Partizipative Entwicklung und Umsetzung eines Nahmobilitätskonzeptes für den Wrangelkiez in Berlin-Kreuzberg

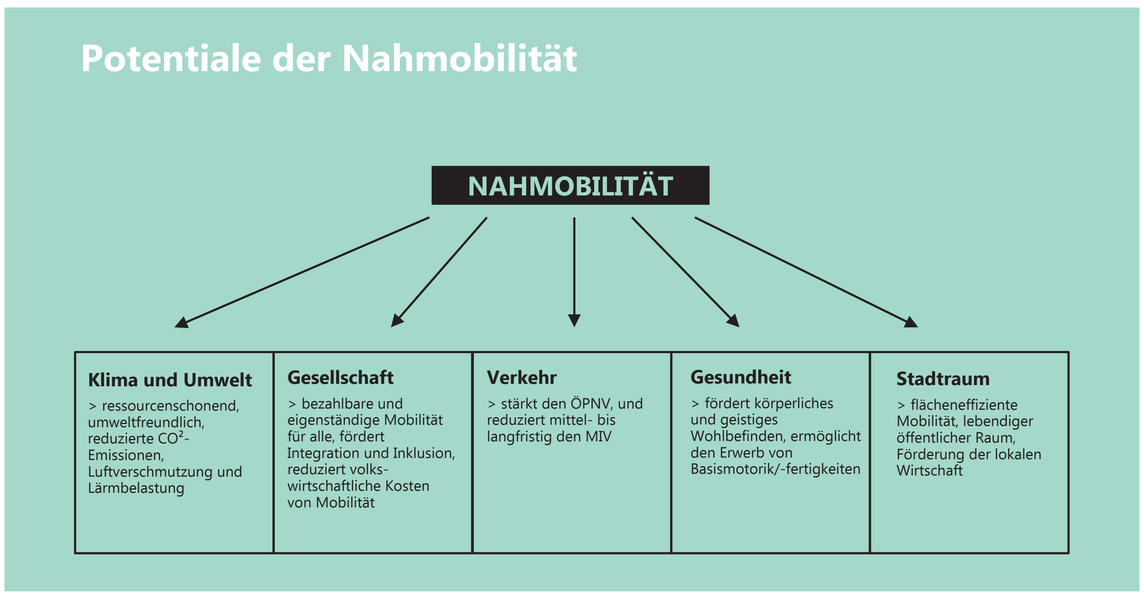
Johannes Roderer / Martha Vobruba
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Technische Universität Berlin

Verkehrsgeschehen auf der Falckensteinstraße (Foto: Johannes Roderer)

Verkehrssituation im Wrangelkiez

Die Zahl der PKW-Besitzer*innen ist verhältnismäßig gering: Nur rund 17 Prozent der Einwohner*innen bzw. etwa 40 Prozent der Haushalte verfügen über einen PKW (Asum et al. 2020). Durch den MV werden aber durchschnittlich rund 60 Prozent des öffentlichen Straßenraums belegt. Hinzu kommt, dass ein Großteil der PKW-Besitzer*innen im Kiez das eigene Auto nur sehr selten benötigt. Indem das Fahrzeug durchschnittlich 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum geparkt wird, wandelt es sich zum Stehzeug und beansprucht Raum, der für andere Nutzungen fehlt. Diese Beanspruchung des öffentlichen Straßenraums wird zudem durch den Lieferverkehr verstärkt. Dem Rad- und Fußverkehr steht dementsprechend eine geringe Fläche zur Verfügung, wodurch auch die Möglichkeiten zum Ausbau einer adäquaten Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sehr begrenzt sind. Ein Ziel des Projektes ist die Umgestaltung des Stadtraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, wobei ebenfalls Lösungen für den motorisierten Verkehr gefunden werden müssen.

Wirkungsebenen der Nahmobilität (Eigene Darstellung in Anlehnung an AGFS 2015).



Nahmobilität und innerstädtischer Verkehr

Im Forschungsvorhaben wird ein Nahmobilitätskonzept für den Wrangelkiez in Berlin-Kreuzberg partizipativ entwickelt und umgesetzt. Der Wrangelkiez ist ein stark verdichtetes Quartier mit einer für Kreuzberg typischen Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen. Die Wege für die Verrichtung alltäglicher Erledigungen sind kurz, auch deshalb wird der größte Teil der täglichen Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß sowie mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Diese Potentiale für die Nahmobilität werden jedoch durch die Dominanz des motorisierten Verkehrs (MV) im öffentlichen Raum eingeschränkt.

