

Anhang

Übersicht

1. Abgleich Leitbild Mobilitätskonzept – StEP Verkehr – Grundsätze für ein Verkehrskonzept für den Bezirk Pankow
2. Ausgewählte Ergebnisse der Befragung im Rahmen des Handlungsfeldes „Siedlungsstruktur und Verkehrsträger“
3. Stärken-Schwächen-Analysen des Handlungsfeldes „Fußgängerkonzept“
4. Zusammenfassende Darstellung der Handlungsempfehlungen des Handlungsfeldes „Sicherheit“
5. Kartierung der empfohlenen „I Bike-Stationen“ des Handlungsfeldes „Innovativ-Integrativ“
6. Kartierung der empfohlener „Car Sharing-Stationen“ des Handlungsfeldes „Innovativ-Integrativ“
7. Kategorisierung und Priorisierung der Empfehlungen und Maßnahmen

Mobilitätskonzept		StEP Verkehr		verkehrspolitische Grundsätze Pankows	
Leitsätze	Inhalt	Leitsätze	Inhalt	Grundsätze	Inhalt
1. Gleiche Mobilität für alle Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> - gleichberechtigte Chancen zur Verkehrsteilnahme unabhängig von körperlichen oder finanziellen Voraussetzungen - flexible Anpassung des ÖPNV-Angebots an die Nachfrage 	1. Mobilität für alle	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilität unabhängig von finanzieller Situation und Lage innerhalb der Stadt - Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsschichten werden beachtet 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt- und umweltverträgliche Mobilität für alle Bürger - Belastungen der Wohn- und Lebensqualität für Menschen sollen gemindert werden 	<ul style="list-style-type: none"> - attraktive Gestaltung der Fußwege - sichere, zahlreiche Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen- grüne - Fußwegeverbindungen - Gehwegvorstreckungen - Absenkung der Bordsteine - Erhöhung der Schulwegsicherheit - kinderfreundliche Straßen
2. Ökologisch verträgliche Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsangebot umweltverträglich gestalten und ausbauen - Reibungslose Verknüpfung einzelner Verkehrsträger - Nutzungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer attraktiv und sicher gestalten - MIV auf Hauptverkehrsstraßen ableiten - Mobilitätsbewusstsein steigern 	4. Neue Mobilität verträglich mit der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> - Die Mobilitätsbedürfnisse haben sich weiter differenziert - Verkehr ist räumlich und zeitlich stärker verteilt - Ökologischere Verkehrsmittel sind etabliert - Luftschadstoff und Lärmbelastungen eindämpfen - Carsharing etabliert - Bedarfsorientierte Mobilitäts- 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorrang für Bus und Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung Modalsplit zugunsten des ÖPNV - Ausbau ÖPNV - bessere Umsteigemöglichkeiten - behinderten gerechter Ausbau der Bahnhöfe - ÖPNV preiswerte Alternative MIV / günstige Tarife - Vorrang für Straßenbahnen und Busse vor MIV

Mobilitätskonzept		StEP Verkehr		verkehrspolitische Grundsätze Pankows	
Leitsätze	Inhalt	Leitsätze	Inhalt	Grundsätze	Inhalt
			<p>bedürfnisse auch für mobilitätsbehinderte Personen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrskonzentration zur Rush Hour nimmt ab - Mehr ÖPNV → komfortabler ÖPNV + preiswerter als MIV - ÖPNV gleichwertige Alter-native zum Individualverkehr - Kfz-Verkehr → hauptsächlich Wirtschaftsverkehr - Neue Straßen verhindern Verbindungs- und Verknüpfungsfizite 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung von Wohngebieten - Verbesserung der Wohnqualität der Anwohner - kostengünstige Maßnahmen sind anzuwenden 	
		<p>5. Neue Balance in der Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Innenstadt gewinnt an Attraktivität - mehr Parkraumbewirtschaftung - Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr - neue Qualitäten öffentlicher Räume besonders für Radfahrer und Fußgänger 	<p>Mehr Sicherheit für Fußgänger</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraktive Gestaltung der Fußwege - sichere, zahlreiche Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen- grüne - Fußwegeverbindungen - Gehwegvorstreckungen - Absenkung der Bordsteine - Erhöhung der Schulwegsicherheit - kinderfreundliche Straßen 	
				<p>Förderung des Radverkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radwege sollen auf den Fahrbahnen geführt werden - Ausreichende Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsstraßen 	

Mobilitätskonzept		StEP Verkehr		verkehrspolitische Grundsätze Pankows	
Leitsätze	Inhalt	Leitsätze	Inhalt	Grundsätze	Inhalt
				<ul style="list-style-type: none"> - Straße als Lebensraum 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßen sollen für den nichtmotorisierten Individualverkehr qualifiziert werden - mehr Grün- und Freiflächen - Mehrfachnutzungen von Straßenraum und Stellplätzen sollen angestrebt werden - Prüfung ob Hauptverkehrsstraßen Voraussetzungen für Parkraumbewirtschaftung erfüllen / Bevorrechtigung Anwohner
3. Siedlung und Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsangebot umweltverträglich gestalten und ausbauen - Verknüpfung unterschiedlicher Siedlungsstrukturen durch bedarfsorientierte, ausdifferenzierte Mobilitätsangebote - „Stadt der kurzen Wege“ - Lenkung des Wachstums auf innere Bereiche 	2. Verkehrs-sparsame Raumstruktur in der ganzen Stadtregion 3. Metropolregion vernetzt	<ul style="list-style-type: none"> - basiert auf polyzentrische Struktur Berlins - Strukturen erhalten und damit Qualitäten schaffen - → Qualitäten durch kurze Wege 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt der kurzen Wege 	<ul style="list-style-type: none"> - lange Wege zwischen Grundfunktionen, Arbeitsplätzen, Versorgung, Kultur möglichst gering halten

Mobilitätskonzept		StEP Verkehr		verkehrspolitische Grundsätze Pankows	
Leitsätze	Inhalt	Leitsätze	Inhalt	Grundsätze	Inhalt
4. Mobilitätsraum als attraktiver Lebensraum	<ul style="list-style-type: none"> - Lebendigkeit entsteht durch Menschen nicht durch Autos“ - Straßengestaltung in weiten Teilen auch für nicht-motorisierte Nutzungen qualifiziert - starker Rückgang des Durchgangsverkehr - weniger Lärm- und Umweltbelastungen 	6. Neue Balance in der Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Innenstadt gewinnt an Attraktivität - mehr Parkraumbewirtschaftung - Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr - neue Qualitäten öffentlicher Räume besonders für Radfahrer und Fußgänger 	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung des Durchgangsverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des Durchgangsverkehrs - in dicht besiedelten Gebieten kein Ausbau des Hauptstraßenverkehrsnetzes - teilweise Reduzierung der Geschwindigkeiten - Ausbau Straßen in äußeren Ortsteilen dient der besseren Anbindung der Anwohner - kein neuer Ausbau von Durchgangsstraßen durch Wohngebiete
				<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung von Wohngebieten 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung von dichtbesiedelten Gebieten - Verbesserung der Wohnqualität der Anwohner - kostengünstige Maßnahmen sind anzuwenden
				<ul style="list-style-type: none"> - Straße als Lebensraum 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßen sollen für den nichtmotorisierten Individualverkehr qualifiziert werden - mehr Grün- und Freiflächen - Mehrfachnutzungen von Straßenraum und Stellplätzen sollen angestrebt werden - Prüfung ob Hauptverkehrsstraßen Voraussetzungen für Parkraumbewirtschaftung erfüllen / Bevorrechtigung Anwohner

