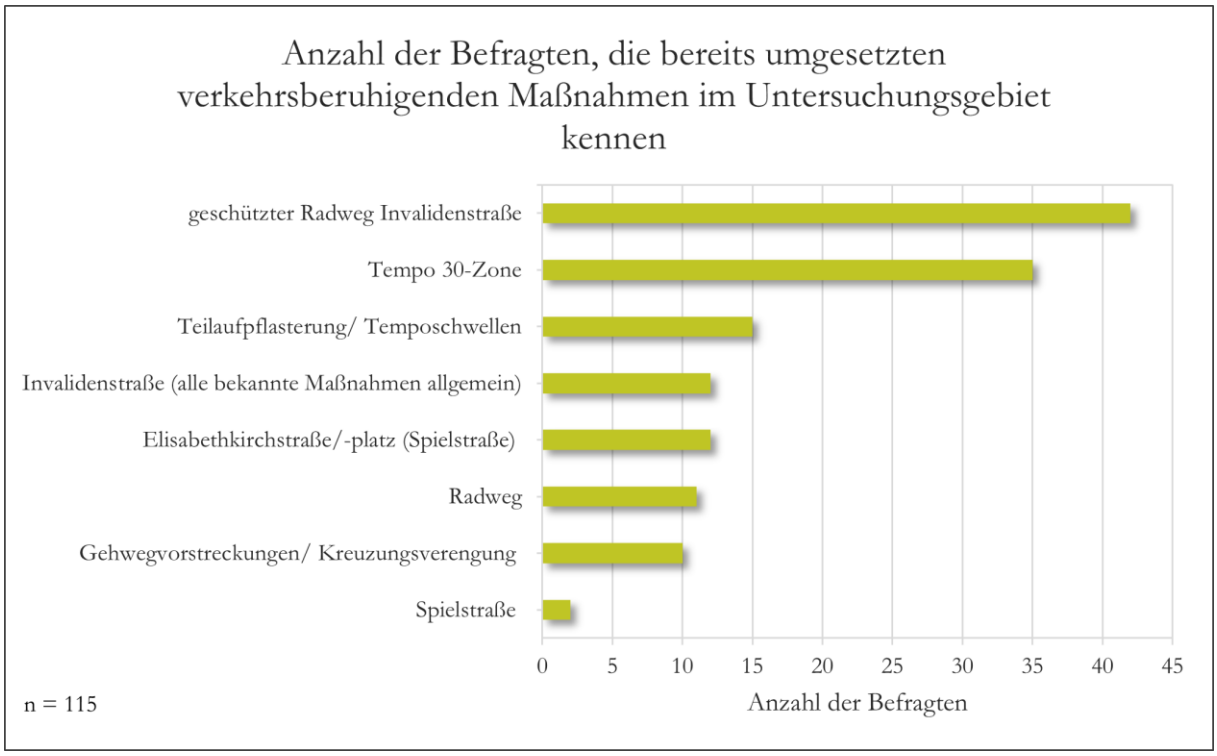

Abbildung 25: Anzahl der Befragten, die bereits umgesetzten verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Untersuchungsgebiet kennen (eigene Darstellung)

Das Ergebnis der Frage nach der Möglichkeit, die Beteiligung in der Zukunft zu verbessern, ist eindeutig. 78 % der Befragten äußerten ein positives Interesse an einer weiteren Beteiligung im Rahmen einer verkehrlichen Umgestaltung des Untersuchungsgebiets. Darüber hinaus wünschen sich 82 % der Befragten, dass das Untersuchungsgebiet einen stärkeren Beitrag zur Verkehrswende in Berlin leistet. Eine mögliche Maßnahme, die in der Umfrage vorgestellt wurde, ist die Umwandlung von Parkplätzen. Die Anwohnenden wurden gefragt, ob sie die Umwandlung von Parkplätzen befürworten würden. 75 % der Befragten sprachen sich - mit ja und eher ja - für die Umwandlung von Parkplätzen aus. Werden nur die Personen im Untersuchungsgebiet betrachtet, die in Besitz eines PKWs sind (99 Personen), ist festzustellen, dass 56 % von ihnen die Umwandlung von Parkplätzen befürworten würden. Bei Betrachtung der anderen 123 Personen im Untersuchungsgebiet, die kein eigenes Auto zur Verfügung haben, würden 89 % von ihnen die Umwandlung von Parkplätzen unterstützen.

Die Befragten wurden zusätzlich gebeten, die in der Umfrage vorgeschlagenen Alternativen für die Umwandlung von Parkplätzen zu bewerten. Die genannten Alternativen waren Grünflächen, Sitzgelegenheiten, die Ausweitung der Außengastronomie und Fahrradstellplätze. Die favorisierte Alternative waren Grünflächen mit 90 % Zustimmung. Mit etwas geringerer Zustimmung wurden noch Sitzgelegenheiten (87 %), Fahrradstellplätzen (85 %) und der Ausweitung der Außengastronomie

(60 %) ausgewählt. Zusätzlich hatten die Befragten die Möglichkeit ihre eigene Alternative als Freitext zu benennen. Die bevorzugten, eigenen Alternativen für die Umwandlung von Parkplätzen waren Fahrradwege (13 Nennungen), Spielmöglichkeiten für Kinder (12 Nennungen) und Sportmöglichkeiten (9 Nennungen).

Schließlich wurden die Teilnehmenden gefragt, welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen sie sich für das Untersuchungsgebiet wünschen würden. Um die Antwort konkret zu kategorisieren, wurden daher vier bekannte Maßnahmen genannt. Dabei handelt es sich um gesonderte Radverkehrsanlagen, Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr, autofreie Straßen und mehr Platz für Zufußgehende und Radfahrende sowie Spielstraßen. Um auch die Alternativen bewerten zu können, wurde ein zusätzliches Freitextfeld vorgegeben, in dem die Befragten auch ihre eigenen Maßnahmen angeben konnten.

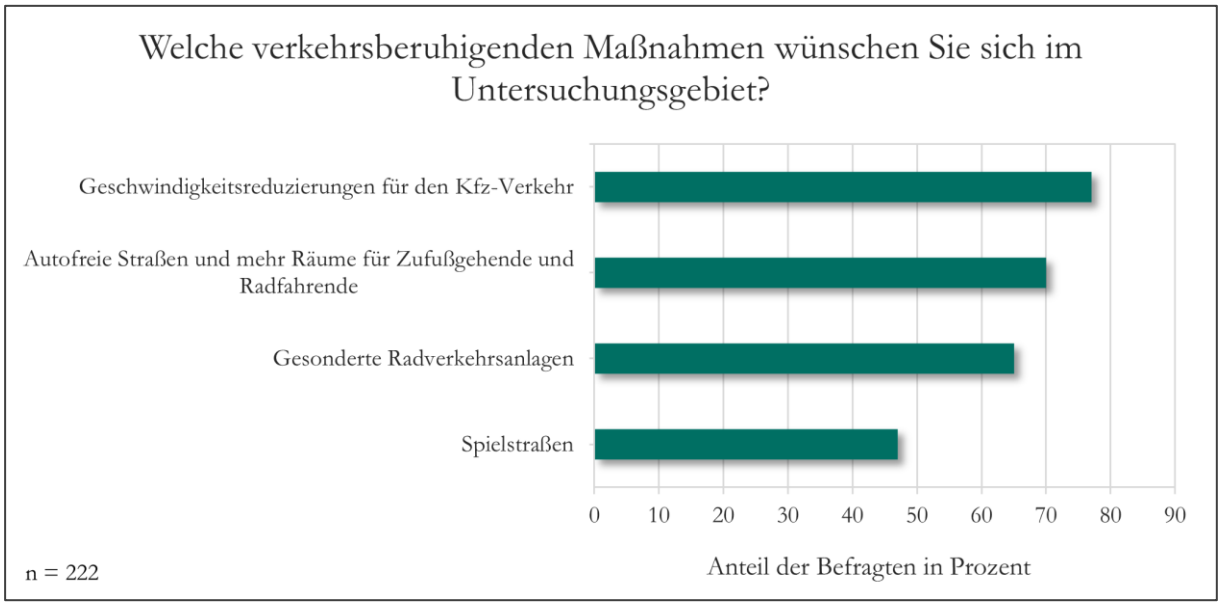

Abbildung 26: gewünschte verkehrsberuhigende Maßnahmen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)

Die am häufigsten gewünschte Maßnahme war die Geschwindigkeitsreduzierung für den Kraftfahrzeugverkehr mit 77 % (siehe Abbildung 26), dann folgt die Antwortmöglichkeit "mehr Räume für Zufußgehende und Radfahrende" (70 %) und zuletzt die gesonderter Radverkehrsinfrastruktur (65 %). Spielstraßen hingegen sind die am wenigsten gewünschte Maßnahme und werden von 47 % der Befragten gewählt. Darüber hinaus gaben 5 % der Befragten an, dass sie sich die oben genannten Maßnahmen nicht wünschen.

Aus den Ergebnissen lässt sich der Schluss ziehen, dass der Wunsch nach mehr verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Untersuchungsgebiet verstärkt vorhanden ist. Aus den Daten geht hervor, dass die Umwandlung von Parkplätzen und auch die Geschwindigkeitsreduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs

im Untersuchungsgebiet gewünscht werden. Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrswende durch eine hohe Akzeptanz seitens der Anwohnenden im Kiez unterstützt wird.

Zusammenfassung der quantitativen Beobachtungen

Aus der quantitativen Erhebung wurde bereits eine Vielzahl an Informationen für die Darstellung des Untersuchungsgebietes gewonnen. Trotz der pandemiebedingten Umstände und Einschränkungen wurde mit 222 ausgefüllten Fragebögen eine hohe Rücklaufquote für die Umfrage erreicht, obwohl die angestrebten 345 Rückläufe aus der Stichprobe nicht erreicht werden konnten. Ein möglicher Grund ist die Corona-Pandemie, die die Durchführung der Umfrage erschwerte. Die Kontakte mit den Anwohnenden waren auf ein Minimum beschränkt. Darüber hinaus beeinträchtigt die Pandemie auch das Interesse der Anwohnenden an der Teilnahme an einer solchen Umfrage. Hinzu kommt, dass der Zeitraum der Umfrage über die Weihnachtszeit war und sich somit viele für die Umfrage möglicherweise nicht die nötige Zeit genommen hatten.

Auch muss beachtet werden, dass die Erhebung während der Corona-Pandemie gewisse Einschränkungen hinsichtlich der der erhobenen Daten mit sich bringt, die auf Grund dieser Rahmenbedingungen nicht verallgemeinert werden dürfen. Angaben bezüglich der Nutzung einzelner Verkehrsmittel sowie hinsichtlich der Verkehrsmittelverfügbarkeit, vor allem in Bezug auf ÖPNV-Zeitkartenverfügbarkeit, müssen im Kontext der Pandemie und der hohen Verbreitung des Arbeitens von zu Hause interpretiert werden und können nicht als repräsentativ für eine Zeit vor oder nach der Pandemie angesehen werden.

Bezüglich der Repräsentativität muss angemerkt werden, dass das Fehlen jeglicher Daten der unter 18-Jährigen die Qualität der Erhebung mindert, hier wäre gegebenenfalls eine Nacherhebung erforderlich, um die Belange dieser Gruppe zu beachten. Gleiches gilt für Personen mit Migrationshintergrund, deren Unterrepräsentation sich nicht vollends durch unterschiedliche Definitionen des Begriffs “Migrationshintergrund” erklären lassen kann.

Und nicht zuletzt weicht die Erhebung überraschend stark bezüglich der Wohndauer von den Verteilungsverhältnissen vor Ort ab. Eine mögliche Erklärung hierfür wäre, dass Personen, die bereits länger vor Ort wohnen, besser vernetzt sind und so die Erhebung untereinander verbreitet haben könnten.

In der Umfrage machten die Befragten eine Vielzahl von Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihrer Wahrnehmung des öffentlichen Raums. Die Anwohnenden finden, dass die Aufenthaltsqualität im

Untersuchungsgebiet gut ist, und fühlen sich im Untersuchungsgebiet wohl. Auch als Zufußgehende fühlen sich die Anwohnenden aktuell sicher. Aus den Umfragen geht jedoch eine gegenteilige Meinung hervor, die überwiegend negativ ist: Trotz der als gut empfundenen Lebensqualität im Untersuchungsgebiet gibt es negative Bewertungen in Bezug auf Verkehrslärm, Luftqualität und Verkehrssicherheit. Dies betrifft auch die Schulwegsicherheit. Im Zusammenhang mit Kinderfreundlichkeit und Barrierefreiheit im Untersuchungsgebiet kann jedoch aufgrund der unzureichenden Stichprobe keine aussagekräftige Aussage geliefert werden, die die Ergebnisse repräsentieren kann.

Die Umfrage hat auch ergeben, dass die Anwohnenden dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet sehr stark zustimmen, was die negative Wahrnehmung der Verkehrssicherheit im Radverkehr unterstreicht. Dies zeigt sich in einer hohen Zustimmung zur Umstellung auf eine Fahrradinfrastruktur - neben Grünflächen - bei der Umwandlung von Parkplätzen, auch bei den Freitext-Eingaben. Darüber hinaus könnte auch ein großes Potenzial der Beteiligung von Anwohnenden an Belangen im Untersuchungsgebiet positiv gesehen werden, was wiederum die Verbesserungen im Untersuchungsgebiet unterstützt. Mit der starken Unterstützung für die Umwandlung von Parkplätzen, sogar unter den Autobesitzenden, kann auch der starke Wunsch nach Alternativen dargestellt werden.
Zusammengefasst lässt sich sagen, dass sich die Anwohnenden im Untersuchungsgebiet bereits wohlfühlen. Dennoch gibt es viele Aspekte, die verbessert werden können. Folglich bedarf es weiterer Untersuchungen, um die jeweiligen Standpunkte genauer zu identifizieren und abwägen zu können. Die Ergebnisse der Erhebungen ergänzen andere Untersuchungen und Beobachtungen, die im Rahmen dieses Projekts parallel durchgeführt werden.

3.5 Expert*inneninterviews

Um neben den erhobenen Daten aus den vorherigen Kapiteln eine objektive Sichtweise auf das Quartier und Berlin, bezüglich Themen den Mobilitätsplanung, zu erhalten wurden zusätzlich Expert*inneninterviews durchgeführt. Diese geben diverse Einblicke in ihr jeweiliges Themengebiet, um damit reflektiv auf die eigenen Eindrücke in der Projektarbeit zu blicken. Insgesamt wurden drei Interviews durchgeführt, welche jeweils ca. 30 Minuten dauerten. Das erste Interview mit einem Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) sollte einen stadtweiten Blick auf die Situation der Mobilitätsplanung werfen. Das zweite Interview wurde mit einem Mitarbeiter des Straßen- und Grünflächenamtes (SGA) des Bezirkes Mitte geführt, um tiefergehende Informationen und Probleme auf bezirklicher Ebene zu erfahren. Bei der Interviewanfrage zum dritten Interview waren die eigenen Daten- und Forschungserkenntnisse bereits so weit

fortgeschritten, dass insbesondere im Bereich um die Schulen vermehrt Nutzungskonflikte festgestellt werden konnten. Dies führte dazu, eine*n Expert*in für Schulwegsicherheit zu interviewen. In den folgenden drei Kapiteln werden die Aussagen der Experten aus den Interviews zusammengefasst.

Interview mit Herrn Pitz

Interviewter: Merlin Pitz, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK), Gruppe Fußverkehrsinfrastruktur

Vorstellung des Experten: Herr Pitz ist Mitarbeiter der SenUMVK. Diese verantwortet unter anderem das Ressort für Mobilitäts- und Verkehrsthemen auf Berliner Landesebene, um die es in diesem Interview vornehmlich ging. Herr Pitz ist Teil der Gruppe Fußverkehrsinfrastruktur, die sich auf die Bedarfe und Infrastruktur der Zufußgehenden im Stadtraum konzentriert.

> "Für den einen ist es einfach nur den Durchgangsverkehr rausholen [...], für den anderen ist es das perfekte neue Stadtgebiet"

Der Interviewte beschreibt eine Diskrepanz zwischen einer Aufbruchsstimmung in der Verwaltung, dem Willen etwas Umzusetzen, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, und den personellen und finanziellen Mitteln, die seit vielen Jahren in den Senatsverwaltungen mangelhaft seien (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 30 – 40).

Ein weiteres Spannungsfeld seien die Pläne und verkehrspolitischen Vorhaben zwischen dem Senat und den jeweiligen Bezirken. Es sei festzustellen, dass je nach regierender Partei im Bezirk unterschiedliche verkehrspolitische Prioritäten gesetzt würden und sich diese oftmals von den Zielen der SenUMVK stark unterschieden. Ob und wie viele Projekte für Rad- und Fußverkehr in Stadtquartieren umgesetzt werden, sei zum einen von der politischen Ausrichtung der regierenden Partei im Bezirk, aber auch von der Qualität der Zusammenarbeit mit dem Senat abhängig (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 55 – 68; 93 – 100).

Herr Pitz befasst sich innerhalb seiner beruflichen Tätigkeit verstärkt mit dem Konzept der Kiezblocks. Diese sollen über beim Senat angesiedelte Projekte an diversen Orten in Berlin eingeführt werden. Ein sogenanntes Leuchtturmprojekt sei der Kiezblock in der Bergmannstraße, der vom Umfang und Umsetzungsgrad her Vorbild sei. Dadurch, dass Kiezblöcke jedoch noch nicht einheitlich definiert sind

und im Berliner Mobilitätsgesetz nicht explizit genannt werden, wird die Ausführung erschwert. Das sollte sich nach Meinung des Experten ändern (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 18 – 30; 120 – 147).

> "Mit der Umsetzung hapert es noch ein bisschen, weil die dann noch meist von den Bezirken kommt […]"

Innerhalb der Bevölkerung könne der Experte eine große Diskrepanz identifizieren. Auf der einen Seite gäbe es die Menschen ohne Auto, die in der Regel die Konzepte für Verkehrsberuhigung und eine bessere Aufenthaltsqualität begrüßen, und auf der anderen Seite die Menschen mit Auto, die erfahrungsgemäß gegen jedwede Änderung des Status Quo seien (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 197 – 212).

Grundsätzlich stellt Herr Pitz fest, dass die Akzeptanz neuer Projekte zur Verkehrsberuhigung im Vorhinein negativ ausfiel und nach der Umsetzung eine deutliche Verbesserung der öffentlichen Meinung eintrete, da die Menschen dann merkten, wie sehr sie direkt davon profitieren (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 270 – 283; 290 – 314).

Neben der öffentlichen Meinung solcher Vorhaben sei es auch wichtig genügend und motivierte Mitarbeiter*innen im Senat und insbesondere auch im Bezirk, wo viele Stellen unbesetzt sind, einzustellen, um die Verkehrswende voranzutreiben. Ein besonderes Hindernis wäre der jahrelange Einstellungsstopp in Berlin, welcher mit den finanziellen Mitteln momentan nur schwer auszugleichen sei. Hinzu komme ein Konkurrenzeffekt zwischen Senat und Bezirk, der fähige Menschen wegen besserer Bezahlung zum Senat ziehe (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 371 – 413).

> "Wir haben bei der Parkraumbewirtschaftung Methoden aus der Mitte des letzten Jahrhunderts"

Der Experte bezeichnet das Konzept des Kiezblocks als ein wirkungsvolles Mittel, um die Aufenthaltsqualität in einem Quartier zu verbessern. Dabei seien verschiedene Maßnahmen innerhalb des Kiezblock-Konzepts denkbar und je nach Quartier variabel einzusetzen. Dieser sei mehrdimensional zu planen, da viele Bereiche innerhalb eines Stadtteils beeinflusst würden und örtliche Maßnahmen, wie Durchfahr- oder Parkverbote, stadtweite Effekte nach sich ziehen könnten. Wichtig bei der Reduzierung von Parkraum, um Räume für den Fußverkehr zu schaffen, sei die Kontrolle und monetäre Kompensation des durch ein Kfz besetzten Raumes, so Pitz weiter. Hier liege das Berliner

Parkraummanagement weit hinter anderen Städten, insbesondere im internationalen Vergleich, zurück. Um die Verkehrswende voranzubringen, führe an der Reduzierung des Parkraumes für den MIV kein Weg vorbei (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 220 – 263).

Parklets haben, nach Meinung des Interviewten, eine prominente Rolle, um die Aufenthaltsqualität für die direkte Nachbarschaft unmittelbar aufzuwerten und sind ein probater Bestandteil bei der Umsetzung von Kiezblocks und sollten, wenn möglich, im Stadtraum Anwendung finden. Die Installation von Parklets treffe in manchen Bezirksregierungen jedoch auch auf Skepsis. Herr Pitz stellt fest, dass mitunter trotz mangelnder Unterstützung durch die Bezirksregierung Parklets durch das Engagement von Bürger*innen und Initiativen umgesetzt werden und unterstreicht die wichtige Rolle der Bürgerschaft bei der Verkehrswende (vgl. Interview mit Herrn Pitz: Zeile 322 – 348).

Einordnung in den Kontext des Projektes

Das Interview mit Herrn Pitz wirf einen weiten Blick über die mobilitätsplanerischen Aspekte in Berlin. Dabei wird aus der Sicht der Senatsverwaltung neben Kiezblocks, Parklets und Parkraumbewirtschaftung, insbesondere auf die Zusammenarbeit zwischen dem Senat und den Bezirken eingegangen. Es wird ersichtlich, dass der SenUVK eine Vorreiterrolle in Bezug auf die Mobilitätskonzeption für den Fußverkehr eingenommen hat und das in manchen Bezirken auf Sympathien stößt, in anderen jedoch auf Unverständnis. Daraus wird für diesen Bericht deutlich, dass sowohl die Belange und Ziele des Senats als auch des Bezirks für weitere Planung beachtet werden müssen.

Das Thema Kiezblock nimmt eine wichtige Rolle in der Planungstätigkeit des Interviewten ein. Es wird jedoch deutlich, dass der Senat bei der Planung und auch in der Umsetzung auf Engagement von Initiativen oder Bürger*innen angewiesen ist, um in Nachbarshaft der des Planungsortes Akzeptanz für die Maßnahmen zu schaffen. Herr Pitz verdeutlichte ebenfalls, dass die Wahrnehmung der Bevölkerung gegenüber Maßnahmen im Straßenraum zu Beginn einer Umsetzung negativ ausfällt. Insbesondere dann, wenn in der neuen Konzeption Raum für den ruhenden Kfz-Verkehr wegfällt. Die im Nachhinein oft positive Resonanz, sobald die Vorteile der Maßnahmen für die Menschen direkt erfahrbar sind, bestätigt die Notwendigkeit, dem Fuß-, als auch dem Radverkehr im Straßenraum mehr Platz zu schaffen.

