

Kiezblock Komponistenviertel

Evaluationsbericht

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Julia Gerlach
Dipl.-Ing. Iwan Porojkow
Professur für Verkehrsökologie
Technische Universität Dresden

06.02.2025



Professur für
Verkehrsökologie
der TU Dresden

Inhalt

1	Ziele und zeitlicher Ablauf der Erhebungen	1
2	Methodik und Umsetzung der Erhebungen	3
2.1	Verkehrszählung und Durchgangsverkehrserhebung.....	3
2.1.1	Methodik und Umsetzung der Verkehrszählungen.....	3
2.1.2	Rahmenbedingungen der Verkehrserhebungen.....	4
2.1.3	Hochrechnung und Vergleich der Zähldaten	5
2.1.4	Erhebung des Durchgangsverkehrs vor Umsetzung.....	6
2.2	Erhebung der Verkehrslage	7
2.2.1	Datengrundlage	7
2.2.2	Methodik.....	7
2.3	Verkehrsbeobachtungen (gefährlichen Situationen, Konflikten und Regelakzeptanz)	8
2.4	Repräsentative Befragung der Anwohnenden	9
2.4.1	Methodik und Umsetzung der Anwohnenden-Befragung	9
2.4.2	Rücklauf und Wichtung der Befragungsdaten	9
3	Erhebungsergebnisse	12
3.1	Verkehrszählung und Durchgangsverkehrserhebung.....	12
3.1.1	Kfz-Verkehrsaufkommen und Anteil Durchgangsverkehr vor Maßnahmenumsetzung.....	12
3.1.2	Ergebnisse der Nachher-Ergebnisse und Vergleich.....	13
3.2	Ergebnisse der Verkehrslageerhebung	15
3.3	Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen	18
3.4	Ergebnisse der Anwohnendenbefragung.....	19
3.4.1	Stichprobenbeschreibung	19
3.4.2	Ausgangssituation: Aufenthalts- und Verkehrsqualität im Komponistenviertel.....	19
3.4.3	Bewertung des Planungsprozesses des Kiezblockprojekts	22
3.4.4	Wirkungen des Kiezblockprojekts.....	23
3.4.5	Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und Kiezleben	26
3.4.6	Gesamtbewertung des Kiezblockprojekts und Verbesserungsvorschläge.....	29
4	Anhang	31
5	Literaturverzeichnis	38

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTV _w	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Mo-Fr in Normalwochen)
KP	Knotenpunkt
Krad	Kraftrad
Lkw	Lastkraftwagen
Pkw	Personenkraftwagen
QS	Querschnitt

1 Ziele und zeitlicher Ablauf der Erhebungen

Der Kiezblock Komponistenviertel ist das erste im Bezirk Berlin Pankow umgesetzte Kiezblockprojekt. Mit der Umsetzung des Kiezblockprojekts wurden insbesondere die folgenden Ziele verfolgt:

- Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch das Komponistenviertel, der insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu einer hohen Verkehrsbelastung im Wohngebiet führte und
- damit einhergehend Verbesserung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität sowie eine Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.
- Mittelfristig sind verbesserte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auch ein zusätzlicher Anreiz zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds (ÖV, Fuß- und Radverkehr).

Das Kiezblockprojekt wurde wissenschaftlich begleitet und umfangreich evaluiert. Die Fragestellungen für die Evaluierung leiteten sich dabei aus den Zielen des Kiezblockprojekts ab. Ergänzend sollten auch die Auswirkungen des Projekts auf den lokalen Verkehrsablauf und Verbesserungsvorschläge erhoben werden. Auf diesem Wege kann die Evaluierung auch zu einer verbesserten Umsetzung von Kiezblockprojekten in anderen Kiezen in Pankow beitragen.

Konkret zielte die Evaluierung auf die Beantwortung der folgenden Fragestellungen:

- Frage 1: Gelingt die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs im Komponistenviertel?
- Frage 2: Wie entwickelt sich in der Folge insgesamt das Verkehrsaufkommen im Kfz-, Fuß- und Radverkehr?
- Frage 3: Werden die neuen Verkehrsregelungen im Komponistenviertel angenommen (Regelakzeptanz)?
- Frage 4: Entstehen neue Verkehrskonflikte und potentiell gefährliche Situationen?
- Frage 5: Wie wird das Kiezblockprojekt durch die Anwohnenden bewertet und hat es einen Einfluss auf die wahrgenommene Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität?
- Frage 6: Konnten durch das Projekt Veränderungen im Mobilitätsverhalten und der im Komponistenviertel durchgeführten Aktivitäten bewirkt werden?

Zur Beantwortung dieser Fragestellungen wurden verschiedene Datenerhebungen durchgeführt. Diese umfassten insbesondere:

- Verkehrszählungen und eine Durchgangsverkehrserhebung im Kfz-, Fuß- und Radverkehr an verschiedenen Standorten im Komponistenviertel zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung
- Verkehrsbeobachtungen zur Identifizierung von Verkehrskonflikten, potentiell gefährlichen Situationen und häufigen Regelverstößen nach Maßnahmenumsetzung
- Repräsentative Anwohnenden-Befragungen zur Erhebung der Wahrnehmung des Projekts und der Projektwirkungen.

Tabelle 1 zeigt eine detaillierte Übersicht über die Art und den Zeitpunkt der erfolgten Erhebungen.

Tabelle 1: Übersicht über die Erhebungsverfahren im Komponistenviertel

Datum	Erhebung	Ziele, Besonderheiten
17.08.2021	Verkehrszählung an 6 Knotenpunkten und 2 Querschnitten	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung Verkehrsaufkommen im Viertel und umgebenden Hauptverkehrsnetz • Durchgeführt durch Ingenieurgesellschaft Hoffmann & Leichter • Aufgrund der Verzögerungen Bauarbeiten im Bereich Antonplatz-Rossinistr. im Zeitraum der Erhebungen SEV Tram bis Greifswalder Str. – Buschallee, teils Reduzierung der Fahrstreifenanzahl auf Berliner Allee für separate Busspur, aber keine Vollsperrung Berliner Allee für MIV, kein Schienenersatzverkehr über die Bizestr.
18.08.2021 16-17 Uhr 19.08.2021 7-8 Uhr	Durchgangsverkehrs-erhebung an 5 Zu- und Ausfahrten des Komponistenviertels	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung des Anteils des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zur Hauptverkehrszeit • Durchgeführt von TU Dresden mit Unterstützung TU Berlin • Baustellensituation entspricht der vom 17.08.2023
28.10.2021	Ergänzende Verkehrs-zählung	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzende Erhebung des Fuß- und Radverkehrs an Hauptachsen für diese Verkehrsmodi • Durchführung der Video-Aufnahmen durch Ingenieurgesellschaft Hoffmann & Leichter, Auswertung durch TU Dresden • Die Erhebung fand nach Abschluss der Bauarbeiten Berliner Allee zwischen Langhansstr. und Indira-Gandhi-Str. mit SEV statt (23.08.-11.10.2021)
25.04.- 29.04.2022	Erhebung zum Parksuchverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung der Parkraumkapazität und Parkraumauslastung zur Bestimmung des Parkdrucks, Erhebung der Parkdauerverteilung an ausgewählten Straßenabschnitten zur Ermittlung der Nutzergruppen sowie Befragung zum Parksuchverkehr inkl. Routenwahl im Straßenraum, separate Veröffentlichung der Ergebnisse geplant
Februar – April 2023	Repräsentative Anwohnenden-Befragung	<ul style="list-style-type: none"> • Befragung zur Wahrnehmung der verkehrlichen Situation, Aufenthaltsqualität und dem sozialen Miteinander im Komponistenviertel vor Umsetzung des Kiezblockprojekts, außerdem: Informationsbereitstellung zum Kiezblock, Erwartungen an diesen und Akzeptanz • Durchführung durch TUD, repräsentative Stichprobe durch Ziehung einer Zufallsstichprobe von 1500 Adressen aus Melderegister, postalisches Anschreiben und zwei Erinnerungen, Teilnahme online oder postalisch möglich
Mai – September 2023	Verkehrsbeobachtung	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung häufiger Verkehrskonflikte, potentiell gefährlicher Situationen und von Regelverstößen vor und nach der Maßnahmenumsetzung durch Verkehrsbeobachtungen
Mai – November 2023	Abgreifen der Verkehrsagedaten von MapBox Traffic	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Verkehrsagedaten vor und während Kiezblock-Umsetzung, um Entwicklung der Verkehrsbelastung im Viertel und auf den wichtigsten Umfahrungs Routen nachvollziehen zu können.
September – November 2024	Erhebung zum Parksuchverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung der Parkraumauslastung zur Bestimmung des Parkdrucks, Erhebung der Parkdauerverteilung an ausgewählten Straßenabschnitten zur Ermittlung der Nutzergruppen sowie Befragung zum Parksuchverkehr inkl. Routenwahl im Straßenraum, separate Veröffentlichung der Ergebnisse geplant

2 Methodik und Umsetzung der Erhebungen

2.1 Verkehrszählung und Durchgangsverkehrserhebung

Im Komponistenviertel wurden vor und nach Umsetzung des Kiezblockprojekts Verkehrszählungen durchgeführt. Die Verkehrszählungen wurden extern an zwei Unternehmen vergeben und entsprechend der FGSV-Empfehlungen für solcher Zählungen umgesetzt (FGSV 2012).

Ein Hauptziel des Kiezblockprojekts ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs. Da der Durchgangsverkehr bei reinen Verkehrszählungen nicht differenziert erfasst wird, wurde ergänzend zu den Verkehrszählungen durch die TU Dresden eine Durchgangsverkehrserhebung zu den Hauptverkehrszeiten organisiert.

2.1.1 Methodik und Umsetzung der Verkehrszählungen

Die Vorher-Zählung wurde durch die Ingenieurgesellschaft Hoffmann & Leichter am 17.08.2021 7:00-19:00 Uhr kamerabasiert an 6 Knotenpunkten und 2 Querschnitten durchgeführt (Abbildung 1). Die Erhebungen fanden an den Knotenpunkten (KP) 1- 6 und den Querschnitten (QS) 1 und 2 statt. Es erfolgte eine Differenzierung nach Leichtverkehr (Pkw, Krad, Lieferwagen), Lkw >3,5 t und Bussen. An den KP 2 bis 4 im Komponistenviertel wurde auch der Rad- und Fußverkehr erhoben.

Eine weitere kamerabasierte Verkehrserhebung vor der Umsetzung des Kiezblockprojekts fand am 28.10.2021 an den Knotenpunkten Gounodstraße/Smetanastraße (KP9) sowie Bizetstraße/Smetanastraße (KP8) statt. Sie wurde durch die TU Dresden ausgewertet und diente der ergänzenden Ermittlung des Fuß- und Radverkehrsaufkommens auf der Bizetstraße sowie vor der Picasso-Grundschule.

Die Nachher-Zählung wurde am 20.09.2023 als kamerabasierte 24h-Zählung durch das Unternehmen Schlothauer & Wauer GmbH durchgeführt. Erhoben wurden die Kfz-Verkehrsflüsse an den gleichen oder vergleichbaren Erhebungsstandorten im Komponistenviertel. Konkret wurden Verkehrsaufkommenswerte an den KP 1-8 sowie dem Querschnitt QS 2 erhoben. Es erfolgte eine Differenzierung nach Leichtverkehr (Pkw, Krad, Lieferwagen), Lkw >3,5 t und Bussen. Am KP 3, 4 und 7 im Komponistenviertel wurde auch der Rad- und Fußverkehr erhoben.

2.1.2 Rahmenbedingungen der Verkehrserhebungen

Während der Verkehrserhebungen im Jahr 2021 wurden auf der Berliner Allee auf Höhe des Komponistenviertels verschiedene Gleisbauarbeiten für die Straßenbahn durchgeführt, die das Zeitfenster für eine unbeeinflusste Erhebung des Verkehrsaufkommens stark einschränkten. Zum Zeitpunkt der Erhebung im August 2021 konzentrierten sich die Bauarbeiten auf die Straßenbahngleise am Antonplatz. Es herrschte Schienenersatzverkehr mit Bussen, teilweise stand für den Kfz-Verkehr auf der Berliner Allee nur ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung, da eine separate Busspur abmarkiert wurde. Ungefähr eine Woche nach Durchführung der Verkehrszählung wurde die Berliner Allee in stadtauswärtiger Richtung vollgesperrt (ab 23.08.2021). Diese Sperrung erforderte eine Umleitung des stadtauswärtigen Kfz-Verkehrs über die Bizetstraße und dauerte bis zum Ende der Herbstferien an. Die Zählung im August wurde hiervon nicht beeinflusst, da sie vor der Vollsperrung stattfand. Die Verkehrserhebung im Oktober fand am Donnerstag in der ersten Schulwoche nach den Herbstferien und damit kurz nach Aufhebung der Umleitung des Kfz-Verkehrs über die Bizetstraße statt.

Auch im Jahr 2023 wurde das Verkehrsgeschehen auf der Berliner Allee durch verschiedene Baumaßnahmen beeinflusst. Während des Erhebungszeitraumes fanden Bauarbeiten auf der Berliner Allee zwischen Buschallee und Indira-Gandhi-Straße statt. Die Fahrbahn der Berliner Allee wurde im genannten Abschnitt auf einen Fahrstreifen je Richtung verengt. Das Linksabbiegen aus der Berliner Allee von Norden kommend in die Indira-Gandhi-Straße war nicht möglich.

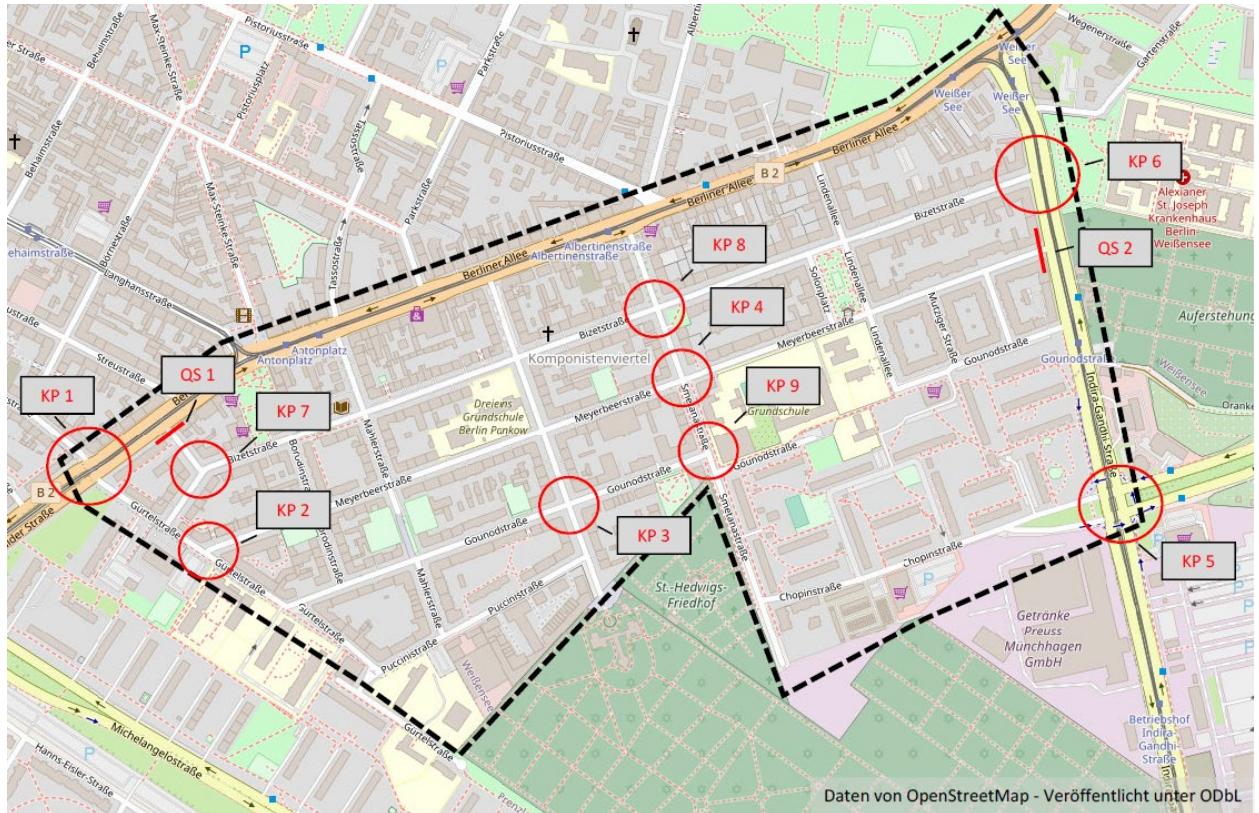


Abbildung 1: Lage der Erhebungsstandorte der kamerabasierten Verkehrserhebungen
(Eigene Darstellung, Kartendaten von OpenStreetMap)

2.1.3 Hochrechnung und Vergleich der Zähldaten

Eine Beurteilung der Verkehrsstärke einer Straße erfolgt in der Regel auf Basis des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens an Werktagen (DTVw). Um von 12h-Zählungen auf das durchschnittliche Verkehrsaufkommen eines ganzen Tages zu schließen, werden Hochrechnungsfaktoren, sogenannte 24h-Faktoren, verwendet. Außerdem können mithilfe geeigneter Wochenfaktoren auch jahreszeitliche Schwankungen im Kfz-Verkehrsaufkommen ausgeglichen werden. Wochen- und 24h-Faktoren werden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz bereitgestellt. Die aktuelle Empfehlung aus dem Jahr 2022 enthält allerdings nur Hochrechnungsfaktoren für die Jahre 2016 – 2019. Diese gelten vorrangig für Stadtstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 10.000 Kfz/24h (SenUVK Berlin 2022, 2021).

Zur Überprüfung der Validität der 24h-Faktoren wurden deshalb eigene Analysen auf Basis der im Jahr 2023 durchgeführten 24h-Zählungen im Komponistenviertel durchgeführt. Dabei konnte der von SenUVK Berlin (2021) genannte 24h-Faktor von 1,359 für das Hauptverkehrsstraßennetz bestätigt werden.¹ Der für die Wohnstraßen im Komponistenviertel ermittelte 24h-Faktor ist mit 1,26 allerdings kleiner als der von SenUVK Berlin (2021) empfohlene. Um eine Überschätzung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens im Komponistenviertel zu vermeiden, wird für die abschließende Auswertung der kleinere Faktor von 1,26 genutzt.

Für das Jahr 2021 und 2023 liegen keine Wochenfaktoren zum Ausgleich jahreszeitlicher Schwankungen vor. Es wird angenommen, dass der Jahresgang des Verkehrs außerhalb der Ferienzeiten zwischen verschiedenen Jahren vergleichbar ist. Aus diesem Grund wird auf die für 2019 vorliegenden Wochenfaktoren zurückgegriffen

¹ Der anhand der Zählungen 2023 im Komponistenviertel ermittelte Hochrechnungsfaktor für die Berliner Allee und Indira-Gandhi-Straße beträgt 1,358.