Mobilitätskonzept		StEP Verkehr		verkehrspolitische Grundsätze Pankows	
Leitsätze	Inhalt	Leitsätze	Inhalt	Grundsätze	Inhalt
<p>5. Mobilität innovativ integrativ</p> <ul style="list-style-type: none"> - innovative Mobilitätsformen dominieren - Straßengestaltung in weiten Teilen auch für nicht-motorisierte Nutzungen qualifiziert - starker Rückgang des Durchgangsverkehr - weniger Lärm- und Umweltbelastungen 	<p>4. Neue Mobilität verträgt sich mit der Stadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Mobilitätsbedürfnisse haben sich weiter differenziert - Verkehr ist räumlich und zeitlich stärker verteilt - Ökologischere Verkehrsmittel sind etabliert - Luftschadstoff und Lärmbelastungen eindämpfen - Carsharing etabliert - Bedarfsorientierte Mobilitätsbedürfnisse auch für mobilitätsbehinderte Personen - Verkehrskonzentration zur Rush Hour nimmt ab - Mehr ÖPNV → komfortabler - ÖPNV + preiswerter als MIV - ÖPNV gleichwertige Alter-native zum Individualverkehr - Kfz-Verkehr → hauptsächlich Wirtschaftsverkehr - Neue Straßen verhindern Verbindungs- und Verknüpfungsfizite 	<p>Grundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorrang für Bus und Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung Modalsplit zugunsten des ÖPNV - Ausbau ÖPNV - bessere Umsteigemöglichkeiten - behinderten gerechter Ausbau der Bahnhöfe - ÖPNV preiswerte Alternative MIV / günstige Tarife - Vorrang für Straßenbahnen und Busse vor MIV 		

Mobilitätskonzept		StEP Verkehr		verkehrspolitische Grundsätze Pankows	
Leitsätze	Inhalt	Leitsätze	Inhalt	Grundsätze	Inhalt
				<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung des Durchgangsverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des Durchgangsverkehrs - in dicht besiedelten Gebieten kein Ausbau des Hauptstraßenverkehrsnetzes - teilweise Reduzierung der Geschwindigkeiten - Ausbau Straßen in äußeren Ortsteilen dient der besseren Anbindung der Anwohner - kein neuer Ausbau von Durchgangsstraßen durch Wohngebiete
6. Neue Mobilitätskultur	<ul style="list-style-type: none"> - neue Mobilitätskultur: hohes ökologisches Bewusstsein und Orientierung des persönlichen Mobilitätsverhaltens daran - Bezirk treibt öffentliche Meinungsbildung zur nachhaltigen Mobilität aktiv voran - frühzeitige Verkehrserziehung - umfassendes Mobilitätsmanagement umfasst weitere Zielgruppen 	1. Mobilität für alle	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilität unabhängig von finanzieller Situation und Lage innerhalb der Stadt - Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsschichten werden beachtet 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt- und umweltverträgliche Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt- und umweltverträgliche Mobilität für alle Bürger - Belastungen der Wohn- und Lebensqualität für Menschen sollen gemindert werden
				<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> - Radwege sollen auf den Fahrbahnen geführt werden - Ausreichende Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsstraßen

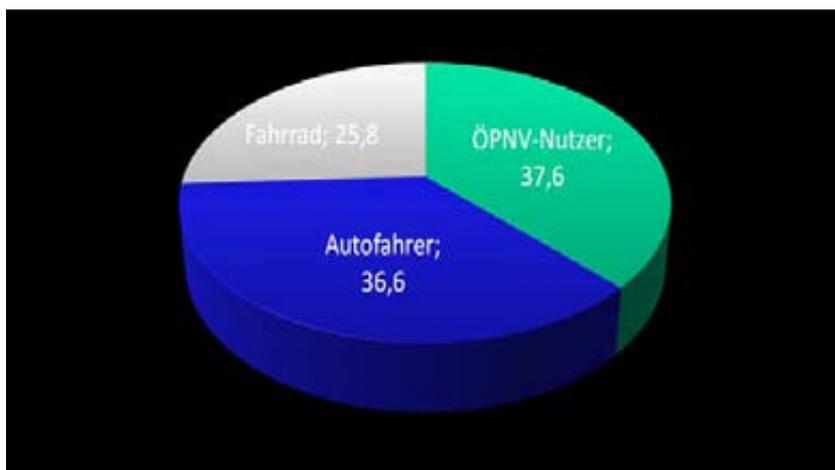
Anhang 2

Vorgehen

Um ein besseres Verständnis über die Gewohnheiten und das Verhalten bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Pankower zu erlangen, wurde im Zeitraum zwischen dem 25. April und dem 5. Mai eine Bürgerbefragung im gesamten Gebiet des Bezirkes durchgeführt. Insgesamt konnte eine Stichprobe von insgesamt 320 Befragten gezogen werden, wobei in jeder Siedlungskategorie 80 Personen befragt wurden.

Erkenntnisse

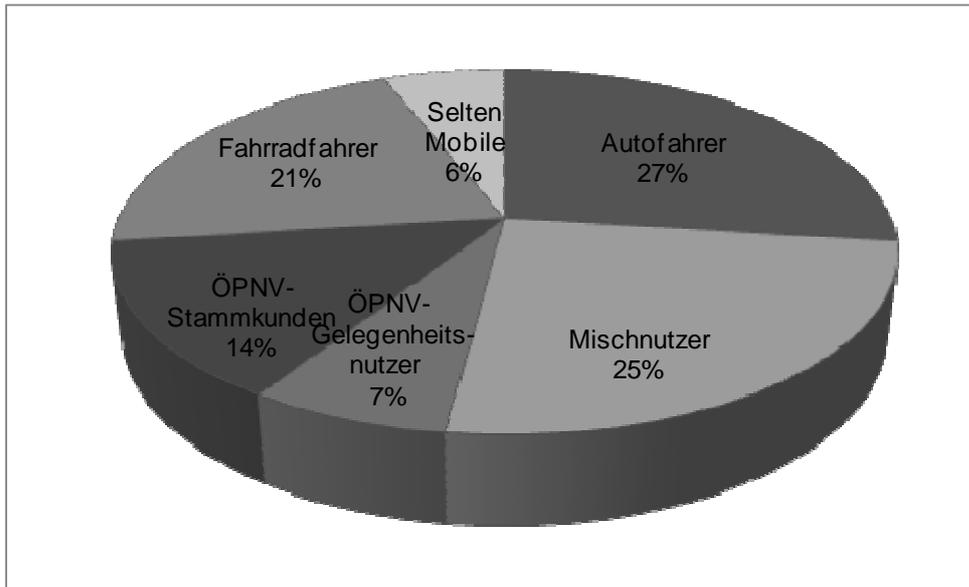
Aufgrund der Anzahl der Befragten kann man nicht von einer repräsentativen Befragung sprechen, jedoch spiegeln die Ergebnisse durchaus Tendenzen wieder, die der Planung als Orientierungshilfe dienen können (im folgenden werden der Einfachheit halber trotzdem verallgemeinernde Schlüsse für Pankow gezogen).



Modal Split Pankow

Der Anteil der Fahrradfahrer liegt zudem bei 25,8%. Verglichen mit dem Modal Split für Gesamtberlin, besitzt Pankow einen 10% höheren ÖPNV-Nutzer-Anteil. Auch der Anteil der Autofahrer liegt um 5% über dem von Gesamtberlin (31%). Der Modal Split für Gesamtberlin ist allerdings nur bedingt mit diesem hier erstellten vergleichbar, da er neben den drei erwähnten Nutzergruppen zudem in Fußgänger (25%) unterteilt wird. Eine zusätzliche Unterteilung in Fußgänger wurde bei der Befragung nicht vorgenommen, da es durch die Gruppe als grundlegende Voraussetzung zur Teilnahme am Verkehrsgeschehen angesehen wurde.

Unterteilung in Nutzergruppen



Unterteilung in Nutzergruppen

Autofahrer

Die Gruppe der Autofahrer (27% aller Befragten) ist durch eine tägliche Autonutzung geprägt. Der Zweck der Autonutzung ist in der Regel der Berufsweg. Die Gruppe der Autofahrer stellt gleichzeitig auch die Gruppe mit dem höchsten Einkommensniveau (meist über 2000€/ Monat) dar. Außerdem ist diese Gruppe auch in der Freizeit stark auf das Auto fixiert und vermeidet eine ÖPNV- oder Fahrradnutzung möglichst vollständig

Mischnutzer

Die Mischnutzer (25% aller Befragten) besitzen zwar ein Auto, nutzen dennoch andere Verkehrsmittel, wie durchschnittlich 2-3mal pro Woche den ÖPNV oder das Fahrrad. Trotzdem bevorzugen sie oft das Auto beim Zurücklegen von alltäglichen Wegen wie z.B. dem Einkaufen, da sie den Pkw als leistungsfähiger einschätzen.

ÖPNV- Gelegenheitsnutzer

Die ÖPNV- Gelegenheitsnutzer (7% aller Befragten) besitzen kein Auto und nutzen mindestens ein bis zwei mal pro Woche den ÖPNV. Ein weiteres Merkmal ist die gelegentliche Nutzung des Fahrrads. Oft sind in dieser Gruppe auch ältere Menschen vertreten, die bereits Rentner sind und daher auch mehr Zeit für kurze Strecken besitzen.