Problemfelder des innerstädtischen Verkehrs:

- negative Auswirkungen auf Umwelt und Klima
- Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bewohner-*innen
- negative volkswirtschaftliche Effekte
- hoher Flächenverbrauch durch den MV
- geringe Verkehrssicherheit
- soziale Belastung

FORSCHUNGSFRAGEN

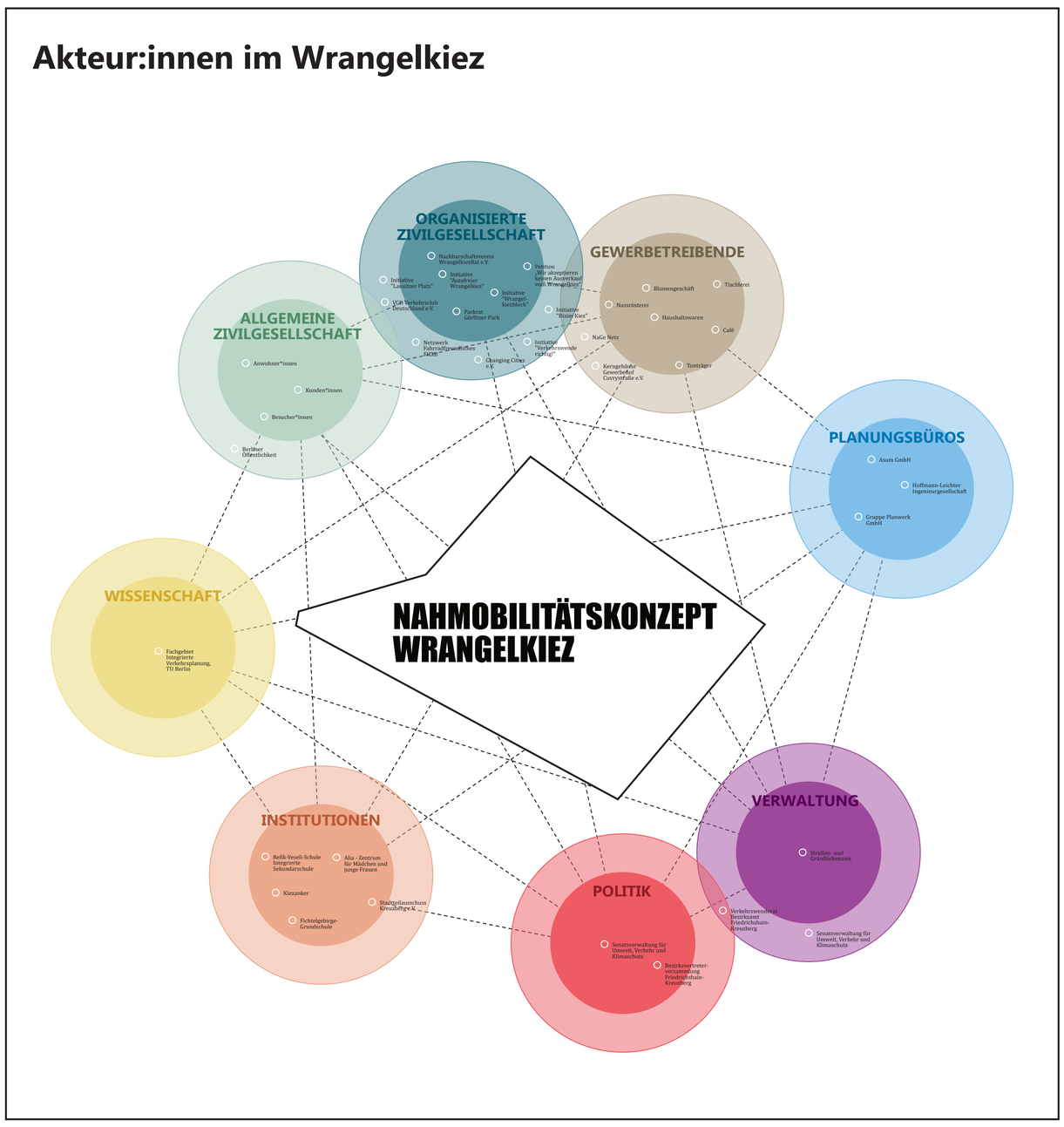
Ziel: Nahmobilitätsfreundliche Umgestaltung, die von einer Mehrheit der Bevölkerung akzeptiert wird.