Interview mit Herrn Kyek

Interviewter: Daniel Kyek, Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Berlin Mitte

Vorstellung des Experten: Herr Kyek ist Leiter des Straßen- und Grünflächenamtes des Berliner Bezirkes Mitte. Das SGA ist über Planung, Entwurf und Neubau von Straßen hinaus auch für deren Verwaltung und Unterhalt zuständig. Das parallele Tätigkeitsfeld liegt im Bereich der Grünflächen. Hier ist das SGA für die Inspektion von Grünflächen und die Pflege der Straßenbäume sowie der Bäume auf Grünflächen zuständig.

> "Verkehr aus den Nebenstraßen rausnehmen und den Modal Split in Richtung Umweltverbund fördern."

Herr Kyek erläutert, dass es aus seiner Sicht im Bezirk Mitte, in dem die Rosenthaler Vorstadt liegt, keinen besonders dringenden Handlungsbedarf gebe. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 8-14) Vielmehr sei hier das aktuelle allgemeine Bestreben, Verkehr aus den Nebenstraßen zu entfernen und den Modal Split in Richtung des Umweltverbundes zu fördern, vorhanden. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 28-35) Weiter deutet Herr Kyek auch darauf hin, dass es im Moment ein allgemeines Umdenken in der Verkehrswelt gebe, welches unter anderem auch durch Neuauflagen von Regelwerken zu erkennen sei. In Bezug auf das Berliner Mobilitätsgesetz ordnet der Experte die Situation allgemein als eine chancenreiche Zeit ein, in der die Grenzen des Gestaltungsspielraumes neu ausgelotet würden. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 69 - 74)

> "Wir müssen uns die kritische Frage stellen: Wie funktioniert Straßenraum eigentlich wirklich?"

Alternative Nutzungsmöglichkeiten bei Kfz-Stellplatzumnutzungen sieht Herr Kyek vor allem für Radfahrende im Hauptstraßennetz. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 76-80) Weitere Alternativen seien zwar spannend, aber nach Kyeks Wahrnehmung nicht erprobt und wie am Beispiel des Vineta-Platzes zu sehen sei es auch teilweise misslungen. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 109-132) Nach Meinung des Experten ist es wichtig, dass solche Maßnahmen nicht nur am Reißbrett geplant und dann umgesetzt würden. Eine erfolgreiche Maßnahme funktioniere nur wenn sie durch das Kollektiv der Bürger*innen über- bzw. angenommen werde. Es würde daher zu schnell gehandelt, wenn Straßen einfach nur umgeplant und umgebaut werden. Kyek berichtet, dass er innerhalb des SGA daher sehr dafür plädiere, möglichst divers und umfassend Akteure im Vorhinein ins Boot zu holen, um herauszufinden, was sich die Menschen wünschen um den Stadtraum an die Bürger*innen anzupassen.

Es geht um mehr als Stadtplanung, es gehe auch um Gesellschaftsplanung, so Kyek. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 155-177)

> "Die Straßenverkehrsordnung ist hinderlich bei Maßnahmen, die den fließenden Verkehr negativ beeinflussen."

Das SGA habe konkrete Vorhaben, Kiezblocks im Bezirk Mitte zu implementieren. Dazu sei das sogenannte Konzept Kiezblock-Light entwickelt worden. Dies beinhalte eine Blockbildung durch Teilsperrungen und spezifisch anzuwendende, ergänzende Maßnahmen. Kiezblock-Light solle dabei die erste Stufe eines Mehrstufenprozesses sein, der über mehrere Jahre hinweg den Einzug des Kiezblocks in Berlin als Ziel habe. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 221-255) In der Vergangenheit seien Aufpflasterungen im Kreuzungsbereich sehr häufig verwendet worden. Nachdem Kiezblocks ein Gesprächsthema wurden, gölten Aufpflasterungen als eine Kiezblock-Maßnahme, so Herr Kyek weiter. Er gibt zu verstehen, dass Aufplasterungen seiner Meinung nach eine veraltete Vorgehensweise seien und sie in Zukunft nicht mehr in dieser hohen Anzahl durchgeführt würden. Zukünftig sieht Herr Kyek konsequent verkehrsberuhigte Bereiche. Wie das final umgesetzt werden soll, werde zuerst mittels provisorischer Maßnahmen entwickelt und in der nächsten Stufe als erprobtes Wissen durchgeführt. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 256-265)

> "Es ist ganz klar, dass Eltern ein sehr hohes subjektives Gefährdungsempfinden haben"

Durch das Anlegen von Kiezblocks erwartet Herr Kyek eine andere Verkehrsdynamik und sieht diese Situation als eine Umbruchsituation, in der auch andere verkehrliche Prozesse, wie die Schulwegsicherung, neu aufgesetzt werden können. Dazu seien vor allem Statistiken zu Beinaheunfällen notwendig, um Gefahrenstellen detektieren zu können. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 397-400) Diese könnten künftig in den Schulwegsicherungsprozess mitaufgenommen werden, um die wenig aussagekräftigen Unfallstatistiken zu stützen oder gar abzulösen. Denn diese führten zu der Einschätzung, dass es keinen Handlungsbedarf gäbe. Das stehe in Kontrast zu den besorgten Eltern. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 401-410)

> "Grundsätzlich fördern wir grüne Flächen im Bezirk aus ökologischen Gründen."

Ob Friedhöfe als öffentliche, grüne Aufenthaltsfläche umgestaltet werden können, liege an der Entscheidung der privaten Friedhofsbetreiber. Dabei sei es aber sehr wichtig auf die Pietät zu achten und sich die Frage zu stellen, ob das Umfeld ein geeignetes ist, um den Naherholungswert zu steigern. (vgl. Interview mit Herrn Kyek: Zeile: 525-529)

Einordnung in den Kontext des Projektes

Durch das Interview mit Herrn Kyek wird für das Projekt in der Rosenthaler Vorstadt klar, dass die Zukunft der verkehrlichen Maßnahmen in den tatsächlichen Planungsalltag Einzug nehmen. Unter anderem angetrieben durch das Berliner Mobilitätsgesetz sind Maßnahmen wie Kiezblocks in Teilen möglich. Es bedarf dabei einer umfänglichen Evaluation, um die Wirksamkeit einer Maßnahme festzustellen, welche nach Kyek mehrstufig implementiert werden sollte. Äußerst wichtig ist es weiter, die Bewohner*innen mit in die Planung einzubinden, um eine Fehlplanung zu vermeiden, welche langfristig dazu führt, dass Maßnahmen durch die Bürger*innen nicht angenommen werden. Dabei wird der Transfer relevant, dass es um mehr als Straßenplanung geht, sondern im Weiteren auch um Gesellschaftsplanung, welche bewusst beachtet werden muss. In Kombination kann mit einer erhöhten Annahmebereitschaft seitens der Bürger*innen gerechnet werden. Durch die neue gesetzliche Grundlage und den aktuellen politischen Zeitgeist liegt das Mobilitätsprojekt in einer günstigen Zeit um bisher existierende Grenzen der Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung neu auszuloten.

Interview mit Herrn Leven

Interviewter: Jens Leven, bueffee GbR Wuppertal

Vorstellung des Experten: Herr Leven ist Mitbegründer des Büros für Forschung, Entwicklung und Evaluation in Wuppertal (bueffee GbR), welches Verkehrskonzepte erarbeitet und sich auf die Sicherheit von Schulwegen spezialisiert hat. Zudem arbeitet Herr Leven aktiv an der Gestaltung von Richtlinien der *Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen* (FGSV) mit, um die Belange von Kindern in die Verkehrsplanung einzubinden. Darüber hinaus vermittelt er sein Fachwissen an Hochschulen im Rahmen von Lehrveranstaltungen an Studierende.

„Eltern kennen ihre Kinder und das Grünflächenamt nicht“

Das SGA schätzt die Situation auf den Schulwegen als sicher ein, denn es gebe kaum dokumentierte Unfälle oder Beinaheunfälle. Dass die Eltern dennoch besorgt seien, begründet Herr Leven damit, dass die Bedürfnisse der Kinder in der Verkehrsplanung nicht berücksichtigt würden. Aus diesem Grund schaffen zu überquerende Straßen Barrieren, welche die Kinder nicht selbstständig überwinden können. Dies nehmen auch die Eltern wahr und aufgrund des Mangels würde z. B. auf den privaten Pkw zurückgegriffen werden. Herr Leven hält Unfalldaten daher für die falsche Bemessungsgrundlage. Er empfiehlt, Eltern mit ihren Sorgen ernst zu nehmen, die Sorgen zu prüfen sowie die altersgerechten Belange von Kindern in die Planung aufzunehmen.

„Wir nennen das die Kinderzeitlücke“

Kinder verhalten sich im Verkehr anders als Erwachsene und sind keinesfalls als homogene Gruppe zu betrachten. Innerhalb der Gruppe gäbe es unterschiedliche Bedürfnisse, die sich z. B. nach Kindergarten, Grundschule oder weiterführender Schule trennen lassen. Da sich im Betrachtungsgebiet Grundschulen befinden, sind die Querungen von Fahrbahnen das Hauptproblem. Die Planung von Querungsstellen sollte daher kindgerecht sein.

Herr Leven führt aus, dass Kinder, im Vergleich zu Erwachsenen, mehr Zeit benötigten, um sich zu orientieren. Je komplexer die Situation, desto länger sei die benötigte Zeit. Zusätzlich querten Kinder die Fahrbahn langsamer. Seien Kinder auf der anderen Fahrbahnseite angekommen, benötigten sie noch einen Wohlfühlfaktor. Dieser besagt, dass noch ein wenig Zeit vergehen sollte, bis hinter ihnen ein Auto vorbeifährt. Die drei Aspekte Orientierungszeit, Querungszeit sowie der Wohlfühlfaktor bestimmen die sogenannte Kinderzeitlücke, die Kinder zum Queren benötigen. Sie sei Grundlage für eine Verkehrsstärke (Fahrzeuge pro Stunde) vor Ort und bestimmt Maßnahmen, die ausreichend Zeitlücken ermöglichen sollen. Sollte die Zeitlücke nicht ausreichend von selbst auftreten, müsse diese durch andere Maßnahmen erzwungen werden. Wichtig sei dabei: Die Überquerung von Fahrbahnen müsse bei Hin- sowie Rückweg möglich sein!

„Man versucht jetzt Eltern mit ihren Autos vor den Schulen zu vergrätzen wie Tauben. Das funktioniert, aber macht das Sinn?“

Aus Erfahrung weiß Herr Leven, dass eine Restgröße an Eltern vorhanden bleibe, die ihre Kinder trotzdem mit dem Auto zur Schule bringen. Es sei wichtig zu hinterfragen, wieso die Eltern dies täten. Möglicherweise lägen Barrieren oder Defizite auf den Schulwegen vor. Daher sollten auch die Hauptrouten, auf denen Kinder zur Schule und wieder zurücklaufen, kindgerecht geplant werden. Sollten weiterhin Elterntaxis verkehren schlägt Herr Leven vor, diese zu organisieren. Es können Elternhaltestellen an Orten eingerichtet werden, die besser geeignet seien, um Kinder aus- bzw. einsteigen zu lassen. Von dort könnten dann kindgerechte Fußwege zur Schule umgesetzt werden. Diese Haltestellen könnten auch Pkw-Verbote vor Schulen verhindern, welche auch Anwohnende in der Nähe der Schule behinderten.

Einordnung in den Kontext des Projekts

Bezogen auf die Ergebnisse der qualitativen Beobachtung kann durch das Interview davon ausgegangen werden, dass die geringe Anzahl von Elterntaxis auf vereinzelte Probleme auf den Schulwegen hindeuten. Da in der durchgeführten Befragung zwei Drittel aller befragten Eltern die Gefahr auf den Schulwegen dennoch als eher groß einschätzen, muss im Quartier auf die Eltern zugegangen werden und die Probleme mit konkreten Lösungsansätzen angegangen werden. Probleme sind insbesondere an Querungsstellen zu erwarten, da diese für Grundschulkinder besonders relevant sind. Die unterschiedlichen Sichtweisen von Bezirksamt sowie Eltern hinsichtlich der Schulwegsicherheit werden auch im Interview mit Herrn Kyek deutlich.

Die Inhalte des Interviews dienen einer positiven Umsetzung des Leitbilds. Kinder sind ein Hauptbestandteil einer Familie, kinderfreundliche Wege zu Schulen sowie zu den vorhandenen Spielplätzen im Quartier sind somit als familienfreundlich zu betrachten. Durch den Verzicht auf das Kraftfahrzeug kann so der Umweltverbund gefördert werden, die Familienfreundlichkeit stützt zudem die aufgedeckten Chancen sowie Bindungen des Quartiers und ist somit ein wichtiger Faktor in den Planungen.

4 Die SWOT-Analyse

Für eine Bewertung des Zustandes der nördlichen Rosenthaler Vorstadt und des übergeordneten Verkehrssystems, sowie zur späteren Durchführung der verbal-argumentativen Analyse, wurden verschiedene quantitative und qualitative Erhebungsmethoden komplementär durch die Projektgruppen eingesetzt. “Damit alle in der Analyse aufgezeigten Argumente gleichermaßen miteinander abgewogen werden, ist es notwendig, ein oder mehrere Analyseergebnisse zu Indikatoren zusammenfassen. Diese bilden die Grundeinheit der SWOT-Analyse“ (vgl. MobilBericht 2022b). Die qualitativ und quantitativ gewonnenen Daten besitzen zu diesem Zeitpunkt der Projektdurchführung dieselbe Gewichtung und geben gleichermaßen Hinweise auf die Bewertung des Zustands.

Die Daten sind in den Indikatoren entsprechend wertungsneutral formuliert. Die Bewertung eines Indikators erfolgt später (während seiner Zuordnung in die Matrix) in Abhängigkeit des bereits formulierten Leitbildes. (vgl. ebd.)

4.1 Schlüsselfaktoren im Projekt

Die Schlüsselfaktoren listen die jeweiligen erstellten Indikatoren auf und liefern so einen umfassenden Gesamtüberblick über den Zustand eines Themengebiets. Da das entwickelte Leitbild zwei Dimensionen der Mobilitätsplanung beschreibt, wurden die Schlüsselfaktoren in zwei Gruppen gegliedert. Die erste Gruppe der Schlüsselfaktoren listet die Indikatoren zu dem Themenbereich Aufenthaltsqualität und die zweite Gruppe listet die Indikatoren zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Rosenthaler Vorstadt auf.

A1 AUFENTHALTSQUALITÄT

Lebensqualität im Quartier hängt maßgeblich von den Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum ab. Der Schlüsselfaktor “Aufenthaltsqualität” gibt Aufschluss über die vorhandenen Flächen für das Verweilen und Aufhalten im öffentlichen Raum sowie zu den Grün- und Freizeitflächen, Spielplätzen und Erholungsflächen. Insbesondere können städtebaulich attraktive, lebendige Plätze zentrale Orte sozialen Lebens sein.

A2 GESUNDHEIT

Lebensqualität ebenso wie persönliche Mobilität prägen maßgeblich die eigene Gesundheit, welche besonders in urbanen Ballungsräumen oft durch eine Vielzahl von Disruptoren beeinträchtigt wird.

Der Schlüsselfaktor Gesundheit betrachtet daher die physische und psychische Gesundheit der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen sowie Faktoren insbesondere mobilitäts- und verkehrsbezogener Art, die sich darauf auswirken.

A3 MIKROKLIMA

Anhand des Mikroklimas werden die atmosphärischen Gegebenheiten sowie deren Ursachen und Auswirkungen erfasst. Die im Planungsgebiet erhobenen Indikatoren begründen den kausalen Zusammenhang zwischen dem Verkehrsaufkommen, baulichen Gegebenheiten sowie der Infrastruktur und klimatischen Veränderungen innerhalb des Quartiers.

A4 SOZIALE INFRASTRUKTUR

Für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung und hohe Lebensqualität ist eine vielfältige Verfügbarkeit von Treffpunkten und Orten des alltäglichen Lebens und von gesellschaftlichem Interesse wichtig. Unter dem Schlüsselfaktor soziale Infrastruktur werden diese Orte zusammengefasst und zusätzlich demographische Daten erfasst.

A5 VERWALTUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT

Dieser Schlüsselfaktor umfasst externe und interne politische Aspekte, die im Untersuchungsgebiet Einfluss auf mobilitätsplanerische Bereiche nehmen. Die Qualität politischer Maßnahmen und deren Wahrnehmung in der Bevölkerung stehen dabei erfahrungsgemäß in Zusammenhang mit der Beteiligung von Anwohnenden an Planungen innerhalb des Wohnumfeldes.

B1 FUßMOBILITÄT

Als Teil des Umweltverbundes trägt die Fußmobilität maßgeblich zur Möglichkeit einer nachhaltigen Verkehrswende und der Naherschließung eines Quartiers bei. Ebenfalls wird die Aufenthaltsqualität

bestimmt durch die räumliche und qualitative Ausgestaltung der zu Fuß nutzbaren Flächen im öffentlichen Raum.

B2 KFZ IM QUARTIER

Der Schlüsselfaktor Kfz im Quartier stellt dar, auf welche Weise sich Kraftfahrzeuge im Untersuchungsgebiet befinden. Hierzu gehört sowohl der Beitrag, den sie zur Mobilität von Privatpersonen oder Wirtschaftszwecken leisten, als auch ihre Existenz als Objekte, die teils in Bewegung, teils unbewegt, Raum im Quartier einnehmen.

B3 ÖPNV

Der Schlüsselfaktor ÖPNV umfasst die quantitative und qualitative Ausprägung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Rosenthaler Vorstadt.

B4 RADMOBILITÄT

Radmobilität beschreibt neben dem Radverkehr vor allem den Möglichkeitsraum, der sich aus der Nutzung des Fahrrads ergibt. Hierbei werden bauliche Maßnahmen ebenso wie die gesamte Erschließung des Quartiers mit dem Fahrrad betrachtet. Eine sichere Verkehrsführung und eine fahrradfreundliche Infrastruktur stärken dieses Verkehrsmittel in der Rosenthaler Vorstadt.

B5 VERKEHRSSICHERHEIT

Der Schlüsselfaktor Verkehrssicherheit betrachtet einerseits objektiv die Verkehrssicherheit anhand quantitativer Daten sowie subjektiv die Verkehrssicherheit anhand qualitativer Daten. Familien in der Rosenthaler Vorstadt profitieren von einem sicheren Verkehrsgeschehen und einer damit einhergehenden verbesserten Lebens- und Aufenthaltsqualität.

4.2 Indikatoren in der SWOT-Matrix

Nach der methodischen Vorbereitung der SWOT-Analyse wurden die Indikatoren der jeweiligen Schlüsselfaktoren, in ihrer Bedeutung für den angestrebten Zielzustand als Stärke, Schwäche, Chance

oder Risiko verortet. Im Anschluss an diese Zuordnung resultiert daraus die Strategieentwicklung für die einzelnen Maßnahmen, die auf das eingangs vorgestellten Leitbildes abzielen.

Üblicherweise können im Rahmen eines Projekts verschiedene Teilziele definiert werden, auf die jeweils eine eigene SWOT-Matrix ausgerichtet wird. Vorliegend wurde aufgrund der inhaltlichen Verzahnung beider Aspekte des übergeordneten Leitbilds die Entscheidung getroffen, sämtliche Indikatoren gemeinsam zu betrachten und ihre Bewertung hinsichtlich der SWOT-Bereiche anhand ihrer Auswirkung auf beide Bereiche des Leitbilds vorzunehmen. Durch diese Zusammenfassung entstanden keine zusätzlichen Schwierigkeiten in der Bearbeitung.

Folgend wird das Ergebnis der verbal-argumentativen SWOT-Bewertung aller im Projekt betrachteten Indikatoren dargestellt. Die Indikatoren sollen zur Übersichtlichkeit an dieser Stelle nur namentlich genannt werden. Für die detaillierte Betrachtung ihrer Bedeutung und konkreten Ausprägung im Untersuchungsraum sei auf die ausgefüllten Schlüsselfaktorblätter verwiesen, die im Anhang 8 vollständig aufgeführt sind.

Stärken

Die Vielfältigkeit des Quartiers findet sich in den Stärken der Rosenthaler Vorstadt wieder. Aus nahezu allen betrachteten Schlüsselfaktoren können einzelne Indikatoren als Stärken im Quartier identifiziert werden. Durch die innerstädtische Lage hat sich die Rosenthaler Vorstadt zu einem belebten Quartier Berlins entwickelt und bietet vornehmlich entlang der Brunnenstraße ein vielseitiges Angebot an (Außen-)Gastronomie. Dies ist in Anbetracht der Flächennutzung als Stärke zu sehen, da eine vielfältige Außengastronomie das öffentliche Leben und soziale Interaktion begünstigt. Zudem wird das Quartier so auch für Zufußgehende attraktiver und lädt zum Verweilen ein. Ebenfalls als Stärke sticht die solide Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz und der hohe Wegeanteil des Rad- und Fußverkehrs hervor, wodurch schon heute ein hoher Anteil des Umweltverbunds erreicht wird. Begünstigt wird der Verzicht auf den privaten Pkw durch eine tendenziell junge, gesunde Anwohnerschaft.

Tabelle 4: Stärken der nördlichen Rosenthaler Vorstadt

SCHLÜSSELFAKTOR	INDIKATOR	Zuordnungskriterium
A1 AUFENTHALTS-QUALITÄT	A1.2 BEOBACHTETE FLÄCHENNUTZUNG UND DEREN SOZIALE BRAUCHBARKEIT	Mehrere Spielplätze und Parks vorhanden. Hohe Nutzung der Flächen

	A1.6 KRIMINALITÄT	Durchschnittliche bis unterdurchschnittlich hohe Kriminalität
A2 GESUNDHEIT	A2.1 GESUNDHEIT	Überdurchschnittliche Lebenserwartung und unterdurchschnittliche Krankheitslast
	A2.4 RUHIGE ORTE	In Nebenstraßen geringes Verkehrsaufkommen
	A2.5 STERBLICHKEIT	Unterdurchschnittliche Sterblichkeit
A3 MIKROKLIMA	A3.5 LICHTVERHÄLTNISSE	Guter Lichteinfall durch breite Straßen
A4 SOZIALE INFRASTRUKTUR	A4.1 KITAS	Hohe Dichte an Kitas ermöglicht kurze Wege
	A4.4 SCHULEN	Kurze Wege zu den Grundschulen im Quartier fördern die Fußmobilität von Schulkindern
	A4.5 SOZIALSTRUKTUR	Tendenziell junge Anwohnerschaft mit überdurchschnittlich hohem Einkommen und geringer Arbeitslosigkeit
A5 VERWALTUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT	/	/
B1 FUßMOBILITÄT	B1.3 GEHWEGE	Breite Gehwege in überwiegend gutem Zustand
	B1.5 MODAL SPLIT	Überdurchschnittlich hoher Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden
	B1.6 QUERUNGS-MÖGLICHKEITEN	Ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten
B2 KFZ IM QUARTIER	B2.4 MOTORISIERUNGSGRAD	Deutlich unterdurchschnittlicher Motorisierungsgrad

B3 ÖPNV	B3.3 MODAL SPLIT	Überdurchschnittlich hoher Anteil an Wegen, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden
	B3.5 ÖPNV BEDIENUNG	Der NVP-Bedienungsstandard ist weitestgehend erfüllt
	B3.6 ÖPNV ERSCHLIEßUNG	Vollständige Abdeckung des Quartiers durch NVP-Haltestellenradien
	B 3.7 ÖPNV LINIENANGEBOT	Gute Anbindungen in Nord-Süd sowie West-Ost Relation
	B 3.8 ÖPNV VERBINDUNGS-STANDARDS	Der NVP-Verbindungsstandard ist erfüllt
B4 RADMOBILITÄT	B4.3 MODAL SPLIT	Überdurchschnittlich hoher Anteil an Wegen, die mit dem Rad zurückgelegt werden
B5 VERKEHRS-SICHERHEIT	/	/

Schwächen

Entgegen den Stärken des Quartiers bedingt vor allem die Auslegung der Verkehrswege auf den konventionellen motorisierten Individualverkehr (MIV) die Schwächen im Untersuchungsgebiet. Der MIV und die damit verbundenen Gefahren im Straßenverkehr sowie die volkswirtschaftliche Belastung durch eine verminderte Aufenthaltsqualität und gesundheitliche Risiken stellen große Herausforderungen für Maßnahmen eines bedarfsgerechten Mobilitätskonzepts dar. Hinzu kommen eine unzureichende Versorgung der sozialen Infrastruktur im Quartier sowie eine fehlende Barrierefreiheit für Zufußgehende mit Mobilitätseinschränkungen.