ÖPNV- Stammkunden

Die Nutzergruppe der ÖPNV- Stammkunden (14% aller Befragten) zeigt eine stark ausgeprägte ÖPNV-Nutzung, wobei Bus oder Bahn in der Regel täglich genutzt werden. Das

Auto und das Fahrrad haben in dieser Gruppe nur einen untergeordneten Stellenwert und werden höchstens in der Freizeit in Anspruch genommen. Außerdem gehören dieser Gruppe viele Schüler und Auszubildende an.

Fahrradfahrer

Die Gruppe der Fahrradfahrer (21% der Befragten) ist fast täglich mit dem Rad unterwegs und hat außerdem eine sehr gemischte Altersstruktur. Oft werden jedoch nur kurze Strecken (weniger als drei km) mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Selten-Mobile

Die Selten-Mobile (6% aller Befragten) sind größtenteils Rentner, welche oft kein Auto mehr besitzen. Dabei sind in dieser Gruppe überdurchschnittlich viele Frauen, da viele keinen Führerschein mehr besitzen bzw. noch nie einen besaßen. Durchschnittlich sind Mitglieder dieser Gruppe seltener als einmal pro Woche mit dem ÖPNV oder dem Rad unterwegs.

Verkehrsverhalten

Nutzungsstruktur

Bei der Auswertung des vorhandenen Datensatzes wurde deutlich, dass sich das Verkehrsverhalten und auch die Wahrnehmung des Verkehrs deutlich an den jeweiligen Wohnort orientierten. Tatsächlich konnte eine hohe Diskrepanz zwischen den einzelnen Siedlungsraumtypen bezüglich der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden. In der Tat konnte z.B. für die Bewohner des suburbanen Raumes eine wesentlich größere Autoverfügbarkeit und Nutzung festgestellt werden als in dichteren Gebieten, wo ein erheblich höherer Anteil am ÖPNV und Fahrrad zu verzeichnen ist. Somit besitzen im suburbanen Raum etwa 60% der Befragten einen eigenen PKW, wohingegen im innerstädtisch verdichteten Raum nur 30% über ein eigenes Auto verfügen. Dafür scheinen mehrere Gründe verantwortlich zu sein. Aufgrund der meist peripheren Wohnlagen ist die ÖPNV-Anbindung oft wesentlich schlechter ausgebaut als in der Innenstadt. Hinzukommend sind die am häufigsten vorhandenen Wohnformen Einfamilien- und Doppelhäuser mit Garten, welche einen hohen Platzverbrauch aufweisen und meist Teil einer größeren Siedlung sind, die an sich nur durch Straßen erschlossen wird. Somit müssen die meisten Bewohner dieser Siedlungen einen verhältnismäßig weiten Weg zurücklegen, um die nächste ÖPNV-Haltestelle zu erreichen. Ein weiteres Kriterium für den hohen PKW-Anteil der im suburbanen Raum lebenden Bevölkerung ist neben der Wohnlage und der Wohnform die Höhe des Einkommens und die damit weitaus höhere Bereitschaft ein Auto zu finanzieren.

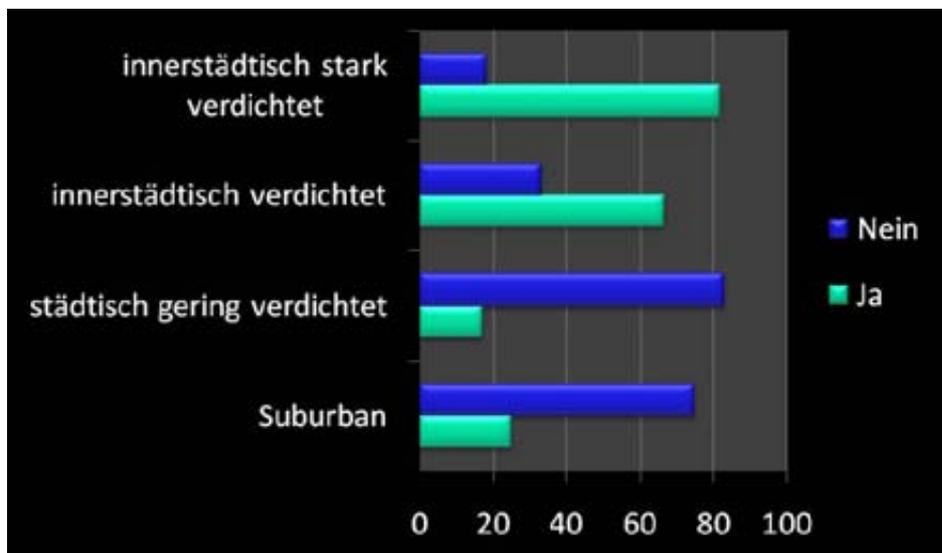
Zusammenhang Wohlstand und Mobilitätsbedürfnisse

Bei der Befragung hat sich deutlich gezeigt, dass Personen mit einem monatlichen Einkommen von über 1500 € im Schnitt doppelt so oft ein Auto besitzen, als Personen mit einem niedrigeren Einkommen. Dies lässt sich besonders im suburbanen Raum beobachten, wo sogar über 60% der Personen mit einem Einkommen über 2000 € pro Monat zwei oder mehr Autos zur Verfügung haben und mindestens eins täglich nutzen.

Zusammenhang Verkehrsmittelverfügbarkeit und Wohnstandort

Um herauszufinden, ob die Verkehrsmittelausstattung einen direkten Einfluss auf die tatsächliche Entscheidung für einen bestimmten Wohnstandort hat, wurde den befragten Personen folgende Frage gestellt:

Hat die Verkehrsmittelverfügbarkeit die Wahl Ihres Wohnstandorts beeinflusst?



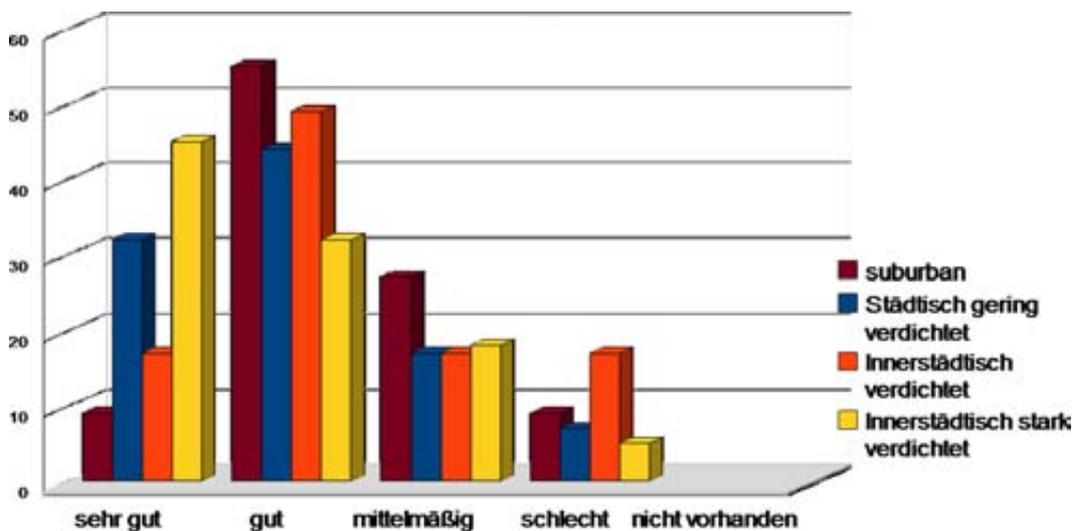
Zusammenhang Verkehrsmittelverfügbarkeit und Wohnstandort

Wie zu erkennen ist, zeichnet sich ein sehr starkes Gefälle zwischen den Kategorien *suburban/städtisch gering verdichtet* und *innerstädtisch verdichtet / innerstädtisch stark verdichtet* ab. Während die Verkehrsmittelverfügbarkeit in den beiden erstgenannten Kategorien die Wahl des Wohnstandortes zu gerade einmal 20% beeinflusst, liegt dieser Wert im innerstädtischen Bereich bereits bei 72%.