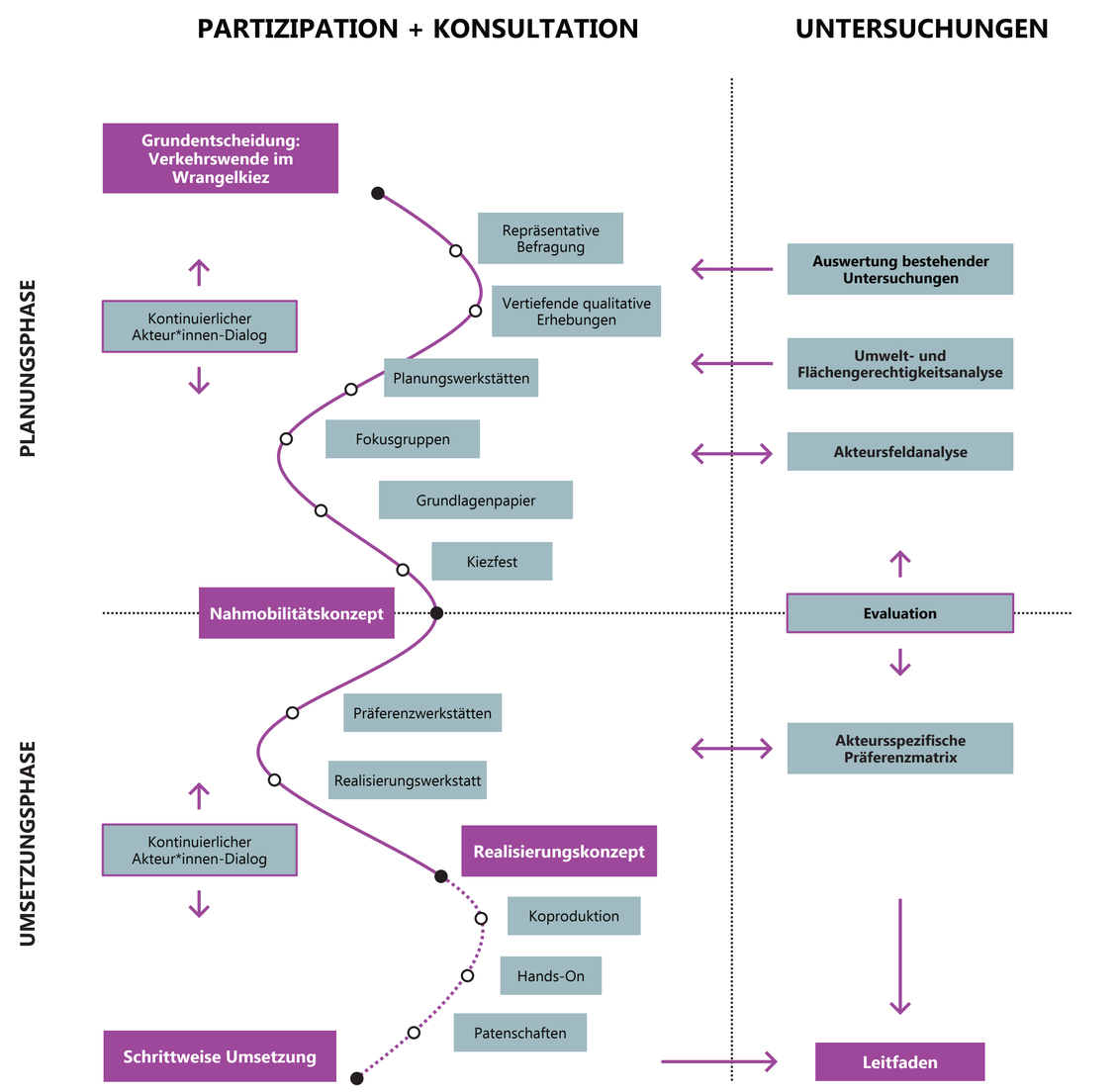
• Welche Rolle spielt die **Akzeptanz** der betroffenen Bevölkerung bei der nahmobilitätsfreundlichen Umgestaltung des Quartiers und welche weiteren Einflüsse wirken sich auf den Prozess aus?