(SenUVK Berlin 2021). Der direkte Vergleich der Verkehrsmengen vor und nach Umsetzung des Kiezblock-projekts erfolgt jeweils auf Basis der 12h-Zählwerte. Hier erfolgte keine Hochrechnung auf den DTVw-Wert, sondern ausschließlich eine Korrektur des Jahresgangs mithilfe des Wochenfaktors.²

2.1.4 Erhebung des Durchgangsverkehrs vor Umsetzung

Die durchgeführten Verkehrszählungen ermöglichen es, die Verkehrsmengen im Komponistenviertel zu bestimmen. Da solche Verkehrszählungen nur Hinweise auf die Relevanz des Durchgangsverkehrs liefern können, wurde ergänzend auch eine Durchgangsverkehrserhebung zu den Hauptverkehrszeiten organisiert.

Die Durchgangsverkehrserhebung fand am 18.08.2021 und 19.08.2021 vor Umsetzung des Kiezblocks mit folgender Methodik statt:

- Bestimmung aller relevanten Ein- und Ausfahrten aus dem Komponistenviertel, konkret sollte die Durchgangsverkehrserhebung an allen Ein- und Ausfahrten erhoben werden, die nicht nur von den unmittelbaren Anliegern genutzt werden. Folgende Ein- und Ausfahrten wurden einbezogen (siehe auch Abbildung 2):
 - o QS A: Gürtelstraße auf Höhe Berliner Allee
 - o QS B: Rossinistraße auf Höhe Berliner Allee
 - o QS C: Bizestraße auf Höhe Indira-Gandhi-Straße
 - o QS D: Meyerbeerstraße auf Höhe Indira-Gandhi-Straße
 - o QS E: Chopinstraße auf Höhe Indira-Gandhi-Straße
 - o QS F: Lindenallee auf Höhe Berliner Allee (nur nachmittags)
- Datenschutzkonforme Erhebung von Teilen der Kfz-Kennzeichen aller ein- und ausfahrenden Kfz inkl. Fahrtrichtung an den aufgeführten Querschnitten
- Erhebungszeitraum Frühspitze: 19.08.2021, 7:00 - 8:00 Uhr, Nachmittagsspitze: 18.08.2021, 16:00-17:00 Uhr
- Kraftfahrzeuge, die das Komponistenviertel spätestens sechs Minuten nach Einfahrt an einer anderen Stelle wieder verließen, wurden dem Durchgangsverkehr zugeordnet.

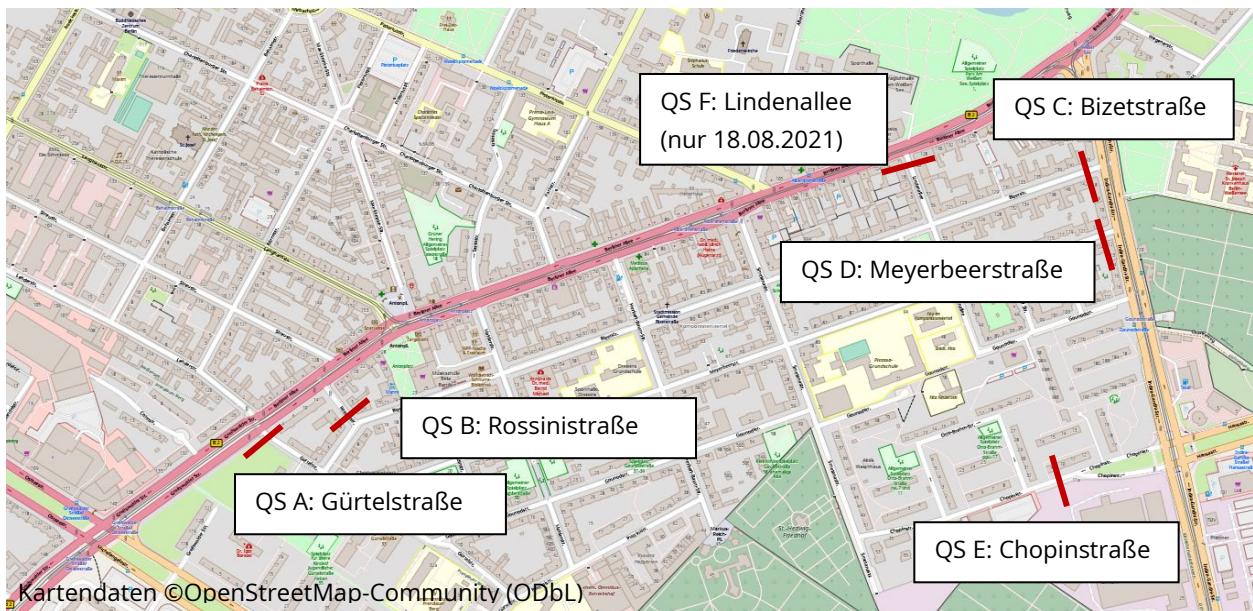


Abbildung 2: Erhebungsquerschnitte der Durchgangsverkehrserhebung

² Es wurden folgende Wochenfaktoren verwendet: KW 33 2021: 1,019; KW 43 2021: 0,991; KW 38 2023: 1,012.

2.2 Erhebung der Verkehrslage

Im Vorfeld des Kiezblockprojekts wurden Bedenken bezüglich der Auswirkungen der veränderten Verkehrs-führung auf den Kfz-Verkehr im Komponistenviertel, aber auch auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen geäußert. Insbesondere wurde befürchtet, dass sowohl im umliegenden Hauptverkehrsstraßennetz als auch im Komponistenviertel verstärkt Staus und Stockungen im Verkehrsfluss auftreten, weil es weniger Möglichkeiten der Verteilung in der Fläche gibt.

Eine Überprüfung der Auswirkungen des Kiezblockprojekts auf den Verkehrsfluss in und um das Komponisten-viertel herum wurde mithilfe von Verkehrslagedaten durchgeführt.

2.2.1 Datengrundlage

Die Verfügbarkeit von Verkehrsdaten kommerzieller Anbieter ermöglicht es, weiträumige Analysen über das Verkehrsgeschehen durchzuführen. Die Anbieter stellen die Daten über eine Programmierschnittstelle (API) zur Verfügung, sie werden nahezu in Echtzeit aktualisiert.

Mapbox, ein Anbieter von Online-Karten, nutzt Gerätestandorte (aus Navigationssystemen, Mobilgeräten, etc.) zur Erzeugung von Verkehrsdaten. Diese werden auf ein OpenStreetMap-Netz (OSM) aggregiert und stellen die Verkehrsbelastung des Netzes kategorisch dar. Aktualisiert werden die Daten in einem Intervall von ca. acht Minuten. Die Verkehrsbelastung einer Netzkante wird in vier Kategorien unterteilt. Aus diesen Kategorien werden Definitionen abgeleitet, die sich an den Hinweisen zum Fundamentaldiagramm (FGSV 2005) orientieren. Eine Unterteilung erfolgt dabei in den Kategorien:

- **Gering:** stabiler Verkehrsfluss
- **Mittel:** hohe Geschwindigkeiten auf allen Fahrstreifen, hohe Verkehrsstärke
- **Hoch:** stark schwankende Geschwindigkeit bei hoher Verkehrsstärke
- **Stockend:** sehr hohe Verkehrsdichte, geringe Verkehrsstärke, sehr niedrige Geschwindigkeit.

2.2.2 Methodik

Für die Verkehrsdatenuntersuchung wurde ein Untersuchungsgebiet definiert, welches sich über das Komponistenviertel hinaus erstreckt, um einen Einfluss der Maßnahmen auf die umliegenden Straßen zu messen. Einbezogen wurden neben dem Komponistenviertel die Pistorius-/Parkstraße, Wegener-/Gartenstraße sowie die Falkenberger und Bernkasteler Straße. Die Daten wurden für drei Monate zwischen dem 26.4.2023 und dem 26.07.2023 erhoben. Im Herbst erfolgte ein weiterer Datenabruf zwischen dem 11.09.2023 und dem 20.10.2023. In beiden Zeiträumen erfolgte die Auswertung zwischen 6:00 und 22:00 Uhr im 10-Minuten-Takt.

Eine kantenfeine Aggregation der Verkehrsdaten ist aufgrund von Komprimierungsmaßnahmen des Datenanbieters, insbesondere bei stetig wechselnden Verkehrszuständen nur mit einem technisch aufwendigen Aufwand realisierbar, weshalb die Auswertung räumlich stattfand. Aggregiert wurde der Anteil der Verkehrszustände am Gesamtnetz im Untersuchungsgebiet pro Tag. Für die nachfolgenden Darstellungen wurden Zeitscheiben gewählt, die der frühen und späten Spitzenstunde gemäß SrV 2018 entsprechen.

Zur zeitlichen Einordnung wurden folgende Zeiträume definiert:

- Normalwoche vor Umsetzung: KW 19 bis KW 21
- Umsetzungswoche: KW 22
- Zustand nach Maßnahmenumsetzung vor Sommerferien: KW 26 bis KW 27
- Zustand September (Normalwochen): KW 37 bis KW 38
- Zustand Oktober (Normalwochen): KW 41 bis 42

Es ist zu beachten, dass während der Normalwoche vor der Umsetzung der Maßnahmen im Kiezblock ein Richtungsfahrstreifen auf der Berliner Allee durch eine Baumaßnahme gesperrt und mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr zu rechnen war.

2.3 Verkehrsbeobachtungen (gefährlichen Situationen, Konflikten und Regelakzeptanz)

Insbesondere dort, wo Straßenräume intensiv durch verschiedene Verkehrsteilnehmende genutzt werden, treten häufig Verkehrskonflikte, aber auch gefährliche Situationen auf. Kiezblockprojekte können aufgrund der damit einhergehenden umfassenden Verkehrsberuhigung zur Reduzierung von Konfliktsituationen beitragen. Andererseits können geänderte Verkehrsregelungen auch zu neuen Konflikten führen oder bei fehlender Maßnahmenakzeptanz mit verstärkten Regelverstößen einhergehen.

Die Entwicklung der Anzahl der Verkehrskonflikte wurde mithilfe von Verkehrsbeobachtungen erhoben. Ergänzend wurden die Ergebnisse der Verkehrszählungen genutzt, um insbesondere die Regelakzeptanz hinsichtlich der korrekten Nutzung der Einbahnstraßen zu bewerten.

Verkehrsbeobachtungen fanden zu verschiedenen Zeitpunkten im Projektverlauf an verschiedenen Standorten im Komponistenviertel statt. Der Zwischenbericht vom Planungsbüro stadtraum (stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau und Verkehrstechnik mbH 2022) enthält eine umfassende Darstellung aller Erhebungsstandorte, Erhebungsziele und Ergebnisse. In diesem Bericht werden insbesondere die sich ergebenden Veränderungen in Bezug auf die Verkehrskonflikte und die Regelakzeptanz ausgewertet. Hierfür wurden insbesondere die zu den folgenden vier Daten am Knotenpunkt Bizekstraße / Smetanastraße durchgeführten Beobachtungen genutzt:

- 25.05.2023, 7:30-8:30 Uhr und 15:15-16:15 Uhr (kurz vor der Umsetzung des Kiezblockprojekts)
- 05.06.2023, 7:30-8:30 Uhr und 15:15-16:15 Uhr (direkt nach der Umsetzung des Kiezblockprojekts)
- 28.06.2023, 15:15-16:15, ca. einen Monat nach Projektumsetzung
- 04.09.2023: 7:30-8:30 und 15:15-16:15, ca. drei Monate nach Projektumsetzung.

Die Beobachtungen wurden jeweils durch eine Beobachtungsperson vorgenommen, die sich am genannten Knotenpunkt positionierte. Das Erhebungsprotokoll wurde per Hand ausgefüllt, notiert wurden Beobachtungen zu Regelverstößen und Auffälligkeiten zum Verkehrsfluss (z. B. Behinderungen, Stau). Neben der Beobachtung an sich wurde die Uhrzeit (in 15 Minuten-Intervallen), die betroffenen Verkehrsmittel und die Fahrtrichtung dieser erfasst.

2.4 Repräsentative Befragung der Anwohnenden

Kiezblockprojekte zielen als Komplexmaßnahmen nicht nur auf eine Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs, sondern in der Folge auch auf eine erhöhte Aufenthalts- und Lebensqualität im Wohngebiet. Die Veränderungen in der Meinung, den Wahrnehmungen, aber auch Verhaltensweisen der Anwohnenden wurden mithilfe einer Befragung vor und nach Umsetzung des Kiezblockprojekts erhoben.

2.4.1 Methodik und Umsetzung der Anwohnenden-Befragung

Die Befragung zur Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität sowie des Kiezblockprojekts wurde in zwei Befragungswellen durchgeführt. Die erste Befragungswelle fand im Februar bis April 2023 vor Umsetzung des Kiezblockprojekts statt, die zweite Befragungswelle ca. 6 Monate nach der Umsetzung im November – Anfang Dezember 2023 statt.

Für die Befragung wurde beim Landesamt für Bürgerdienste vor und nach der Umsetzung des Kiezblockprojekts jeweils eine Gruppenauskunft aus dem Einwohnermelderegister beantragt. Dabei wurden jeweils die Adressen von 1.500 zufällig ausgewählten erwachsenen Anwohnenden des Komponistenviertels übergeben und vom Projektteam unter Beachtung des Datenschutzes für die Durchführung der Befragung genutzt.

Alle zufällig ausgewählten Anwohnenden der Stichprobe wurden postalisch angeschrieben und zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Ergänzend wurden in der Nachher-Befragung auch die Teilnehmenden der

Vorher-Befragung noch einmal per E-Mail oder postalisch zur Teilnahme eingeladen. Der Fragebogen konnte online oder schriftlich beantwortet werden. Zur schriftlichen Beantwortung wurde den Angeschriebenen auf Wunsch ein Papierfragebogen zugesandt. Zur Erhöhung der Rücklaufquote wurde bei beiden Befragungswellen eine Verlosung von Einkaufsgutscheinen als Incentives eingesetzt. In der Vorher-Befragung wurden bis zu zwei, in der Nachher-Befragung eine Erinnerung versandt.

Die Befragung umfasste dabei drei inhaltliche Teilbereiche und ergänzend Fragen zu den sozio-demografischen Merkmalen der Befragten. Im ersten Teil ging es um das Leben im Komponistenviertel. Hier wurden in beiden Befragungswellen Fragen zur Wahrnehmung der Umfeldqualität, zu den Bedingungen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie zum sozialen Miteinander im Viertel gestellt.

Im zweiten Teil ging es um das Kiezblock-Projekt. Vor Maßnahmenumsetzung sind die Wahrnehmung des bisherigen Planungsprozesses, die erwarteten Wirkungen des Kiezblockprojekts, die Akzeptanz der Maßnahme und Verbesserungswünsche abgefragt worden. Nach Maßnahmenumsetzung wurden die wahrgenommenen Wirkungen des Kiezblockprojekts und wiederum die Maßnahmenakzeptanz erhoben.

Im dritten Teil der Befragung (Mobilität und Kiezleben) wurden Informationen zum Mobilitätsverhalten der Anwohnenden vor und nach Maßnahmenumsetzung und zu den im Kiez durchgeführten Aktivitäten erhoben.

2.4.2 Rücklauf und Wichtung der Befragungsdaten

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen, wie viele Menschen jeweils an den Befragungen teilnahmen. Dabei wurden – auch im Vergleich zu anderen, vergleichbaren Befragungen³ – hohe Rücklaufquoten von 46 % (Vorher-Befragung) bzw. 40 % und 43 % (Zufalls- bzw. Wiederholerstichprobe in der Nachher-Befragung) erreicht.

Trotzdem können sich aus der Tatsache, dass jeweils weniger als die Hälfte der angeschriebenen Personen antworteten, Probleme ergeben. Ziel der Befragung ist es, die Wahrnehmungen und Ansichten aller erwachsenen Anwohnenden des Komponistenviertels (Grundgesamtheit) wahrheitsgetreu abzubilden.

Unterscheiden sich die Menschen, die an der Befragung teilgenommen haben, in ihren Ansichten und Meinungen stark von denen, die nicht geantwortet haben, kann dies die Befragungsergebnisse verzerren (Baur und Blasius 2014). Aus anderen Befragungen ist z. B. bekannt, dass ältere Menschen mit einer höheren Wahrscheinlichkeit an schriftlichen Befragungen teilnehmen als junge Erwachsene. Ohne eine Beachtung dieser Tatsache können Ansichten und Wahrnehmungen älterer Menschen in diesen Befragungen dann überrepräsentiert sein.

Wie im Ergebnisteil noch einmal ausführlich dargestellt ist, haben auch bei den Befragungen im Komponistenviertel vor allem junge Erwachsene zwischen 18-29 Jahren seltener geantwortet. Einwohnende

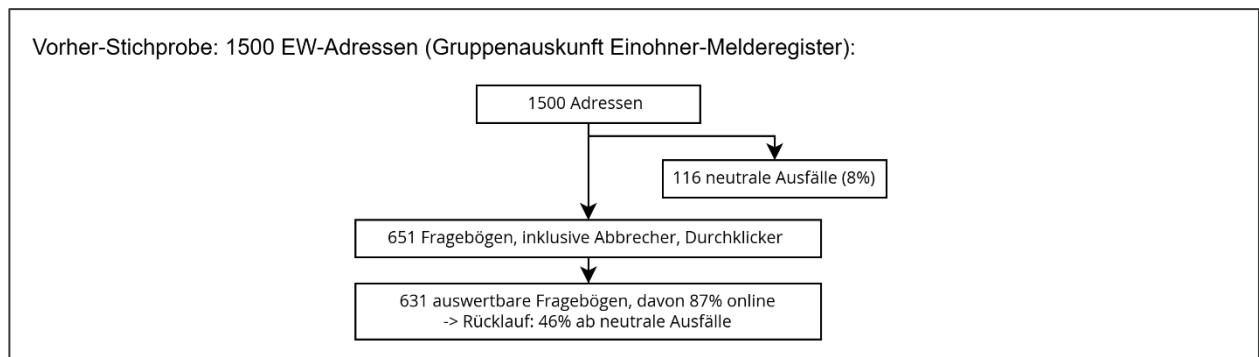


Abbildung 3: Stichprobe und Rücklauf der Vorher-Erhebung

³ Beispielsweise liegt die Rücklaufquote der letzten Kommunalen Bürgerumfrage in Dresden (2022) bei ca. 34% (LH Dresden 2023).

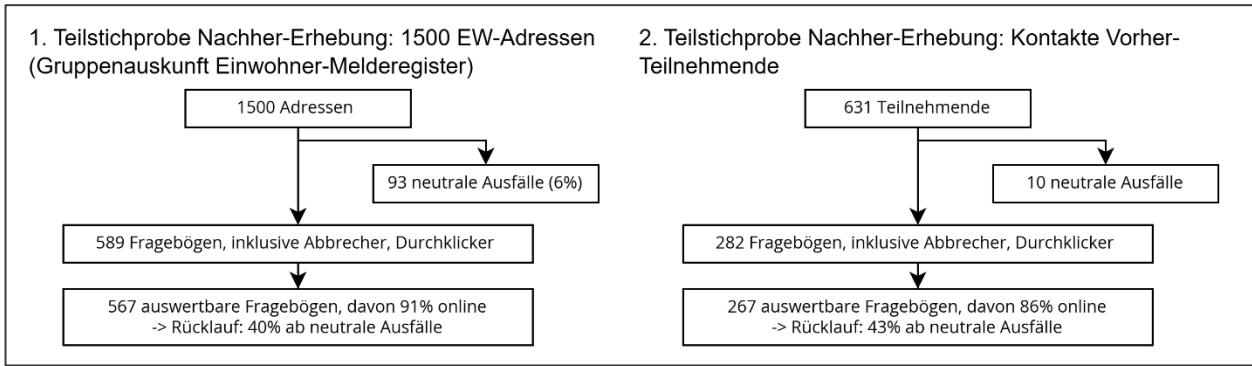


Abbildung 4: Stichprobe und Rücklauf der Nachher-Erhebung

zwischen 50-69 Jahren haben dagegen überdurchschnittlich häufig teilgenommen. In Bezug auf das Geschlecht sowie die Wohnlage der Befragten innerhalb des Viertels wurden deutlich kleinere Unterschiede zur Grundgesamtheit beobachtet.