Diese starke Divergenz zwischen den dichteren und peripher-geprägten Gebieten des Bezirks steht in einem klaren Zusammenhang zu der angesprochenen größeren Autoverfügbarkeit in den suburbanen Räumen, wobei 60% aller befragten Personen im suburbanen Raum ein Auto besitzen, im Gegensatz aber lediglich 30% der Bewohner im innerstädtisch stark verdichteten Bereich über ein Auto verfügen.

Mobilitätsgefühl

Außerdem wurde es beim Auswerten der Bürgerbefragung möglich, ein zusammenfassendes Mobilitätsgefühl zu erfassen, welches sich aus Aspekten wie Verkehrsmittelausstattung, Preisen, Barrierefreiheit, Intervallen und Sauberkeit zusammensetzt. Dabei wurde zur besseren Vergleichbarkeit eine Bewertungsskala von *sehr gut* bis *nicht vorhanden* benutzt.



Wie beurteilen Sie ihr Mobilitätsgefühl?

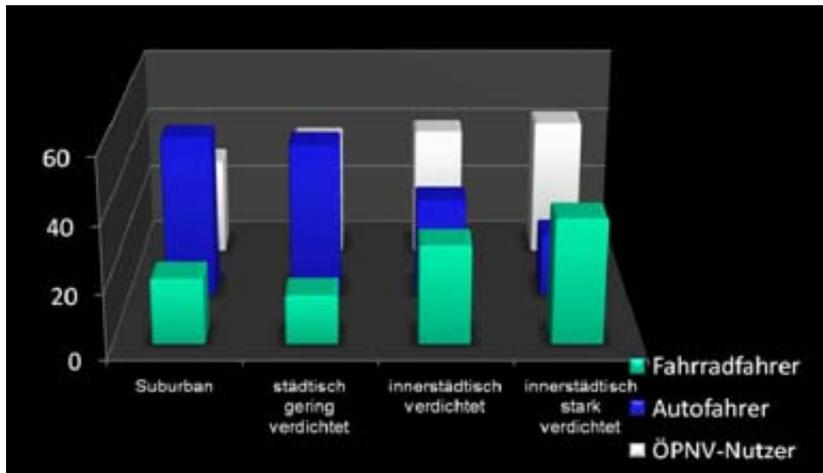
Dabei beurteilen 26% der Befragten ihr Mobilitätsgefühl als sehr gut und 44% als gut.

Im Gegensatz dazu befanden 20% ihr Mobilitätsgefühl als mittelmäßig und 9% als schlecht.

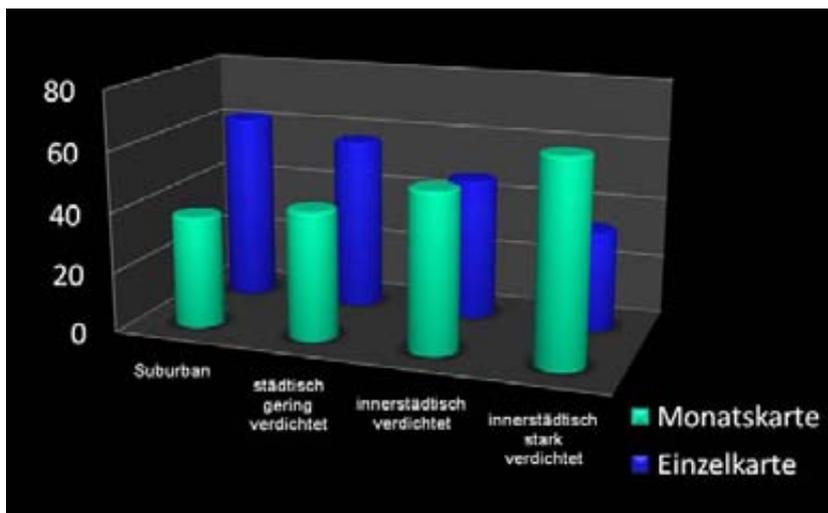
Hervorzuheben sind hier ebenfalls die Gefälle zwischen den einzelnen Siedlungskategorien. So beurteilten 43% des *innerstädtisch stark verdichteten* Bereichs ihr Mobilitätsgefühl als sehr gut, wo hingegen nur 8% aller Befragten des *suburbanen* Raumes zu dieser Einschätzung kamen. Dieses starke Gefälle wurde auf die Tatsache zurückgeführt, dass der innerstädtische Bereich wesentlich besser durch den ÖPNV erschlossen ist als der suburbane, besonders bezogen auf zeitliche Häufigkeit und räumliche Verfügbarkeit. Folglich lässt sich demnach auch auf einen Mangel an Ausstattung und Organisation des Verkehrs in den suburbaneren Gebieten schließen.

Zusammenfassend ist jedoch festzustellen, dass zwei Drittel aller Befragten ein sehr gutes bzw. gutes Mobilitätsgefühl haben und die verkehrlichen Bedingungen in Pankow durchaus als positiv wahrgenommen werden.

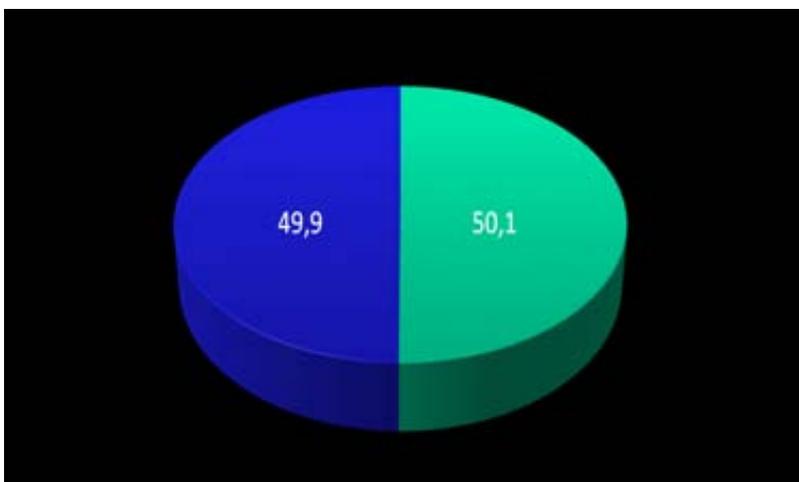
Sonstige Erkenntnisse



Modal Split nach Siedlungskategorien

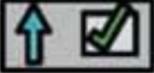
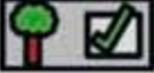
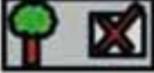
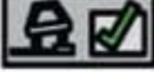
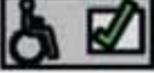
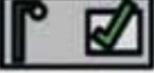
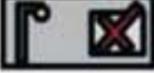
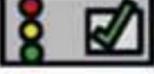
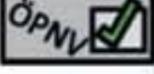
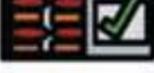
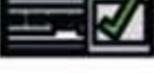