Tabelle 5: Schwächen der nördlichen Rosenthaler Vorstadt

SCHLÜSSELFAKTOR	INDIKATOR	Zuordnungskriterium
A1 AUFENTHALTS-QUALITÄT	A1.3 BEOBACHTETE GRÜN- UND FREIZEITFLÄCHEN	Bei Nichtbetrachtung der örtlichen Friedhöfe sind Grün- und Freizeitflächen nur unterdurchschnittlich vorhanden

	A1.4 Flächenausprägung des Quartiers und deren soziale Nutzung	Hoher Anteil an Grünflächen
	A 1.7 Öffentliche verfügbare Toiletten	Keine öffentlichen Toiletten
A2 GESUNDHEIT	A2.2 Lärm	Subjektiv wird das Quartier insbesondere an den Hauptstraßen als laut empfunden
	A2.6 Verkehrsbedingten Emissionen	Subjektiv wird die Luftqualität als verbesserungswürdig empfunden
A3 MIKROKLIMA	A3.4 Grünvolumen	Grünvolumen nur im Bezirksdurchschnitt
	A3.6 öffentliche Grünanlagen	Zu wenige öffentliche Grünanlagen
	A3.7 Parkplätze	Versiegelte Flächen und parkende Kfz heizen das Quartier auf
A4 SOZIALE INFRASTRUKTUR	A4.3 Nahversorgung	Fehlende Supermärkte und Drogerien im Untersuchungsgebiet induzieren Verkehr
A5 VERWALTUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT	A5.3 Belange von Kindern in den Rahmenbedingungen sowie Planungswerken	Belange von Kindern werden in Planungswerken nicht berücksichtigt
B1 FUßMOBILITÄT	B1.1 Barrierefreiheit	Die Barrierefreiheit wird von betroffenen Anwohnenden als unzureichend bewertet
	B 1.7 Räumliche Barrieren und Trennwirkungen	Optische Trennwirkung und somit räumliche Barriere durch Gebäude und Mauerwerk
B2 KFZ IM QUARTIER	B2.1 Durchgangsverkehr	Der DV macht einen großen Teil des Verkehrsaufkommens aus

	B2.2 FLÄCHENGERECHTIGKEIT	Höchster prozentualer Wert im Quartier verglichen mit dem Rad-, Fuß- und ÖPNV
	B2.5 PARKENDE AUTOS	Der ruhende Verkehr nimmt viel Straßenraum ein
	B2.6 PARKRAUM-BEWIRTSCHAFTUNG	Nur vereinzelte Parkraumbewirtschaftung und unzureichende Erhöhung der Gebühren geplant
B3 ÖPNV	B3.1 FLÄCHENGERECHTIGKEIT	Geringster Flächenanteil verglichen mit dem Fuß-, Rad- und MIV
	B 3.9 QUALITÄT DER HALTESTELLENINFRASTRUKTUR	Die Infrastruktur der Haltestellen kann verbessert werden, z.T. nicht barrierefrei
B4 RADMOBILITÄT	B4.1 ABSTELLEN DES RADES	Vielerorts unzureichende Radabstellmöglichkeiten
	B4.2 FLÄCHENGERECHTIGKEIT	Geringer Flächenanteil im Vergleich zum MIV
	B4.5 RADVERKEHRS-INFRASTRUKTUR	Qualitativ und quantitativ schlechter Zustand von Radwegen
B5 VERKEHRS-SICHERHEIT	B5.3 GEFAHRENPUNKTE IM VERKEHRSRAUM	Mischnutzung von Gehwegen durch Radfahrende und Konfliktpotential bei Ein- und Ausparkvorgängen
	B5.6 REGELVERLETZUNGEN	Vielerorts häufige Regelverletzung der StVO insbesondere durch Radfahrende

Chancen

Entsprechend der Tabelle 6 sind die Chancen der Rosenthaler Vorstadt vermehrt im Bereich der politischen Zielsetzung für dieses Quartier vorzufinden. Die politischen Ziele umfassen hierbei sowohl verkehrliche als auch soziostrukturelle Aspekte, wodurch ein späteres Maßnahmenpaket die Politik als Chance für Umstrukturierung in der Verwaltung, aber auch als Vermittlerin zwischen Stadtplaner*innen

und engagierten Anwohnenden integrieren kann. Die politischen Ziele unterstützen allesamt eine menschengerechte und klimafreundliche Verkehrswende im Untersuchungsgebiet, wodurch sich viele verkehrliche und sozial-ökologische Maßnahmen auch politisch begründen lassen. Neben den politischen Zielen besteht im Bereich des Schlüsselfaktors "Kfz im Quartier" ein hohes Potential bei der bedarfsgerechten Umstrukturierung von Parkraum und einer damit verbundenen Verkehrsberuhigung. Der bislang vom ruhenden Verkehr in Anspruch genommene öffentliche Raum bietet vielfältige anderweitige Möglichkeiten zur Umgestaltung. Kulturelle Einrichtungen und Sportstätten in unmittelbarer Umgebung verkürzen Wege im Quartier und tragen somit zu einer Reduktion der Verkehrsleistung bei.

Tabelle 6: Chancen für die nördliche Rosenthaler Vorstadt

SCHLÜSSELFAKTOR	INDIKATOR	Zuordnungskriterium
A1 AUFENTHALTS-QUALITÄT	A1.1 AUFENTHALTS-ALTERNATIVE ZUM PARKPLATZ	Hohe Akzeptanz bei Umwandlung von Parkflächen zugunsten der Aufenthaltsqualität
	A1.5 IDENTIFIKATION	Wiedererkennungswert durch bestehende und geplante städtebauliche Merkmale
	A 1.8 POLITISCHE ZIELSETZUNGEN	Handlungsbedarf zur Steigerung der Qualität des öffentlichen Raumes im Stadtentwicklungsplan formuliert
	A 1.9 VERGNÜGEN	Außengastronomie ist ausreichend vorhanden, doch besteht ein Mangel an zusätzlichen Aufenthaltsflächen
A2 GESUNDHEIT	A2.3 POLITISCHE ZIELSETZUNGEN	Zielkriterien durch Einhaltung bestimmter Grenzwerte formuliert
A3 MIKROKLIMA	/	/
A4 SOZIALE INFRASTRUKTUR	A4.2 KULTUR	Es sind viele kulturelle Einrichtungen, jedoch wenig Sportstätten vorhanden
A5 VERWALTUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT	A5.1 ANWOHNENDENINITIATIVEN	Bestehende Initiativen könnten in Planungsprozesse eingebunden werden

	A5.2 Belange von Kindern	Durch Einbindung von Kindern in Planungsprozesse ließen sich Belange von Kindern besser verstehen und aufnehmen
	A5.4 Integration und Ausgestaltung von Bürger*innenbeteiligungen im Planungsprozess	Gremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft können durch frühen Informationsaustausch Diskrepanzen bei der Umsetzung von Konzepten minimieren
	A5.6 Soziales Umfeld und Engagement	Soziales Engagement wirkt sich positiv auf eine nachhaltige Planung aus
B1 FUßMOBILITÄT	B1.2 Flächengerechtigkeit	Bedingt durch breite Gehwege haben Zufußgehende viel Platz im öffentlichen Raum, der dennoch ausbaufähig ist
	B1.4 Politische Zielsetzungen	Verstärktes Bewusstsein in der Politik bei der Planung von FGÜ und LSA
B2 KFZ IM QUARTIER	B2.3 Modal Split	Durch Nutzung der Angebote im Bereich Car-Sharing kann die Nachfrage an privaten PKW auch bei gleichbleibendem Wegeanteil reduzieren
	B2.7 Politische Zielsetzungen	Als politisches Ziel wird die Abnahme der Dominanz des MIV formuliert
	B 2.10 Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeits-begrenzung	Geplante verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen stoßen auf Akzeptanz in der Anwohnerschaft
B3 ÖPNV	/	/

B4 RADMOBILITÄT	B4.4 POLITISCHE ZIELSETZUNGEN	Verbesserte Zielsituation des Radverkehrs ist im Mobilitätsgesetz formuliert
	B4.6 ÜBERGEORDNETES RADWEGENETZ	Ausbau des aktuellen Radwegenetzes ist auf Grundlage des MobG BE möglich
	B 4.7 SHARINGANGEBOTE	Durch die gute Verfügbarkeit von Fahrradsharingangeboten wird der Radverkehr attraktiv gestaltet
B5 VERKEHRS-SICHERHEIT	B5.1 ELTERNHALTESTELLEN	Sammelpunkte für Kinder, die mit dem Kfz gebracht oder abgeholt werden, entzerren das Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Schulbereich
	B5.5 POLITISCHE ZIELSETZUNGEN	Die Vision Zero gilt als Leitbild im Verkehr, wobei die Bezirkspolitik insbesondere die Schulwegsicherheit in den Fokus stellt
	B5.7 SCHULKINDERLOTS*INNEN	Schulkinderlots*innen können für zusätzliche Schulwegsicherheit sorgen
	B5.12 VERKEHRSBERUHIGUNG VOR SCHULEN	Verkehrsberuhigende Maßnahmen gestalten Straßen vor Schulen für den MIV unattraktiv

Risiken

Die Rosenthaler Vorstadt ist aufgrund ihrer zentralen Lage geprägt von einer hohen Bebauungsdichte, die immer mit einem Risiko für das vorherrschende Bioklima und die Ökologie im Quartier verbunden ist. Im Hinblick auf Maßnahmen zur Umgestaltung ist zu analysieren, ob ein Aufbruch versiegelter Flächen zugunsten des Bioklimas im Quartier möglich ist. Versiegelte Oberflächen nehmen die Wärme von Sonneneinstrahlung schlecht auf und geben sie in die Umgebungsluft ab. Ein Temperaturanstieg im Quartier wirkt sich zumeist negativ auf Anwohnende sowie Tiere und Pflanzen aus. Darüber hinaus besteht Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit, die ebenfalls einen Großteil der Risiken im Quartier ausmacht. Insbesondere der Mangel an subjektivem Sicherheitsempfinden Radfahrender und

Zufußgehender stellt ein Risiko für die umweltfreundlichen Alternativen zum MIV dar. Die Verkehrssicherheit Zufußgehender und Radfahrender nimmt Einfluss auf den Modal Split und somit auch auf das Zielkriterium des Leitbildes hin zur nachhaltigen Mobilität.

Tabelle 7: Risiken für die nördliche Rosenthaler Vorstadt

SCHLÜSSELFAKTOR	INDIKATOR	Zuordnungskriterium
A1 AUFENTHALTS-QUALITÄT	/	/
A2 GESUNDHEIT	/	/
A3 MIKROKLIMA	A3.1 BIOKLIMA	Die bioklimatische Belastung steigt im Quartier zunehmend
	A3.2 FLÄCHENVERSIEGELUNG	Ein mit Ausnahme der Friedhöfe hoher Versiegelungsgrad wirkt sich negativ auf das Mikroklima und somit auf das subjektive Wohlbefinden aus
	A3.3 GEFÜHLTE TEMPERATUR	Die zunehmende Anzahl an Hitzetagen birgt ein Risiko für das subjektive Wohlbefinden
A4 SOZIALE INFRASTRUKTUR	/	/
A5 VERWALTUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT	A5.5 PERSONELLE AUSSTATTUNG BA MITTE / SGA MITTE	Aktuelle Einschränkungen der Arbeitsfähigkeit des BA und SGA führen zu langen Stellenbesetzungsverfahren
B1 FUßMOBILITÄT	/	/
B2 KFZ IM QUARTIER	B2.8 TOURISTISCHER VERKEHR	Zunehmender Tourismus sorgt für Gefahrensituation durch Reisebusse
	B 2.9 VERKEHRSSTÄRKEN	Zunehmendes Verkehrsaufkommen insbesondere nach Pandemieende möglich

	B 2.11 WIRTSCHAFTS-VERKEHR	Lieferverkehre bieten großes Konfliktpotential beim “Parken in zweiter Reihe”
B3 ÖPNV	B3.2 KAPAZITÄT	Die hohe Auslastung insbesondere der M10 kann bei zunehmendem ÖPNV zu Überfüllung führen
	B3.4 ÖPNV BARRIEREFREIHEIT	Haltestellen sind nur teilweise barrierefrei
B4 RADMOBILITÄT	B 4.8 WIRTSCHAFTSVERKEHR / LASTENFAHRRÄDER	Lastenfahrräder machen bislang lediglich einen kleinen Teil des Verkehrsaufkommens aus, bei andauernder Nichtbetrachtung besteht die Gefahr einer rückläufigen Entwicklung
B5 VERKEHRS-SICHERHEIT	B5.2 ELTERNTAXIS	Wenige Kinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht
	B5.4 KONKURRIERENDE NUTZUNGSANSPRÜCHE	Großes Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern
	B5.8 SCHULWEGSICHERHEIT	Bislang wenig Rücksichtnahme auf die Belange von Kindern bei der Verkehrsplanung
	B5.9 SICHERHEIT FUß UND RAD	Durch Unbehagen aufgrund von Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr kann die Verkehrsmittelwahl zu Ungunsten der nachhaltigen Mobilität auf den MIV fallen
	B5.10 SUBJEKTIVE VERKEHRSSICHERHEIT	Tendenziell geringes subjektives Sicherheitsempfinden im Verkehr
	B5.11 UNFALLSCHWERPUNKTE	Es bestehen potenzielle Unfallstellen im Quartier

4.3 Strategien und Maßnahmenentwicklung

Durch die verbal-argumentative Entwicklung der Matrix konnten erste Defizite im Quartier kategorisiert werden und darauf aufbauend Ansätze zur Lösung örtlicher Problematiken entstehen. Entsprechend der SWOT-Analyse wird nach der Bewertung des Ist-Zustands ein Vergleich zum Soll-Zustand erarbeitet (vgl. Hausigke & Kruse 2021: 281). Durch geschicktes Zusammenstellen der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken können so Maßnahmen zur bedarfsgerechten und zielorientierten Gestaltung des Quartiers formuliert werden.

Strategieüberlagerung

Wie in Abschnitt 2.3 dargelegt, findet die auf dem ersten Teil der SWOT-Analyse aufbauende Maßnahmenentwicklung in den vier Strategiebereichen statt, die sich aus der Verknüpfung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ergeben. In den Strategiebereichen Matching, Neutralisierung, Umwandlung und Verteidigung wurden die Indikatoren in den jeweils zugehörigen beiden Außenfeldern betrachtet und geprüft, inwiefern sich einzelne oder auch mehrere davon im Sinne der strategischen Ausrichtung kombinieren lassen und welche Maßnahmen sich daraus ergeben. Diese Maßnahmenentwicklung wurde für jede Strategie getrennt durchgeführt, in der Erwartung, gut differenzierbare Maßnahmenpakete zu entwickeln, die der jeweiligen strategischen Ausrichtung eindeutig zugeordnet werden können. In der anschließenden Betrachtung der jeweils getrennt voneinander entwickelten Maßnahmen zeigte sich jedoch deutlich, dass überwiegend die gleichen Maßnahmen, trotz unterschiedlicher Strategieausrichtung, entwickelt worden waren. Folglich fungieren die vorgestellten Maßnahmen als Umsetzung mehrerer Strategieausrichtungen der SWOT-Analyse, da sie das Ergebnis voneinander unabhängiger Herleitungen unter Berücksichtigung der strategieabhängig verschiedenen Indikatoren sind.

Die mehrfache Herleitung der einzelnen Maßnahmen wird in diesem Fall positiv bewertet, da sie zeigt, dass sie auch bei wechselndem perspektivischem Ansatz als sinnvolles Ergebnis entstehen. In der Konsequenz gründen die vorgestellten Maßnahmen auf einer besonders stabilen Basis und können durch Auswirkungen in teilweise allen vier Strategiefeldern auch in mehrfacher Hinsicht zu einer positiven Quartiersentwicklung beitragen. Es sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass dieses spezielle Ergebnis vermutlich auch davon beeinflusst wurde, dass die Projektbeteiligten im Wesentlichen mit ähnlichen Positionen und Beweggründen auf das Thema eingehen. Die so zumeist grundsätzlich erdachten Maßnahmen wurden im Weiteren erneut mit den vorangegangenen Untersuchungsergebnissen abgeglichen, sowie innerhalb des Projektteams diskursiv validiert, um so die Umsetzung an einzelnen, konkret lokalisierbaren Beispielen zu prüfen. Als Ergebnis entstand eine

Gesamtplanung, in der die vielen verschiedenen Aspekte zusammenkommen und die gegenseitigen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Innenfelder der SWOT-Matrix

Die Innenfelder der Matrix beschreiben verschiedene Strategien, die sich aus den zugeordneten Indikatoren zusammensetzen. Sie beruhen auf dem Zusammenspiel der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Konkrete Maßnahmen und allgemein formulierte Ziele für die Entwicklung des Quartiers werden häufig von mehreren Strategiebereichen der Matrix getragen.

Aus allen vier Bereichen ließ sich demnach ein Bedarf an verbesserter Radinfrastruktur ableiten. Neue Abstellanlagen und die Einführung von Fahrradstraßen im Quartier bildeten so die Grundlage für spätere konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Zugrunde liegen hierbei die Indikatoren des Schlüsselfaktors Radmobilität, wobei insbesondere die Infrastruktur mit B4.1 Übergeordnetes Radwegenetz und B4.6 Abstellen des Rades sowie B4.4 Politische Zielsetzung des Radverkehrs betrachtet wurden. Auch ein Handlungsbedarf hinsichtlich der Fußmobilität konnte im Rahmen jedes Strategieansatzes formuliert werden. Die Förderung des Fußverkehrs durch die Aufwertung von Aufenthaltsflächen ergab sich vornehmlich aus der Matching- und Umwandlungsstrategie, die insbesondere durch die Indikatoren B1.3 Gehwege, B1.2 Flächengerechtigkeit und ebenfalls die politische Zielsetzung B1.4 begründet sind. Häufig wirken sich konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Fußmobilität, wie das Aufstellen von Parklets oder die Umgestaltung bestehender Grünanlagen, ebenfalls auf Maßnahmen anderer Strategieansätze aus. So stehen Maßnahmen der Fußmobilität auch im Einklang mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, insbesondere bei Mitbetrachtung der Indikatoren A1.1 Aufenthalts-Alternative zum Parkplatz, A1.9 Vergnügen, Flächennutzung und A1.2 soziale Brauchbarkeit sowie A1.3 Beobachtete Grün- und Freizeitflächen. Insgesamt schafft die Matrix so den Eindruck und das Verständnis dafür, dass die Maßnahmen im Quartier selten nur punktuell Einfluss nehmen, sondern auch immer andere Aspekte der Mobilität tangieren und so ein komplexes Gefüge aus den Wechselwirkungen resultierender Maßnahmen der verschiedenen Strategien entsteht.

Strategische Schwerpunkte der Maßnahmen

Nach der Einteilung aller Indikatoren in die Matrix ergab sich eine Reihe an Maßnahmenkonzepten. Dabei ließen sich, wie in Abschnitt Strategieüberlagerung erläutert, Maßnahmen nicht immer eindeutig einer einzelnen Strategie zuordnen, sondern wurden vielmehr von verschiedenen Strategieansätzen getragen. Nichtsdestotrotz zeigen viele der Maßnahmen Schwerpunkte in einer der vier strategischen Ausrichtungen sowie besonderen Fokus einzelner Schlüsselfaktoren. Daher lassen sich thematische

Cluster der Maßnahmen bilden, was in Anbetracht der Maßnahmenfülle einer gesteigerten Übersichtlichkeit dient.

Aus den Stärken, Schwächen und Chancen der Radmobilität im Quartier entsteht als Schwerpunkt von Matching- und Umwandlungsstrategie ein Maßnahmenpaket zur Förderung des Radverkehrs in der Rosenthaler Vorstadt. Entscheidend für die Verbesserung der Radverkehrssituation sind die Brunnenstraße und die transversal verlaufende Anklamer Straße als Hauptrouten im übergeordneten Radverkehrsnetz. So lassen sich folgende Maßnahmen begründen:

- Berliner Lösung (Teilasphaltierung der Fahrbahn in den Quartiersnebenstraßen)
- Ausbau Radverkehrsanlagen (RVA)Brunnenstraße (Vorrangnetz) und Fortführung nördlich und südlich des Planungsgebiets
- Fahrradservice-Station Brunnenstraße und Ruppiner Straße
- Einrichtung Fahrradstraße Anklamer Straße und Ackerstraße (Ausbau Rad) -> Belag Kopfsteinpflaster ändern (Ergänzungsnetz), Fortführung über Gebietsgrenzen hinaus entsprechend Radverkehrsnetz
- Aufstockung von Fahrradabstellanlagen, insbesondere in stark nachgefragten Bereichen
- am Nordeingang U-Bahnhof Bernauer Str. Radabstellanlage sicher mit Eingang verbinden

Maßnahmen für die Gestaltung eines attraktiveren ÖPNV fanden ihren Ursprung überwiegend in der Kombination aus Stärken und Risiken im Bereich des ÖPNV im Quartier. Vor allem im Feld der Neutralisierungsstrategie ergab sich daher ein Maßnahmenpaket, das insbesondere auf die Haltestellen im Untersuchungsgebiet abzielt.