Um die Wirkung dieser Unterschiede auszugleichen, wurden Wichtungsfaktoren (Anpassungsgewichte) berechnet. Mit deren Hilfe werden die Antworten unterrepräsentierter Personengruppen bei der Ermittlung der Ergebnisse entsprechend stärker berücksichtigt. Die berechneten Wichtungsfaktoren berücksichtigen dabei die Alters- und Geschlechtsverteilung der Einwohnenden im Komponistenviertel (4 zw. 2 Kategorien), sowie die Wohnlage, differenziert in 1. „Südosten“, 2. „Nordosten“, 3. „Westen“, 4. „auf der Smetanastraße“ oder 5. „an der Berliner Allee oder Indira-Gandhi-Straße“. Sie wurden auf Basis der Randsummenverteilung der einzelnen Merkmale in den beiden ursprünglich gezogenen Zufallsstichproben mithilfe der SPSS-Erweiterung SPSSINC_RAKE ermittelt.

Die im Bericht angegebenen Ergebnisse wurden mit den gewichteten Daten berechnet. Um den Einfluss der Wichtung auf die Befragungsergebnisse zu ermitteln, wurden alle Analysen probeweise auch ungewichtet durchgeführt. Die Ergebnisse änderten sich dabei nur wenig, die zentralen Aussagen blieben identisch.

Es ist eine Besonderheit des Stichprobendesigns, dass nach Umsetzung des Kiezblocks einerseits die Teilnehmenden der Vorherbefragung erneut um ihre Teilnahme gebeten wurden und andererseits eine weitere Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister gezogen wurde. Vor der Auswertung wurde geprüft, ob eine gemeinsame Auswertung beider Teilstichproben möglich ist. Vorteil einer gemeinsamen Auswertung beider Stichproben ist ein größerer Stichprobenumfang, der robustere Auswertungen auch für Teilgruppen ermöglicht. Wichtig ist allerdings, dass die Wiederholungsteilnehmenden die Auswertungen nicht statistisch verzerrn. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn die Bereitschaft zur zweiten Teilnahme an der Befragung davon abhängt, wie stark man vom Kiezblockprojekt betroffen ist bzw. welche Meinung man zum Kiezblockprojekt hat.

Aus diesem Grund wurde mithilfe verschiedener statistischer Tests geprüft, ob eine gemeinsame Auswertung der beiden Teilstichproben der Nachher-Erhebung möglich ist. Hierfür wurden zunächst Merkmale der Teilnehmenden und Fragen aus dem Fragebogen identifiziert, die Unterschiede in der Akzeptanz des Kiezblockprojekts anzeigen oder vorhersagen können. Als besonders relevante Merkmale der Befragten und Fragestellungen im Fragebogen wurden eingeschätzt:

- der Autobesitz im Haushalt (kein Auto vorhanden vs. mind. ein Auto vorhanden)
- die Häufigkeit der Autonutzung (mind. dreimal die Woche vs. seltener als dreimal die Woche)
- die Wohnlage im Komponistenviertel (Osten/Südosten, Westen, auf der Smetanastraße oder an der Berliner Allee oder Indira-Gandhi-Straße)
- die Zufriedenheit mit der Wohngegend, dem Komponistenviertel allgemein (sehr zufrieden, zufrieden, teils / teils, unzufrieden oder sehr unzufrieden).
- Für die Nachher-Stichprobe: Bewertung der Auswirkungen des Kiezblockprojekts insgesamt

- Für die Nachher-Stichprobe: Meinung zur Zukunft des Kiezblockprojekts (Verkehrsregelungen sollen so bleiben, wie sie sind, sollen im Wesentlichen so bleiben (kleinere Anpassungen), sollen grundlegend überarbeitet werden, sollen rückgängig gemacht werden).

Für diese Variablen wurden jeweils Mann-Whitney-U-Tests berechnet, um mögliche Unterschiede zwischen den Teilnehmenden-Gruppen zu ermitteln.

Für keinen der genannten persönlichen Merkmale und Fragen konnten signifikante Unterschiede ($p = 0,05$) zwischen den Teilstichproben ermittelt werden. Aus diesem Grund werden die beiden Teilstichproben der Nachher-Befragung gemeinsam ausgewertet.

3 Erhebungsergebnisse

3.1 Verkehrszählung und Durchgangsverkehrserhebung

3.1.1 Kfz-Verkehrsaufkommen und Anteil Durchgangsverkehr vor Maßnahmenumsetzung

Vor Umsetzung des Kiezblockprojekts wurden 2021 Verkehrszählungen an verschiedenen Knotenpunkten und Querschnitten im Komponistenviertel durchgeführt. Dabei wurden die höchsten DTVw-Werte in der Gürtelstraße (6.460 Kfz/24h), entlang der Bizekstraße (4.060 Kfz/24h an KP 8), sowie in der Chopinstraße (3.470 Kfz/24h) und Rossinistraße (1.970 Kfz/24h) erhoben. Diese Zählstellen bündeln die ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehre im Viertel und stellen Hauptrouten des Durchgangsverkehrs dar. Detaillierte Informationen zum Kfz-Verkehrsaufkommen im Komponistenviertel finden sich in Abbildung 30 im Anhang.

Abbildung 5 zeigt den Tagesgang des Kfz-Aufkommens an den Hauptzufahrten vor Umsetzung des Kiezblockprojekts. Auffällig ist das deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Früh dominierten Verkehre in Ost-West-Richtung (in Richtung Stadtzentrum), welche über die Bizekstraße und Chopinstraße ein- und über die Gürtelstraße und Rossinistraße ausfahren. Nachmittags dominierten Verkehre in West-Ost-Richtung.

Der Beitrag des Durchgangsverkehrs zum gesamten Verkehrsaufkommen innerhalb des Komponistenviertels wurde mithilfe einer Durchgangsverkehrserhebung ermittelt (Tabelle 2 und Tabelle 3). Starker Durchgangsverkehr trat dabei insbesondere zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit in stadtauswärtige Richtung auf. An den Hauptzu- und -ausfahrten des Komponistenviertels – Gürtelstraße, Bizekstraße, Chopinstraße – konnte ungefähr die Hälfte, bzw. im Fall der Chopinstraße ein Drittel des Kfz-Aufkommens dem Durchgangsverkehr zugerechnet werden. Zur morgendlichen Hauptverkehrszeit war sowohl das Verkehrsaufkommen im Komponistenviertel, als auch der Anteil des Durchgangsverkehrs geringer.

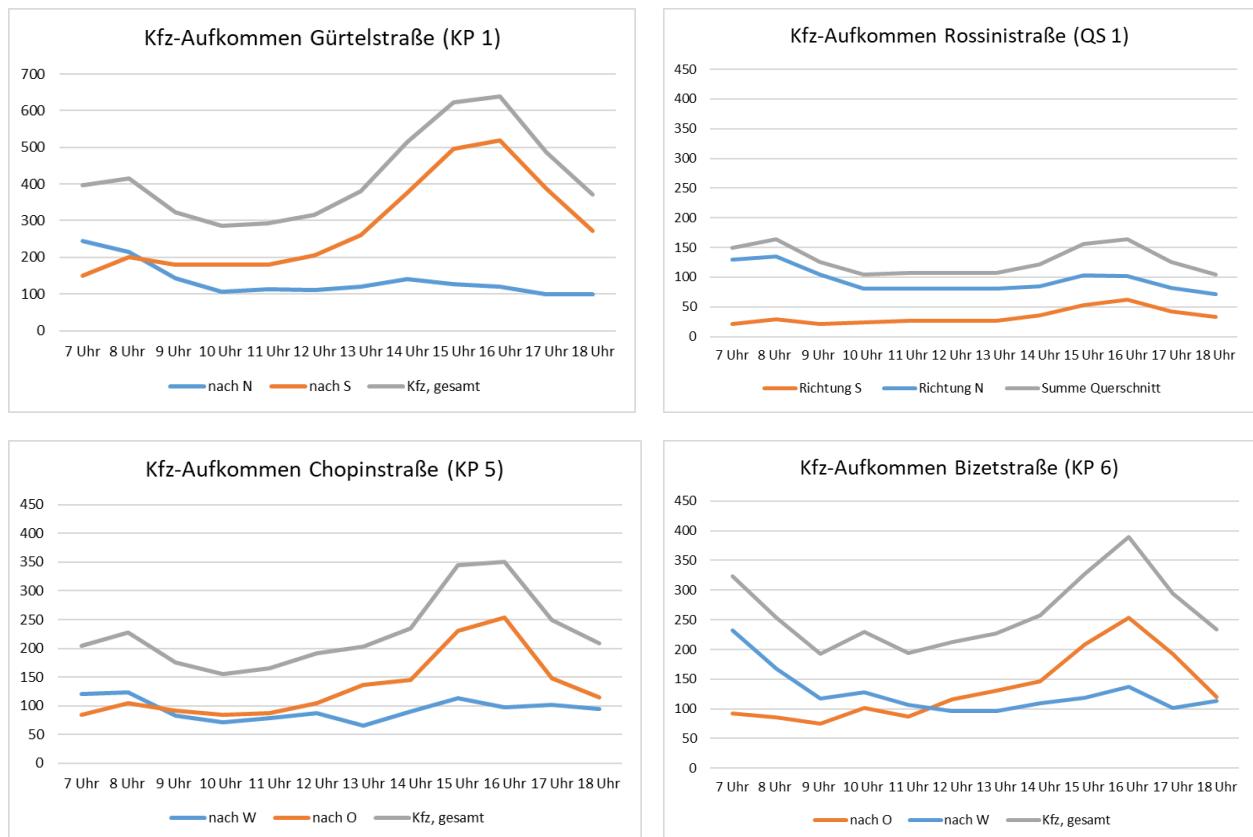


Abbildung 5: Tagesgang der Kfz-Verkehrs an ausgewählten Straßenquerschnitten im Komponistenviertel (Kfz/h; 17.08.2021)
(Quelle: eigene Diagramme auf Basis der Daten von Jakob und Kühn (2021) sowie eigenen Auswertungen)

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen [Kfz/16-17h] und Anteil Durchgangsverkehr [%] bei Erhebung, 16-17 Uhr am 18.08.2021, differenziert nach ins Viertel einfahrenden bzw. ausfahrenden Kfz an den untersuchten Straßenquerschnitten (QS)

	Kfz, einfahrend	Anteil DGV, einfahrend	Kfz, ausfahrend	Anteil DGV, ausfahrend	Kfz, QS	Anteil DGV, QS
Gürtelstraße (QS A)	514	57 %	118	13 %	632	49 %
Rossinistraße (QS B)	57	59 %	100	23 %	157	36 %
Bizetstraße (QS C)	136	24 %	251	64 %	387	51 %
Meyerbeerstraße (QS D)	16	13 %	68	78 %	84	65 %
Chopinstraße (QS E)	95	7 %	250	46 %	345	33 %
Lindenallee (QS F)	51	18 %	129	21 %	180	20 %

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen [Kfz/7:30-8:30h] und Anteil Durchgangsverkehr [%] bei Erhebung 7:30-8:30 Uhr am 19.08.2021, differenziert nach ins Viertel ein- bzw. ausfahrenden Kfz an den untersuchten Straßenquerschnitten (QS)

	Kfz, einfahrend	Anteil DGV, einfahrend	Kfz, ausfahrend	Anteil DGV, ausfahrend	Kfz, QS	Anteil DGV, QS
Gürtelstraße (QS A)	177	29 %	207	26 %	384	27 %
Rossinistraße (QS B)	13	46 %	131	39 %	144	40 %
Bizetstraße (QS C)	204	45 %	74	41 %	278	44 %
Meyerbeerstraße (QS D)	18	0 %	68	32 %	86	26 %
Chopinstraße (QS E)	110	25 %	83	16 %	193	21 %

Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und der hohen Anzahl von Schulen und Kindergärten im Komponistenviertel und den Gewerben entlang der Berliner Allee kommt dem Fuß- und Radverkehr eine besondere Bedeutung zu. Dies zeigen auch die Ergebnisse der Verkehrszählung. Wie Tabelle 4 zeigt, ist der Fuß- und Radverkehr an den untersuchten Knotenpunkten innerhalb des Komponistenviertels die dominierende Verkehrsart. Selbst am Knotenpunkt Gürtelstraße mit vergleichsweiser hoher Kfz-Verkehrsbelastung stellt der Kfz-Verkehr nur knapp die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens im 12h-Zählzeitraum.

*Tabelle 4: Anteil der Verkehrsmodi an den Verkehrsbewegungen ausgewählter Knotenpunkte im Komponistenviertel (7-19 Uhr)
(Quelle: eigene Auswertung auf Basis der Daten und Videodaten von Jakob und Kühn (2021))*

Knotenpunkt	Anteil Kfz	Anteil Fußverkehr (auf den Furten)	Anteil Radverkehr (Straße + Furten)
Bizetstr. / Smetanastr.	40 %	39 %	20 %
Meyerbeerstr. /Smetanastr.	34 %	41 %	25 %
Gürtelstr. / Meyerbeerstr.	56 %	21 %	23 %
Gounodstr./Herbert-Baum-Str.	38 %	38 %	24 %

Der Tagesgang des Fuß- und Radverkehr ist dabei im Großen und Ganzen mit dem des Kfz-Verkehrs vergleichbar, auch hier ist das Verkehrsaufkommen zur nachmittäglichen Spitzenstunde stark erhöht.

3.1.2 Ergebnisse der Nachher-Ergebnisse und Vergleich

Die Verkehrszählung nach Umsetzung des Kiezblockprojekts belegt eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs (vgl. hierzu auch Tabelle 7 und Tabelle 8 im Anhang). Wie Abbildung 6 zeigt, reduzierten sich die Kfz-Verkehrsaufkommen flächendeckend im gesamten Komponistenviertel. An der Gürtelstraße und der Chopinstraße sank das Kfz-Verkehrsaufkommen um ca. 45 %, auf der zur Fahrradstraße umgebauten Bizetstraße um 80-90 %.

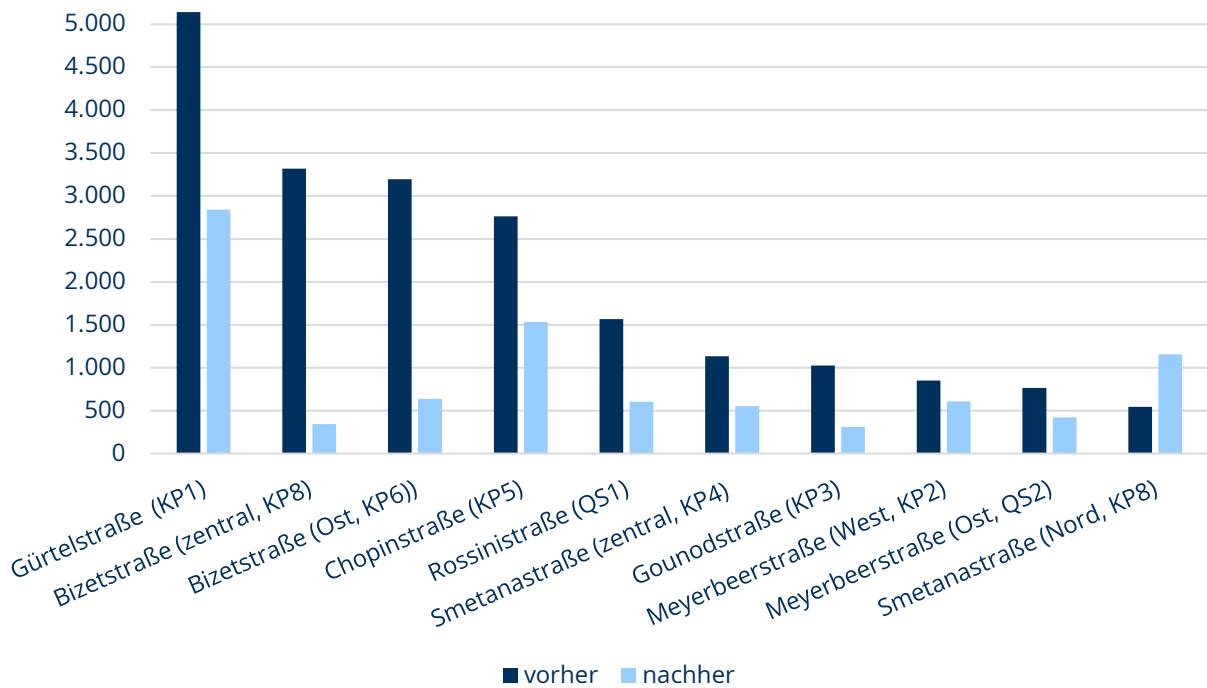


Abbildung 6: Vergleich des Kfz-Aufkommens an ausgewählten Querschnitten vor und nach der Umsetzung des Kiezblocks (7-19 Uhr)
(Quelle: Jakob und Kühn (2021), Locklair (2023a, 2023b, 2023c, 2023d, 2023e, 2023f, 2023g, 2023h, 2023i))

Das Ziel einer umfassenden Verkehrsberuhigung konnte damit erreicht werden. Einzig im nördlich der Bitezstraße liegenden Abschnitt der Smetanastraße stieg das Kfz-Verkehrsaufkommen von 543 Kfz (7-19 Uhr) auf etwas mehr als das Doppelte. Dieser Anstieg stellt lokal eine merkliche Erhöhung der Kfz-Verkehrsbelastung dar.

Wie Abbildung 7 beispielhaft für die Gürtelstraße zeigt, führt das Kiezblockprojekt vor allem zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens zur morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Der im Komponistenviertel verbleibende Quell- und Zielverkehr ist im Tagesverlauf relativ konstant. Gleichzeitig ist das Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Komponistenviertel weiterhin hoch (vgl. Tabelle 9 im Anhang). Bei der Verkehrszählung 2023 wurden dabei ähnlich viele bzw. geringfügig mehr Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende gezählt als vor der Umsetzung des Kiezblockprojekts. Aufgrund des reduzierten Kfz-Verkehrsaufkommens hat die Dominanz des Fuß- und Radverkehrs allerdings weiterhin zugenommen. So ist der Anteil der Kfz an den untersuchten Knotenpunkten auf unter 20 % gesunken (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Anteil der Verkehrsmodi an den Verkehrsbewegungen ausgewählter Knotenpunkte 2023 (7-19 Uhr)
(Locklair 2023c, 2023d, 2023f)

Knotenpunkt	Anteil Kfz	Anteil Fußverkehr (auf den Furten)	Anteil Radverkehr (Straße + Furten)
Bitezstr. / Smetanastr. ⁴	13 %	42 %	32 %
Meyerbeerstr. /Smetanastr.	16 %	55 %	28 %
Gounodstr./Herbert-Baum-Str.	16 %	48 %	36 %

⁴ Am Knotenpunkt Bitezstr./Smetanastr. wurden auch für den Fuß- und Radverkehr Knotenströme erhoben. Zu-Fuß-Gehende und den Gehweg nutzende Radfahrende wurden auch dann erhoben, wenn sie den Knotenpunkt nutzten, ohne eine Straße zu queren. An den anderen Knotenpunkten wurden Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende aus Aufwandsgründen nur „auf den Furten“, also beim Queren der Straße erhoben. Vor dem Hintergrund der beobachteten Verkehrsströme im Komponistenviertel kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse beider Methoden vergleichbar sind.