Verteilung Fahrkartennutzung nach Kategorien



Fahrkartennutzung Gesamt Pankow

Legende - Stärken und Schwächen der Fußwege in Pankow

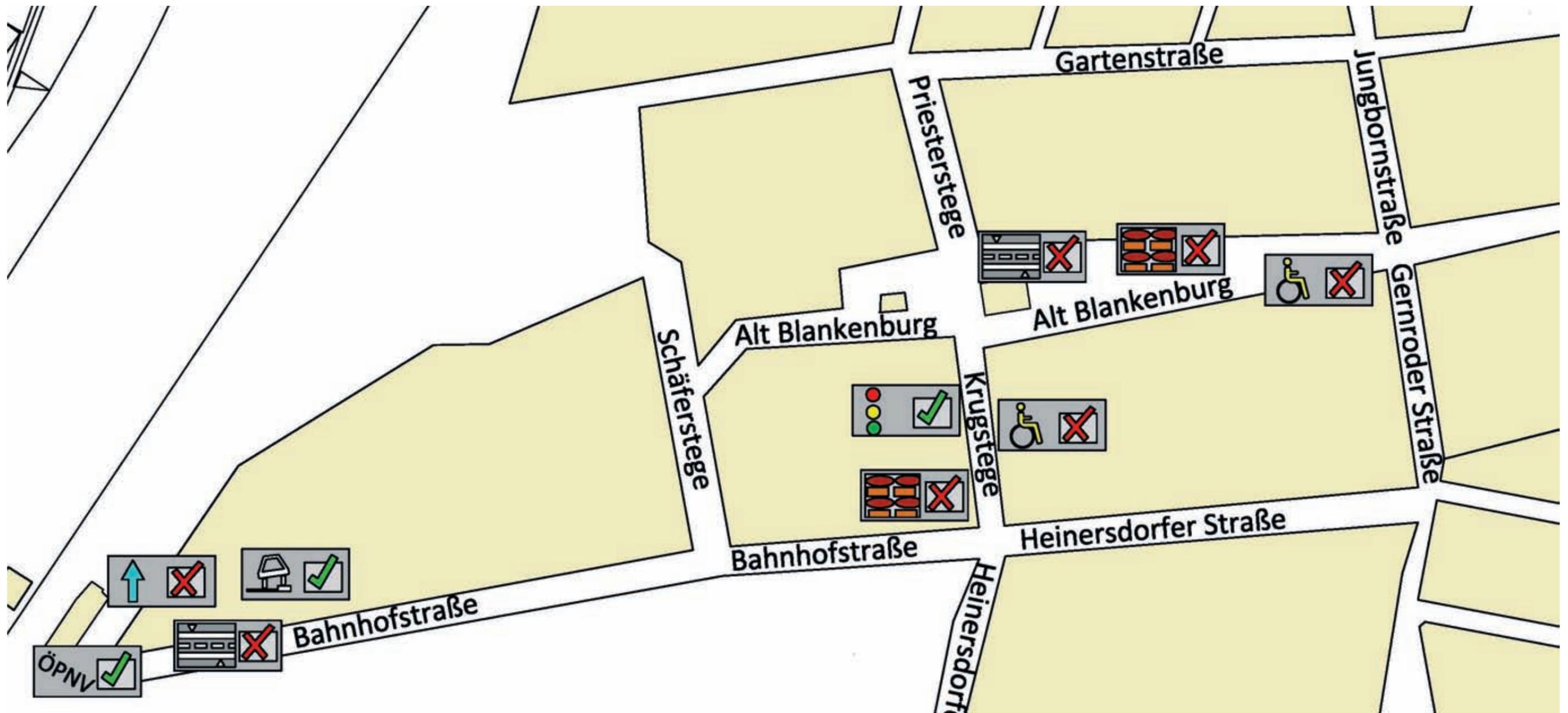
	gut ausgebaute Beschilderung		schlecht ausgebaute Beschilderung
	gute Aufenthaltsqualität		kaum Aufenthaltsqualität
	viele Übergangsmöglichkeiten über die Straße		wenige Übergangsmöglichkeiten über die Straße
	klare Funktionstrennung auf dem Fußweg		keine Funktionstrennung auf dem Fußweg
	parken auf dem Gehweg nicht erlaubt		parkende Autos auf dem Gehweg
	Barrierefreiheit		keine Barrierefreiheit
	Beleuchtung auf den Fußweg und auf die Straße gerichtet		Beleuchtung nur auf die Straße gerichtet
	ein extra Fahrradweg		kein eigener Fahrradweg
	gut gebauter Ampelüberweg		schlecht gebauter Ampelüberweg (viele Rotläufer)
	ÖPNV gut zu erreichen		ÖPNV schlecht zu erreichen
	Gehweg gut ausgebaut		Gehwegschäden
	Fußgängervorstreckungen		

Stärken und Schwächen im Hauptzentrum Prenzlauer Berg,

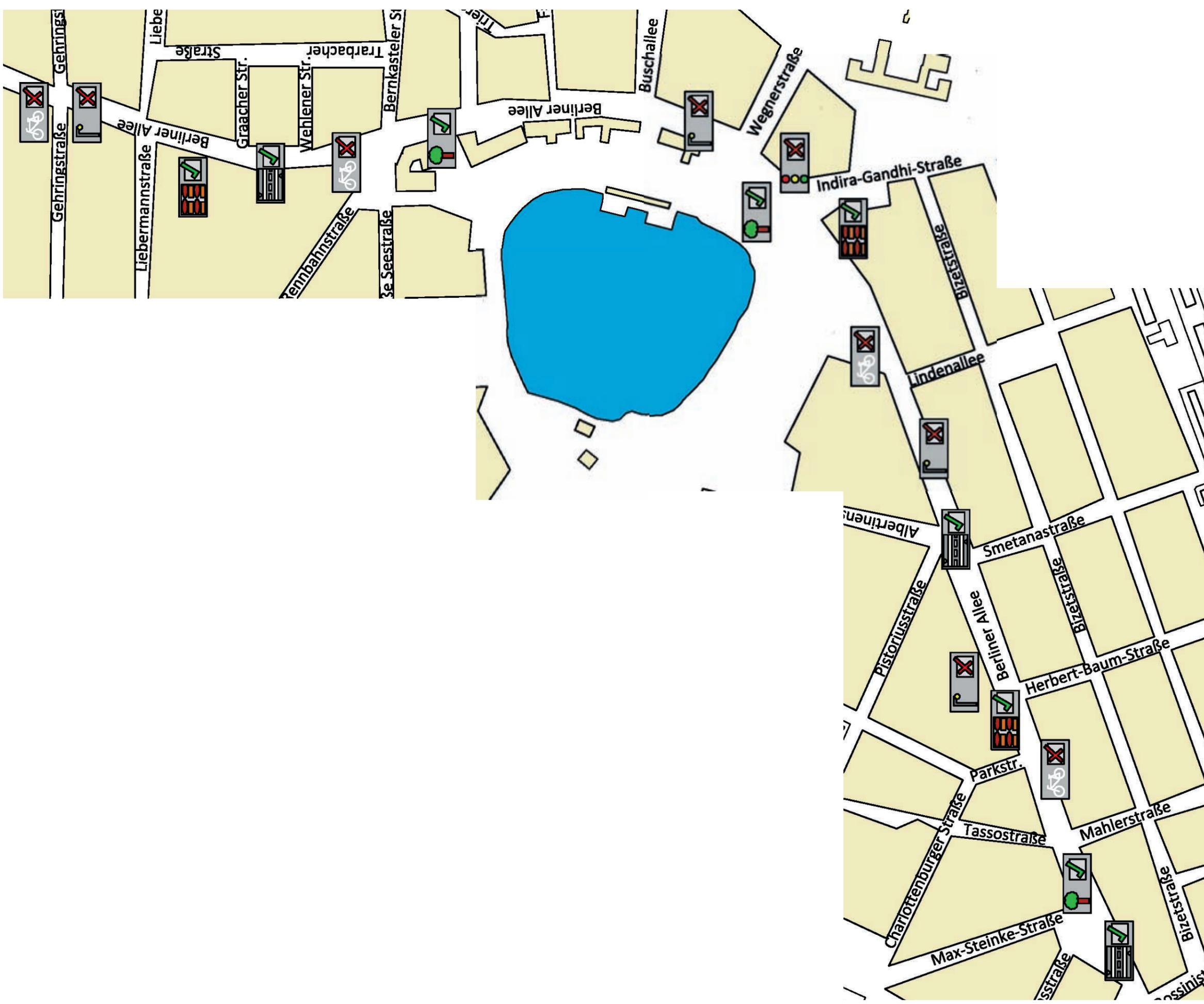
Schönhauser Allee



Stärken und Schwächen im Ortsteilzentrum Blankenburg



Stärken und Schwächen im Stadtteilzentrum Weißensee, Berliner Allee



Stärken und Schwächen im Stadtteilzentrum Greifswalder Straße



Zusammenfassende Darstellung der Handlungsempfehlungen des Handlungsfeldes Sicherheit