- Barrierefreie Einstiege ÖPNV Straßenbahn (z.B. Haltestellen mit Fahrbahnanhebung)
- Querung am Südeingang U-Bahnhof Bernauer Straße ergänzen (auf der Brunnenstraße)

Insbesondere aus den ökologischen Risiken das Mikroklima betreffend sowie den Stärken und Schwächen der Aufenthaltsqualität wurden Maßnahmen mit deutlichen Ansätzen der Neutralisierungs- und Verteidigungsstrategie entwickelt. Der Fokus fiel hierbei, neben der Gedenkstätte, vermehrt auf den Arkonaplatz sowie die angrenzende Ruppiner Straße und die Elisabethkirchstraße mit dem angrenzenden Pappelplatz. Die Gedenkstätte Berliner Mauer muss als sensibler Bereich betrachtet werden, der aufgrund seiner historischen und charakteristischen Identität als Bindung klassifiziert wurde und demnach nur behutsam umgestaltet werden sollte.

- Aufenthaltsflächen aufwerten
- Aufwertung Arkonaplatz
- Elisabethkirchstraße begrünen, die Anbindung zur Invalidenstraße im südöstlichen Teil schließen und zur Sackgasse (für Kfz) umwandeln
- E-Scooter vermeiden
- Sitzgelegenheiten in der Gedenkstätte einrichten
- Verschattung Gedenkstätte erwägen

Die Schwächen der Rosenthaler Vorstadt durch Kfz im Quartier sind stark prägend für die Gestaltung des Mobilitätskonzepts. Aufgrund des aktuell hohen Flächenanteils in Form von Parkflächen und Fahrbahnen bietet sich in Kombination mit den ebenfalls vorhandenen Chancen im Schlüsselfaktor Kfz im Quartier besonders großes Potential im Feld der Umwandlungsstrategie. Diese vereint Maßnahmen zur Reduktion der Kfz im Quartier, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit sowie Gestaltung einer rad- und fußmobilitätsfreundlichen Infrastruktur.

- Abstellanlagen für Sharingfahrzeuge und E-Ladesäulen
- Einfahrten ins Quartier baulich für Kfz einschränken
- Parkraumbewirtschaftung verteuern
- Querparken in Längsparken umwandeln, um Gehwege verbreitern zu können und die Sichtfelder beim Ein- und Ausparken zu verbessern
- Reduzierung Pkw-Stellfläche für weitere Nutzungen z. B. Parklets, Radabstellanlagen, Gehwegvorstreckungen, Baumscheiben, etc. (insbesondere in Knotenpunktbereichen)
- Ruppiner Str. vor der Grundschule am Arkonaplatz mit dem Arkonaplatz verbinden (keine Durchfahrt für Kfz) - Modalfilter

Im Fokus von Stärken und Schwächen der Fußmobilität wird ein Handlungsbedarf zugunsten Zufußgehender sowie der Schulwegsicherheit und der Aufenthaltsqualität formuliert. Der strategische Fokus ist tendenziell im Bereich von Matching und Umwandlung zu finden, insgesamt jedoch deutlich weniger klar abzugrenzen als bei den anderen Clustern. Maßnahmen hierfür sind insbesondere entlang der Brunnenstraße als auch vor der Schule in der Ruppiner Straße vorgesehen.

- Arkonaplatz mit Seitenraum vor Schule verbinden und für Kfz schließen
- Gehwegvorstreckungen im Straßenverlauf und an Kreuzungen (barrierefrei); Gehwegverbreiterung
- Parklets
- Querung Brunnenstraße zum südlichen U-Bahneingang

4.4 Mobilitätskonzepte

Unter besonderer Berücksichtigung der im Vorfeld konkret verorteten Mängel und Chancen im Untersuchungsraum wurden aus den zum Teil eher abstrakten Maßnahmen, die das Ergebnis der SWOT-Analyse darstellen, explizite Umsetzungen erarbeitet. Das entstandene Mobilitätskonzept für die nördliche Rosenthaler Vorstadt basiert also auf grundsätzlichen, methodisch hergeleiteten Maßnahmen, deren sinnvolle Umsetzung bedarfsorientiert an spezifischen Bereichen oder Standorten vorgesehen ist.

Dabei wurde darauf geachtet, die Maßnahmen in Abstimmung zueinander zu verorten, so dass etwaige unerwünschte Wechselwirkungen vermieden, positive gegenseitige Verstärkungen jedoch unterstützt werden. Zudem wurden die Maßnahmen den Dimensionen der in Kapitel 2.1 durchgeführten STEEP-Analyse zugeordnet, um aufzuzeigen, welchem ganzheitlichen Ansatz eine Integrierte Verkehrsplanung folgt. Integrierte Verkehrsplanung betrachtet nicht nur primär Aspekte einer nachfragegesteuerten Verkehrsplanung, sondern untersucht zudem deren Mobilitätsumfelder Soziales, Technologie, Ökonomie, Ökologie und Politik.

Radverkehrsentwicklung

Im Untersuchungsgebiet wurde ein hoher konkurrierender Nutzungsanspruch zwischen Fuß- und Radverkehr festgestellt. Die maßgebliche Ursache dafür ist einerseits der schlechte Zustand der Radinfrastruktur bzw. die zu geringen vorhanden Radverkehrsflächen und eine gleichzeitig hohe festgestellte Nutzung des Rads als Verkehrsmittel. So besitzen nach der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der TU Dresden 72 % der Anwohnenden im Bezirk Mitte ein Fahrrad und nach der im Projekt durchgeführten Umfrage nutzen 22 % ihr Fahrrad täglich (vgl. B4.3). Die Folge ist neben einer geringen subjektiven Verkehrssicherheit der Zufußgehenden die Verlagerung des Radverkehrs in die vorgesehenen Seitenräume für Zufußgehende. Zusammenfassend werden durch die aktuell unzureichend erfüllten Bedarfe von Radfahrenden ebenso die Belange und die Qualität des Fußverkehrs eingeschränkt (vgl. Kap 3.3). Damit einher geht die Beobachtung, dass für den Radverkehr zurzeit nur

eine Fläche von 2,8 % im Untersuchungsgebiet vorgesehen ist (vgl. B4.2). Nach dem MobG BE sind insbesondere die Belange des Umweltverbundes zu schützen bzw. zu stärken. Im Allgemeinen weist das Gebiet eine geringe Fahrradfreundlichkeit auf.

Dem entsprechend werden folgende Maßnahmen zur Förderung der Radmobilität vorgestellt:

Der Berliner Senat veröffentlichte im Dezember 2021 den aktuell gültigen Radverkehrsplan für Berlin. Dieser gilt als fachlich konkretisierendes Planwerk zur Umsetzung der Anforderungen des MobG BE und ist daher eine politisch immaterielle Norm zur Förderung des Radverkehrs. Die folgenden Maßnahmen nehmen deshalb u.a. Bezug auf den aktuellen „Radverkehrsplan Berlin“.

Regelbreite für Radfahrende in der Brunnenstraße

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*technisch*	*Pull-Ansatz*

Die Radverkehrsanlagen in der Brunnenstraße sind Teil des übergeordneten Radvorrangnetzes des Berliner Radverkehrsplans. Die darin verfassten politischen Vorgaben wurden im Rahmen der Zustandsanalyse (vgl. Kap.3.2) als Chance zur Verbesserung der vorliegenden Radinfrastruktur aufgefasst. Daher ist die Einführung der vorgesehenen Regelbreite von 2,50 m für die dortige Radinfrastruktur vorzusehen.

Einrichtung einer Fahrradstraße in der Ackerstraße sowie Anklamer Straße

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*technisch* *organisatorisch*	*Pull-Ansatz*

Es wird vorgeschlagen, in der Ackerstraße und Anklamer Straße Fahrradstraßen umzusetzen. Der „Berliner Radverkehrsplan“ definiert den nördlichen Abschnitt der Ackerstraße sowie die gesamte Anklamer Straße als Teil des Radergänzungsnetzes. Dieser Chancenbezug stellt die Grundlage dar, auf die sich der folgende Vorschlag bezieht (vgl. Kap 3.2). Nach dem Radverkehrsplan ist für Radverkehrsflächen im Radergänzungsnetz eine Regelbreite von 2,30 m bzw. eine Mindestbreite von 2,00 m vorzusehen (vgl. B4.6). Diese würden durch Fahrradstraßen übertroffen. Diese Maßnahme würde den Mobilitätsbedarf (vgl. Kap 3.3) im Quartier aufnehmen und den Flächenanteil des Radverkehrs im Quartier erhöhen. In Kombination mit Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs (DV) entfalten sich außerdem Wirkungen einer Verkehrsberuhigung. Weiterhin wird vorgeschlagen, den südlichen Teil der Ackerstraße, folglich die gesamte Ackerstraße, als Fahrradstraße auszuweisen, da Anwohnende während einer durchgeführten Präsentation berichteten, dass die Ackerstraße eine beliebte Straße unter den Radfahrenden sei.

Die Forderung nach der Umsetzung von Fahrradstraßen folgt der Initiative des Bezirkes zukünftig 15 Fahrradstraßen bis zum Jahr 2026 umsetzen zu wollen (vgl. B4.4).

Teilasphaltierung der Fahrbahn in den Quartiersnebenstraßen

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*technisch*	*Pull-Ansatz*

Die Nebenstraßen im Quartier müssen die Nutzung durch Radfahrende ermöglichen. Die dort befindlichen Kopfsteinpflasterstraßen sind zurzeit nicht geeignet zur Nutzung durch Radfahrende (vgl. Kap 3.3). Eine häufig beobachtete Folge ist die regelwidrige Nutzung der Gehwege durch Radfahrende (vgl. Kap 3.3). Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, in den restlichen Nebenstraßen einen geeigneten Teil der Fahrbahn oder auf beiden Seiten asphaltierte (und ggf. farblich hervorgehobene) Streifen aufzubringen. Dies erhöht zum einem den Fahrkomfort für Radfahrende und andererseits die subjektive Verkehrssicherheit im Quartier für Zufußgehende. Konkurrierende Nutzungsansprüche verringern sich nach Umsetzung dieser Maßnahme. Bei der Ausführung wäre die Einhaltung erforderlicher Seitenabstände zu parkenden Kfz zu prüfen.

Aufstellen von Radabstellanlagen

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*technisch*	*Pull-Ansatz*

Zurzeit werden viele Fahrräder an Orten abgestellt, die für diesen Zweck nicht gedacht sind, zum Beispiel an Baumschutzbügeln. (vgl. Kap 3.3) Aus den Ergebnissen der qualitativen Beobachtung und den Ortsbegehungen wurde an folgenden Standorten ein erhöhter Bedarf an Radabstellanlagen festgestellt:

- im nördlichen Teil der Strelitzer Straße
- an der Kreuzung Anklamer Straße / Ackerstraße
- an der Kreuzung Anklamer Straße / Strelitzer Straße
- in der Elisabethkirchstraße

Geschütze Querungsanlage zur Radausleihstation am U-Bhf. Bernauer Straße

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*technisch* *organisatorisch*	*Pull-Ansatz*

Eine zusätzliche Querungsanlage ist zu der Radausleihstation am U-Bahnhof Bernauer Straße einzurichten. Am nördlichen Eingang des U-Bahnhofs Bernauer Straße befindet sich auf einer Mittelinsel eine Fahrradausleihstation eines kommerziellen Anbieters (vgl. Kap 3.3). Es wurde nach der Umsetzung der Leihstation Sen UMVK versäumt, eine sichere Querungsmöglichkeit zur Ausleihstation umzusetzen. Kunden*innen, die das Angebot wahrnehmen wollen, müssen zuvor ungesichert eine stark belastete Richtungsfahrbahn mit zwei Fahrstreifen queren. Um einen sicheren Zugang für Kund*innen zur Leihstation zu ermöglichen, ist eine gesicherte Querungsanlage anzulegen.

Kritische Anmerkung zur Radverkehrsentwicklung:

Im Hinblick auf die Förderung der Radverkehrsmobilität sind ebenso dringend Maßnahmen außerhalb des Quartiers gefordert. In der Brunnenstraße gibt es sowohl nördlich der Bernauer Str. (Richtung Gesundbrunnen) als auch südlich der Invalidenstraße (Richtung Rosenthaler Platz) keine eigenständig geführten Radverkehrsanlagen. Eine einseitige Aufwertung der Radinfrastruktur ausschließlich innerhalb des Quartiers hätte einen geringen Nutzen zur Förderung der Radverkehrsmobilität, da die mittlere Weglänge einer Ortsveränderung sechs Kilometer beträgt (vgl. Gerike et al. 2020a). Stadt und Bezirk müssen daher im weiteren Verlauf der Brunnenstraße Radverkehrsanlagen entsprechend des Radvorrangnetz-Standards zur Verfügung stellen. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen auf der Hauptverkehrsstraße ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ein Sicherheitsmangel. Auch wird der geschützte Radfahrstreifen aus der Invalidenstraße in der direkten Verlängerung (Veteranenstraße) nicht fortgeführt.

Auf eine Ausweitung des Sharingangebotes wird aufgrund der hohen Fahrradbesitzquote der Anwohnenden im Quartier verzichtet (vgl. B4.4), um die Flächen für andere Ansprüche nutzbar zu halten.

Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Folgende Faktoren werden durch den ÖPNV im Quartier zurzeit erfüllt: Die Erschließungsfunktion (Haltestellenradien), Bedienungsstandards (Linien- und Taktangebot) sowie die Verbindungsstandards (Erreichbarkeit zentraler Bereiche) (vgl. B3.5, B3.6, B3.7, B3.8). Knapp ein Drittel der Befragten besitzen eine Zeitkarte für den ÖPNV im Quartier (vgl. B3.3). Da Investitionen in den ÖPNV

kostenintensiv sind und die Ausgangssituation bereits auf einem hohen Niveau ist, beschränken sich die Maßnahmen auf die Förderung der Zugänglichkeit des ÖPNV.

Geschütze Querung am sdl. Eingang Bernauer Straße

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*technisch* *organisatorisch*	*Pull-Ansatz*

Am südlichen Eingang des U-Bahnhofs Bernauer Straße bedarf es einer zusätzlichen Lichtsignalanlage, welche auf Anforderungen durch Zufußgehende reagiert. Am Südeingang des U-Bahnhofs Bernauer Straße betreten Fahrgäste sofort nach dem Aufstieg an die Oberfläche eine Fußgängerinsel. Bei einer anschließenden Überquerung der Fahrbahn wurden gefährliche Situationen zwischen Zufußgehenden und herannahenden Kfz beobachtet (vgl. Kap 3.3). Der Ausgang liegt in Fahrtrichtung Norden in einem Bogen und die Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kraftfahrzeugverkehr liegt hier bei 50 km/h. Daher ist der Ausgang ebenfalls mit einer Lichtsignalanlage zu sichern. Dabei sollte das Lichtsignalprogramm auf Anforderungen von Zufußgehenden priorisiert reagieren können, damit der Zeitverlust für die Zufußgehenden zur Erreichung der öffentlichen U-Bahnstation möglichst gering ist.

Barrierefreie Haltestellen im Quartier

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*technisch*	*Pull-Ansatz*

Die Tramhaltestellen in der Bernauer Straße und die Tramhaltestelle Pappelplatz sind nicht barrierefrei (vgl. Kap 3.3). Der Ein- und Ausstieg findet über die Fahrbahn statt, zudem fehlt ein Bodenleitsystem für die Belange sehbehinderter Personen. Empfohlen wird, die Gehwege bzw. den Seitenraum auf Höhe der Haltestellen ans Gleis heran vorzuziehen und Haltestellenkaps mit Blindenleitstreifen anlegen oder die Fahrbahn als überfahrbares Kap anzuheben (Zeitinsel). Die Busendhaltestelle Bernauer Str. (U)/Schönholzer Str. ist ebenfalls aktuell nicht barrierefrei ausgeführt (Baum in der Haltestelle, unzureichende Bordhöhe, fehlendes Bodenleitsystem). Da es sich um eine Endhaltestelle mit betrieblichem Aufenthalt handelt, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei Bedarf der Ein- oder Ausstieg mit Rampe vertretbar ist.

Wetterschutz an Haltestellen

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*technisch*	*Pull-Ansatz*

Im Allgemeinen bedarf es an Haltestellen zum Witterungsschutz und dem Wohlbefinden der Fahrgäste während der Wartezeit einem Wetterschutz und Sitzgelegenheiten. Die Haltstelle Pappelplatz ist in Fahrtrichtung Osten damit nachträglich auszustatten. Umgesetzt werden kann diese Maßnahme im Zusammenhang mit dem Umbau der Haltestelle zu einer barrierefreien Haltestelle (s.o.).

Entwicklung der Aufenthaltsqualität und Fußmobilität

Anwohnende haben mit der Einführung des MobG BE das Recht auf eine gesunde, attraktive und komfortable Umgebung. Weiterhin haben sie einen Anspruch auf ausreichend vorhandene öffentliche Flächen zum sozialen Gebrauch. Mögliche Maßnahmen für diese Prinzipien sind die Umgestaltung des Straßenraums und die Schaffung einer Kfz-freien Umgebung, saubere und gut beleuchtete Straßen und Wege, die frei von Hindernissen sind, die Bereitstellung von Sitzgelegenheiten und Toiletten und die Berücksichtigung der Auswirkungen des Klimas durch geeignete Gestaltung und Einrichtungen. Nach der durchgeführten Projekterhebung wird die Aufenthaltsqualität im Allgemein als positiv bewertet. 80 % der Befragten gaben dies an (vgl. A1.9). Allerdings wurde festgestellt, dass es im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu Gesamt-Berlin sehr wenige Grün- und Freizeitflächen (ohne die Friedhöfe) gibt (vgl. A1.9). Zudem wurde beobachtet, dass die Flächen teilweise nicht sehr einladend gestaltet sind (vgl. A1.9). Die Hälfte der Befragten (49 %) gaben an, dass sie die Kinderfreundlichkeit im Untersuchungsgebiet als positiv und ausreichend bewerten (vgl. Kap.3.4). Die vorhandenen Flächen für Kinder wurden oft genutzt. Jedoch wurde festgestellt, dass Aufenthaltsflächen für andere Altersgruppen fehlen. Es lässt sich demnach feststellen, dass vorhandene Freizeitflächen im Quartier sich in einem zu verbessernden Zustand befinden. Weiterhin gibt es eine hohe Nachfrage nach der Berücksichtigung der Belange von Kindern (vgl. Kap 3.4).

Um die Aufenthaltsqualität- und die Fußmobilität im Gebiet zu erhöhen, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Elisabethkirchstraße wird zu einer Sackgasse und einem ruhigen Ort zur Erholung im östlichen Abschnitt zwischen Invalidenstraße und Strelitzer Straße

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*sozial* *organisatorisch*	*Pull und Push-Ansatz*

Die Elisabethkirchstraße schlägt einen Bogen von der Invalidenstraße bis zum Pappelplatz. Sie ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, obwohl das bauliche Erscheinungsbild mit Gehwegen und Fahrbahn sowie Parkplätzen nicht den Eindruck erweckt. Die realen Geschwindigkeiten liegen entsprechend deutlich über Schrittgeschwindigkeit, die Zufußgehenden halten sich ausschließlich im Seitenraum auf. In der Kurve zwischen Invalidenstraße und Strelitzer Straße befindet sich eine sehr große versiegelte Fläche ohne Nutzung, aber mit viel Potential zur städtebaulichen Aufwertung. Weiterhin ist festzuhalten, dass in der Elisabethkirchstraße wenig Verkehr beobachtet wurde (vgl. Kap 3.3).

Daher wird vorgeschlagen, die Elisabethkirchstraße hin zur Invalidenstraße baulich zu schließen. Dies kann kostengünstig durch die Aufstellung von Modalfiltern geschehen oder die Straße kann durch den Neubau eines Fußweges geschlossen werden. Angedacht ist die Ausweitung von Aufenthaltsflächen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Bioklimas (vgl. B3.1). Dafür sollen die Parkplätze im östlichen Bereich der Elisabethkirchstraße entfernt werden und die stark versiegelte und kaum genutzte Fläche zur Begrünung und zur Bepflanzung von Bäumen entsiegelt werden. Dazu sollen Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang und Trinkbrunnen installiert werden. Im Ergebnis entsteht eine verschattete Fläche, welche im Hochsommer von Anwohnenden genutzt werden kann. Zurzeit ist anzunehmen, dass es durch die starke Versieglung im Hochsommer zu einer starken Hitzeentwicklung kommt (vgl. A3.3). Die Bereitstellung von Brunnen oder Wasserpumpen folgt der Initiative des Bezirks „coole Straßen“, um den für die Zukunft prognostizierten Starkhitzetagen im Sommer insbesondere in Städten geeignete und effektive Gegenmaßnahmen bereitstellen zu können (vgl. Kap 2.1). Eine vollständige Schließung oder ein Shared-Space-Bereich in der Elisabethkirchstraße wurden im Verlauf des Projektes verworfen, da Verantwortliche des Bezirks darauf hinwiesen, für eine umfassende Planung keine personellen Kapazitäten zu besitzen. Weiterhin bleibt durch die Befahrbarkeit der Elisabethkirchstraße durch Kfz der Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen, Krankentransporte, Rettungsfahrzeuge etc. möglich.