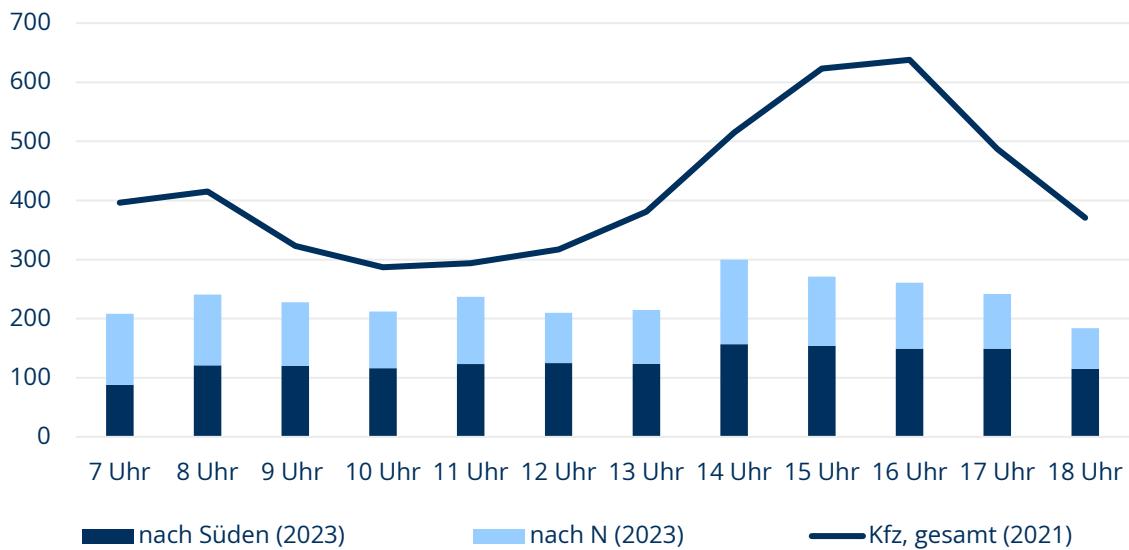


Abbildung 7: Tagesgang des Kfz-Verkehrs [Kfz/h] vor und nach der Umsetzung des Kiezblocks am Querschnitt Gürtelstraße (KP1)
(Quelle: Jakob und Kühn 2021; Locklair 2023c)

3.2 Ergebnisse der Verkehrslageerhebung

Im Vorfeld des Kiezblockprojekts wurden Bedenken bezüglich der Auswirkungen der veränderten Verkehrs-führung auf den Kfz-Verkehr im Komponistenviertel, aber auch auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen geäußert, insbesondere in Bezug auf das verstärkte Auftreten von Staus und Stockungen im Verkehrsfluss.

Aus diesem Grund wurden Verkehrslagedaten aus dem Komponistenviertel und dem umliegenden Hauptstraßennetz ausgewertet. Bei der Betrachtung des Komponistenviertels vor Umsetzung des Kiezblockprojekts (Normalwoche Mai 2023) sind die Auswirkung der Baumaßnahme auf der Berliner Allee auf den Durchgangsverkehr, insbesondere in der frühen Spitzstunde, deutlich erkennbar (Abbildung 8). Während der Umsetzungswöche ist der Anteil des hohen und stockenden Verkehrszustands auf einem vergleichsweisen hohen Niveau, was sich nach einer Eingewöhnungsphase Anfang Juli auf ein geringeres Maß einpendelt. Parallel dazu erfolgte nach der Maßnahmenumsetzung die Freigabe der Baumaßnahme auf der Berliner Allee, was ebenfalls zu einer Entlastung des Komponistenviertels geführt hat.

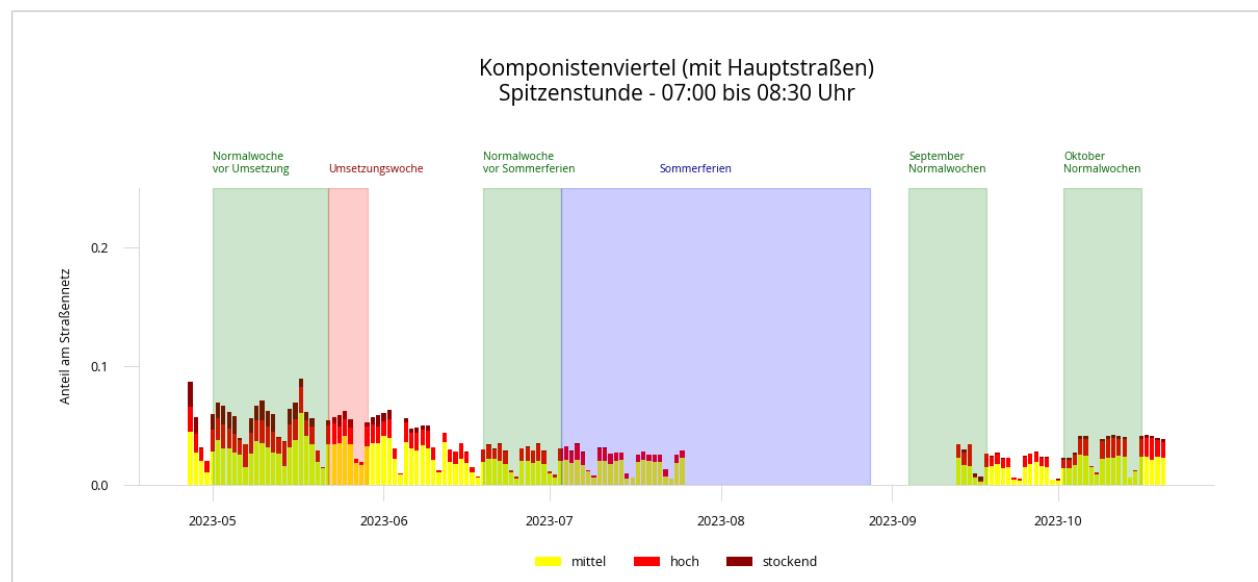


Abbildung 8: Verkehrslage im Komponistenviertel, Hauptverkehrszeit früh
(Quelle: eigene Auswertung der Mapbox-Verkehrslagedaten)

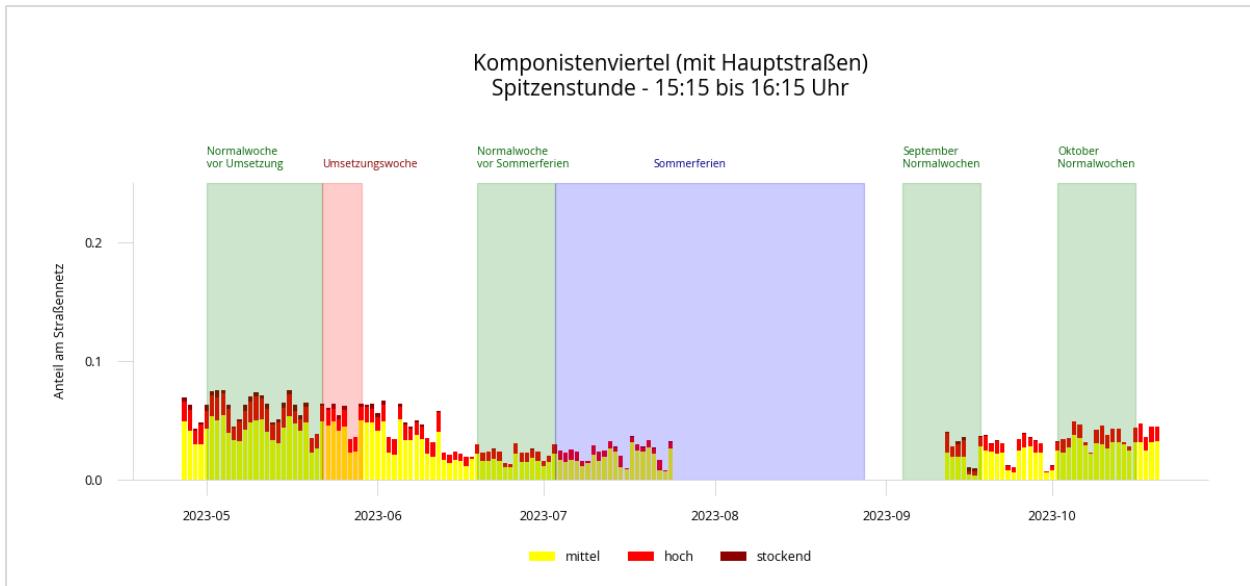


Abbildung 9: Verkehrslage im Komponistenviertel, nachmittägliche Hauptverkehrszeit
(Quelle: eigene Auswertung der Mapbox-Verkehrslagedaten)

Die Analyse der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit ergibt ein ähnliches Bild wie die frühe Hauptverkehrszeit. Die Verkehrslagedaten weisen nach der Umsetzung ein initial hohes, aber mit zunehmender Zeit und einer einsetzenden Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer einen sehr geringen Anteil an hohem und stockendem Verkehrsfluss auf. Nach den Sommerferien normalisiert sich der Verkehrszustand, der Anteil stockenden und hohen Verkehrsflusses bleibt aber niedriger als vor der Umsetzung der Kiezblockmaßnahme (vgl. Abbildung 9).

Der Effekt der Maßnahmen ist auch bei einer Detailbetrachtung der Bizekstraße mit den neu eingerichteten Einbahnregelungen deutlich erkennbar. Der Anteil an hohen und stockenden Verkehrszuständen hat sich nach einer Eingewöhnungszeit von etwa zwei Wochen signifikant reduziert (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 12).

Das Einbahnstraßensystem im Komponistenviertel unterbindet den Durchgangsverkehr im Komponistenviertel. Mit einer Analyse der Verkehrslage im anliegenden Straßennetz wird geprüft, ob die Maßnahme zu einer Verlagerung von Verkehren von der Berliner Allee in die Wohngebiete nördlich der Berliner Allee geführt haben (z. B. entlang der Pistoriusstraße, Parkstraße).

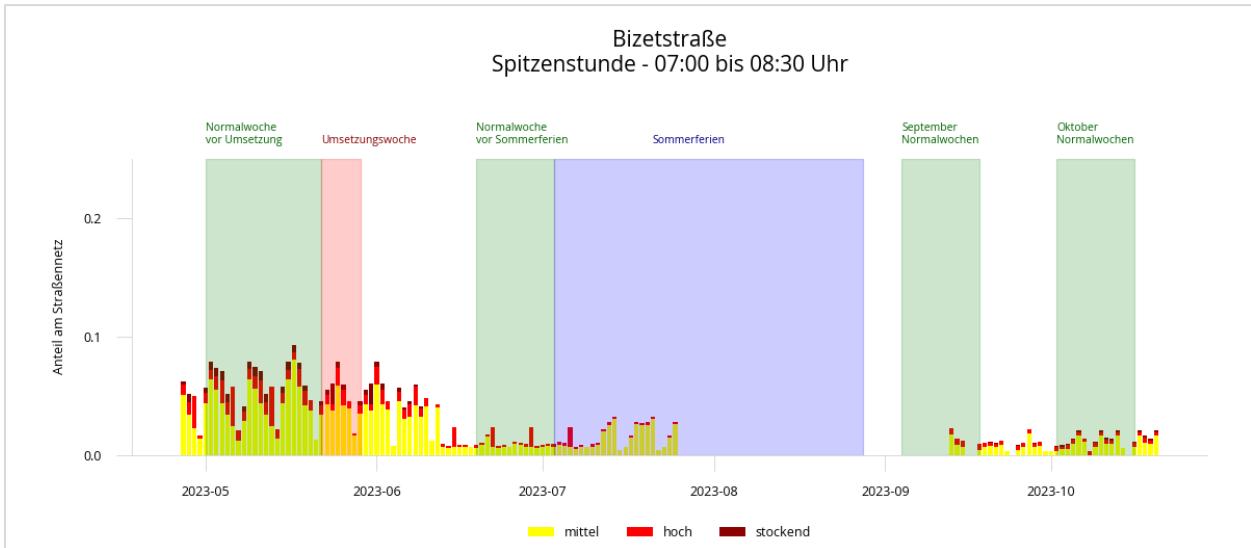


Abbildung 10: Verkehrslage in der Bizekstraße, frühe Hauptverkehrszeit
(Quelle: eigene Auswertung der Mapbox-Verkehrslagedaten)

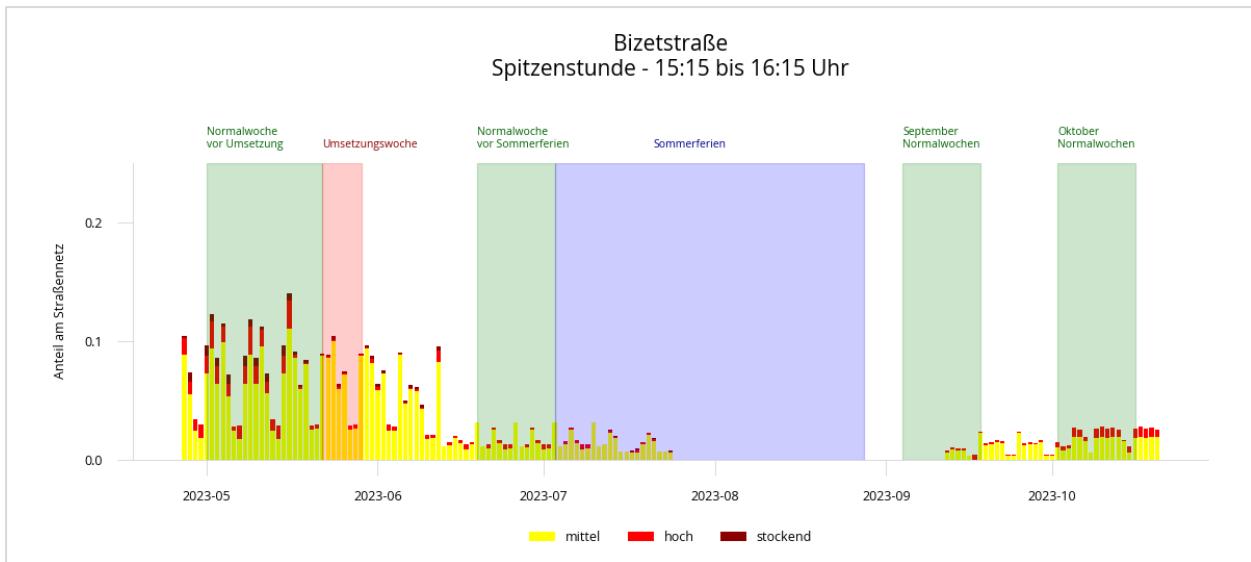


Abbildung 12: Verkehrslage in der Bizetstraße, nachmittägliche Hauptverkehrszeit
(Quelle: eigene Auswertung der Mapbox-Verkehrslagedaten)

Gleichzeitig können Kfz mit Zielen im Ostteil des Komponistenviertels nur mit einem Umweg in das Komponistenviertel einfahren, wenn sie sich von Süden über die Indira-Gandhi-Straße annähern. Aus diesem Grund wurden auch potentielle Wendeschleifen durch das Nebennetz (Wegenerstraße, Gartenstraße bzw. auch Bernkasteler Straße, Trierer Straße, Falkenberger Straße) in die Betrachtung einbezogen. Die Analyse erfolgt aggregiert auf allen genannten Nebenstraßen, da eine einzelne Betrachtung aufgrund z.T. fehlenden Datenpunkten wegen zu kleiner Straßenabschnitte nicht aufschlussreich ist. Die Ergebnisse dieser Analyse sind in Abbildung 11 und Abbildung 13 dargestellt. Auch diese Analyse zeigt, dass die Maßnahmen des Kiezblocks kaum bzw. keinen Einfluss auf die Verkehrslage in den umliegenden Nebenstraßen haben.

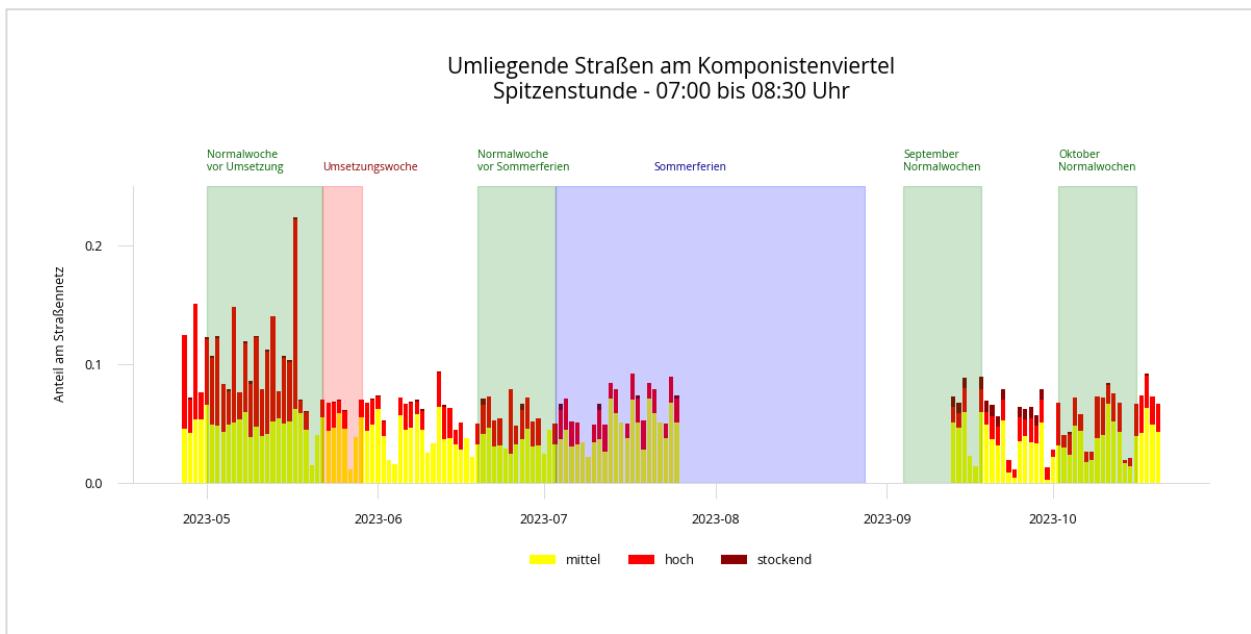


Abbildung 11: Verkehrslage im umliegenden Straßennetz, frühe Hauptverkehrszeit
(Quelle: eigene Auswertung der Mapbox-Verkehrslagedaten)