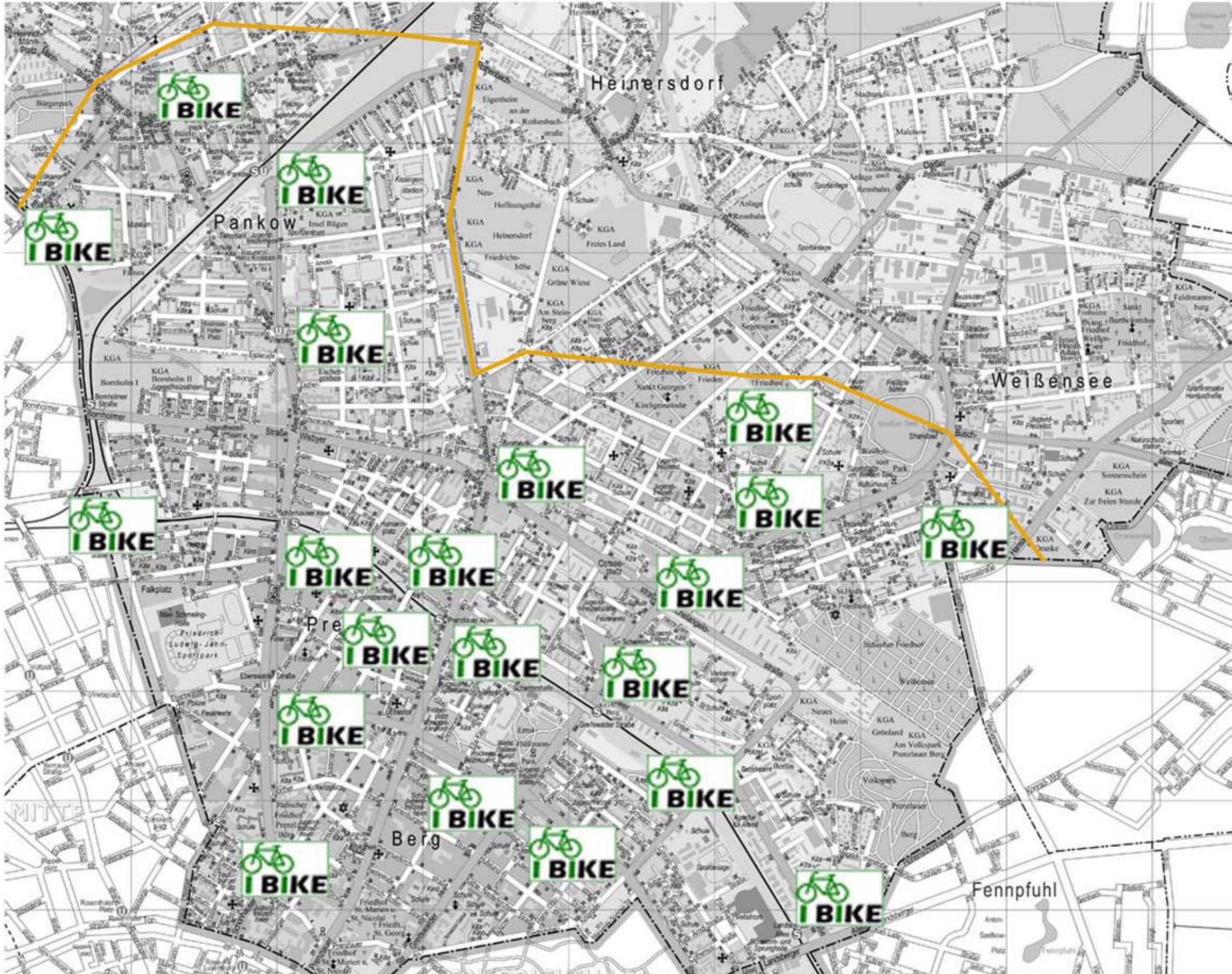
Nr.	Maßnahme	Akteure	Räumliche Einordnung	Zeitliche Einordnung	Priorität
	Tätigkeitsschwerpunkt: Mensch		(Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung)		
A	Schulwegsicherung				
A 1	Informationsoffensive Schulwegpläne	SenBWF Schule, Kita, Eltern	an Schulen, Kitas	- (jährlich)	Hoch
A 2	Jährliche Aktualisierung der Schulwegpläne	Bezirk	vor Schulen	- (jährlich)	Mittel
A 3	Erstellung von Schulwegplänen für die Oberstufe	CöGa, Verkehrswacht	vor Oberschulen	Bis 2012	Mittel
A 4	Jährliche Aktualisierung des Radschulwegplans	CöGa, Verkehrswacht	-	- (jährlich)	Mittel
A 5	Integration des Radschulwegplans in die Schulwegpläne	Bezirk	-	Bis 2010	mittel
A 6	Gründung von Schulweggeheimenschaften	Schule, Eltern	-	-	niedrig
A 7	Kampagne: „Zu Fuß und Rad zur Schule“	u.a. VCD	An Schulen	- (jährlich)	Mittel
A 8	Fortsetzung des Einsatzes von Schülerlotsen	Polizei, Schule, Schüler	vor Schulen	fortlaufend	mittel
B	Verkehrsumdenken bei Senioren				
B 1	Verpflichtender Gesundheitscheck ab dem 70. Lebensjahr	Bezirk, Senioren	-	bis 2015	mittel
B 2	Schulungen und Informationsveranstaltungen	Senioren	-	Bis 2012	niedrig

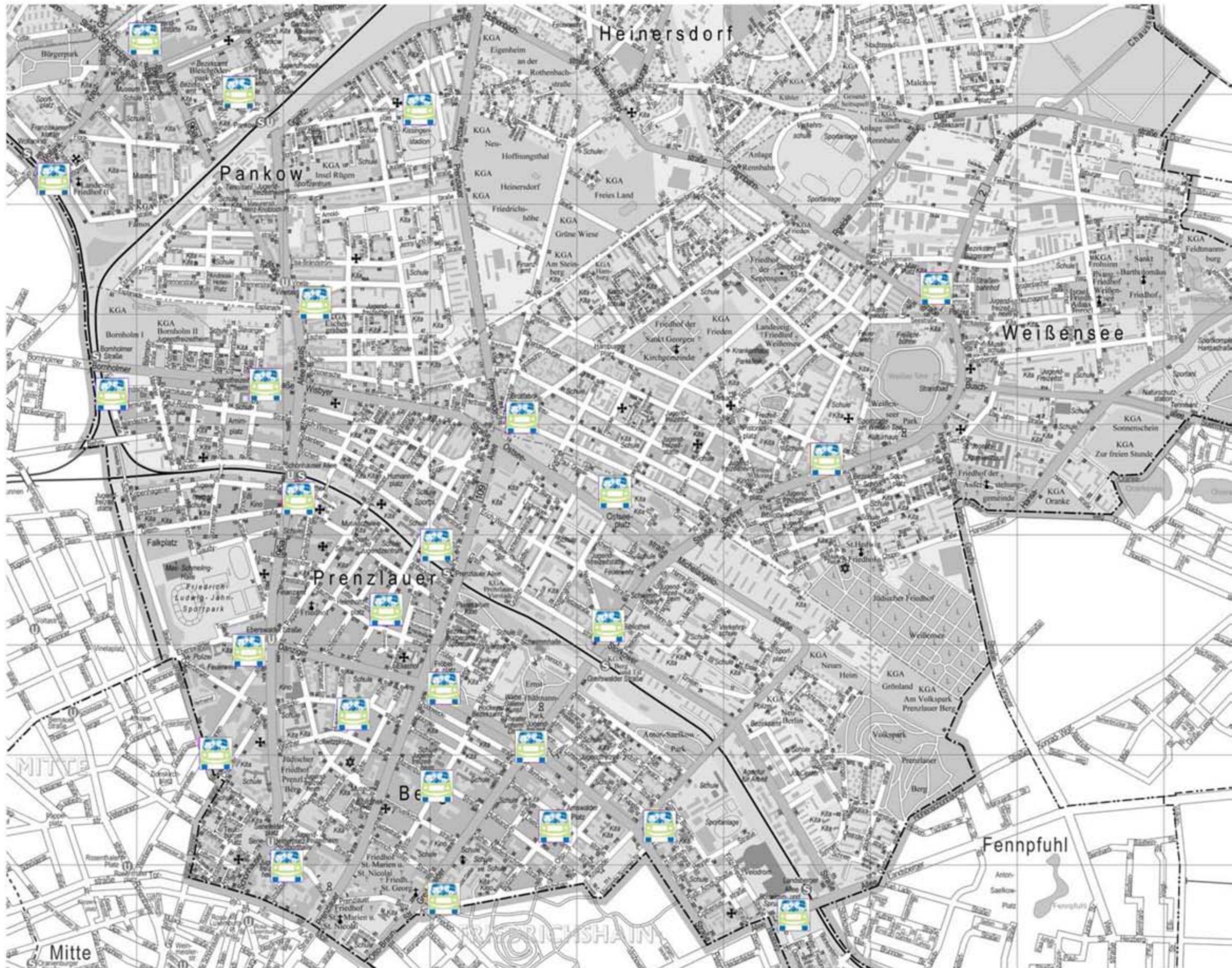
	taltungen				
B 3	Bei freiwilliger Rückgabe der Fahrerlaubnis, Möglichkeit ein halbes Jahr den ÖPNV kostenfrei zu nutzen	Bezirk, BVG und S-Bahn	-	bis 2015	niedrig
C	Kampagnen für Radfahrer				
C 1	Informationsoffensive zu den Rechten und Pflichten als Radfahrer	SenStadt, Bezirk	-	Bis 2012	mittel
C 2	Fortsetzung „Aktion toter Winkel“	Polizei, Lkw-Fahrer	-	Fortlaufend	mittel
C 3	Fortsetzung der Radfahrausbildung als fester Bestandteil der Schulbildung	SenBWF, Schule, Polizei	-	jährlich	Mittel
D	Verkehrsaufklärung für Jugendliche und Erwachsene				
D 1	Kampagne gegen Alkohol am Steuer	Polizei, Bezirk	-	Bis 2015	Niedrig
D 2	Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen	Polizei, Fahrschulen, Bezirk	-	Bis 2015	mittel
D 3	Informationsoffensive: Eltern und ihre Vorbildfunktion	Polizei, Initiativen	-	Bis 2015	niedrig
	Tätigkeitsschwerpunkt: Infrastruktur		(Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten)		
F	Sicherheit vor Kitas und Schulen sowie um Spielplätzen				
F 1	Tempo 30 Zone einrichten	Bezirk	Sanierungsgebiete		Mittel
F 2	Errichtung von Verkehrsschildern; überflüssige Schilder entfernen				niedrig