• Wie muss ein **Planungs- und Partizipationsprozess** gestaltet sein, um breite Akzeptanz für nahmobilitäts-freundliche Maßnahmen zu schaffen? Wie können die teils gegensätzlichen Positionen in der Zivilgesellschaft genutzt und moderiert werden?

• Welche **weiteren Einflussfaktoren** tragen zur Akzeptanz-förderung bei?

Die komplexe Akteuerskonstellation im Wrangelkiez (Eigene Darstellung)





Planungs- und Partizipationsprozess (Eigene Darstellung).

Konsequente Partizipation und reflexive Prozessgestaltung

Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung, die den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellt, folgt das Projektdesign einer reflexiven und partizipativen Logik. Im Prozess sollen sowohl die Bedürfnisse der aktiven Zivilgesellschaft, als auch die einer passiven Mehrheit im Kiez berücksichtigt werden, um das Wissen der Menschen vor Ort für eine bessere Planung zu nutzen und Akzeptanz für den Prozess zu schaffen.

Es wird die Prämisse verfolgt, dass die Öffnung des Entscheidungs- und Gestaltungsprozesses das zentrale Element ist, um dem Beteiligungsdilemma und Legitimitätsdefizit entgegenzuwirken. Auf der Basis von Transparenz und Fairness gegenüber den Menschen werden die einzelnen Schritte immer wieder ausgehandelt und adaptiert.

Auf dem Weg zum Nahmobilitätskonzept, das die Bedürfnisse der Menschen vor Ort berücksichtigt, werden verschiedene Methoden zur Einbeziehung und Mitwirkung angewandt. Die Ausgestaltung der einzelnen Bausteine, vor allem in den späteren Phasen, wird bedarfsabhängig angepasst.

Planungsphase

In der Phase der Vorbereitung und Planung des Nahmobilitätskonzeptes wird durch verschiedene Erhebungen und Beteiligungsformate Wissen über die Bedürfnisse der Menschen vor Ort gewonnen. Dadurch werden Erkenntnisse für die Planung der verkehrlichen Maßnahmen sowie deren Akzeptanz gewonnen. Außerdem werden Wege für die Beteiligung der Bevölkerung im weiteren Prozess erschlossen.

Ziel: Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse und der durch den Prozess legitimierten Zielsetzung wird schrittweise das Nahmobilitätskonzept entwickelt, das mit den Möglichkeiten der lokalen Politik und Verwaltung kontextualisiert wird.

Umsetzungsphase

Unter Beachtung des aktuellen Wissensstands wird ein Vorgehen erarbeitet, das es den Einwohner*innen erlaubt, einen aktiven Part bei der Maßnahmenumsetzung einzunehmen. Das koproduzierende Handeln aller Akteur*innen steht im Mittelpunkt.

Ziel: Das gesamte Forschungsvorhaben wird wissenschaftlich evaluiert. Als Resultat wird ein Leitfaden für die kommunale Praxis bei der Gestaltung nahmobilitätsfördernder Quartiere erarbeitet.

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Technische Universität Berlin
Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Impressum

Projekt NahMob - Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez in Berlin-Kreuzberg

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Institut für Land- und Seeverkehr, Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme, Technische Universität Berlin

Projektleitung:
Prof. Dr. Oliver Schwedes

Projektmitarbeit:
Johannes Roderer (j.roderer@tu-berlin.de)
Martha Vobruba (martha.vobruba@tu-berlin.de)

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Weiterführende Informationen

https://www.ivp.tu-berlin.de/menue/forschung/aktuelle_forschungsprojekte/nahmob/

https://nrvp.de/22484

Quellen

AGFS - Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. „Nahmobilität 2.0". 2015

Asum GmbH, Gruppe Planwerk GmbH, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH. „Repräsentative Anwohner*innenbefragung zur Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrswende Wrangelkiez". 2020