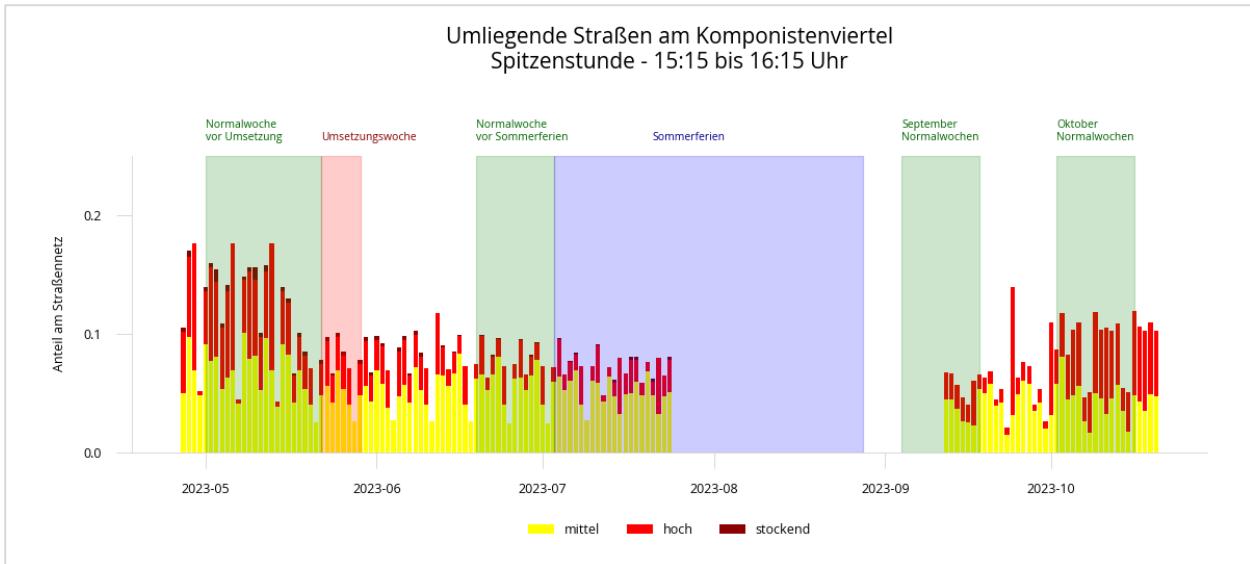


Abbildung 13: Verkehrszustand in den umliegenden Straßen am Komponistenviertel, späte Spitzenstunde
(Quelle: eigene Auswertung der Mapbox-Verkehrslagedaten)

3.3 Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen

Die Verkehrsbeobachtung am Knotenpunkt Bizekstraße / Smetanastraße vor Umsetzung des Kiezblockprojekts bestätigt die in den Zählungen ermittelten hohen Verkehrsaufkommenswerte im Kfz-, Fuß und Radverkehr. Interaktionen und kurzfristige Behinderungen der Verkehrsteilnehmenden sind häufig, z. B. wenn Zufußgehende die Bizekstraße queren und Kfz- und Fahrradfahrende im Kreuzungsbereich warten, oder auch wenn der enge Kreuzungsraum aufgrund von Abbiegevorgängen oder Wendemanövern blockiert ist. Insgesamt sind aber wenig Verkehrskonflikte oder gefährliche Situationen zu beobachten, auffällig ist die hohe Anzahl der Fahrradfahrenden, welche den Gehweg nutzen.

Direkt nach der Umsetzung kam es zeitweilig zu zahlreichen Verkehrskonflikten und Problemen im Verkehrsablauf. Die Verkehrsteilnehmenden wurden von den neuen Regelungen überwiegend überrascht und waren noch nicht auf die veränderte Verkehrsführung eingestellt, auch in den Navigationsdiensten war das Routing noch nicht angepasst.

Die Folge waren insbesondere nachmittags lange Rückstausituationen, riskantes Fahrverhalten, viele Regelverstöße und häufige Straßenblockierungen aufgrund von Orientierungsschwierigkeiten, Wendemanövern oder Rückstößen aus der Einbahnstraße. Dabei konnten auch eine Reihe gefährlicher Situationen beobachtet werden, z. B. bei Nichtbeachtung der Vorfahrt beim Queren der Bizekstraße, teils ohne Halt am Stoppschild. Auch Konflikte zwischen abbiegenden Kfz und auf der Bizekstraße geradeaus fahrenden Radfahrenden wurden regelmäßig beobachtet.

Bei der Erhebung Ende Juni sowie im September 2023 konnte dann eine starke Beruhigung der Gesamtsituation auch am Knotenpunkt Bizekstraße / Smetanastraße (KP8) wahrgenommen werden. Die Verkehrsteilnehmenden verhielten sich bei der Zufahrt zum Kreuzungsbereich und im Kreuzungsbereich fast immer vorausschauend und rücksichtsvoll. Unsicherheiten bezüglich der geltenden Vorfahrtsregelungen auf der Fahrradstraße wurden gelegentlich von Kfz-, aber auch von Radfahrenden beobachtet. Sie stellten aber aufgrund der vorausschauenden Fahrweise kein Problem dar. Auffällig war allerdings die verbliebene hohe Anzahl von Kfz-Fahrenden, welche die Einbahnstraßen regelwidrig nutzten.

Wie in Abbildung 14 dargestellt, wurde im Rahmen der Verkehrszählung am 20.09.2023 ein Anteil von 10% (159 Kfz) bzw. am Knotenpunkt Meyerbeerstraße / Smetanastraße (KP4) von 12% falschfahrenden Kfz (130 Kfz) in 24h erhoben. Dies stellt insgesamt und auch aufgrund der dabei häufig auftretenden Beschleunigungsvorgängen ein Verkehrssicherheitsrisiko dar.

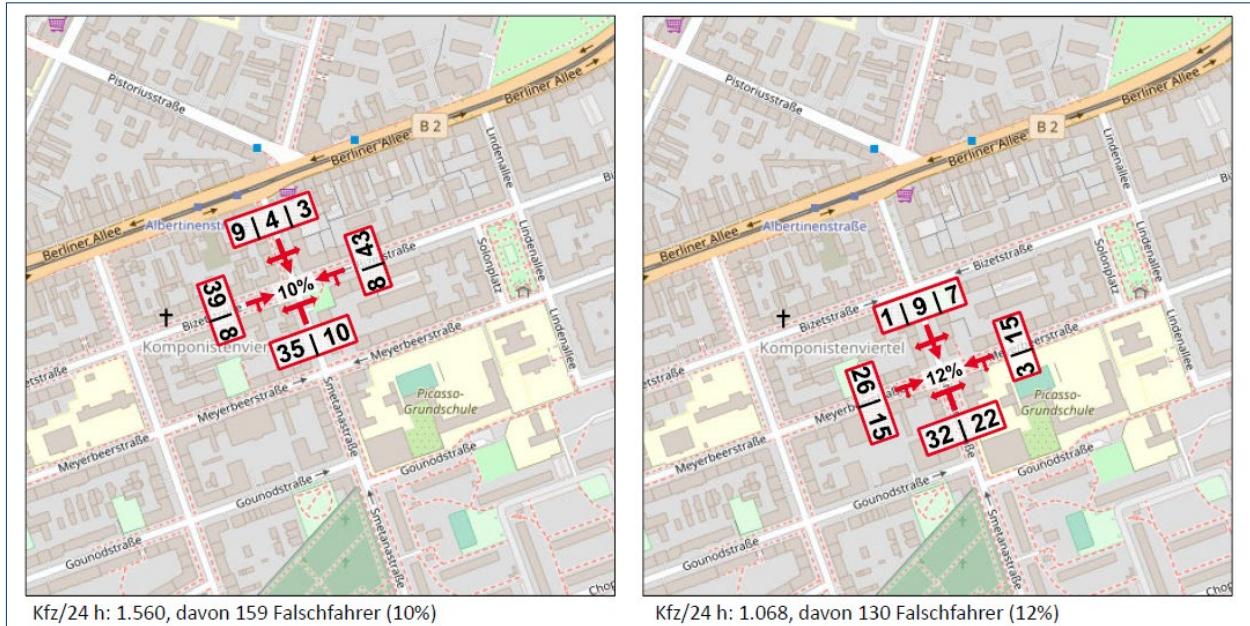


Abbildung 14: Anzahl Kfz/24h an den Knotenpunkten KP8 (links) und KP4 (rechts) insgesamt und mit regelwidriger Nutzung des Einbahnstraßensystems
(Quelle: Locklair (2023c, 2023h))

Die zweite, infrastrukturell begünstigte Auffälligkeit betrifft die Einfahrt von Fahrradfahrenden in den südlichen Knotenpunktarm der Smetanastraße. Fahrradfahrenden ist es an dieser Stelle erlaubt, die Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung zu nutzen. Allerdings bedingen die beengten Straßenverhältnisse mit beidseitigem Parken und das zumindest zur Hauptverkehrszeit häufige Auftreten von Gegenverkehr ein Ausweichen der Fahrradfahrenden auf die in Fahrtrichtung rechts liegende, abmarkierte Sperrfläche auf der Smetanastraße. Beim Einfädeln auf den eigentlichen Fahrstreifen werden Radfahrende dann schlecht gesehen, unübersichtliche Situationen und Konflikte sind die Folge.

3.4 Ergebnisse der Anwohnendenbefragung

3.4.1 Stichprobenbeschreibung

Wie in Abschnitt 2.4.2 beschrieben, konnte in der vor und nach Umsetzung des Kiezblockprojekts durchgeführten Anwohnendenbefragung ein Rücklauf von 46 % (Vorher-Befragung) bzw. 40 % (Nachher-Befragung) und 43 % (Wiederholer) erreicht werden.

Tabelle 6 beschreibt die realisierte Stichprobe in Bezug auf ausgewählte sozio-demografische Merkmale. Auffällig ist die methodenbedingt unterdurchschnittliche Beteiligung junger Erwachsener an der Befragung und eine vergleichsweise starke Beteiligung der 50-69-Jährigen. Diese Unterschiede wurden mithilfe der in Abschnitt 2.4.2 beschriebenen Wichtung der Befragungsdaten ausgeglichen. In Bezug auf andere sozio-demografische Merkmale stellt die realisierte Stichprobe ein gutes Abbild der Grundgesamtheit der erwachsenen Einwohnenden im Komponistenviertel dar. Wie in Abschnitt 2.4.2 beschrieben, werden die beiden Teilstichproben der Nachher-Stichprobe gemeinsam ausgewertet.

3.4.2 Ausgangssituation: Aufenthalts- und Verkehrsqualität im Komponistenviertel

Die Akzeptanz verkehrlicher Maßnahmen bei den Betroffenen hängt davon ab, welche Problemlagen im Vorfeld existieren und welchen Beitrag die Maßnahmen zur Behebung dieser Probleme leisten. Aus diesem Grund wurden sowohl in der Vorher- als auch der Nachher-Befragung Fragen zur generellen Zufriedenheit mit der Wohnumgebung, zur Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität, den Bedingungen für den Fuß-, Fahrrad- und Autoverkehr und zum sozialen Miteinander gestellt.

Tabelle 6: Stichprobenbeschreibung der Anwohnenden-Befragung vor und nach Umsetzung des Kiezblocks im Komponistenviertel

Merkmal	Vorher-Erhebung	Nachher (Erstteilnahme)	Nachher (Wiederholer)	Komponistenviertel
Anzahl erw. Personen	631	567	267	7960*
Anteil weiblich	58 %	53 %	57 %	54 %**
18-29 Jahre	8 %	11 %	3 %	16 %**
30-49 Jahre	42 %	43 %	44 %	43 %**
50-69 Jahre	36 %	36 %	40 %	30 %**
70 Jahre und älter	13 %	10 %	12 %	12 %**
Lage Wohnung im Kiez: Ost/Südost	35 %	39 %	37 %	41 %**
>10 Jahre Wohndauer	59 %	60 %	61 %	unbekannt
mit Auto im Haushalt	70 %	61 %	63 %	Pankow: 54 %***
Autonutzung min. 3 Tage/Woche	26 %	28 %	32 %	Pankow: 26 %***
zufrieden/sehr zufrieden mit Wohngegend (allgemein) (%)	80 %	85 %	82 %	unbekannt
Auswirkungen Kiezblockprojekts insgesamt sehr / eher positiv (%)	nicht erhoben	62 %	64 %	unbekannt
Verkehrsregelungen sollten so bleiben /kleine Anpassungen (%)	nicht erhoben	58 %	63 %	unbekannt

*laut Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2024) **laut gezogener Zufallsstichprobe des LaBo ***laut TU Dresden (2020), Wert für Pankow insgesamt

Die Vorherbefragung zeigt, dass die Mehrheit der Anwohnenden vor dem Kiezblockprojekt insgesamt mit ihrer Wohnumgebung sehr zufrieden oder zufrieden war (Abbildung 15). Für die Bewertung der Aufenthaltsqualität zeigte sich ein gemischteres Bild. Insgesamt konnten ca. 75 % der Bewohner*innen des Komponistenviertels eher oder völlig der Aussage zustimmen, dass sie sich im Komponistenviertel gern draußen aufhalten.

Bewertungsunterschiede gab es allerdings bei der detaillierten Betrachtung der zur Aufenthaltsqualität eines Wohngebiets beitragenden Faktoren, wie das Vorhandensein von qualitativ hochwertigen Aufenthaltsorten, ein ästhetisch ansprechendes Straßenbild und eine geringe Belastung mit dem Kfz-Verkehr.

Die Anzahl, sowie die Qualität und der Zustand von Aufenthaltsorten, wie z. B. Grünflächen, wird von einer Mehrheit der Befragten positiv bewertet. Trotzdem konnte ein relevanter Teil der Befragten (jeweils min. 40 %) dem nur teilweise oder eher bzw. gar nicht zustimmen. Die Menge und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wurden häufig als zu hoch eingeschätzt. Dies hat Auswirkungen auf die empfundene Verkehrssicherheit, nur ca. 30 % der Befragten schätzten sie als ausreichend oder eher ausreichend hoch für die selbständige Mobilität von Kindern ein (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Die Bedingungen für den Fußverkehr im Komponistenviertel wurden deutlich positiver als die Bedingungen für den Radverkehr eingeschätzt. So waren 86 % der Befragten vor dem Kiezblockprojekt gern oder eher gern zu Fuß im Komponistenviertel unterwegs. Von denen, die es einschätzen konnten, sagten dies in Bezug auf das Radfahren nur 47 %. Wichtige Bestimmungsfaktoren der Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit sind:

- eine gute (fußläufige) Erreichbarkeit vielfältiger Alltagsziele,
- ein dichtes, qualitativ hochwertiges und gut erhaltenes Fuß- und Radverkehrsnetz und
- die Möglichkeit, sich sicher, zügig und bequem im Verkehrsnetz fortzubewegen.

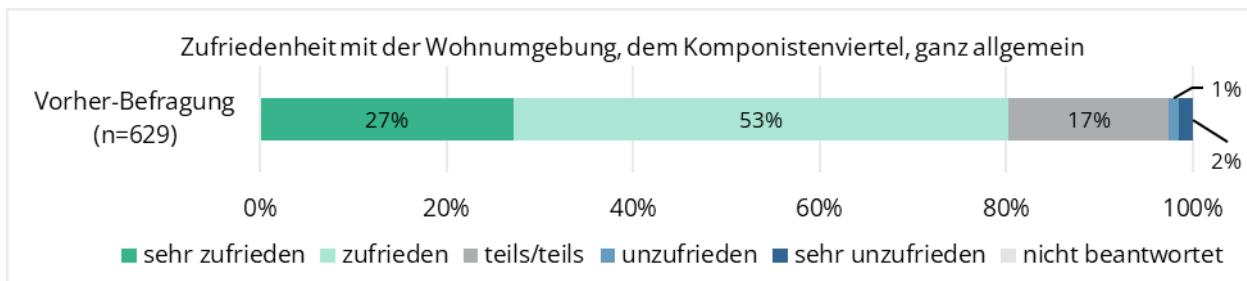


Abbildung 15: Zufriedenheit der Anwohnenden mit der Wohnumgebung in der Vorherbefragung (n = 629)

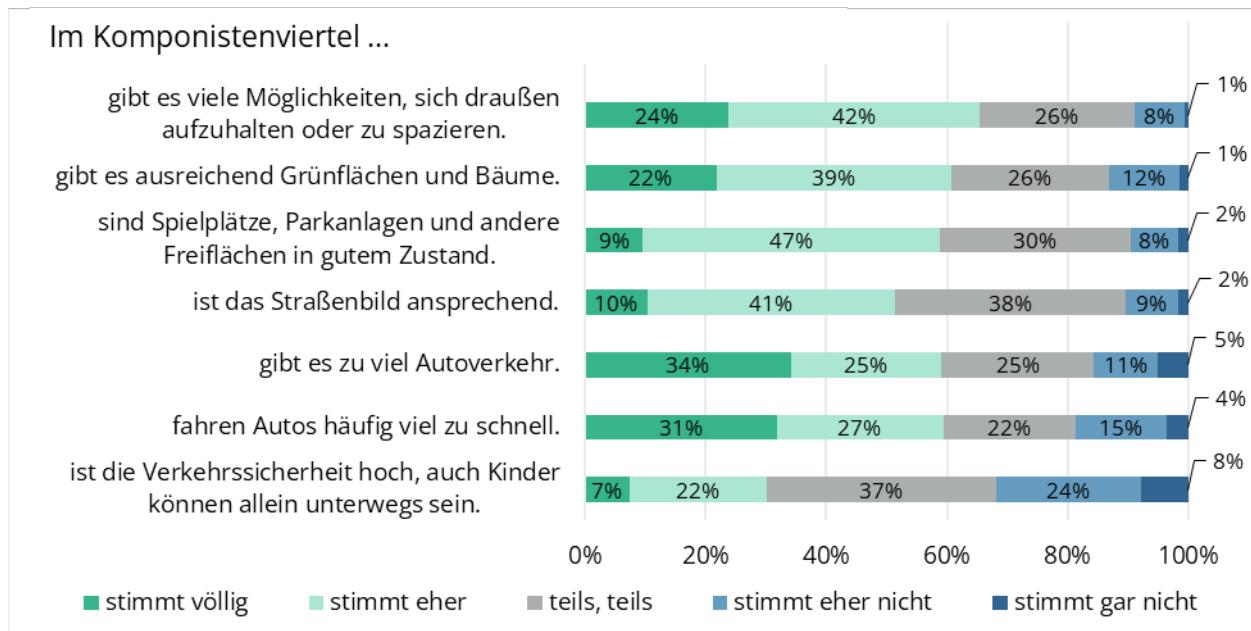


Abbildung 16: Bewertung der Aufenthaltsqualität im Komponistenviertel in der Vorherbefragung (n = 631)

Wie die Abbildung 31 im Anhang zeigt, wurden in Bezug auf die Fußverkehrsfreundlichkeit der Zustand der Gehwege und die subjektive Verkehrssicherheit verhältnismäßig schlecht bewertet. Nur 36 % der Befragten konnten der Aussage zustimmen oder eher zustimmen, dass Autofahrende Rücksicht nehmen und Straßen sicher gequert werden können. 26 % erlebten zu Fuß häufig Konflikte mit Fahrradfahrenden.