F 3	Schaffung von Überquerungsmöglichkeiten (Mittelinseln, Lichtsignalanlagen mit Grün-Anforderung, Gehwegvorstreckungen)		Heinz-Brandt-OS, Berliner Allee		hoch
F 4	Schaffung der Geschwindigkeitsminderungen durch Aufpflasterungen oder Fahrgassenversätze				Mittel
F 5	Unterstützung des Park/Haltverbots im Überquerungsbereich durch Poller				hoch
G	Sicherheit für Radfahrer				
G 1	Anwendung des 10-Punkte-Programms Schwerpunkte: ❖ Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn ❖ Breiter gezogene Aufstellspuren	SenStadt, Polizei	Langhansstr., Roelckestr.		Hoch Hoch mittel
G 2	Sichere Verkehrsführung an Baustellen				mittel
G 3	Sichere Radwegeführung im Bereich der ÖPNV-Haltestellen				niedrig
H	Sicherheit für Senioren und Behinderte				
H 1	Absenkung der Bordsteinkanten im Überquerungsbereich		Schulzestr. 10, Schonensche Str. 25,		Mittel
H 2	Markierung				niedrig
H 3	Beleuchtung der Gehwege		Seniorenheim		niedrig

			Gürtelstraße 32a und 32,		
H 4	Tempo 30 Zone einrichten				mittel
I	Schaffung von Straßenraum für Trendsportarten				
I 1	Freigabe der Radverkehrsanlagen für Inlineskater u.a.				niedrig
J	Weitere Empfehlungen für den Individualverkehr				
J 1	Grünphasen verlängern		Antonplatz, Prenzlauer Allee (Höhe S- Bhf.)		niedrig
J 2	Maßnahmen von F auch allgemein gültig				
	Tätigkeitsschwerpunkt: Verkehrsüberwachung				
K	Verkehrsüberwachung der Radfahrer				
K 1	Überprüfung des Zustands der Fahrräder	Ordnungs- amt, Polizei			Niedrig
K 2	Härtere Ahnung bei falschem Fahrverhalten	Ordnungs- Amt, Polizei	Dänenstraße ,		mittel
L	Verkehrsüberwachung der Autofahrer				

L 1	Überwachung der Geschwindigkeitsregelungen	Polizei	(Wohngebiet um die) Berliner Allee		Mittel
L 2	Konstante Kontrolle des Park –und Haltverbots (einschließlich 2.-Spur-Parker)	Ordnungsamt	Gehwegabsenkung in der A.-Zweig-Str.		mittel
L 3	Allgemeine Verkehrskontrollen (Alkohol)	Polizei			niedrig





	Preispolitische und ordnungsrechtliche Maßnahmen	Priorität
PO 1	Fußgänger Ausgezeichnete Wege und Hinweisschilder zur nächsten Bike Sharing Station/ ÖPNV Station Informationsoffensive Schulwegpläne Erstellung von Schulwegplänen für die Oberschulen Schaffung von beidseitigen Fußwegen Beschilderung für Fußgänger ausbauen	Mittel Mittel Mittel Mittel Mittel
PO 2	Radverkehr Bereitstellung von Flächen für Bike Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum Ausgezeichnete Radwege und Hinweisschilder zur nächsten Bike Sharing Station/ ÖPNV Station Anwendung des 10-Punkte-Programms Vorlaufzeiten an Lichtsignalanlagen Überprüfung des Zustands der Fahrräder Härtere Ahndung bei falschem Fahrverhalten Schaffung von beidseitigen Radwegen Einführung einer Fahrradpauschale (Bezirksverwaltung)	Hoch Mittel Hoch Hoch Niedrig Niedrig Mittel Niedrig
PO 3	ÖPNV Vorrangschaltung für ÖPNV Priorität auf Ausbau von Barrierefreiheit legen Einführung von Jobtickets (Bezirksverwaltung) Verschenken von ÖPNV-Schnupper-Tickets (Bezirksverwaltung)	Hoch Hoch Mittel Niedrig
PO 4	MIV Tempo 30-Zone in Straßen durch Zentren Verbot von Schwerlasttransport in Zentren eingeschränkte Parkmöglichkeiten auf Hauptstraßen Vision eines „autofreien Zentrums Berliner Allee“ Überwachung der Geschwindigkeitsregelungen Stärkeres Durchgreifen gegen Falschparker Entlastung vom Durchgangsverkehr	Hoch Niedrig Niedrig Niedrig Mittel Niedrig Hoch

PO 5	Parkraummanagement Bereitstellung von Flächen für Car Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum	Hoch
	Parkprivilegierung von Car Sharing im öffentlichen Straßenraum	Hoch
	Einführung von Stellplatzbewirtschaftung auf dem eigenen Gelände bzw. in umliegenden Straßen (Bezirksverwaltung)	Niedrig
	Installation von privilegierte Stellplätzen für Fahrgemeinschaften (Bezirksverwaltung)	Niedrig
PO 6	Übergreifend großflächige Zersiedlung vermeiden	Mittel
	Herstellung eines Geschwindigkeitsvorteils auf Schienenwegen gegenüber Straßen	Hoch
	Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen	Mittel
	Errichtung von Verkehrsschildern, z.B. „Tempo 30“ oder „Schule!“, dabei gleichzeitig überflüssige Schilder entfernen/vermeiden	Mittel
	Verkehrskontrollen (Alkohol)	Mittel

	Baulich-infrastrukturelle Maßnahmen	
Bi 1	Fußgänger Absenkung der Gehwege	Hoch
	Markierung	Mittel
	Fußwege ausbauen und verbessern	Hoch
	Vermehrte Querungsmöglichkeiten und Beleuchtungsanlagen auf Hauptstraßen	Hoch
	längere Grünphase der Ampel für Fußgänger	Mittel
	Verbesserung der Zugänglichkeiten der Dienststellen (Bezirksverwaltung)	Niedrig
Bi 2	Radverkehr Bau von zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten an S-/ U-Bahnhöfen	Hoch
	Bewachte Fahrradabstellanlagen mit Service- und Reparaturangebot an größeren S-/ U-Bahnhöfen (z.B. S-/ U-Bahnhof Pankow; S-/ U-Bahnhof Schönhauser Allee)	Niedrig
	Anbringen von Fahrschienen an S-/ U-Bahnhöfen mit nicht-vorhandenen Rolltreppen/ Aufzügen	Mittel
	Einrichtung einer Fahrradwerkstatt in Betrieben	Niedrig
	Ausbau und Kommunikation des Radroutennetzes	Mittel