Neuer Straßenquerschnitt Brunnenstraße sowie die Einrichtung von zusätzlichen Querungsanlagen

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*sozial* *organisatorisch* *technisch*	*Pull und Push-Ansatz*

Aufgrund ihrer gegenwärtigen Trennwirkung für das Quartier und ihrer überdimensionierten Planung hinsichtlich des MIV finden aktuell die Belange des Rad- und Fußverkehrs ungenügende Berücksichtigung in der Brunnenstraße. Daher wird für die Brunnenstraße eine neuer Straßenquerschnitt vorgeschlagen. Wirkungsvolle Maßnahmen sind die Reduktion von vier auf zwei Kfz-Fahrstreifen und die Ausweisung von Tempo 30. Dabei wurden die anerkannten Regeln der Technik zur Dimensionierung ausreichender Fahrstreifen für den MIV zugrunde gelegt (vgl. FGSV 2006: 69), um gegenläufigen Positionen argumentativ begegnen zu können. Die Verbreiterung des straßenbegleitenden Seitenraums auf 9,6 m für bedarfsgerechte Gehwege, größere Baumscheiben und Sitzgelegenheiten/Außengastronomie ist ebenso in den Normvorgaben vorgesehen (vgl. FGSV 2002: 15). Des Weiteren dient die neu gewonnene Fläche zur Umsetzung MobG BE konformer Radverkehrsanlagen (s.o.). Zur weiteren Förderung der Radverkehrsmobilität sind auf der Brunnenstraße Radabstellanlagen und Servicestationen angedacht. Für die Bedarfe des Lieferverkehrs und des ruhenden Verkehrs wird die Fahrbahn im Straßenverlauf verschwenkt, um abschnittsweise wechselnd einseitige Lieferzonen und Parkstände anlegen zu können. Des Weiteren sind zusätzlich weitere Querungsanlagen zur Beseitigung der Trennwirkung einzurichten. Diese können u.a. durch eine Mittelinsel angelegt werden. (siehe Entwurf Vortrag)

Aufwertung existierender Freizeit- und Erholungsflächen

Maßnahmenart	*mittelfristig*	*sozial* *politisch*	*Pull-Ansatz*

„Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt“ nennt sich der erste Teil des gewählten Leitbildes. Da für die Schaffung neuer Grünflächen im Quartier kaum Platz vorhanden ist, wird es umso wichtiger bereits existierende Flächen für deren Nutzung zu erhalten. Die Wiederinstandsetzung beschädigter Sitzgelegenheiten, das Aufstellen von Trinkbrunnen, insbesondere für Sporttreibende im Skatepark Pappelplatz, und die Pflege und Wartung existierender Freizeit- und Erholungsflächen sind ebenso zu

berücksichtigen. Einen Bedarf hierfür ergaben die vor Ort durchgeführten Begehungen. Insbesondere der östliche Bereich des Arkonaplatzes kann durch die Bereitstellung von Sportgeräten aufgewertet werden. Der östliche Teil des Arkonaplatzes ist fast ausschließlich durch eine Rasenfläche bepflanzt. Weiterhin deckt die durchgeführte Umfrage einen weiteren Bedarf nach zusätzlichen Kinderspielplätzen auf (vgl. Kap 3.4). Daher wird vorgeschlagen, die vorhandenen Spielplätze auf dem Arkonaplatz, in der Elisabethkirchstraße und in der Strelitzer Straße auszubauen (vgl. Kap 3.2). Darüber wären öffentliche Toiletten im Umfeld der Freizeitflächen vorteilhaft. Dazu ist anzumerken, dass im Quartier keine einzige öffentliche Toilette vorhanden ist. (vgl. A1.7) Weiterhin benötigt der Pappelplatz für die Abend- und Nachtstunden eine ausreichende Beleuchtung (vgl. Kap 3.2). Die Beobachtungen ergaben an folgenden Standorten einen Bedarf an Sitzgelegenheiten:

- in der Elisabethkirchstraße
- an der Gedenkstätte „Berliner Mauer“

Die Gedenkstätte Berliner Mauer liegt am nördlichen Rand des Quartiers und wird jährlich von ca. 976.000 Touristen besucht (vgl. A4.2). Insbesondere hier wurde ein Mangel an Sitzgelegenheiten festgestellt (vgl. Kap 3.2). Dies liegt vermutlich im ursprünglichen Gestaltungskonzept begründet. Dennoch wird eine Diskussion darüber angeregt, ob zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (insbesondere älterer Menschen) Sitzgelegenheiten ergänzt werden können, sowie zumindest abschnittsweise Bäume zu pflanzen, um die Gedenkstätte besser zu verschatten.

Weiterhin benötigt der Pappelplatz für die Abend- und Nachtstunden eine ausreichende Beleuchtung (vgl. Kap 3.2).

Verbesserung der Nahversorgung

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*politisch* *ökonomisch*	*Pull-Ansatz*

Die Idee einer Stadt der kurzen Wege gehört zum übergeordneten Leitbild nachhaltiger Mobilität. Grundvoraussetzung jedoch dafür ist ein ausreichendes Grundangebot von Dienstleistungen im nahen Umfeld. Für das Quartier wurde eine Unterversorgung von Supermärkten und Drogerien festgestellt (vgl. Kap 3.2). Von politischer Seite müssen zur Verbesserung der Nahversorgung für Lebensmittel- und Drogeriehändler Anreize geschaffen werden, Filialen in dem Quartier anzusiedeln.

Entwicklung von Wegen durch das Quartier

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*sozial*	*Pull-Ansatz*

Da zu Fuß gehende ältere Menschen besonders weg- und zeitsensibel sind, ist für diese Mobilitätsform eine schnelle und einfache Durchquerung durch das Quartier sicherzustellen. Eine verbesserte Wegeinfrastruktur fördert zudem den Fußverkehr und wurde im MCB-Plan als Chance gesehen, um das Quartier nachhaltig zu entwickeln (vgl. Kap 3.2). Aufgrund der Block-Hinterhofstruktur aus den Zeiten des „Wilhelmischen Wohnungsbaus“ ist die Konzeptentwicklung schwierig (siehe Abbildung 27). Zudem müssen öffentliche Durchwegungen auf Privatgrundstücken von deren Eigentümer*innen geduldet werden. Eine bestehende Durchwegung bilden der Postenweg und die Mauergedenkstätte im Norden des Quartiers. Außerdem gibt es bereits die Möglichkeit, den Friedhof der Sophiengemeinde im Westen zu durchqueren. Eine weitere bestehende Durchwegung befindet sich am Pappelplatz zwischen Ackerstraße und Invalidenstraße. An vier weiteren Stellen im Planungsraum wäre die Schaffung von Durchquerungen grundsätzlich möglich. Ein Durchstich der Hinterlandmauer an der Bergstraße würde die anschließende Errichtung eines Fuß- und Radwegs ermöglichen und die Trennwirkung zwischen Mauer und Gewerbefläche an dieser Stelle verringern. Auch durch den Friedhof der St. Elisabeth-Kirchengemeinde ist eine Durchwegung denkbar, wenn die Toreinfahrt eines der anliegenden Häuser dazu genutzt werden könnte. Zwischen Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Oberschule und dem Flugzeugspielplatz könnte eine Durchwegung geschaffen werden. Im Block im Südosten, der eingegrenzt wird durch die Anklamer Straße, Elisabethkirchstraße und Brunnenstraße, ist eine Durchwegung zwischen Spielplatz und gegenüberliegender Toreinfahrt möglich. Allerdings müssen die jeweiligen Eigentümer*innen des Grundstückes dazu ihr Einverständnis erklären.

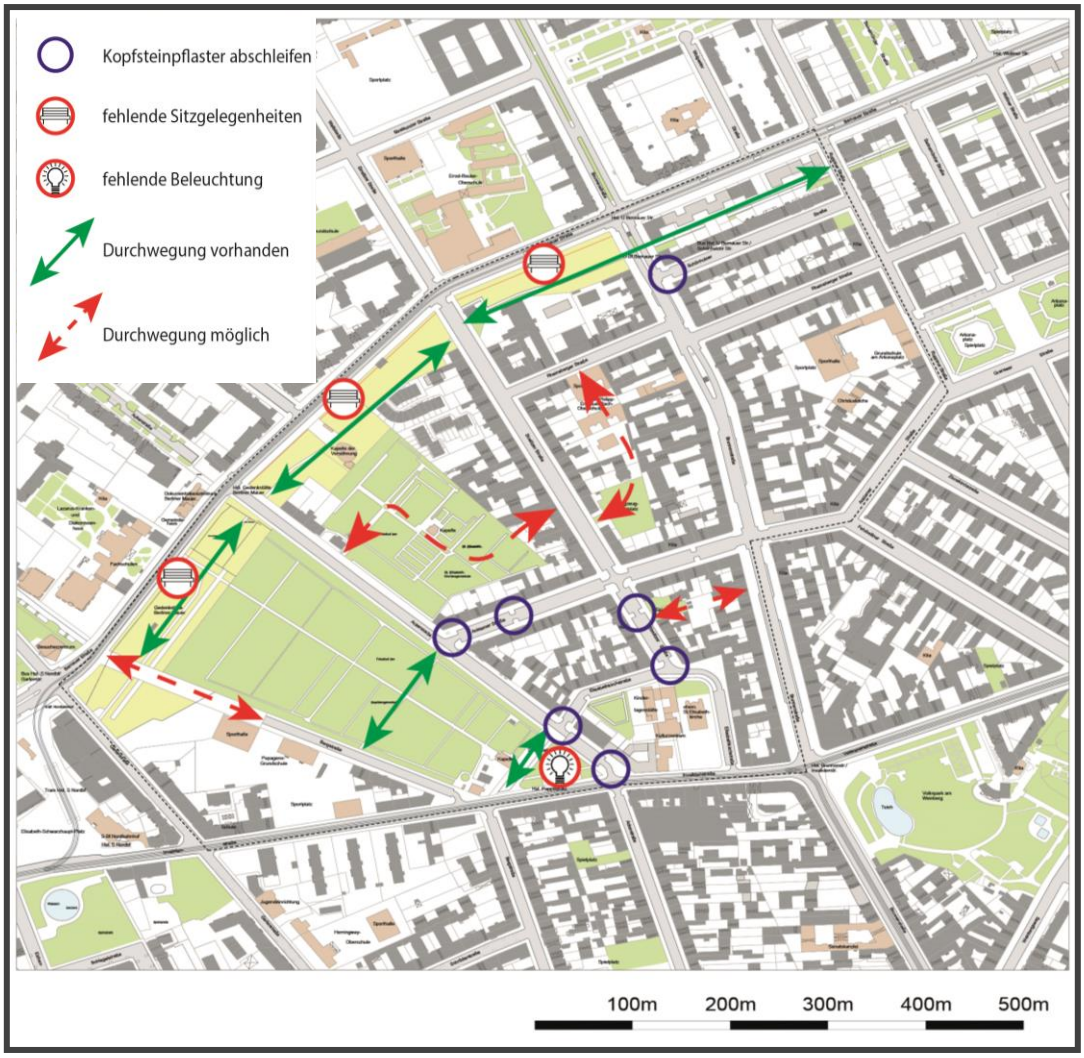

Abbildung 27: Durchwegungskonzept (eigene Darstellung auf Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o.J.)

Barrierefreiheit

Neben der Schaffung von Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Toiletten im öffentlichen Raum muss auch die Barrierefreiheit gewährleistet sein, um eine sichere und komfortable Mobilität für alle zu ermöglichen. Insbesondere sollte an den vorgesehenen Querungsstellen im Quartier das Kopfsteinpflaster abgeschliffen werden (siehe Abbildung 27), um einen geh- und rollfreundlichen Belag zu schaffen. Insbesondere bei baulichen Maßnahmen, die im Planungsraum umgesetzt werden, ist auf die Bewahrung der Barrierefreiheit zu achten. Aufpflasterungen beispielsweise können zwar Temporeduktionen bewirken, jedoch auch Barrieren darstellen.

Kritische Reflexion

Im Bericht wurde als Potential festgehalten, dass die Friedhofsmauern der beiden Friedhöfe entlang der Ackerstraße eine deutliche Trennwirkung aufweisen und es denkbar ist, die Friedhofsmauern als Zaun zu öffnen (siehe Kap 3.2). Allerdings wurde von Seiten des Bezirkes durch Herrn Kyek darauf hingewiesen, dies aus Pietätsgründen nicht in Betracht zu ziehen. Eine Öffnung der Mauer käme zudem in Betracht, wenn die zurzeit ungenutzte Fläche in eine öffentliche Fläche umgewandelt wird. Zurzeit befindet sich diese ungenutzte Fläche in der Hand einer privaten Friedhofsverwaltung (siehe Kap 3.5). Eine Umgestaltung der Gebietsgrenze als Zaun wäre weiterhin denkbar und würde die optische Trennwirkung reduzieren. Weiterhin wurden die aktuellen Breiten und die Qualität der Fußverkehrsflächen in den Nebenstraßen als gut bewertet (siehe Kap 3.3), so dass hier kein weiterer vordringlicher Handlungsbedarf festzustellen ist. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, auf den vorhandenen Grün- und Freizeitflächen eine ausreichende Begrünung sicherzustellen (vgl. A3.4).

Entwicklung des Kfz-Verkehrs

Nachdem eine Reihe an Pull-Maßnahmen vorgestellt wurde, die u.a. das Zufußgehen und die Aufenthaltsqualität erhöhen, ist es für ein integriertes Verkehrsplanungskonzept erforderlich, ebenso Push-Faktoren aufzuführen. Dieser Ansatz sollte gewählt werden, da die bisherige Anpassungsplanung es nicht geschafft hat, gesellschaftliche Herausforderungen, die u.a. durch die externen Kosten des Verkehrs erzeugt werden, zu lösen. Als ein Ergebnis der Anpassungsplanung liegt die Flächeninanspruchnahme des MIV bei 48,54 % im Quartier (vgl. B2.2). Dies ist zugleich der größte Anteil an der vorhandenen Gesamtfläche im Quartier. Daher ist es u.a. erklärtes Ziel des Bezirks, Parkplätze umzuwidmen (vgl. B2.7). Auch die Umfrage ergab, dass sich die Befragten für eine Umwidmung der Parkplätze aussprechen (vgl. A1.1). So sprechen sich neun von zehn Befragten für einen Beitrag des Quartiers für eine Verkehrswende aus. Ebenso wünschen sich 90 % aller Befragten bei einer Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes, diesen als Grünfläche auszuweisen. Parklets einzurichten war die zweitbeliebteste Antwortkategorie in der Befragung. Die Umsetzung der Push-Maßnahmen wirken sich weiterhin positiv auf die Gesundheit und das Bioklima im Quartier aus. Die Befragung der Anwohnenden ergab eine zu hohe subjektiv wahrgenommene Lärmbelastung (vgl. A2.2).

Umwandlung von Kfz-Stellplätzen und Anordnung Längsparken anstelle des platzintensiven Querparkens

Maßnahmenart: kurzfristig (Parklets) oder mittel-/langfristig (bauliche Umgestaltung), politisch, ökonomisch, Push-Ansatz

Die Ergebnisse der Umfrage unterstützen die politische Forderung des Bezirks, Parkplätze umzuwandeln (vgl. A1.1). Beispielsweise kann die Fläche entsiegelt und begrünt werden oder Radabstellanlagen sowie Gehwegvorstreckungen können umgesetzt werden. Eine kurzfristige Lösung wäre das Aufstellen von Parklets. Ebenso sprechen sich Experten wie Herr Pitz für die Umwandlung von Parkplätzen aus. (vgl. Kap 3.5) Insbesondere plant der Bezirk die Maßnahmen in Knotenpunktbereichen. Des Weiteren sollte anstatt Querparken im gesamten Quartier Längsparken angeordnet werden. Dies stellt eine sicherheitsfördernde Maßnahme zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des MIV dar.

Aufstellen einer Diagonalsperre im Knotenpunkt Strelitzer Straße / Anklamer Straße

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*technisch* *politisch*	*Pull-Ansatz*

Auf dem Knotenpunkt Strelitzer Straße / Anklamer Straße wird eine Diagonalsperre im Rahmen des Verkehrskonzepts errichtet. Sie unterstützt die auf Fahrradstraßen geforderte Unterbindung von Kfz-DV (vgl. Kap Durchgangsverkehr im Quartier)

Einfahrten ins Quartier baulich einengen

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*technisch* *politisch*	*Pull-Ansatz*

Die Zufahrt in das Quartier wird in dem Verkehrskonzept in den genannten Straßen durch bauliche Maßnahmen, wie etwa durch Gehwegvorstreckungen oder aufgestellte Barrieren, erschwert. Des Weiteren wird dadurch die Einfahrt der Tourismusbusse in das Quartier verhindert. (vgl. Kap Durchgangsverkehr im Quartier).

Parkraumbewirtschaftung

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*ökonomisch* *politisch*	*Pull-Ansatz*

Die Parkraumbewirtschaftung kann die Flächenkonkurrenz verringern sowie eine Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit für Anwohnende erzielen. Aktuell konnten zwei Parkzonen festgestellt werden. Die Einführung einer erhöhten Gebühr für das Parken der Anwohnenden – der Berliner Senat plant eine Anhebung auf 240 € ab dem Jahr 2023 (vgl. B2.6) – wird ebenso empfohlen, um einen monetären Anreiz zu schaffen, auf ein eigenes Auto zu verzichten und somit einen Modal Shift zu unterstützen. Gegenwärtig kostet der Parkausweis für zwei Jahre 20,40 €. (vgl. B2.6)

Ausweisung von Liefer- und Ladezonen

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*technisch* *politisch*	*Pull-Ansatz*

Da im Quartier besonders viele Regelverstöße durch den Lieferverkehr festgestellt worden sind und dadurch zum Teil die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt wird, sollten im Quartier mehr Lade- und Lieferzonen ausgewiesen werden. Dazu können Parkplätze vor entsprechenden Zielen des Güterwirtschaftsverkehrs umgewidmet werden (siehe Kap 3.2).

Schulwegsicherheit

Ein besonderer Fokus wurde im Verlauf der Arbeit auf die Schulwegsicherheit gelegt. Nachfolgend wird eine Maßnahme zum Schutz der Schüler*innen im Quartier vorgestellt.

Aufstellen von Modalfiltern an der Grundschule am Arkonaplatz

Maßnahmenart	*kurzfristig*	*sozial* *technisch* *politisch*	*Pull-Ansatz*

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse, dass 79 % der Schüler*innen zu Fuß die Schule erreichen, 17 % das Fahrrad nehmen und nur 4 % mit dem Pkw zur Schule gebracht werden sowie zwei Drittel der Befragten angaben, die Gefahr auf dem Schulweg als „eher hoch“ einzuschätzen (siehe Kap 3.2, 3.3), sind folgende Maßnahmen zum Schutz der Schüler*innen am Arkonaplatz angedacht. Es wird vorgeschlagen unmittelbar an der Grundschule zwei Modalfilter aufzustellen, damit eine sichere Querung der Schüler*innen zum Arkonaplatz möglich ist. Die Grundschüler*innen könnten sich so von der Schule aus sicher auf den Arkonaplatz begeben und den dortigen Spielplatz nutzen, ohne eine Kfz-Fahrbahn zu kreuzen. Kombiniert mit einer Aufwertung des Platzes durch einen Ausbau des Spielplatzes und einer Errichtung von Sportgeräten im östlichen Bereich des Platzes kann dieser aktiv nach Schulschluss von den Grundschüler*innen genutzt werden. Zudem kann die Radabstellanlage vor der Schule auf die Straße verlegt werden und eine ‚Pkw-Elternhaltestelle‘ anliegend am Arkonaplatz eingerichtet werden, um den Pkw-Verkehr nicht in unmittelbarer Nähe der Schule zu bündeln. Diese Maßnahme wurde durch die Anregung von Herrn Leven mit aufgenommen (siehe Kap 3.5). Die Schulkinderlots*innen, welche gegenwärtig vor der Schule den Verkehr regeln, sollten bis 15 Minuten nach Schulbeginn vor der Schule stehen, da einige Schüler*innen zu spät den Unterricht erreichen (siehe Kap 3.2). Jedoch ist uns klar, dass die Schulkinderlots*innen selbst zum Unterricht erscheinen müssen. Weiterhin wurde im Bericht festgestellt, dass die besonderen Gefahrenpunkte für Schüler*innen die

Querungsmöglichkeiten auf dem Schulweg sind. Weiterhin gibt Herr Leven an, dass die Unfallstatistik kein guter Indikator für die Sicherheit eines Schulweges ist; vielmehr muss sich der Blick bei der Untersuchung der Verkehrssicherheit bei Kindern auf die Erfassung von Beinahe-Zusammenstößen richten (siehe Kap 3.5). Schlussendlich wird vorgeschlagen, für die Grundschüler*innen und der in der Nähe verlaufenden neu geplanten Fahrradstraße in der Ruppiner Straße eine Fahrradservicestation einzurichten.

Anwohnendenbeteiligung

Maßnahmenart	*kurz-, mittel- und langfristig*	*sozial politisch*	*Pull-Ansatz*

Da der Wunsch der Befragten geäußerte wurde, an zukünftigen Mobilitätsplanungen zu partizipieren und neun von zehn Befragten Projekte einer Verkehrswende unterstützen (siehe Kap 3.4), wird der Aufbau eines Dialogverfahrens vorgeschlagen. Den Anwohnenden sollte es ermöglicht werden, Wünsche und Bedarfe zu äußern. Dafür eignet sich u.a. der Aufbau einer Internetseite, welche zentral über Mobilitätsprojekte informiert. Die aufgebaute Internetseite sollte Kontaktinformationen enthalten, wie E-Mailadressen und Telefonnummern. Vor einer geplanten Umsetzung sollten die Anwohnenden aktiv informiert werden. Dafür sollte auf das Dialogverfahren ein Beteiligungsverfahren folgen, wie zum Beispiel die Durchführung einer Zukunftswerkstatt. Abschließend sollten die finalisierten Pläne vorgestellt und diese über ein Abstimmungsverfahren durch die Anwohnenden legitimiert werden. Dieser geschilderte Prozess vermeidet Klagebegehren nach Abschluss durchgeführter Projekte und mindert somit das finanzielle Risiko von Mobilitätsprojekten.

4.5 Maßnahmen-Steckbriefe

Zusammenfassend werden die genannten Maßnahmen in einer Karte sowie in Steckbriefen zugunsten der Übersichtlichkeit und der Verständlichkeit vorgestellt.

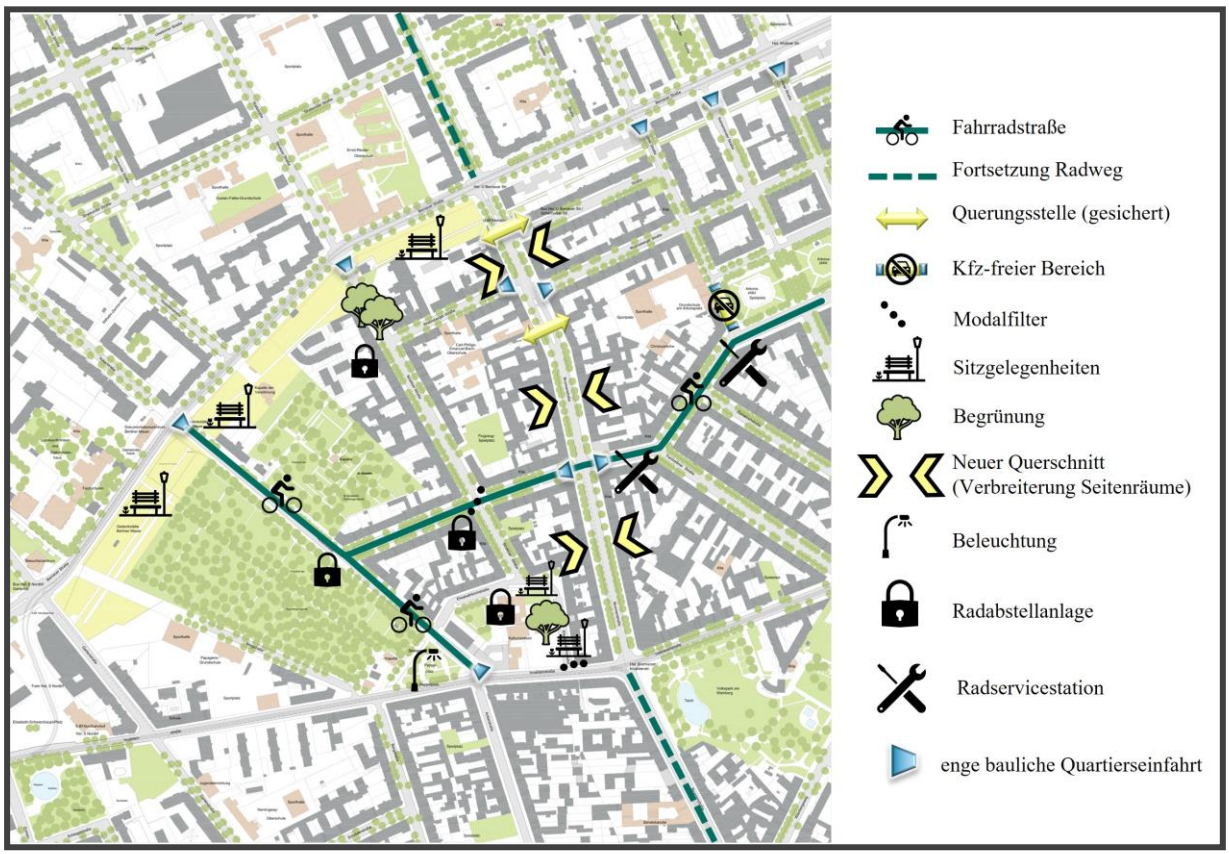

Abbildung 28: Verortung der Maßnahmen (eigene Darstellung)

Umgestaltung Brunnenstraße

Eckdaten:

Die Brunnenstraße ist eine 2,3 Kilometer lange Berliner Ausfallstraße. Sie verläuft in Ihrem südlichen Abschnitt zwischen der Bernauer Straße und der Invalidenstraße durch das Planungsgebiet der Rosenthaler Vorstadt. Die Verkehrsbelastung beträgt in der Spitzenstunde zwischen 10.000-15.000 Kraftfahrzeugen pro Stunde.