Die Radverkehrsfreundlichkeit wurde über fast alle Einflussfaktoren schlechter bewertet als die Fußverkehrsfreundlichkeit (Abbildung 32 und Abbildung 33 im Anhang). Jeweils weniger als ein Drittel der Befragten⁵ waren (eher) der Meinung, dass die Straßen für das Fahrradfahren im guten Zustand sind und ausreichend Platz auf der Fahrbahn ist. Fasst 40 % bemängelten, dass sie mit dem Fahrrad nur langsam vorankommen würden. In Bezug auf die subjektive Verkehrssicherheit konnten nur 22 % der Befragten der Aussage (eher) zustimmen, dass Autofahrende Rücksicht nehmen, 29 % erlebten häufig Konflikte zwischen Fahrrad- und Autofahrenden.

Abschließend wurde vor der Kiezblock-Umsetzung auch die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wenig positiv bewertet. Nur 27 % der Personen, die es einschätzen konnten, fuhren gern oder eher gern mit dem Auto. Hier standen die beengten Platzverhältnisse auf der Fahrbahn und das langsame Vorankommen, ergänzend aber auch die Dauer der Parkplatzsuche im Vordergrund (Abbildung 34 und Abbildung 35).

Zusammenfassend wurden vor Umsetzung des Kiezblockprojekts insbesondere die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für den Fußverkehr positiv bewertet, wobei die Belastungen durch den Kfz-Verkehr, die teils fehlende Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die damit einhergehende geringere subjektive Verkehrssicherheit als beeinträchtigend wahrgenommen wurde. Die Radverkehrsfreundlichkeit und die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wurden darüber hinaus aufgrund der beengten Platzverhältnisse und dem damit verbundenen langsamen Vorankommen sowie im Fall des Kfz-Verkehrs des begrenzten Parkraumangebots schlechter bewertet.

Inwiefern sich die wahrgenommene Aufenthalts- und Verkehrsqualität durch das Kiezblockprojekt verändert hat, wird in Abschnitt 3.4.4 analysiert. Zuvor wird im Folgenden der Planungsprozess sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung evaluiert.

⁵ Gemeint sind für diese Auswertung die Befragten, die sich wertend zu den abgefragten Aspekten geäußert haben. Je nach Frage zwischen 13-17% der Befragten konnten die Aussagen zur Radverkehrsfreundlichkeit nicht einschätzen und antworteten mit „weiß nicht“. Bei den Fragen zum Kfz-Verkehr waren es 14%-24%.

3.4.3 Bewertung des Planungsprozesses des Kiezblockprojekts

Der Planungsprozess zum Kiezblock Komponistenviertel wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet. Neben der Einrichtung einer Projektwebseite und eines Kiezblock-Newsletters wurden unter anderem die folgenden Veranstaltungen durchgeführt:

- 1. Informationsveranstaltung zum Kiezblockprojekt am 21.09.2021
- 2. Informationsveranstaltung zum Kiezblockprojekt am 09.03.2022
- Kiezblockforum nach der Umsetzung am 09.06.2023 und
- Abschlussveranstaltung mit Präsentation der Evaluierungsergebnisse am 24.11.2023.

Weitere Beteiligungsmaßnahmen umfassten eine Online-Beteiligung auf mein.berlin.de, die Einrichtung eines Projektbeirats zur Vertretung verschiedener Interessensgruppen und Mobilitätsbedürfnisse im Komponistenviertel sowie die Durchführung eines Wettbewerbs zur Gestaltung des öffentlichen Raums.

Die Befragung zeigte, dass die Vielfalt der eingesetzten Informations- und Beteiligungsformate wichtig war, um möglichst viele Anwohnende zu erreichen (siehe). Insgesamt kannten 42 % der Befragten mindestens eins der frühzeitig vor Umsetzung genutzten Formate. Besonders relevant waren dabei die Kiezblock-Internetseite des Bezirks und die Informationsveranstaltungen in der ehemaligen Kaufhalle in der Gürtelstraße. Einen ähnlichen Bekanntheitsgrad erreichten die beiden nach Maßnahmenumsetzung durchgeföhrten Beteiligungsformate: das Kiezblockforum auf dem Solonplatz und die Online-Beteiligung auf mein-berlin.de. Hier kannten 41 % der Befragten mindestens eins der Formate.

Die kurzfristig vor der Umsetzung des Kiezblockprojekts im Komponistenviertel aufgehängten Informationsplakate und die an alle Haushalte versandten Postwurfsendungen erreichten 66 % der Befragten. Dies ist vor

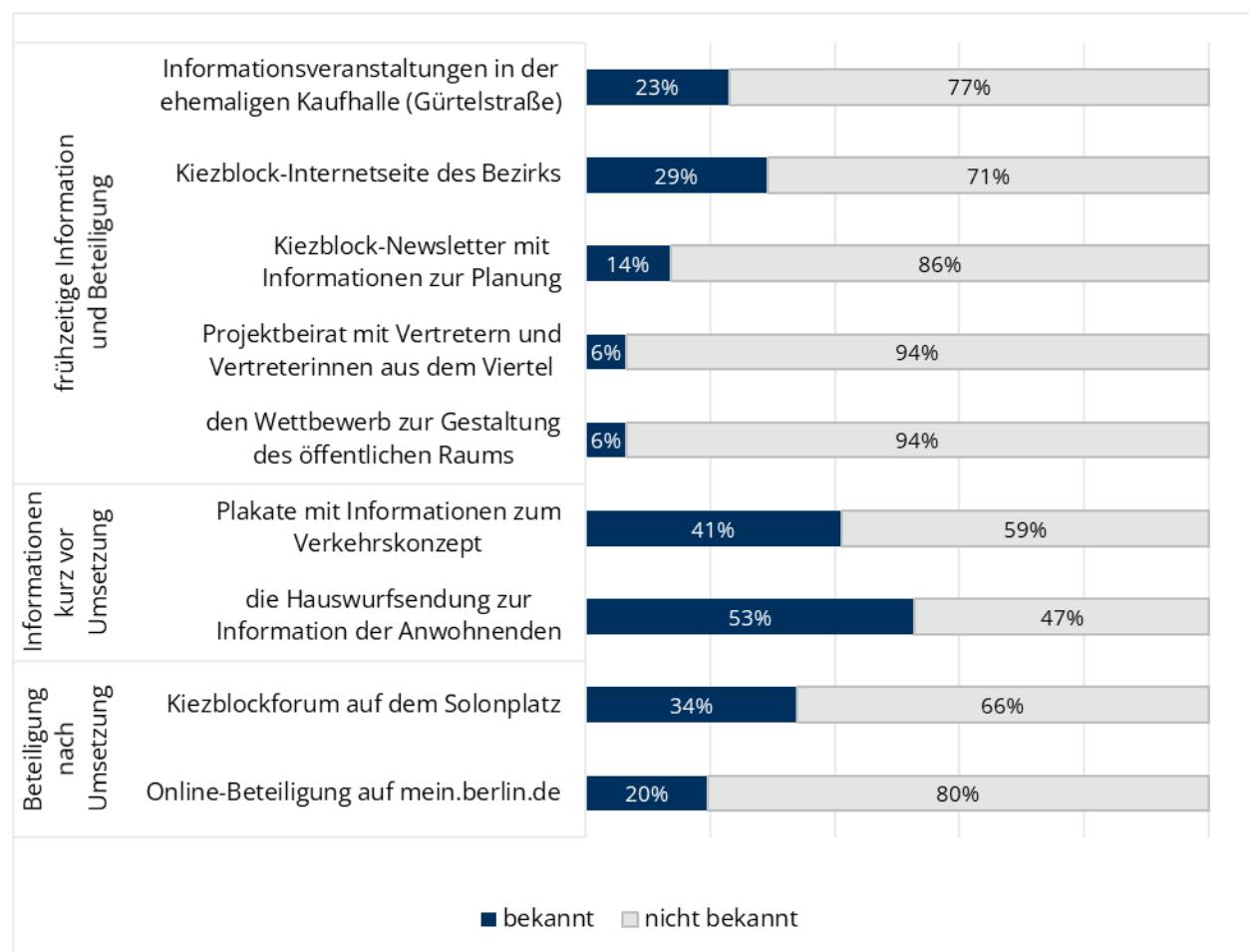


Abbildung 17: Bekanntheitsgrad einzelner Informations- und Beteiligungsformate unter den erwachsenen Anwohnenden des Kiezblocks Komponistenviertel (Nachher-Befragung, n = 830)

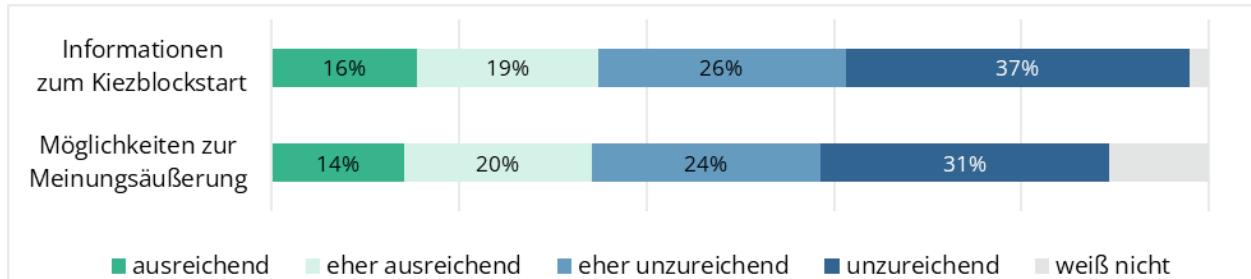


Abbildung 18: Bewertung der Angemessenheit der zur Verfügung gestellten Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten (Nachher-Befragung, n = 832)

dem Hintergrund der zum damaligen Zeitpunkt gewünschten vollumfänglichen Information der Anwohnenden als nicht ausreichend einzustufen. Insgesamt kannten 21 % der Befragten keines der abgefragten neun Informations- und Beteiligungsformate.

Folgerichtig fühlten sich auch fast Zweidrittel der Anwohnenden zum Zeitpunkt der Umsetzung der Kiezblockmaßnahmen nicht hinreichend über diese informiert. Etwas mehr als die Hälfte war der Meinung, dass die Beteiligungsmöglichkeiten nicht oder eher nicht ausreichend waren (siehe).

Insgesamt spiegelt die Bewertung des Planungsprozesses durch die Anwohnenden auch die langen Verzögerungen im Planungsablauf wider. Diese erschwerte eine klare, kontinuierliche und verständliche Kommunikation der Planungsstände und der konkreten Maßnahme. Deutlich wird, dass sowohl die online, als auch die persönlich vor Ort angebotenen Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten relevant waren. Insbesondere beim Einsatz von Hauswurfsendungen ist auf eine gewissenhafte Auslieferung durch das beauftragte Unternehmen zu achten.

3.4.4 Wirkungen des Kiezblockprojekts

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen verfolgen das Ziel einer Verbesserung der Aufenthalts- und Umweltqualität, der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und der subjektiven Verkehrssicherheit. Gleichzeitig gehen mit solchen Maßnahmen häufig Einschränkungen - z. B. in der Durchlässigkeit und Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr - einher. Für die Maßnahmenakzeptanz ist es wichtig, dass die geplanten Verbesserungen auch eintreten und wahrgenommen werden. Gleichzeitig sollten in der individuellen Gesamtbewertung die erlebten Einschränkungen nicht als relevanter eingeschätzt werden als die Vorteile der Maßnahme.

Abbildung 19 und Tabelle 10 im Anhang zeigen, dass die Einwohnenden des Komponistenviertels in Bezug auf die Aufenthalts- und Umweltqualität, die Verkehrssicherheit und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr überwiegend eine deutliche oder leichte Verbesserung wahrgenommen haben. Aufgrund der neu errichteten Fahrradstraße fällt die wahrgenommene Verbesserung im Bereich des Radverkehrs besonders stark aus.

Etwas oder viel schlechter wurde hingegen die Situation für Autofahrende und die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung mit dem Auto eingeschätzt. In Bezug auf die Parkplatzsituation ging die Wahrnehmung auseinander – während sie sich für ca. 20 % der Befragten verbesserte, verschlechterte sie sich für weitere 28 %.

Vergleicht man die vor der Umsetzung des Kiezblockprojekts erhobene Zufriedenheit mit der Wohnumgebung und der Verkehrs- und Aufenthaltsqualität mit den Antworten der Nachher-Befragung, so zeigen sich die erwarteten Veränderungen. Abbildung 20 (Aufenthalt), Abbildung 21 (Fuß- / Radverkehr) und Abbildung 22 (Kfz-Verkehr) zeigen in diesem Zusammenhang die Aspekte, in denen ein relevanter Unterschied zwischen den Antworten der Vorher- und der Nachher-Befragung aufgetreten sind. Bei den anderen in Abschnitt 3.4.2 angesprochenen Aspekte hat sich die subjektive Wahrnehmung der Einwohnenden nicht verändert.

Durch den Kiezblock ist ...

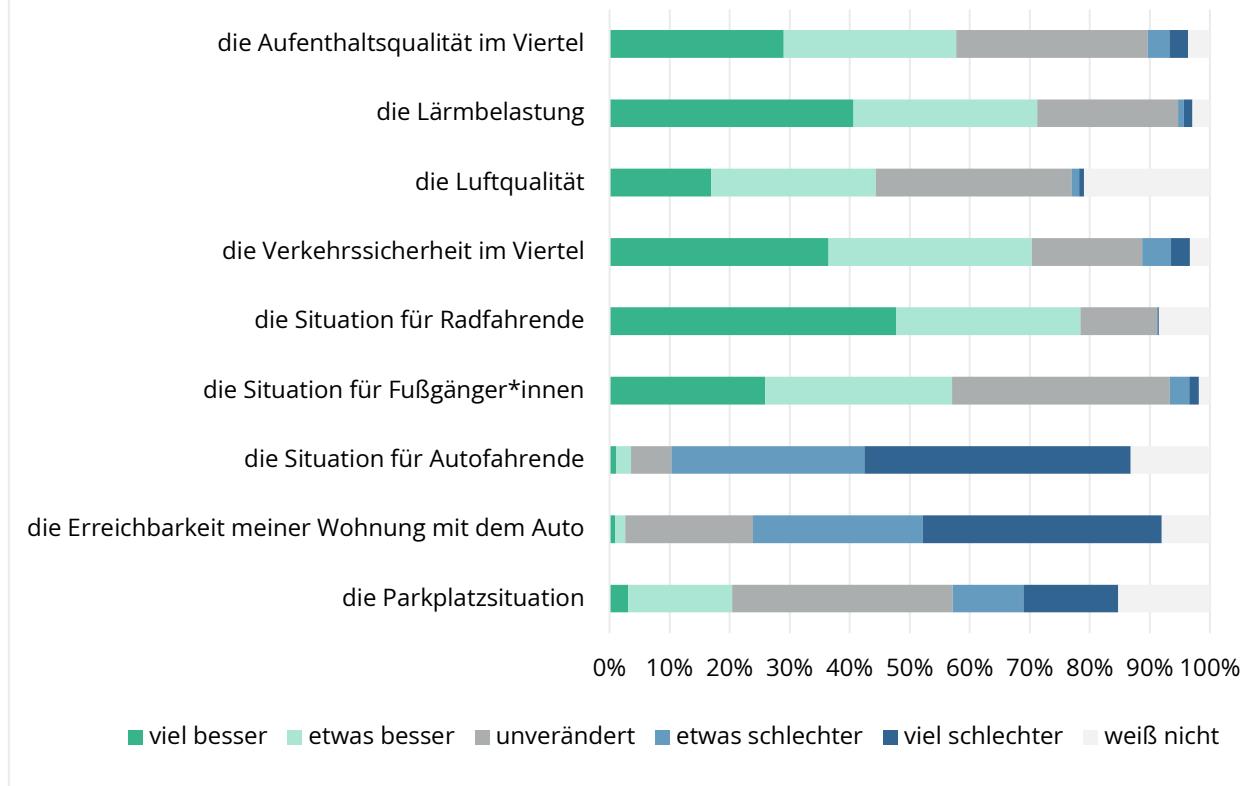


Abbildung 19: Bewertung der Wirkungen des Kiezblockprojekts durch die Einwohnenden im Kiezblock (n = 830 bis 834)

Im Komponistenviertel

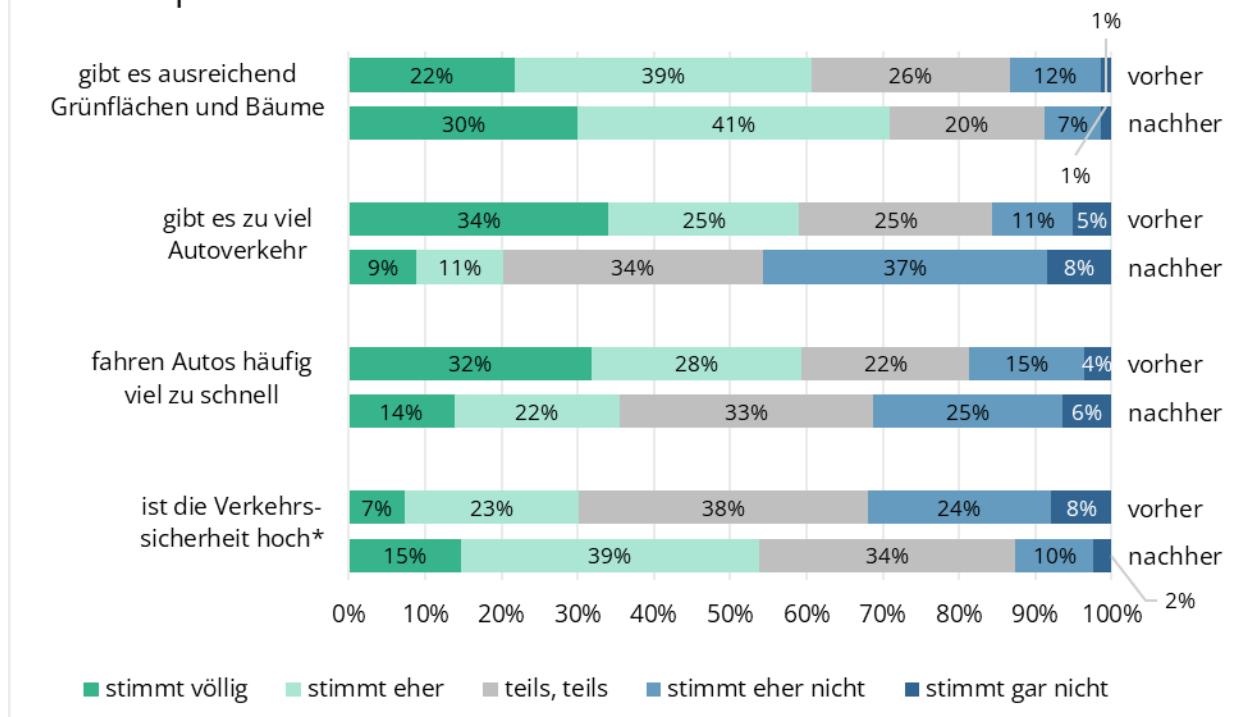


Abbildung 20: Vergleich der Bewertung der Aufenthaltsqualität in der Vorher- und Nachher-Befragung (n = 618-631 bzw. n = 810-831) * Originalwortlaut: „ist die Verkehrssicherheit hoch, auch Kinder können allein unterwegs sein.“

In Bezug auf die Aufenthaltsqualität wird die Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs als deutlich weniger problematisch wahrgenommen (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Während in der Vorhererhebung nur 30 % der Befragten eher oder völlig der Aussage zustimmten, dass die Verkehrssicherheit im Komponistenviertel hoch ist, waren es in der Nachher-Erhebung 54 %.