	<p>„Green Box“ (an Lichtsignalanlagen Spurvorfahrt vor mehreren Spuren; Anwendung bei von Radverkehr hoch frequentierten Straßen)</p> <p>Sichere Radwegführung im Bereich von ÖPNV-Haltestellen</p> <p>Radfahrer sollten eine separate Radfahrspur haben</p> <p>Schaffung der baulichen Voraussetzungen für ein Routennetz</p> <p>Bau von witterungsgeschützten, diebstahlsicheren sowie eingangsnahen Fahrradabstellanlagen (Bezirksverwaltung)</p> <p>Installation von Duschen, Umkleieräumen und Spinten (Bezirksverwaltung)</p>	<p>Hoch</p> <p>Mittel</p> <p>Hoch</p> <p>Mittel</p> <p>Mittel</p> <p>Niedrig</p>
Bi 3	ÖPNV	
Bi 4	<p>MIV</p> <p>ungünstige Straßenführungen überplanen</p> <p>Geschwindigkeitsminderungen durch Aufpflasterungen oder Fahrgassenversätze schaffen</p> <p>Park/Haltverbot im Überquerungsbereich, ggf. unterstützt durch Poller</p> <p>Parken von Autos auf dem Gehweg verbieten</p> <p>Bau von Tangentialentlastungsstraßen</p>	<p>Niedrig</p> <p>Mittel</p> <p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Mittel</p>
Bi 6	<p>Übergreifend</p> <p>Förderung der Kombination von Pkw- bzw. Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung durch Park & Ride und Bike & Ride Anlagen an S-Bahnhöfen</p> <p>gezielte Stärkung der Zentren zur Nahversorgung (kurze Wege)</p> <p>Schaffung von Querungshilfen, z.B. Mittelinseln, Lichtsignalanlagen (Druckknopfampeln)</p> <p>optische Abgrenzung im Bereich der Bushaltestellen schaffen</p> <p>bessere Aufenthaltsqualität durch Bänke und angelegte Straßenbegrünung</p> <p>Beleuchtung auf Gehweg und Straße ausrichten</p> <p>Einrichten einer Begegnungszone vor dem S-/ U-Bahnhof Pankow</p> <p>Einrichten einer Shared Space Zone auf der Schivelbeiner Straße</p> <p>Schaffung von Begegnungspunkten durch Stadtmöbel und Straßenarchitektur</p>	<p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Niedrig</p> <p>Mittel</p> <p>Hoch</p> <p>Mittel</p> <p>Mittel</p> <p>Mittel</p>

	Organisatorische Maßnahmen	
O 1	Fußgänger Jährliche Aktualisierung der Schulwegpläne Gründung von Schulweggeheimenschaften Kampagne „Zu Fuß und Rad zur Schule“ Fortsetzung des Einsatzes von Schülerlotsen	Mittel Niedrig Mittel Niedrig
O 2	Radverkehr Entwicklung eines neuen, attraktiven Bike Sharing Systems Förderung des Konzepts „IBIKE“ Integration von Fernfahrradwege ins städtische Fahrradwegenetz Förderung der Benutzung für längere Distanzen System für schnellere Beseitigung von Fahrradschrott Kooperation mit Fahrradhändlern, Entsorgung des Schrotts Fortsetzung „Aktion Toter Winkel“ Fortsetzung der Radfahrausbildung als fester Bestandteil der Schulbildung regelmäßige Anpassung des Radschulwegplans Kauf und Bereitstellung von Betriebsfahrrädern (Bezirksverwaltung) Fahrradlotterie (Verlosung von Fahrrädern bzw. Fahrradzubehör) (Bezirksverwaltung) Anbieten von Fahrradcodierungen im Sinne des Diebstahlschutzes (Bezirksverwaltung) Einrichtung eines Fahrradservices bzw. einer Fahrradwerkstatt (Bezirksverwaltung)	Hoch Mittel Mittel Mittel Niedrig Niedrig Mittel Mittel Mittel Niedrig Niedrig Niedrig Niedrig
O 3	ÖPNV Aufwertung und Ausbesserung von Haltestellen Bonusprogramm für Langzeitnutzer Sicherheitsgefühl bei Benutzung des ÖPNV stärken Kameras installieren Sicherheitspersonal erhöhen Beleuchtungskonzepte Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im suburbanen Raum Verbesserung des ÖPNV zur besseren Wegekettenbildung	Mittel Niedrig Hoch Mittel Hoch Mittel Niedrig Niedrig

	<p>Aufbau eines sicheren und wetterunabhängigen Haltestellensystems</p> <p>Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten des ÖPNV (Bezirksverwaltung)</p> <p>Schaffung neuer bzw. verbessertes ÖPNV-Angebote (Bezirksverwaltung)</p> <p>Installation von elektronischen Auskunftssystemen für den ÖPNV (Bezirksverwaltung)</p>	<p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p>
O 4	<p>MIV</p> <p>Ausbau und Etablierung eines dichten Car Sharing Netzes</p> <p>Besonders dichtes Car Sharing Netz im städtischen Raum (Stationen im Umkreis von 500m)</p> <p>Errichtung und Förderung einer Plattform für Kommunikation und Kooperation zwischen den einzelnen Car Sharing Unternehmen und Bezirk</p> <p>Förderungen des „Money and Share“ Systems</p> <p>Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsvermittlung, z.B. über Intranet (Bezirksverwaltung)</p>	<p>Hoch</p> <p>Hoch</p> <p>Mittel</p> <p>Mittel</p> <p>Niedrig</p>
O 6	<p>Übergreifend</p> <p>Optimierung des Zugangs zu Mobilitätsinformationen</p> <p>Informationen und Koordination über eine Mobilitätszentrale anstreben</p> <p>Einrichtung einer Informationsplattform für eine Mobilitätszentrale</p> <p>Entwicklung eines Netzwerkes zwischen Verkehrsträgern und Verwaltung</p> <p>Einführung eines Mobilitätskoordinators</p> <p>bessere Ausschilderung von Park & Ride Möglichkeiten</p> <p>qualitativ hochwertigen Einzelhandel in Zentren anziehen (durch Aufwertung des Umfeldes)</p> <p>Förderung/Einführung Bike und Car Sharing</p> <p>Veranstalten von Aktionstagen (Bezirksverwaltung)</p> <p>Durchführung von kurzen Mitarbeiterbefragungen (Bezirksverwaltung)</p> <p>Car-Sharing für Dienst- und Privatfahrten (Bezirksverwaltung)</p> <p>Wohnstandortberatungen für alle Neueinstellungen mit integrierter Mobilitätsberatung (Bezirksverwaltung)</p> <p>Erstellung von Kostenberechnungen und Ökobilanzen (Bezirksverwaltung)</p> <p>Durchführung von umfangreichen Mitarbeiterbefragungen (Bezirksverwaltung)</p>	<p>Hoch</p> <p>Mittel</p> <p>Mittel</p> <p>Mittel</p> <p>Niedrig</p> <p>Mittel</p> <p>Hoch</p> <p>Mittel</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p> <p>Niedrig</p>

	Kommunikative Maßnahmen	
K 1	Fußgänger Schulung von Senioren	Niedrig
K 2	Radverkehr Infokampagne über neues Bike Sharing System Informationsoffensive zu den Rechten und Pflichten als Radfahrer Informationsoffensive für Eltern bzgl. Ihrer Vorbildfunktion und der Verkehrserziehung ihrer Kinder	Mittel Mittel Niedrig
K 3	ÖPNV Angebote für bestimmten Zielgruppen (z.B. Begleitservice, Schulungen, Trainings zur ÖPNV-Nutzung) Förderung von Informationsveranstaltungen Gezielte Information von Neubürgern Corporate Design	Mittel Mittel Hoch Mittel
K 4	MIV Infokampagne über Car Sharing als adäquater und attraktiver Ersatz zum eigenen Pkw Infokampagne über „Money and Share“ System Kampagnen gegen Alkohol am Steuer	Mittel Mittel Mittel
K 6	Übergreifend Dialog mit Bürgern und Akteuren, Befragungen über Mobilitätsbedürfnisse Bürgernahe Aufbereitung von Informationen, statistischen Werten und Befragungsergebnissen (auch Bezirksverwaltung) Aufzeigen von Mobilitätswahlmöglichkeiten Werbung für ein neues Image der Mobilität Bereitstellung von Mobilitätsinformationen für Betriebsmitarbeiter verstärkte Förderung intermodaler Wegekettens, durch Verkehrserziehung Diskussionsforum zur Beteiligung aller Akteure Internes Informieren über betriebliches Mobilitätsmanagement (Bezirksverwaltung)	Mittel Hoch Hoch Hoch Mittel Hoch Mittel Hoch