Ziele:

Flächenreduktion für Kfz

Umsetzung Radvorrangnetz

Breitere Gehwege für mehr Aufenthaltsqualität

Ausweisung von Liefer- und Ladezonen

Flächen für Außengastronomie stärken lokales Gewerbe

Umsetzung:

Aufgrund ihrer gegenwärtigen Trennwirkung für das Quartier, ihrer überdimensionierten Planung hinsichtlich des MIV und in ihrer Planung vernachlässigte Belange, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr wird für die neue Brunnenstraße eine neuer Straßenquerschnitt gewählt. Die konkreten Maßnahmen sind die Reduktion auf zwei Kfz-Fahrstreifen und die Ausweisung von Tempo 30 für den MIV. Die Verbreiterung des straßenbegleitenden Seitenraums auf 9,6 m für breitere bedarfs- und planungsgerechte Gehwege sowie die Gewinnung von Fläche für die Umsetzung von Bäumen und mehr Begrünung. Des Weiteren dient die neu gewonnene Fläche zur Umsetzung MobG BE-konformer Radverkehrsanlagen. Die Breite der Radwege wird auf 2,50 m verbreitert. Zur weiteren Förderung der Radverkehrsmobilität sind auf der Brunnenstraße Radabstellanlagen und Servicestationen geplant. Die zusätzliche Fläche soll zudem für Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang sowie für die Außengastronomie genutzt werden können. Für die Bedarfe des Lieferverkehrs und des ruhenden Verkehrs wird die Fahrbahn im Straßenverlauf verschwenkt, um beidseitig Lieferzonen und Parkstände anlegen zu können.

Abbildung 29: Querschnittsentwurf für die Brunnenstraße inkl. linksseitiger Lieferzone (eigene Darstellung mit streetmix.net)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Beobachte Flächennutzung und deren soziale Brauchbarkeit	Abstellen des Rades	Aufenthalts-Alternative zum Parkplatz	Bioklima
Fußwegeanteil	Flächenausprägung des Quartiers und deren soziale Nutzung	Identifikation	Flächenversiegelung
Radwegeanteil	Flächengerechtigkeit (Rad / PKW/Fuß)	Kfz-Wegeanteil	Konkurrierende Nutzungsansprüche
Sozialstruktur	Grünvolumen	MIV-Wegeanteil	Nahversorgung
Gesundheit	Lärmbelastung	Politische Zielsetzungen	Personelle Ausstattung BA / SGA Mitte
	Parkende PKW	Übergeordnetes Radwegenetz	Sicherheit Fuß- und Radverkehr
	Parkplätze	Vergnügen	Subjektive Verkehrssicherheit
	Radverkehrs-infrastruktur		Verkehrsstärken
	Räumliche Barrieren und Trennwirkung		Wirtschaftsverkehr
	Regelverletzungen		
	Verkehrsbedingte Emissionen		

Arkonaplatz und anliegende Grundschule

Eckdaten:

Der Arkonaplatz ist ein 1,5 ha großer Stadtplatz im Berliner Ortsteil Mitte des gleichnamigen Bezirks und gehört zum historischen Stadtteil Rosenthaler Vorstadt. Der Arkonaplatz wird begrenzt von der Granseer Straße im Süden, der Wolliner Straße im Osten und der Ruppiner Straße im Westen. In dem Abschnitt der Ruppiner Straße befindet sich zudem die Grundschule am Arkonaplatz.

Ziele:

Erhöhung Schulwegsicherheit

Erhöhung Aufenthaltsqualität auf dem Arkonaplatz

Verkehrsberuhigung vor Schule

Umsetzung:

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse, dass 79 % der Schüler*innen zu Fuß die Schule erreichen, 17 % mit dem Fahrrad kommen und nur 4 % der Schüler*innen mit dem PKW zur Schule gebracht werden und zwei Drittel der Befragten die Gefahr auf dem Schulweg als „eher hoch“ eingeschätzt haben, sind folgende Maßnahmen zum Schutz zur Erhöhung der Lebensqualität der Schüler*innen am Arkonaplatz angedacht. Unmittelbar an der Grundschule werden zwei Modalfilter aufgestellt, damit eine sichere Querung der Schüler*innen zum Arkonaplatz möglich ist. Damit können sich die Grundschüler*innen nach Schulschluss sicher auf den Arkonaplatz bewegen und den dortigen Spielplatz nutzen. Kombiniert mit einer Aufwertung des Platzes, durch einen Ausbau des Spielplatzes und die Errichtung von Sportgeräten im östlichen Bereich des Platzes, kann dieser aktiv nach Schulschluss von den Grundschüler*innen genutzt werden. Zudem kann die Radabstellanlage vor der Schule auf die Straße verlegt werden und eine Elternhaltestelle für die Pkws anliegend am Arkonaplatz eingerichtet werden, um den PKW-Verkehr nicht in unmittelbarer Nähe der Schule zu bündeln.

Abbildung 30: Ruppiner Straße vor „Grundschule am Arkonaplatz“ (eigene Aufnahme)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Beobachte Flächennutzung und deren soziale Brauchbarkeit	Abstellen des Rades	Anwohnenden-Initiativen	Bioklima
Fußwegeanteil	Belange von Kindern in den Rahmenbedingungen sowie Planungswerken	Belange von Kindern	Elterntaxis
Motorisierungsgrad	Durchgangsverkehr	Elternhaltestelle	Flächenversiegelung
Radwegeanteil	Flächenausprägung des Quartiers und deren soziale Nutzung	Integration und Ausgestaltung von Bürger*innen-Beteiligungen im Planungsprozess	Personelle Ausstattung BA Mitte / SGA Mitte
Ruhige Orte	Parkende Autos	KFZ-Wegeanteil	Schulwegsicherheit
Sozialstruktur	Parkplätze	Politische Zielsetzungen	Subjektive Verkehrssicherheit
	Radverkehrs-Infrastruktur	Soziales Umfeld und Engagement	
	Verkehrsbedingte Emissionen	Übergeordnetes Radwegenetz	
		Vergnügen	
		Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeits-begrenzung	
		Verkehrsberuhigung vor Schulen	

Verbesserte Querungsmöglichkeiten am U-Bahnhof Bernauer Straße

Eckdaten:

Der U-Bahnhof Bernauer Straße ist ein Bahnhof der Linie U8 der der Berliner Verkehrsbetriebe und liegt am nördlichen Rand des Quartiers „Rosenthaler Vorstadt“. Die U-Bahnlinie 8 verbindet die Rosenthaler Vorstadt mit den Zentrumsbereich Alexanderplatz und dem Hauptzentrum Müllerstraße.

Ziele:

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Bessere Zugänglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs für den Fußverkehr

Förderung des Umweltverbundes, insb. zwischen den Zufußgehenden und dem öffentlichen Personennahverkehr

Umsetzung:

Am Südeingang des U-Bahnhofs Bernauer Straße betreten Fahrgäste sofort nach dem Aufstieg an die Oberfläche eine Fußgängerinsel. Bei einer anschließenden Überquerung der Fahrbahn wurden gefährliche Situationen zwischen Zufußgehenden und herannahenden Kfz beobachtet. Der Grund dafür ist eine ungesicherte Querungsmöglichkeit der zwei Fahrstreifen und eine freigegebene Geschwindigkeit in Höhe von 50 km/h für den Kfz-Verkehr. Zudem befindet sich die Querungsmöglichkeit in Fahrtrichtung Osten nach einer Kurve. Daher ist der Ausgang ebenfalls mit einer Lichtsignalanlage zu sichern. Dabei sollte das Lichtsignalprogramm auf Anforderungen von Fußgängern priorisierend reagieren können, damit der Zeitverlust für die Zufußgehenden zur Erreichung der öffentlichen U-Bahnstation möglichst gering ist. Zusätzlich ist eine gesicherte Querung am nördlichen U Bahneingang einzurichten, um den Zugang zur Radausleihstation zu ermöglichen.

Abbildung 31: Zugang zum südlichen U-Bahnhof-Eingang Bernauer Straße (eigene Aufnahme)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Fußwegeanteil ÖPNV Verbindungs-standards ÖPNV-Bedingung ÖPNV-Erschließung ÖPNV-Wegeanteil	Gefahrenpunkte im Verkehrsraum Qualität der Haltestellen-infrastruktur Räumliche Barrieren und Trennwirkung	Diverse politische Zielsetzungen MIV-Wegeanteil Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeits-begrenzung	Personelle Ausstattung BA / SGA Mitte Sicherheit Fuß- und Radverkehr Subjektive Verkehrssicherheit Verkehrsstärken

Attraktive Gestaltung der Nebenstraßen für den Radverkehr

Eckdaten:

Die Rosenthaler Vorstadt wurde vor etwa 250 Jahren vor den Toren Berlins gegründet, aus dieser Zeit stammt noch das in den Nebenstraßen befindliche Kopfsteinpflaster.

Ziele:

Verbesserung der Radinfrastruktur

Erhöhung der subjektiven Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr

Beseitigung von konkurrierenden Nutzungsansprüchen

Klare Trennung der Verkehrsträger

Umsetzung:

Die meisten Straßen sind durch überwiegend verbautes Kopfsteinpflaster sehr stark eingeschränkt nutzbar für Radfahrende. Insgesamt wurden sehr viele Fahrradfahrer*innen beobachtet, die auf dem Bürgersteig fahren. Über alle Beobachtungen hinweg wurden 137 Fahrradfahrer beobachtet, welche auf Grund der schlechten Straßenoberfläche auf den Bürgersteig auswichen. Viele fahren dabei in falscher Richtung. Um die beiden Verkehrsträger voneinander zu trennen, ist ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Nebenstraßen notwendig. Da wiederum hier Radfahrer*innen stärker durch den Autoverkehr gefährdet sind, werden zur Übersichtlichkeit des Verkehrsgeschehens beidseitig der Fahrbahn Radfahrstreifen farblich asphaltiert angelegt. Durch die asphaltierte Oberfläche steigt der Fahrkomfort der Radfahrenden auf den Nebenstraßen, wodurch weniger Konfliktsituationen auf den Gehwegen entstehen. Zudem wird der Rad- und Kfz-Verkehr durch die farbliche Markierung auf der Straße voneinander getrennt. Zur weiteren Förderung des Radverkehrs sollten weitere Radabstellanlagen im Quartier aufgestellt werden.

Abbildung 32: Strelitzer Straße (eigene Aufnahme)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Gesundheit	Abstellen des Rades	Anwohnerinitiativen	Bioklima
Motorisierungsgrad	Durchgangsverkehr	Integration und Ausgestaltung von Bürger*innen-beteiligungen im Planungsprozess	konkurrierende Nutzungsansprüche
Radwegeanteil	Flächen-gerechtigkeit Rad	Kfz-Wegeanteil	Personelle Ausstattung BA / SGA Mitte
Sozialstruktur	Gefahrenpunkte im Verkehrsraum	MIV-Wegeanteil	Sicherheit Fuß- und Radverkehr
	Lärmbelastung	Politische Zielsetzungen	Subjektive Verkehrssicherheit
	Radverkehrs-infrastruktur	Übergeordnetes Radwegenetz	
	Regelverletzungen		
	Verkehrsbedingte Emissionen		

Umgestaltung Elisabethkirchstraße

Eckdaten:

Die Elisabethkirchstraße befindet sich am südlichen Rand des Planungsgebiets. Sie verbindet die Strelitzer Straße mit der Ackerstraße sowie der Invalidenstraße.

Ziele:

Fußgängerfreundlicher öffentlicher Raum

Sackgasse in Richtung Invalidenstraße

Zufahrt nur für Anlieger

Verkehrsberuhigung

Flächenentsiegelung

Umsetzung:

Um das Quartier nachhaltig zu gestalten und neue Räume für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen, wird für den Abschnitt zwischen Invalidenstraße/ Elisabethkirchstraße und Strelitzer Straße/ Elisabethkirchstraße eine Verkehrsberuhigung zugunsten der Aufenthaltsqualität und der Reduzierung der Kfz im Quartier geplant.

Um Anwohnenden, insbesondere Menschen mit Behinderungen dennoch die Möglichkeit zu geben, ihre Wohneinheit mit dem Kfz zu erreichen, wird die Elisabethkirchstraße an der Einmündung zur Invalidenstraße in eine Sackgasse umgestaltet. Der Durchgangsverkehr wird somit eingestellt, die Straße ist weiterhin für den Anliegerverkehr frei. Zusätzlich werden nicht zwingend erforderliche versiegelte Flächen entsiegelt, um das Mikroklima und das subjektive Wohlbefinden zu verbessern.

Abbildung 33: Situation in der Elisabethkirchstraße (eigene Aufnahme)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Beobachtete Flächennutzung und deren soziale Brauchbarkeit Ruhige Orte	Durchgangsverkehr Flächenausprägung des Quartiers und deren soziale Nutzung Lärm Parkplätze	Aufenthalts-alternative zum Parkplatz Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeits-begrenzung	Flächenversiegelung Sicherheit Fuß- und Radverkehr Unfallschwerpunkte Verkehrsstärken

Radabstellanlagen und Fahrradservicestationen

Eckdaten:

Die Rosenthaler Vorstadt ist geprägt durch einen berlinweit überdurchschnittlich hohen Anteil des Radverkehrs im Modalsplit.

Ziele:

Radverkehr fördern

Radabstellanlagen schaffen

Bestehende Radabstellanlagen ausbauen

Fahrradservicestationen errichten

Umsetzung:

Die Radabstellanlagen entlang der Anklamer Straße sind oftmals überfüllt, sodass auf Baumschutzbügel als Abstellalternative zurückgegriffen wird. Neben Fahrradstraßen scheint es daher sinnvoll, die gesamte Radinfrastruktur zu betrachten und weitere Radabstellanlagen sowohl in der Anklamer Straße als auch im gesamten Quartier zu schaffen. Um die Attraktivität des Rades als Verkehrsmittel zusätzlich zu steigern, können entlang der Anklamer Straße und in der Ruppiner Straße Fahrradservicestationen errichtet werden. Eine Fahrradservicestation enthält neben einer Luftpumpe gängige Werkzeuge und erleichtert Radfahrenden, ihr Rad zu warten und zu reparieren. Die Nutzung ist kostenfrei. Diese Maßnahme fördert im Verkehrsverbund insbesondere den Radverkehr und begünstigt indirekt eine Reduzierung des Kfz-Verkehr im Quartier.

Abbildung 34: Überfüllte Radabstellanlagen entlang der Anklamer Straße (eigene Aufnahme)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Modal split Sozialstruktur	Flächen-gerechtigkeit Radverkehr-sinfrastruktur	Politische Zielsetzung	Wirtschaftsverkehr und Lastenfahrräder

Aufwertung von Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten

Eckdaten:

Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt können insbesondere in Parkanlagen oder mit sporadischen Sitzgelegenheiten geschaffen werden.

Ziele:

Schaffen neuer Sitzgelegenheiten

Instandsetzung bestehender Sitzgelegenheiten

Verschattung der Gedenkstätte Berliner Mauer

Aufstellen von Trinkbrunnen

Aufstellen von öffentlichen Toiletten

Umsetzung:

Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt können insbesondere in Parkanlagen oder mit sporadischen Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Gedenkstätte der Berliner Mauer im nördlichen Teil des Quartiers, den Arkonaplatz an der Ruppiner Straße und den Pappelplatz mit Skatepark grenzend an die Invalidenstraße. Diese drei Parkanlagen bieten Zufußgehenden die Möglichkeit, Rast zu machen und sich inmitten der Großstadt Berlin zu erholen. Durch Wiederinstandsetzung beschädigter Sitzgelegenheiten, das Aufstellen von Trinkbrunnen insbesondere für Sporttreibende im Skatepark Pappelplatz und eine verstärkte Verschattung der Gedenkstätte durch zusätzliche Begrünung werden die Aufenthaltsflächen attraktiv gestaltet. Darüber hinaus sorgen neu aufgestellte öffentliche Toiletten für ein erhöhtes Wohlbefinden. Diese Maßnahme stärkt die Identität des Quartiers und lädt zum Erholen ein

Abbildung 35: Sanierungsbedürftige Sitzmöglichkeit im Quartier (eigene Aufnahme)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Beobachtete Flächennutzung und deren soziale Brauchbarkeit Lichtverhältnisse	Beobachtete Grün- und Freizeitflächen Flächenausprägung des Quartiers und deren soziale Nutzung Öffentliche Toiletten	Aufenthalts-alternative zum Parkplatz Identifikation Politische Zielsetzung Soziales Umfeld und Engagement	Gefühlte Temperatur Touristischer Verkehr

Fahrradstraße Ackerstraße und Anklamer Straße

Eckdaten:

Ackerstraße und Anklamer Straße bieten als Querverbindungen durch das Quartier Potential zur Umgestaltung in Fahrradstraßen.

Ziele:

Radverkehr fördern

Ackerstraße als Fahrradstraße ausweisen

Anklamer Straße als Fahrradstraße ausweisen

Umsetzung:

Um das Quartier für den Radverkehr besser zu erschließen, müssen neue Räume für die Radmobilität geschaffen werden. Über die Ackerstraße kann das Quartier von der nördlichen Bernauer Str. bis zur südlich angrenzenden Invalidenstr. durchquert werden. Da die Ackerstraße als Nebenstraße vom MIV genutzt wird, ist die Umgestaltung zur Fahrradstraße als mögliche Alternative sinnvoll. Die Anklamer Str. teilt das Quartier von West nach Ost und bietet daher ebenfalls Potential, als Fahrradstraße das Durchqueren des Quartiers für Radfahrende zu erleichtern. Fahrradstraßen verdrängen das Kfz im Quartier und bieten somit zusätzlich zur verbesserten Fahrradinfrastruktur eine erhöhte Verkehrssicherheit für den Radverkehr und Zufußgehende. Darüber hinaus ergänzen die Ackerstraße und Anklamer Straße so das übergeordnete Radwegenetz.

Abbildung 36: Fahrradstraße – Symbolbild (Der Tagesspiegel 2021)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	RISIKEN
MODALSPLIT SOZIALSTRUKTUR	FLÄCHEN-GERECHTIGKEIT LÄRM RADVERKEHRS-INFRASTRUKTUR VERKEHRSBEDINGTE EMISSIONEN	POLITISCHE ZIELSETZUNG ÜBERGEORDNETES RADWEGENETZ VERKEHRSBERUHIGUNG UND GESCHWINDIGKEITS-BEGRENZUNG	KONKURRIERENDE NUTZUNGSANSPRÜCHE SICHERHEIT FUß- UND RADVERKEHR WIRTSCHAFTSVERKEHR UND LASTENFAHRRÄDER

4.6 Durchgangsverkehr im Quartier

Wie in 3.2 beschrieben, wurde gebietsfremder Kfz-Durchgangsverkehr im Quartier bereits vorab von Anwohnenden als Problem benannt und dessen Vorkommen im Rahmen des Projektes mithilfe einer Verkehrserhebung bestätigt. Da der Verkehrsfluss und folglich auch die Regulierung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Quartiers einer besonderen Beachtung räumlicher Zusammenhänge der einzelnen Straßenabschnitte bedarf, wird dieser Aspekt im Folgenden in vertiefter Form dargestellt.

Betrachtet wird an dieser Stelle der Quartiersbereich westlich der Brunnenstraße. Wie in Abbildung 37 dargestellt, findet dort in hohem Maße Durchgangsverkehr in der Anklamer Straße und als logische Folge dessen, sowie durch Aussagen von Anwohnenden bestätigt, auch in der Ackerstraße statt, sowie in geringerem Umfang in der Strelitzer Straße.

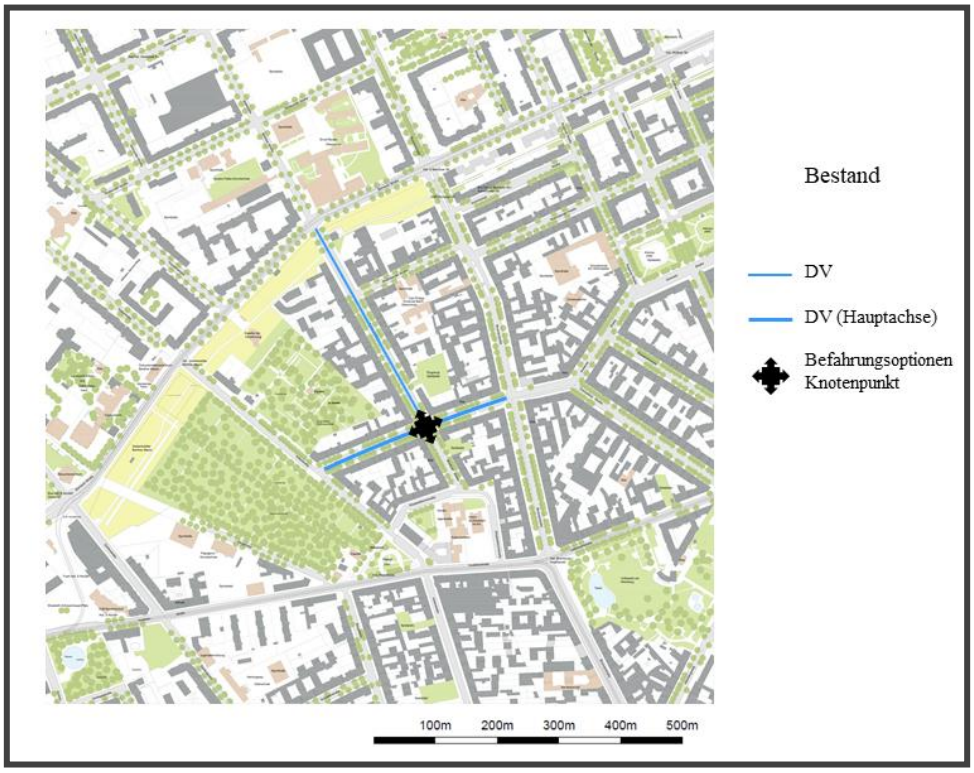

Abbildung 37: Durchgangsverkehr im Bestand (eigene Darstellung)

Diese unerwünschte und gebietsfremde Nutzung des Straßenraumes stellt in vielerlei Hinsicht eine Belastung des Quartiers dar. Die negativen Ausprägungen betreffen vor allem Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm, sowie die Verkehrs- und

Schulwegsicherheit, da südöstlich der Ackerstraße eine Grundschule liegt, in deren Einzugsgebiet sich das Untersuchungsgebiet befindet.