In Bezug auf die wahrgenommenen Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zeigten sich Verbesserungen (Abbildung 21). Besonders die Einschätzung der Einwohnenden bezüglich der Schnelligkeit und des Komforts beim Fahrradfahren hat sich positiv entwickelt. Aber auch das Verhalten der Autofahrenden wird als rücksichtsvoller wahrgenommen.

In Bezug auf den Kfz-Verkehr wurde erwartungsgemäß die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr negativer bewertet. Die Relevanz von Konflikten zwischen Autofahrenden und gegenseitigen Behinderungen ist hingegen gesunken (Abbildung 22).

Wie Abbildung 36 im Anhang zeigt, hält sich weiterhin die große Mehrheit der Einwohnenden gern im Komponistenviertel auf und ist dort ebenfalls gern zu Fuß unterwegs. Hier gab es im Vergleich zu vorher keine Veränderungen. Deutlich mehr Einwohner stimmen (eher) der Aussage zu, dass sie im Komponistenviertel gern Fahrrad fahren. Keine Veränderung gab es auch in Bezug auf den Kfz-Verkehr, die Mehrheit der Einwohnenden ist im Komponistenviertel weiterhin nicht gern mit dem Auto unterwegs. Die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung insgesamt ist unverändert hoch geblieben ist (vgl. Abbildung 37 im Anhang).

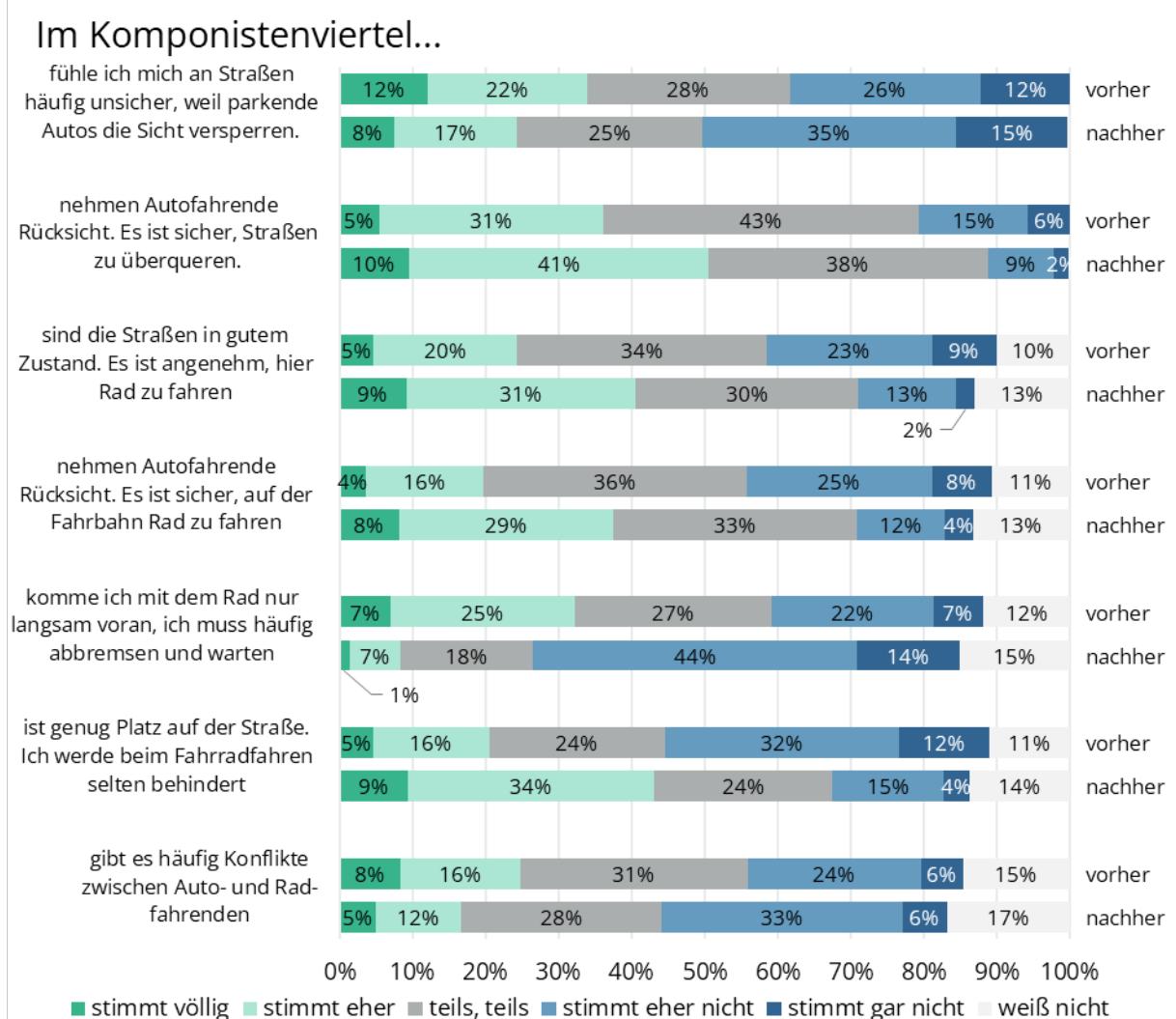


Abbildung 21: Vergleich der wahrgenommenen Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in der Vorher- und Nachher-Befragung
(n = 609-612 bzw. n = 827-828)

Im Komponistenviertel

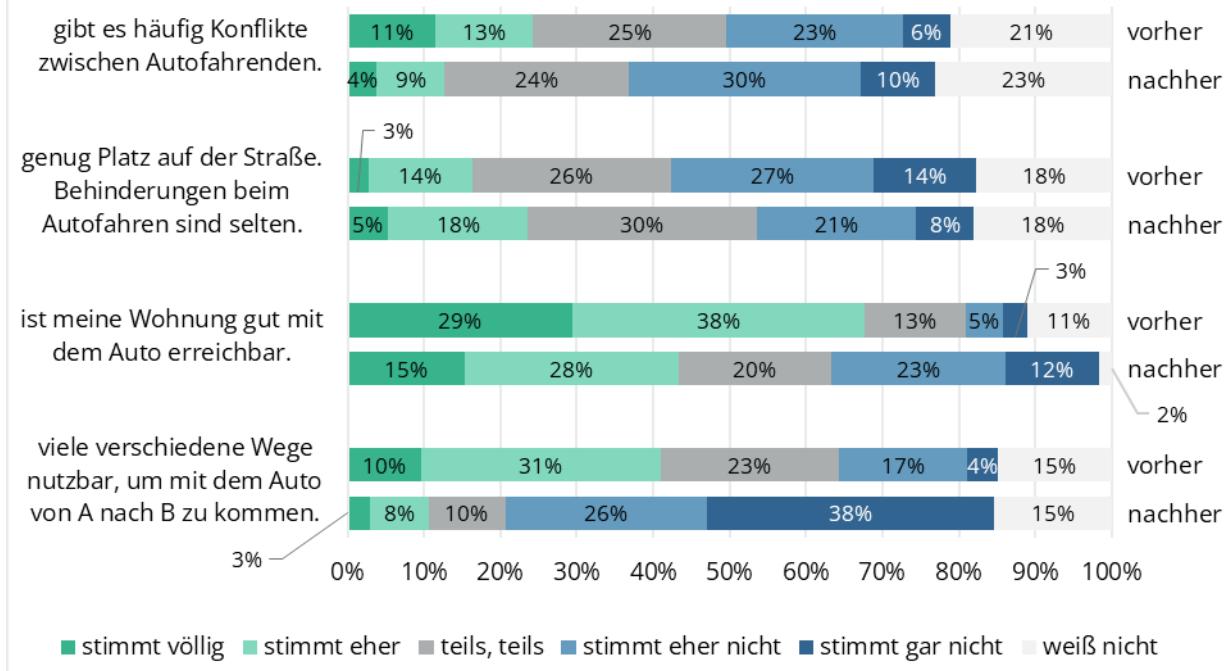


Abbildung 22: Vergleich der Bewertung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr im Komponistenviertel in der Vorher- und Nachbefragung (n = 611-612 bzw. n = 817-818)

3.4.5 Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und Kiezleben

Veränderungen im Wohnumfeld können potentiell auch Einfluss auf die Mobilität und die im Wohnumfeld durchgeführten Aktivitäten haben. So motiviert eine hochwertige Fahrradinfrastruktur zur Nutzung des Fahrrads und hohe Parkgebühren regen zum Ausweichen auf den ÖV oder eine veränderte Zielwahl an. Eine hohe Aufenthaltsqualität kann zu mehr Aktivitäten im Freien anregen. Aus diesem Grund standen auch Veränderungen im Kiezleben und Mobilitätsverhalten im Fokus der Analyse. Anzumerken ist, dass im Zuge der Wirkungsevaluierung keine vollumfassende Erhebung des Mobilitätsverhaltens entsprechend des in Deutschland üblichen Vorgehens bei Mobilitätsbefragungen erfolgen konnte (vgl. FGSV 2018). Die hierfür notwendige detaillierte Erhebung aller Wege der Befragten an einem zufällig ausgewählten Befragungstag konnte aus Aufwandsgründen nicht umgesetzt werden.

Stattdessen wurde abgefragt, ob sich durch das Kiezblockprojekt Veränderungen in der Mobilität ergeben haben. Diese Art der Abfrage ist methodisch mit größeren Unsicherheiten verbunden, als der direkte Vergleich von vor und nach der Umsetzung erhobenen Mobilitätsverhaltensdaten. Aus diesem Grund können die folgenden Aussagen nicht für eine konkrete Abschätzung von Umweltwirkungen u. ä. genutzt werden. Sie ermöglichen aber trotzdem eine grobe Aussage zur Art und zum Umfang erfolgter Verhaltensänderungen.

Wie Abbildung 23 zeigt, erfolgten Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl dabei insbesondere in Bezug auf ein häufigeres Zu-Fuß-Gehen bzw. Fahrradfahren sowie eine reduzierte Autonutzung. Dabei berichtete ein Drittel der Befragten, dass sich ihre Mobilität durch das Kiezblockprojekt bei mindestens einer der folgenden Wegearten verändert hat (vgl. hierzu auch Abbildung 24):

- Wege zur Arbeit, Ausbildungsstätte oder Hochschule,
- Einkaufswege,
- Wege zu Freizeitaktivitäten und
- Wege zum Bringen und Holen von Kindern.

Dabei sind die Mobilitätsanpassungen vielfältig, teils wurde die Zielwahl verändert, teils die Häufigkeit, mit der bestimmte Aktivitäten durchgeführt werden und teils die Verkehrsmittelwahl (vgl. Abbildung 25).

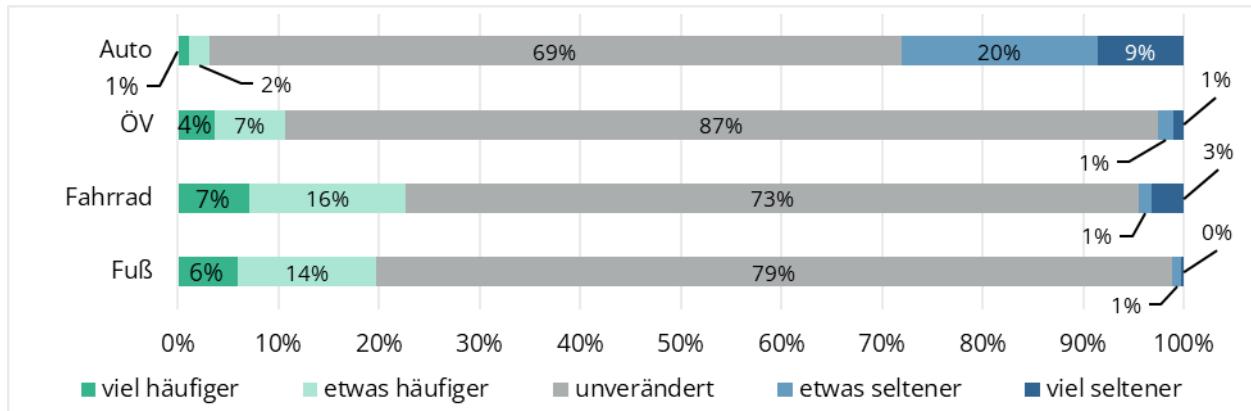


Abbildung 23: Veränderung der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel Auto (inkl. Mitfahrer), ÖV, Fahrrad und Fuß nach Umsetzung des Kiezblockprojekts (Nachher-Befragung, n = 811-824)

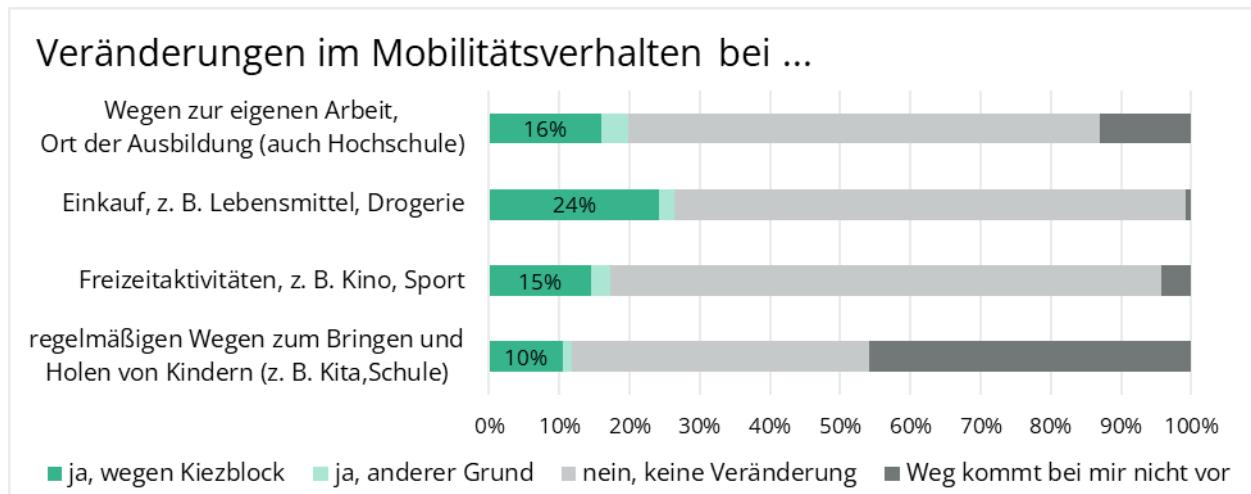


Abbildung 24: Berichtete Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Abhängigkeit vom Wegezweck (Nachher-Befragung, n = 808-817)

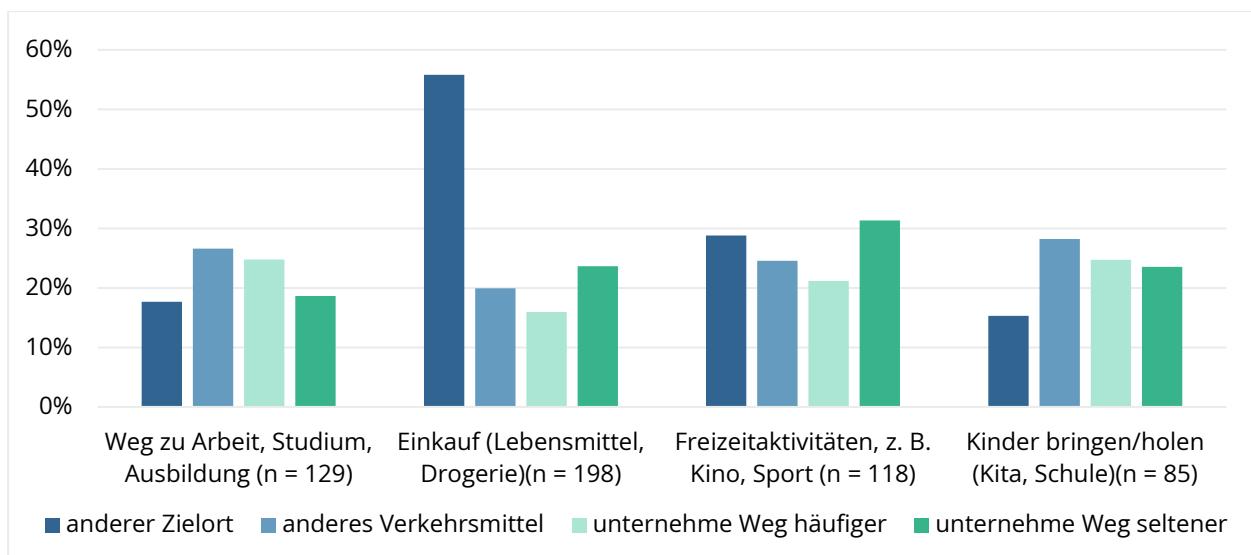


Abbildung 25: Art der berichteten Verhaltensänderung und anteilige Relevanz unter den Befragten mit verändertem Mobilitätsverhalten je Wegezweck (Nachher-Befragung, Mehrfachnennungen möglich, n = Anzahl Befragter mit verändertem Mobilitätsverhalten)

Erwartungsgemäß zeigt die Analyse, dass sich durch das Kiezblockprojekt allein keine umfänglichen Mobilitätsverhaltensänderungen ergaben. Die verbesserten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die erschwerte Erreichbarkeit des Viertels mit dem Auto bewirkte bei einem kleinen Teil der Anwohnenden Anpassungen in der Verkehrsmittelwahl, diese sind allerdings vom Ausmaß und ihrer Gesamtwirkung auf die verkehrsbedingten Umweltwirkungen sehr gering. Die Hauptwirkung des Kiezblockprojekts liegt in der verbesserten wahrgenommenen lokalen Umfeldqualität im Komponistenviertel.

Diese bewirkt – in geringem Maße – auch Veränderungen in der Häufigkeit, mit der verschiedene Aktivitäten im Komponistenviertel durchgeführt werden (Abbildung 27). Spaziergänge im Viertel führen 10 % häufiger und 2 % seltener durch. Geschäfte und Gewerbe im Viertel werden hingegen aufgrund der veränderten Erreichbarkeiten von ca. 10 % der Befragten seltener und von ca. 5 % der Befragten häufiger als vor dem Kiezblockprojekt genutzt. (Abbildung 26).

Veränderungen bei Aktivitäten im Komponistenviertel ...