Dass die Anklamer Straße und die Ackerstraße im vorliegenden Mobilitätskonzept als Fahrradstraße vorgesehen sind, verstärkt die Dringlichkeit, den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Die notwendige Anpassung des Fahrbahnbelages von Kopfsteinpflaster auf mindestens teilweise asphaltierte Oberfläche, um eine für den Radverkehr angenehme und sichere Nutzung zu ermöglichen, würde die Strecke andernfalls auch für den Kfz-Verkehr noch attraktiver werden lassen. Insbesondere, da diese Belagsanpassung als Teil der Maßnahmenempfehlung auch für den südlichen Teil der Ackerstraße vorgesehen ist, um den Radfahrenden eine praktikabel nutzbare Alternative zur unzulässigen Gehwegnutzung zu bieten. Die dadurch zu erwartenden Geschwindigkeitszunahmen des Kfz-Verkehrs würden ohne signifikante Schutzmaßnahmen zu einer inakzeptablen Gefährdung der Radfahrenden führen.

Bei Maßnahmen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr gilt es grundsätzlich, die Balance zu halten, zwischen Eingriffen, durch die stark genutzte Verbindungsachsen wirksam aufgebrochen und potenzielle Ausweichrouten ebenfalls verhindert werden und auf der anderen Seite dem Anspruch der Anwohnenden, ihre Wohnhäuser weiterhin auch mit dem Kfz erreichen zu können. Sind die umgesetzten Maßnahmen in Art und Menge zu zögerlich, bleibt die erwünschte Wirkung aus. Werden jedoch zu viele direkte Routen unterbunden, können in der Folge die Anwohnenden nur durch stark verwinkelte und dadurch signifikant längere Routen zu ihren Häusern gelangen. Im Extremfall schwächt die daraus resultierende Emissionszunahme des Anliegendenverkehrs das positive Ergebnis der Durchgangsverkehrsreduktion so weit ab, dass es fraglich wird, ob sich dafür der Umsetzungsaufwand noch rentiert.

Anklamer Straße

Im vorliegenden Fall wird zur Unterbrechung der Ost-West-Achse ein Modalfilter als Diagonalsperre am Knotenpunkt Strelitzer Straße / Anklamer Straße als beste Option erachtet. [kleine Karte neben den Text] Ein Modalfilter kann auf vielfältige Art und Weise umgesetzt werden und hat die Funktion, nur für vorgesehene Verkehrsgruppen (meist den nicht-motorisierten, also Rad- und Fußverkehr) durchlässig zu sein und für die anderen Verkehrsgruppen eine Sperre darzustellen. Dies kann z. B. durch bauliche Maßnahmen, wie Hochborde oder Poller (versenkbar oder statisch) passieren, aber auch kurzfristige Umsetzungen, wie Einengung der Fahrbahn durch Parklets oder große Pflanzkisten bzw. Hochbeete sind möglich und können gute Ergebnisse erzielen.

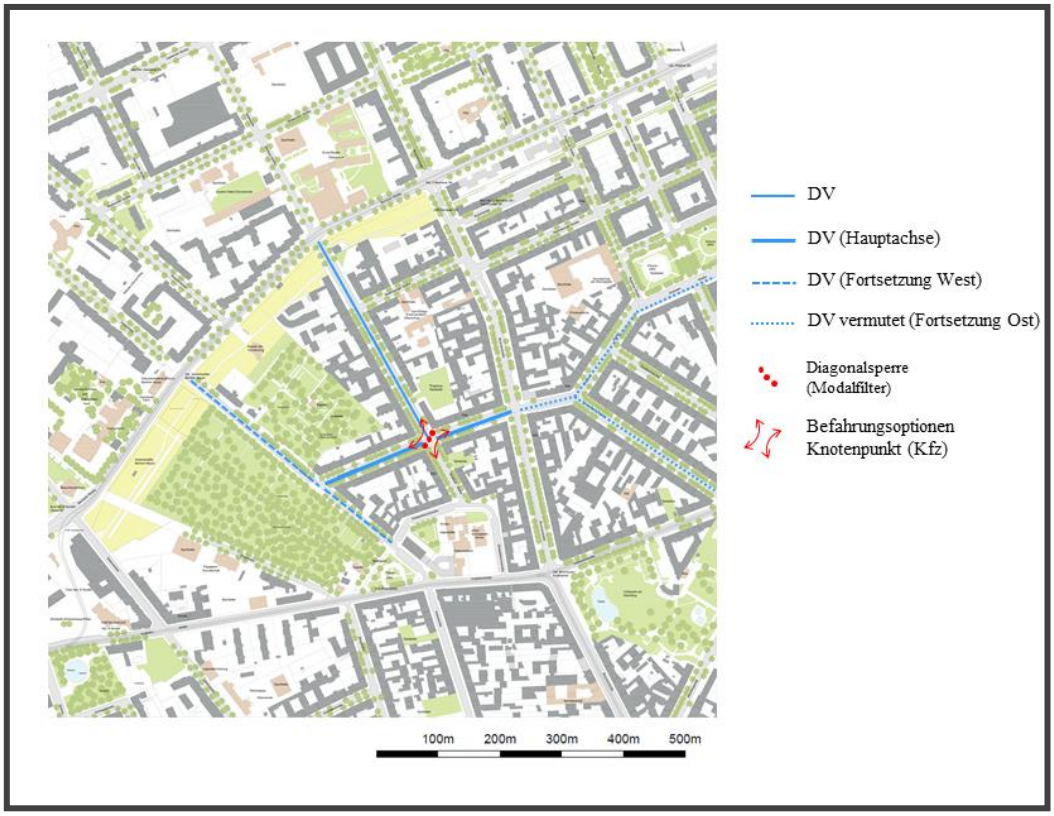

Abbildung 38: Potentieller östlicher Verlauf des Durchgangsverkehrs (eigene Darstellung)

Durch die Ausgestaltung als Diagonalsperre kann der Kfz-Verkehr weiterhin den Knoten passieren, dabei jedoch nur in eine vorgegebene Richtung abbiegen. Dies hat den Vorteil, Verbindungsachsen einfach und doch absolut zuverlässig zu unterbrechen, während weiterhin alle Straßenabschnitte grundsätzlich zugänglich bleiben. Eine Diagonalsperre an diesem Knotenpunkt war in der Vergangenheit bereits im Gespräch gewesen, aber bisher nicht umgesetzt worden.

Da die Verkehrserhebung zeigt, dass der Durchgangsverkehr in der Strelitzer Straße am Knoten überwiegend östlich an die Brunnenstraße angebunden ist, kann die Diagonalsperre auch an dieser Route wirksam sein. Dazu muss, wie in Abbildung 38 dargestellt, ihre Ausrichtung die Abbiegebeziehungen westliche Anklamer Straße / nördliche Strelitzer Straße und andererseits östliche Anklamer Straße / südliche Strelitzer Straße für Kfz befahrbar lassen, wodurch folglich die maßgebliche Abbiegebeziehung des Durchgangsverkehrs unterbunden ist.

Da die aktuellen Fahrbahnbreiten im Knotenpunktbereich in Hinblick auf Verkehrsstärken, zulässige Höchstgeschwindigkeit und Querungsbedarfe von Zufußgehenden vom Projektteam als eindeutig überdimensioniert angesehen werden, ist eine Umgestaltung und räumliche Einschränkung der Kfz-Verkehrsflächen als Maßnahme zur allgemeinen Verkehrsberuhigung, aber auch zur gerechteren Flächenverteilung Teil anderer erarbeiteter Maßnahmenpakete. Die beschriebene Diagonalsperre lässt

sich als Ergänzung optimal in diesen Ansatz einfügen und bietet in Form der beinhalteten physischen Barrieren auch Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, z. B. durch Bepflanzung oder Teilentsiegelung.

Ackerstraße

Durch die vorgestellte Diagonalsperre in der Anklamer Straße ist der Durchgangsverkehr, der aktuell über die Ackerstraße ab- bzw. einfließt, bereits abgewehrt. Allerdings ist aufgrund der Lage im Straßennetz und auch durch die Publikumsbeiträge im Nachgang der bereits erfolgten Projektpräsentation von einer darüberhinausgehenden Belastung durch Kfz im Rahmen der Nord-Süd-Verbindung auszugehen.

In Anbetracht der Tatsache, dass bauliche Maßnahmen einen erhöhten Aufwand sowohl in finanzieller als auch organisatorischer bzw. personeller Hinsicht darstellen, soll an dieser Stelle eine leichtere Umsetzbarkeit berücksichtigt werden. Daher wäre es zusätzlich zur Ausweisung als Fahrradstraße möglich, die Ackerstraße sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich als Einbahnstraße für Kfz auszuweisen, deren zulässige Befahrbarkeit jeweils von der Anklamer Straße kommend aus dem Gebiet hinausführt, wie in Abbildung 39 zu sehen ist.

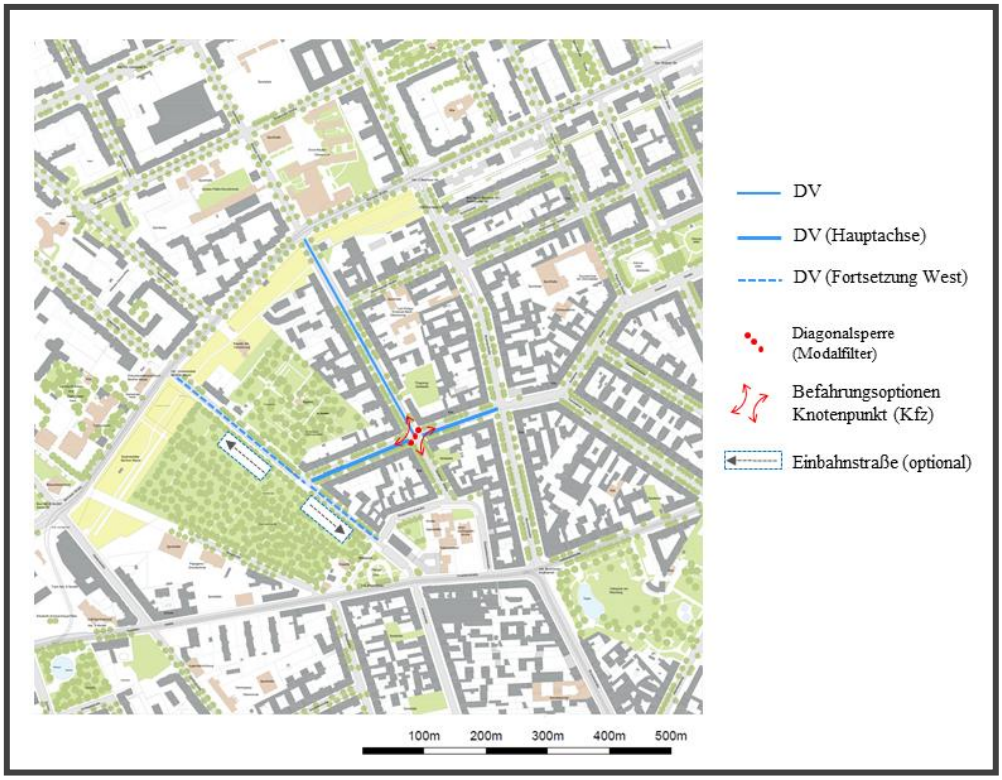

Abbildung 39: Durchgangsverkehr in der Ackerstraße (eigene Darstellung)

Da sich im nördlichen Bereich keine und im südlichen Bereich nur sehr wenige anliegende Wohngebäude befinden, wird die mögliche Zunahme an Kfz-Erschließungsverkehr durch den inneren Quartiersbereich als vernachlässigbar gering bewertet. Jedoch sollte bei Umsetzung dieser Maßnahme nach einer gewissen Eingewöhnungszeit geprüft werden, ob es möglicherweise zu einer Verlagerung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs auf die Route Strelitzer Straße – Anklamer Straße – Ackerstraße (südlich) gekommen ist. In diesem Fall wäre die Schließung der Quartierseinfahrt von der Bernauer Straße in die Strelitzer Straße zu überlegen, was zum jetzigen Zeitpunkt als ansonsten verzichtbar angesehen wird.

Östlich der Brunnenstraße

Die Untersuchung des Durchgangsverkehrs fand in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin im Kontext des dort durchgeführten Forschungsprojekt “Modellkiez Invalidenstraße” (vgl. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung 2022) statt. Da der Untersuchungsraum dieses Forschungsprojektes nicht deckungsgleich mit dem der vorliegenden Projektarbeit ist, wurde die Verkehrserhebung nur in dem Bereich durchgeführt, in dem sich beide Projekte überlappen.

Der Quartiersbereich östlich der Brunnenstraße wurde im Rahmen dieser Arbeit entsprechend nicht genauer auf Durchgangsverkehr hin untersucht. Eine grobe Einschätzung kann also nur durch Betrachtung der vorliegenden Straßenräume, in Hinblick auf deren Lage im weiteren Straßennetz, sowie der aktuellen Straßenraumbreiten, geschehen.

Nach Einschätzung des Projektteams kann eine in Abbildung 40 angedeutete Belastung durch gebietsfremden Durchgangsverkehr im östlichen Verlauf der Anklamer Straße, die später als Granseer Straße weiter verläuft, vermutet werden. Gerade unter Einbeziehung des ermittelten Durchgangsverkehrs im westlichen Teil der Anklamer Straße scheint es wahrscheinlich, dass diese Ost-West-Verbindung noch weiter durch das Quartier genutzt wird. Ebenfalls wird die Möglichkeit, abgehend von der Anklamer Straße, durch die Fehrbelliner Straße eine Umfahrung des lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes Invalidenstraße / Brunnenstraße durchzuführen, als potenzielle Route von Durchgangsverkehr angesehen.

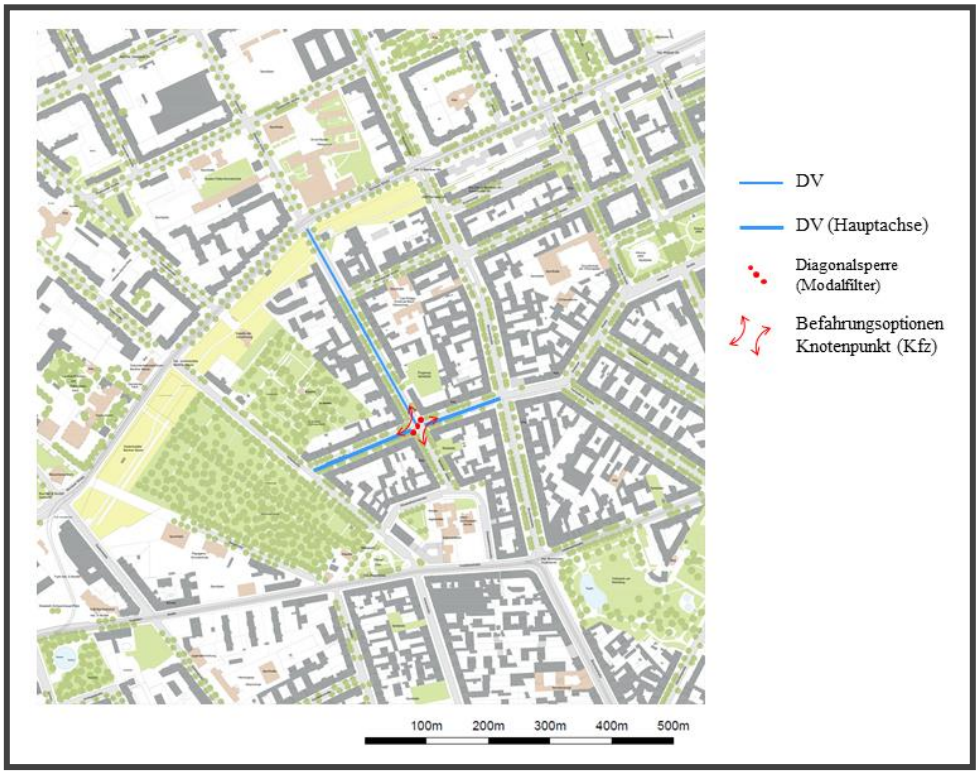

Abbildung 40: Diagonalsperre in der Anklamer Straße (eigene Darstellung)

Für eine eindeutigere Aussage im Sinne eines sicheren Forschungsergebnisses sowie einer entsprechenden Maßnahmenentwicklung müsste im betreffenden Bereich jedoch eine gezielte Untersuchung in Form einer kennzeichengestützten Verkehrserhebung stattfinden, so wie es im westlichen Untersuchungsraum vorgenommen wurde.

5 Fazit & Ausblick

Nachdem die eingangs vorgestellten Methoden angewandt und die wichtigsten Erkenntnisse in die SWOT-Analyse eingeflossen sind, folgen nun die kritische Reflexion der Arbeit sowie ein Ausblick.

5.1 Kritische Reflexion der Arbeit

Das Projekt folgte einem logischen, methodisch strukturierten Aufbau. Zu Beginn erfolgte eine gemeinschaftliche Erarbeitung des Leitbildes auf Grundlage erster Bestandsanalysen. Die anschließenden, umfangreichen Recherchen, Beobachtungen sowie Befragungen konnten umfangreiches Datenmaterial als Eingangsgrößen für die SWOT-Analyse liefern. Die Entwicklung daraus resultierender Strategien und Handlungsvorschläge schlägt einen inhaltlichen Bogen zurück zum Leitbild und dem darin visualisierten Zielzustand für eine „neue“ Rosenthaler Vorstadt.

Die theoretischen Grundlagen der qualitativen und quantitativen Erhebung waren teils schon zuvor bekannt oder wurden parallel zum Projekt erlernt und durch die direkte Anwendung vertieft. Die eingebrachten Vorerfahrungen ließen sich erfolgreich in das Projekt integrieren und boten eine gewisse Orientierung für das gesamte Team.

Die Beobachtungen sowie die Befragungen waren, wie alle Gruppenleistungen, mit hohem zeitlichem und kommunikativem Aufwand verknüpft, welcher notwendig war, um die verkehrlichen sowie strukturellen Probleme in der Rosenthaler Vorstadt zu erkennen. Durch Interviews mit politischen sowie planerischen Akteuren konnten Erfahrungen aus dem Alltag der Expert*innen gewonnen werden, welche sich gut in den Kontext des Projekts einfügen konnten. So entstand auch die Möglichkeit, die Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen direkt zu erfragen und einschätzen zu lassen. Der Entwicklung von Maßnahmen wurden zudem bereits existierende politische Ziele und Ziele der Verwaltung zur Gestaltung des Verkehrs zugrunde gelegt und weiterentwickelt. Die gebietsspezifischen Mängel, Chancen und Bindungen konnten übersichtlich in einem MCB-Plan dargestellt werden und bilden ebenfalls eine Bewertungsgrundlage für die abschließende SWOT-Analyse. Die Erhebung, Auswertung und Einordnung von Daten kann somit als Hauptbestandteil des Mobilitätsprojekts betrachtet werden und erfordert eine gute planerische Abstimmung. Diese gestaltete sich aufgrund der Coronapandemie und damit verbundener Online-Lehre als anspruchsvoll. Auch die Expert*inneninterviews und Fragebogenerhebung wurde durch die externe Situation erschwert. Durch die begrenzte Dauer des Projekts konnten keine gebietsspezifischen Daten über langfristige Entwicklungen erhoben werden. Die

Ergebnisse flossen zu einem Zwischenstand zusammen, welcher in eine Präsentation für ortsbezogene Interessengruppen aus Politik, Verwaltung und Bürgerinitiativen mündete.

Die am 14. Februar 2022 online durchgeführte Abschlusspräsentation stieß beim anwesenden Publikum auf ein hohes Interesse am Thema und grundsätzliche Zustimmung zu den strategischen Vorschlägen. Auch förderten zahlreiche Rückfragen die kritische Auseinandersetzung mit der eigenen Arbeit und regten zu einer vertieften Auseinandersetzung beispielsweise mit einzelnen Knotenpunkten oder den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen an. Die Einbeziehung der anwesenden Interessengruppen führte zu gegenseitigem Verständnis und erzeugte einen groben gemeinsamen Konsens, wie die Entwicklung der Rosenthaler Vorstadt aussehen sollte.

Wie angedeutet wurden nicht alle Aspekte einer Mobilitätsplanung entsprechend ihrer realen Bedeutung gewürdigt. So wurden keine Anwohner*innen im Einzelgespräch ausführlicher interviewt oder Fahrgastströme des ÖPNV erhoben. Auch ist die Gruppe von Kindern und Jugendlichen in der Datenerhebung kaum repräsentiert. Das Praxisprojekt trägt den Effekten der starken Interdependenz von Raum- und Mobilitätsplanung Rechnung, indem nicht nur infrastrukturelle, verkehrliche und mobilitätsbezogene Themen berücksichtigt wurden. Zu diesen Aspekten gehören die Aufenthaltsqualität samt sozialer Bedeutung oder die Gestaltung von Grünflächen. Diese stehen exemplarisch für die fachübergreifende Kooperation, die für eine erfolgreiche sowie nachhaltige Planung notwendig ist.

Durch die Erhebungen wurde ein aktuelles Bild des Quartiers im Bestand gezeichnet, dass der Zukunftsvision gegenübergestellt werden konnte. Die entwickelten Maßnahmen orientieren sich somit gleichermaßen an den realen Möglichkeiten und den definierten Zielkriterien.

5.2 Potenziale & Ausblick

Die vorliegende Arbeit hat gezeigt, dass die nördliche Rosenthaler Vorstadt große Potentiale hinsichtlich einer Umgestaltung im Sinne des Leitbildes „Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt – Gestaltung nachhaltiger Mobilität“ aufweist.

In der MCB-Analyse konnten konkrete Mängel identifiziert werden, wie die autozentrierte Flächenverteilung, die mit Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr einhergeht. Auch im Rahmen der qualitativen Beobachtungen konnten Probleme im Bereich des Fuß- und Radverkehrs, wie fehlende Fahrradabstellanlagen, Bänke oder auf den Gehwegen fahrende Radfahrende, beobachtet werden.

Eine der zentralen Erkenntnisse dieser Arbeit ist es daher, dass die Möglichkeit einer Umgestaltung der dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen Flächen in der Bevölkerung auf breite Zustimmung stößt, was eine zukünftige Umsetzung erleichtert. Auch im Rahmen der Expert*inneninterviews wurde die Umwandlung von Parkraum als zentrales Element der Verkehrswende genannt.

Die Zustimmung zur Umwandlung zugunsten von Grünflächen, Sitzgelegenheiten und zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur fiel besonders hoch aus und steht somit im Einklang mit den zuvor identifizierten Mängeln ebendieser Aspekte des öffentlichen Raumes des Planungsgebiets. Bei der Umsetzung könnte, wie von Herrn Pitz erwähnt, die Errichtung von Parklets eine Rolle spielen.

Neben dem ruhenden Kfz-Verkehr wurde auch der Durchgangsverkehr als Belastung in der nördlichen Rosenthaler Vorstadt identifiziert. Hier sind die bereits implementierten verkehrsberuhigenden Maßnahmen nicht ausreichend, um eine lebenswerte Umgebung zu schaffen. Auch die gute ÖPNV-Anbindung, die als Stärke identifiziert werden konnte, führte zu der Einschätzung, dass Einschränkungen des fließenden Kfz-Verkehrs durchaus vertretbar seien. Die Stationen des ÖPNV bedürfen jedoch teilweise noch barrierefreier Einstiege (Straßenbahn) und sicherer Zuwegungen (U-Bahnhof Bernauer Str.). Als mögliche Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs mit Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Sinne des Kiezblock-Ansatzes wurden Modalfilter, eine Einbahnstraße, autofreie Bereiche und bauliche Anpassungen der Einfahrten in die Nebenstraßen vorgeschlagen.

Zur Radverkehrsentwicklung liegen entsprechende Planwerke der Stadt bereits vor, die die Brunnenstraße, Ackerstraße und Anklamer Straße als Teil des übergeordneten Radverkehrsnetzes einordnen. Eine Umsetzung dieser Routen wurde in Form entsprechend breiter Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz und Fahrradstraßen in den Nebenstraßen einbezogen.

Alle im Rahmen der SWOT-Analyse entwickelten Maßnahmen stellen Ansätze dar, mithilfe derer sich eine bessere und im Sinne des Leitbildes nachhaltigere Situation im Planungsgebiet erreichen ließe. Für die Umsetzungen ist ein erfolgreiches Zusammenspiel der relevanten Akteure, sowie der Einbezug aller Bevölkerungsgruppen anzustreben bzw. notwendig. So kann die nördliche Rosenthaler Vorstadt zu einem Gebiet mit Vorbildcharakter für andere urbane Bereiche werden.

6 Literaturverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Automobile-Club (Hg.) (2021): Corona-Krise bremst 2020 das Wachstum. URL: https://www.adac.de/news/carsharing-statistik-2020/ (01.03.2022).

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Hg.) (2020): Bike-Sharing. URL: https://www.adfc.de/artikel/bike-sharing (01.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020a): Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin in LOR-Planungsräumen am 31.12.2019. URL: https://daten.berlin.de/datensaetze/einwohnerinnen-und-einwohner-berlin-lor-planungsr%C3%A4umen-am-31122019 (21.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020b): Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin in LOR-Planungsräumen nach Wohndauer am 31.12.2019. URL: https://daten.berlin.de/datensaetze/einwohnerinnen-und-einwohner-berlin-lor-planungsr%C3%A4umen-nach-wohndauer-am-31122019 (21.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020c): Einwohnerinnen und Einwohner mit Migrationshintergrund in Berlin in LOR-Planungsräumen am 31.12.2019. URL: https://daten.berlin.de/datensaetze/einwohnerinnen-und-einwohner-mit-migrationshintergrund-berlin-lor-planungsr%C3%A4umen-am-11 (21.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020d): Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Berlin 2019. URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A05-03-00_2019j01_BE.pdf. (14.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020e): Statistischer Bericht. A I 11 – j / 19. Ergebnisse des Mikrozensus im Land Berlin 2019. URL: https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/d29b001f80353b17/289c7e11acc8/SB_A01-11-00_2019j01_BE.pdf (22.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2021a): Einwohnerdichte 2020 (Umweltatlas). URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_06_06ewdichte2020@senstadt&bbox=389474,5821089,391926,5822544 (21.03.2022).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2021b): Statistischer Bericht A I 5 – hj 2 / 20. Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2020. URL: https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/fa93e3bd19a2e885/a5ecfb2fff6a/SB_A01-05-00_2020h02_BE.pdf (01.03.2022).

AVO Mobility GmbH (Hg.) (o.J.): Preise und Gebühren. URL: https://www.avocargo.one/preis, zuletzt aktualisiert am 23.03.2022 (16.03.2022).

Becker, Katja/ Susanne Bettge/ Heinrich Beuscher/ Christina Fuhrmann/ Monika Hachmann-Schöneck/ Kathleen Häßler et al. (2013): Handlungsorientierter Sozialstrukturatlas 2013. Berlin: Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales. URL: https://www.google.com/url?q=https://www.berlin.de/sen/soziales/_assets/buergerschaftliches-engagement-neu/stadtteilzentren/2013_sozialstrukturatlas.pdf&sa=D&source=editors&ust=1648068867416994&usg=AOvVaw2_Fshkwc9BWlGafMElfYyg (13.03.2022).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (Hg.) (o.J.): Flächengerechtigkeit. Die faire Verteilung von Raum. URL: https://www.berlin.de/lokalbau-fk/glossar/flaechengerechtigkeit-1012717.php (22.02.2022).

Bezirksamt Mitte (Hg.) (o.J.): Einzelhandels- und Zentrenkonzept. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/staedtebauliche-planungen/einzelhandels-und-zentrenkonzept/ (15.02.2022).

Bezirksamt Mitte (Hg.) (2018): Basisdaten zur Bevölkerung und sozialen Lage im Bezirk Berlin-Mitte. Mitte im Spiegel der Berliner Bezirke. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/qualitaetsentwicklung-planung-und-koordination-des-oeffentlichen-gesundheitsdienstes/gesundheits-und-sozialberichterstattung/sozialbericht-2018_web.pdf (16.03.2022).

Bezirksamt Mitte (Hg.) (2019): Bezirksregionenprofil Brunnenstraße-Süd Teil II 2018. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/stadtteilarbeit/artikel.105798.php (13.03.2022).

Bezirksamt Mitte (Hg.) (2021): Bezirksstadträtin Dr. Almut Neumann (Bündnis 90/Die Grünen). URL: [https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/bezirksamt/almut-neumann/ (13.03.2022).

Bogner, Alexander/ Wolfgang Menz (2002): Die methodische Mehrdeutigkeit des Experteninterviews. In: Alexander Bogner, Beate Littig und Wolfgang Menz (Hg.): Das Experteninterview: Theorie, Methode, Anwendung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 33–67.

Bundesministerium des Inneren und für Heimat (Hg.) (2021): Smart Cities: Stadtentwicklung im digitalen Zeitalter. URL: https://www.bmi.bund.de/DE/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/smart-cities/smart-cities-node.html (01.03.2022).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hg.) (2022): Straßenverkehrssicherheit – Alles tun für #DeinLeben. URL: https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Strassenverkehrssicherheit/strassenverkehrssicherheit.html (13.03.2022).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit (Hg.) (2014): Was ist Lärm? URL: https://www.bmuv.de/themen/luft-laerm-mobilitaet/laerm/laermschutz-im-ueberblick/was-ist-laerm (14.03.2022).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2021a): Mobilität in Deutschland − MiD. Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile (29.12.2021).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2021b): Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnisbericht. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?blob=publicationFile (29.12.2021).

Bundesnetzagentur (Hg.) (2022): Breitband-Monitor - Funkloch-Karte. URL: https://www.breitband-monitor.de/funkloch/karte (01.03.2022).

Canzler, Weert/ Jörg Radtke (2019): Der Weg ist das Ziel: Verkehrswende als Kulturwende. Oder: Zur schwierigen Entwöhnung vom Auto. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung. URL: https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/298748/der-weg-ist-das-ziel-verkehrswende-als-kulturwende/ (22.02.2022).

Chargefinder.de (Hg.) (2022): Ladestation für Elektroautos. URL: https://chargefinder.com/de (01.03.2022).

Daubitz, Stefan/ Maximilian Hoor/ Alexander Rammert/ Oliver Schwedes/ Benjamin Sternkopf (2018): Kleiner Begriffskanon. Der Mobilitätsforschung. Berlin: Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

Der Tagesspiegel (Hg.) (2021): Stargarder Straße in Prenzlauer Berg wird zur Fahrradstraße. URL: https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/baustart-mit-einem-jahr-verzoegerung-stargarder-strasse-in-prenzlauer-berg-wird-zur-fahrradstrasse/27383408.html (31.03.2022).

Deutsche Telekom (Hg.) (2020): Glasfaserkabel als Lichtwellenleiter für schnelles Internet. URL: https://www.telekom.com/de/konzern/details/glasfaserkabel-als-lichtwellenleiter-fuer-schnelles-internet-612108 (01.03.2022).

Die Bundesregierung (Hg.) (2021): Klimaschutz – Verkehr. URL: https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896 (30.12.2022).

Drews, Fabian (2022): Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin – Eine Untersuchung am Beispiel des Bezirks Berlin-Mitte. Berlin.

Europäische Kommission (Hg.) (2011): WEISSBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144 (13.03.2022).

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (Hg.) (2022): Projektblog. Modellkiez Invalidenstraße. Verkehrserhebung in der nördlichen Rosenthaler Vorstadt. URL: https://modellkiez.hypotheses.org/projektbausteine/verkehrserhebung-in-der-noerdlichen-rosenthaler-vorstadt (21.03.2022).

Fachgebiete Städtebau und Bauleitplanung (o.J.): Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Ver- und Entsorgungssysteme, o.J. (15.02.2022).

FGSV (Hg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängeranlagen. Köln.

FGSV (Hg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.

Figueres, C./ T. Rivett-Carnac (2020): The Future We Choose: The Stubborn Optimist's Guide to the Climate Crisis. New York: Knopf Doubleday Publishing Group.

Forbes (Hg.) (2021): Die besten Carsharing-Anbieter in Berlin, Hamburg und München. URL: https://www.forbes.com/advisor/de/deine-finanzen/carsharing-berlin-hamburg-muenchen/ (01.03.2022).

Frey, Kilian/ Andreas Burger/ Katrin Dziekan/ Christiane Bunge/ Benjamin Lünenbürger (2020): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf (22.02.2022).

Geoportal Berlin (Hg.) (2015a): Umweltgerechtigkeit: Kernindikator Bioklima (Umweltatlas). URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k09_01_4UGbioklima2011@senstadt&bbox=374508,5805374,403753,5837819 (01.03.2022).

Geoportal Berlin (Hg.) (2015b): Umweltgerechtigkeit: Kernindikator Lärmbelastung (Umweltatlas). URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k09_01_1UGlaerm2012@senstadt&bbox=382409,5814084,395852,5829109 (01.03.2022).

Geoportal Berlin (Hg.) (2015c): Verkehrsbedingte Emisionen 2015 (Umweltatlas). URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k03_11_1emisskfzverkehr@senstadt&bbox=388054,5816544,395237,5824516 (01.03.2022).

Geoportal Berlin (Hg.) (2020): Versorgung mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünanlagen. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k06_05gruenversorg2020@senstadt&bbox=388334,5818621,394957,5822439 (01.03.2022).

Gerike, Regine/ Stefan Hubrich/ Frank Ließke/ Sebastian Wittig/ Rico Wittwer (2020a): Mobilitätssteckbrief für SrV-Städtepegel: Technische Universität Dresden. URL: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Steckbrief_SrV-Staedtepegel.pdf?lang=en (27.03.2022).

Gerike, Regine/ Stefan Hubrich/ Frank Ließke/ Sebastian Wittig/ Rico Wittwer (2020b): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin (Mitte): Technische Universität Dresden. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_tabellen_mitte.pdf (21.02.2022).

Gold, Monika/ Jana Schulze (2021): Bezirksregionenprofil Brunnenstraße-Süd Teil I 2021. Berlin: Bezirksamt Mitte. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/stadtteilarbeit/artikel.105798.php (13.03.2022).

Häder, Michael/ Sabine Häder (2014): Stichprobenziehung in der quantitativen Sozialforschung. In: Nina Baur und Jörg Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 283–297.

Hausigke, Sven/ Carolin Kruse (2021): Öffentliche Mobilität gestalten – Die Mobilitätsberichterstattung. In: Oliver Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 269–300.

Hensel, D. (2017): So viele Touristen im Brunnenviertel! In: Quartiersmanagement Brunnenviertel/Brunnenstraße (Hg.). Berlin. URL: https://www.brunnenviertel-brunnenstrasse.de/_old/nachricht.aktuell0%2Bm5821d488ccd.0.html (15.02.2022).

Hirschl, Bernd/ Uwe Schwarz/ Julika Weiß/ Raoul Hirschberg/ Lukas Torliene (2021): Berlin Paris-konform machen. In: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.). Berlin. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/klimaschutz/klimaschutzpolitik-in-berlin/berlin-paris-konform/studie-berlin-paris-konform-kurzfassung.pdf (13.03.2022).

Hofmann, Laura/ Hönicke Christian (2019): Warum so viele Berliner Parks verkommen. In: Der Tagesspiegel (Hg.). Berlin. URL: https://www.tagesspiegel.de/berlin/ueberstrapaziert-und-vernachlaessigt-warum-so-viele-berliner-parks-verkommen/24985998.html (01.03.2022).

Holz-Rau, Christian (2011): Verkehr und Verkehrswissenschaft. In: Oliver Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 115–139.

Knechtel, Gunnar (2020): Barcelona: Verkehrsberuhigte Kreuzung im Superblock Sant Antoni. In: DER SPIEGEL GmbH & Co. KG (Hg.). Hamburg. URL: https://cdn.prod.www.spiegel.de/images/2f44eb95-e814-4680-9b97-8ec8ea9fb533_w1600_r1.5_fpx57.33_fpy50.jpg (13.03.2022).

Kruse, Carolin/ Sven Hausigke/ Oliver Schwedes (2020): Qualitative Methoden zur Erfassung individueller Mobilitätsbedarfe in der Verkehrsplanung. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner und Mathias Wilde (Hg.): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 47), S. 221–240.

Kühne, Benjamin (2018): Mobilität gerecht gestalten. In: Heinrich Böll Stiftung (Hg.). URL: https://www.boell.de/de/2018/11/30/mobilitaet-gerecht-gestalten#:~:text=Fu%C3%9Fwege%20nehmen%2033%20Prozent%20der,15%20Prozent%20mit%20dem%20Fahrrad..

Kultur Büro Elisabeth GmbH (Hg.) (o.J.): Kultur Raum geben. Kultur Büro Elisabeth. URL: https://www.elisabeth.berlin/de/kulturorte/st-elisabeth (13.03.2022).

Latz, C. (2020): Anwohnerparken kann in Berlin bald teuer werden. In: Berliner Morgenpost (Hg.). Berlin. URL: https://www.morgenpost.de/berlin/article229167592/Anwohnerparken-kann-in-Berlin-bald-teuer-werden.html (15.02.2022).

MobilBericht (Hg.) (2022a): Erhebung und Bewertung im Rahmen der SWOT-Analyse. URL: https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/swot-analyse/ (16.03.2022).

MobilBericht (Hg.) (2022b): SWOT-Analyse. URL: https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/swot-analyse-2/ (16.03.2022).

Nextbike GmbH (Hg.) (o.J.): Standorte. URL: https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/ (03.01.2022).

Oyofo, Ash (2019): What is a Sustainable Urban Mobility Plan? In: European Union (Hg.). URL: https://www.eltis.org/mobility-plans/11-what-sustainable-urban-mobility-plan (13.03.2022).

Pernice, David (2021): Gemeinsame Verkehrspolitik: Überblick. In: Europäisches Parlament (Hg.). URL: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/123/gemeinsame-verkehrspolitik-allgemeines (13.03.2022).

Rammert, Alexander/ Stepahn Daubitz/ Oliver Schwedes (2019): Entwicklung von Mobilitätsstrategien auf Basis qualitativer Daten. In: Internationales Verkehrswesen, 2019 (4), S. 86.

Rammert, Alexander/ Sven Hausigke (2021): Bedarfsorientierte Mobilitätsplanung Zur Relevanz einer mobilitätsorientierten Perspektive für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. In: Journal für Mobilität und Verkehr, 2021 (9), S. 51–63.

Rammert, Alexander/ Oliver Schwedes (2020): Was ist integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung. Berlin: Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

Rodt, Stefan/ Birgit Georgi/ Burckhard Huckestein/ Lars Mönch/ Reinhard Herbener/ Helge Jahn et al. (2010): CO2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. - Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes -. In: Umweltbundesamt (Hg.). Dessau-Roßlau (05). URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf (29.12.2021).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (Hg.) (o.J.): Digitale Innenstadt. 2D-Innenstadtplan. NO1 und NO2. URL: https://stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/digitale_innenstadt/2d/download/index.shtml (05.01.2022).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (Hg.) (2021a): Das aufgehobene Fördergebiet Rosenthaler Vorstadt. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/nachhaltige-erneuerung/ruhende-foerdergebiete/rosenthaler-vorstadt (23.02.2022).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (Hg.) (2021b): Wohnlagenkarte Berlin. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/mietspiegel/de/wohnlagenkarte.shtml (13.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2013): Neue Countdown-Ampeln in Betrieb. URL: https://www.berlin.de/aktuelles/berlin/3196915-958092-neue-countdownampeln-in-betrieb.html (01.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2015): Umweltgerechtigkeit Berlin 2013: Auswertungsergebnisse Gesamtstadt und Bezirke. URL: https://www.berlin.de/umweltatlas/mensch/umweltgerechtigkeit/2013/auswertungsergebnisse-gesamtstadt-und-bezirke/ (01.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2019a): Elektrobusse. URL: https://www.berlin.de/umweltatlas/mensch/umweltgerechtigkeit/2013/auswertungsergebnisse-gesamtstadt-und-bezirke/ (01.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2019b): Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023. URL: https://datenbox.stadt-berlin.de/filr/public-link/file-download/8a8ae3ab75bbb2900175e05ca4ba406e/4826/-8007172482696866025/Brosch%C3%BCre_NVP_2019_201109_internet.pdf (13.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2021a): Radverkehrsplan. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/ (13.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2021b): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere_stepmove.pdf (13.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2021c): Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere_stepmove.pdf (13.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2021d): Verkehrsunfälle mit Todesfolge im Jahr 2021. URL:

https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/unfallkommission/verkehrsunfaelle-mit-todesfolge-21-mobg/jahr-2021/ (13.03.2022).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) (2019): "Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018" - Mobilitätsdaten für Berlin auch bezirksweise. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/ (22.02.2022).

Sherlock, Harley (1990): Cities are good for us: the case for high densities, friendly streets, local shops, and public transport. London: Palandin.

SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die Linke (Hg.) (2021): Zukunftshauptstadt Berlin. Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark. - Entwurf zur Beschlussfassung des Koalitionsvertrages 2021–2026. URL: https://www.tagesspiegel.de/berlin/rot-gruen-rot-koalitionsvertrag-berlin-2021-als-pdf-zum-download/27845258.html (13.03.2022).

SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP (Hg.) (2021): Mehr Fortschritt wagen - Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. URL: https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf (13.03.2022).

Stadt Berlin (Hg.) (o.J.): Suche nach „Toilette“ in „Mitte“ - Tourismus – Berlin.de. URL: https://www.berlin.de/tourismus/adressen/suche.html?q=toilette&where=mitte (16.03.2022).

Stadt Berlin (Hg.) (2019): Verkehrsstärken DTVw 2019 KFZ. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/ (28.03.2022).

Stadt Berlin (Hg.) (2021): Übergeordnetes Straßennetz Bestand. URL: https://daten.berlin.de/datensaetze/%C3%BCbergeordnetes-stra%C3%9Fennetz-bestand-wms (28.03.2022).

Stadt Berlin (Hg.) (2022): WLAN -Karte: Freie WLAN-Hotspots in Berlin und Potsdam. URL: https://www.berlin.de/wlan/5112643-4236202-karte-freie-wlan-hotspots-in-berlin-und-.html (01.03.2022).

Umweltbundesamt (Hg.) (o.J.): Stadt für Morgen. Barrierefreiheit bietet Mobilität für alle. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/styles/800w400h/public/medien/1/bilder/m_verkehrssystem.jpg?itok=P6FDEC01 (13.03.2022).

Umweltbundesamt (Hg.) (2017): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil-lärmarm-grün-kompakt-durchmischt. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf (27.01.2022).

Umweltbundesamt (Hg.) (2022): Treibhausgas-Emissionen in Deutschland. URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#nationale-und-europaische-klimaziele (22.02.2022).

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2019): World Urbanization Prospects: The 2018 Revision (ST/ESA/SER.A/420). New York.

Universität Wien (Hg.) (2011): Universität Wien E-Learning Formen der Beobachtung. URL: https://www.univie.ac.at/ksa/elearning/cp/qualitative/qualitative-22.html (23.02.2022).

Unrein, Daniel (2013): Informationen für Studium und Beruf. In: WiSt – Wirtschaftswissenschaftliches Studium, 2013 (9), S. 516–519.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Hg.) (2017): I2030 Pendlerströme Berlin Brandenburg. URL: https://www.i2030.de/pendler-in-berlin-und-brandenburg-zahlen-und-fakten/ (04.03.2022).

Würzer, Julian (2021): Berlin-Mitte: Jeder vierte Parkplatz soll wegfallen. In: Berliner Morgenpost (Hg.). Berlin. URL: https://www.morgenpost.de/bezirke/mitte/article233673891/Mitte-Bis-zu-25-Prozent-der-Parkplaetze-sollen-verschwinden.html#:~:text=Gr%C3%BCne%20und%20SPD%20wollen%20bis,%E2%80%9Ecoole%20Stra%C3%9Fen%E2%80%9C%20umgebaut%20werden (13.03.2022).

Zoerb, Andreas (o.J.): Öffentliche Toiletten finden - in Berlin. Berlin. URL: https://www.gratispinkeln.de/berlin/berlin/ (21.12.2021).

Anhang

Die Anhänge befinden sich im separaten Dokument

„Mobilitätsprojekt Rosenthaler Vorstadt Anhang“.