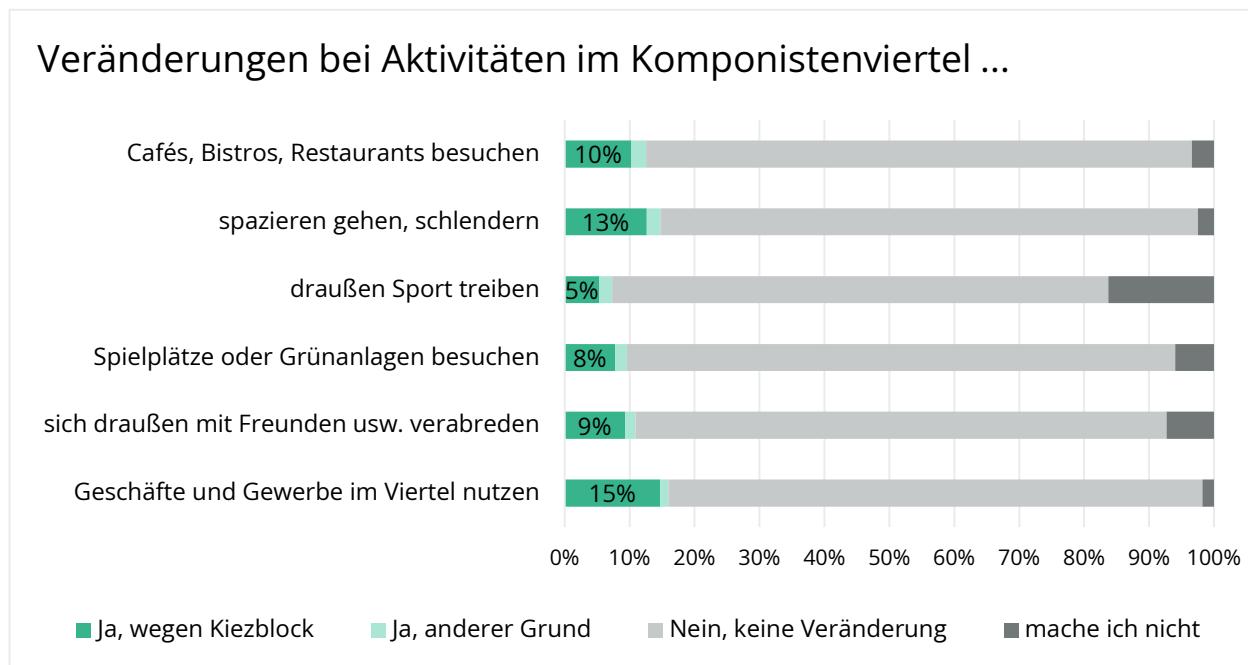


Abbildung 27: Berichtete Veränderungen in der Häufigkeit, mit der verschiedene Aktivitäten im Komponistenviertel durchgeführt werden (Nachher-Befragung, n = 813 – 820)

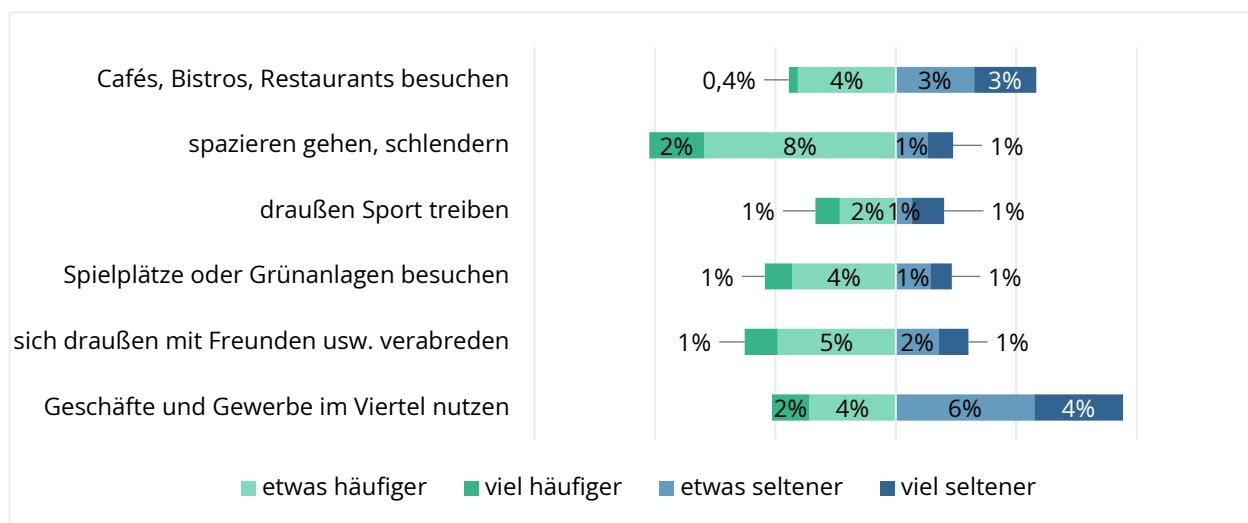


Abbildung 26: Anteil der Befragten, die eine häufigere oder seltene Aktivitätenausübung im Komponistenviertel berichtet haben (Nachher-Befragung, n = 813 – 820)

3.4.6 Gesamtbewertung des Kiezblockprojekts und Verbesserungsvorschläge

In der Gesamteinschätzung aller Wirkungen schätzt mit 62 % der Befragten eine Mehrheit die Auswirkungen des Kiezblocks insgesamt als sehr positiv (27 %) oder eher positiv (35 %) ein. Weder positiv noch negativ wirkt der Kiezblock für 10 % der Befragten und eher oder sehr negativ für 14 % bzw. 12 %, also insgesamt 26 % der Befragten (2 % weiß nicht).

Die Befragten konnten in der Nachher-Befragung bis zu drei frei formulierte Gründe für ihre Einschätzung angeben. Wie Abbildung 28 zeigt, wurde insbesondere die Kfz-Verkehrsbelastung, die wahrgenommene Verkehrssicherheit, die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb oder außerhalb des Komponistenviertels sowie die Lärmbelastung thematisiert.

Dabei sind die gesunkene Verkehrsbelastung sowie die Verbesserungen in der wahrgenommenen Verkehrssicherheit, der Lärmbelastung und den Bedingungen für den Radverkehr die wichtigsten positiven Argumente. Die verschlechterte Erreichbarkeit des Komponistenviertels für den Kfz-Verkehr ist mit großem Abstand der wichtigste negativ bewertete Aspekt. Auch wenn im Bereich der Verkehrssicherheit überwiegend eine Verbesserung – vor allem aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung und Geschwindigkeiten wahrgenommen wurde, gibt es auch gegenteilige Meinungen. So wurden in ca. 100 Anmerkungen eine verschlechterte Verkehrssicherheit kommentiert. Hier wurde einerseits ein Bezug zum Radverkehr hergestellt, der der sich auf der Fahrradstraße deutlich selbstbewusster benimmt, aber nach wie vor auf Gehwegen auch in Konflikt mit dem Fußverkehr gerät. Andererseits wurde eine erhöhte Gefahr durch unübersichtliche Verkehrsregelungen und regelwidriges Verhalten von Autofahrenden kommentiert. Als weitere relevante negative Wirkungen wurde die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie eine schlechtere Erreichbarkeit von Gewerben und Dienstleistungen im Komponistenviertel thematisiert.

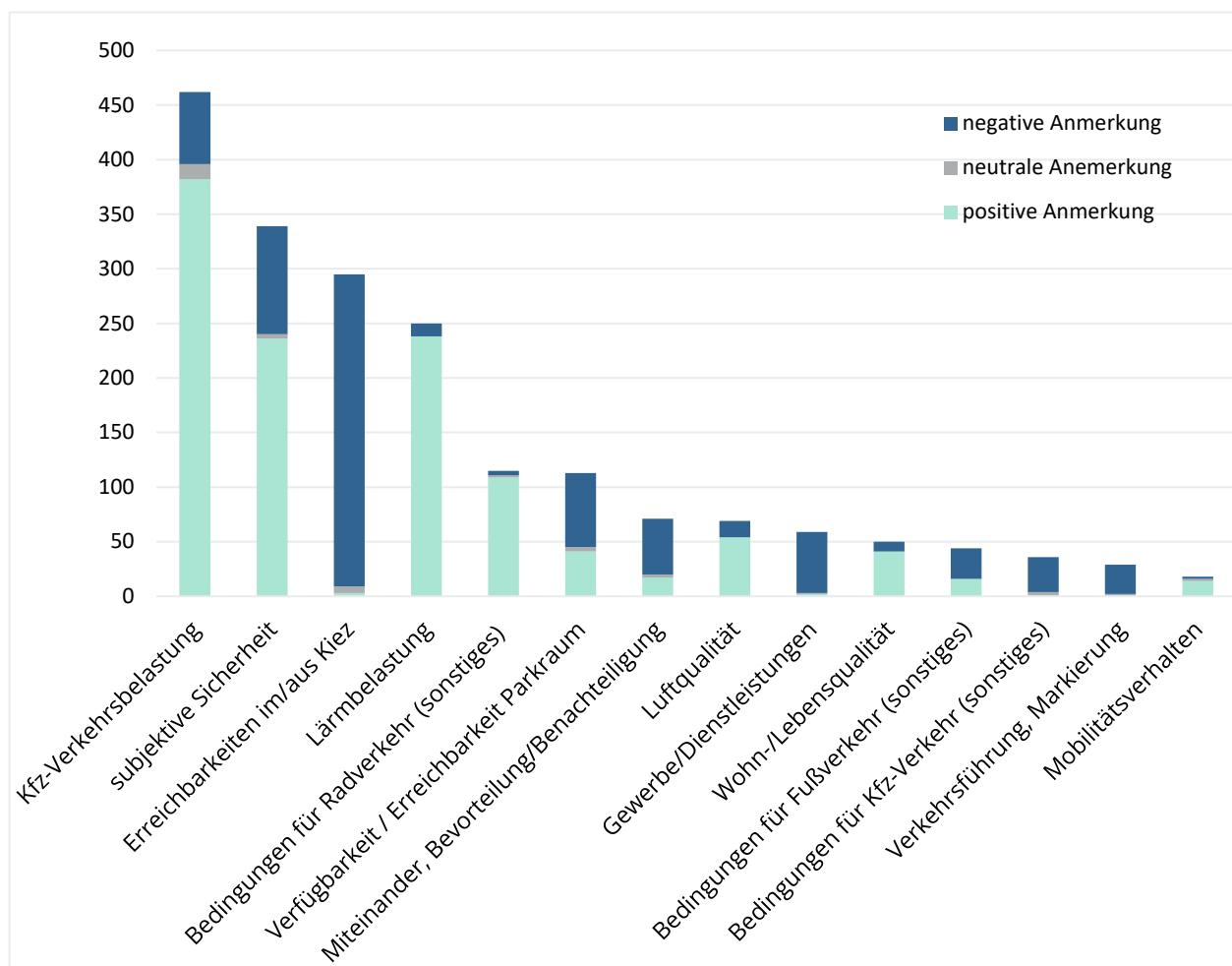


Abbildung 28: Klassifizierung der von den Befragten genannten „wichtigsten Gründen für Ihre Meinung“ zu den durch das Kiezblockprojekt verursachten Veränderungen (n = 1950 Gründe von 743 Befragten)

Abschließend wurden die Teilnehmenden gefragt, wie es ihrer Meinung nach mit dem Kiezblockprojekt weitergehen sollte. Wie in Abbildung 29 dargestellt, würden jeweils knapp 30 % der Befragten das Projekt unverändert weiterführen oder nur geringfügig anpassen, ohne Abstriche beim Grundgedanken einer Unterbindung des Durchgangsverkehrs zu machen. Solche „geringfügigen“ Anpassungen umfassen beispielsweise Vorschläge wie die Ermöglichung des Linksabbiegens aus der Indira-Gandhi-Straße (Süd) in die Bitezstraße oder die Formulierung von Ausnahmeregelungen für eng begrenzte Personengruppen, z. B. für den Lieferverkehr oder Pflegedienste.

Weitere 27 % der Befragten stimmten der Aussage zu: „Die aktuellen Verkehrsregelungen sollten grundlegend überarbeitet werden. Verkehrsberuhigung ist wünschenswert, aber Autos müssen den Kiez durchfahren können.“ In diese Kategorie fallen z. B. Vorschläge, wie die Ermöglichung der stadteinwärtigen Ausfahrt aus der Smetanastraße, die Anlage paralleler, gegenläufiger Einbahnstraßen allgemein das Wieder-Ermöglichen einer Durchfahrt durch den Kiez. Letzteres wurde überwiegend mit dem Wunsch verknüpft, dass die Möglichkeit der Durchfahrt auf die Anwohnenden beschränkt werden sollte.

Einen Rückbau mit Wiederherstellung der ursprünglichen Verkehrsregelungen unterstützen hingegen weniger als 10% der Befragten.

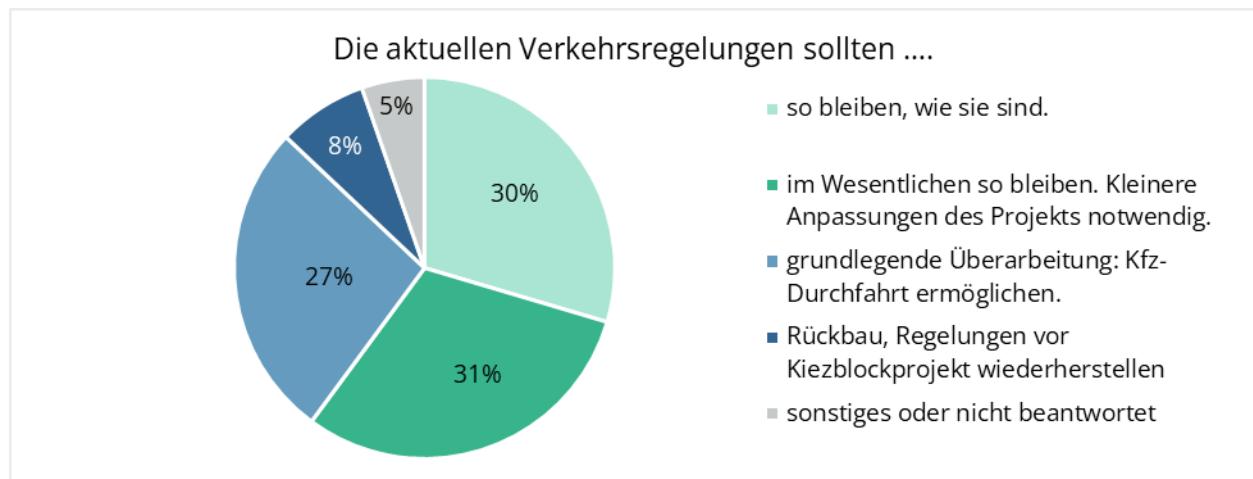


Abbildung 29: Einschätzung der Befragten zur Frage: „Wie soll es Ihrer Meinung nach mit dem Kiezblockprojekt weitergehen?“. Die Antwort „sonstiges, und zwar: [Freitextfeld]“ wurde, wenn eine eindeutige Zuordnung zu einer anderen Kategorie möglich war, dieser zugeordnet. (Nachher-Befragung, n = 828)

4 Anhang

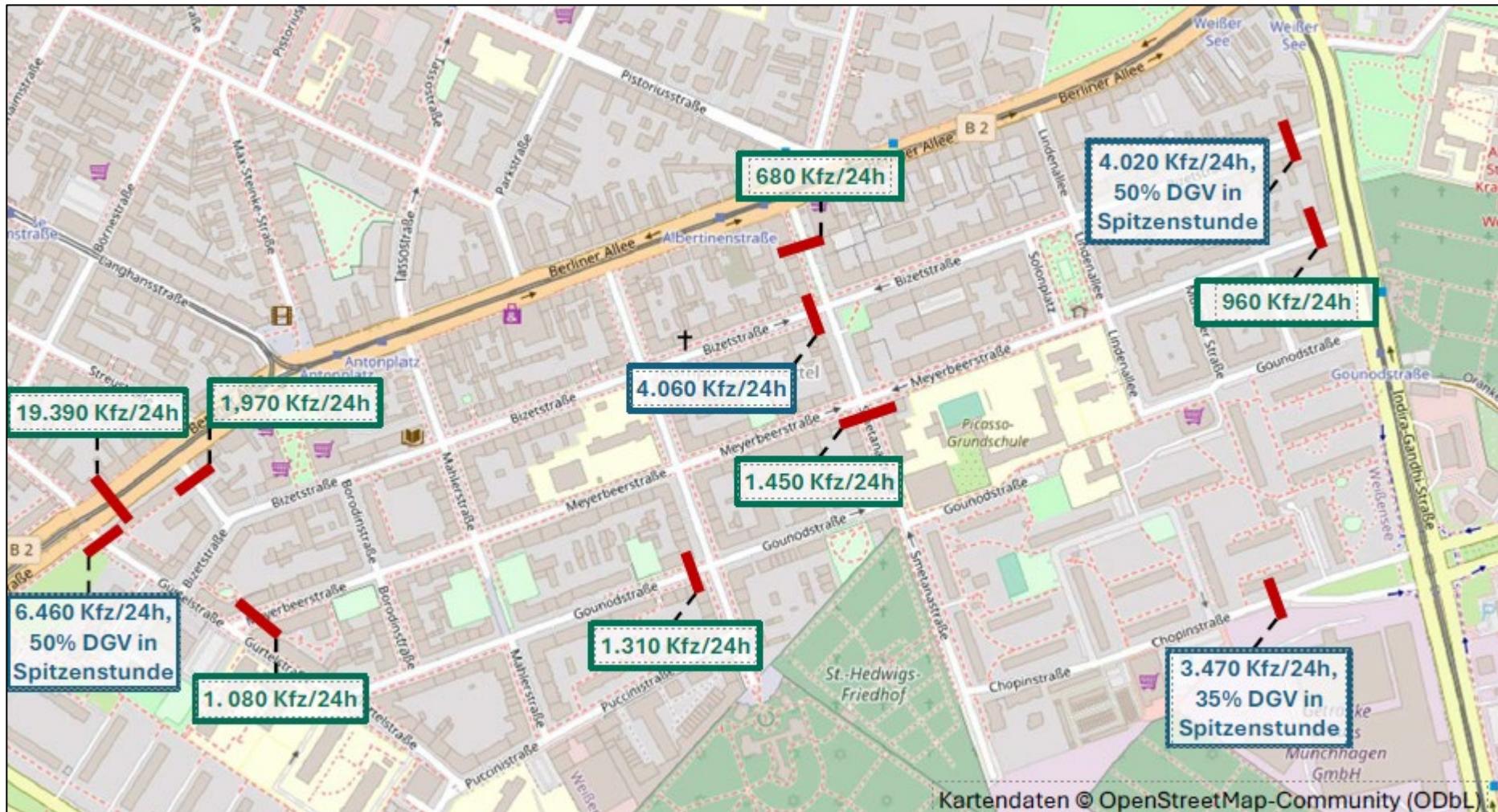


Abbildung 30: Ergebnis der Verkehrserhebung 2021 [DTW in Kfz/24h]

(Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Daten von Jakob und Kühn (2021), Auswertungen der TU Dresden)

*Tabelle 7: Vergleich des Kfz-Verkehrsaufkommens an ausgewählten Querschnitten im Komponistenviertel vor und nach Umsetzung des Kiezblockprojekts
(Quelle: Jakob und Kühn 2021; Locklair 2023a, 2023b, 2023c, 2023d, 2023e, 2023f, 2023g, 2023i, 2023h)*

Zählung	Berliner Allee (KP 1)	Gürtelstraße (KP1)	Bizetstr. (zentral, KP8)*	Bizetstr. (Ost, KP6)	Chopinstr. (KP5)	Rossinistr. (QS1)
17.08.2021 / 28.10.2021	14386	5143	3320	3196	2763	1565
20.09.2023	15151	2843	342	639	1532	605
Änderung in %	+5 %	-45 %	-90 %	-80 %	-45 %	-61 %

*Tabelle 8: Vergleich des Kfz-Verkehrsaufkommens an ausgewählten Querschnitten im Komponistenviertel vor und nach Umsetzung des Kiezblockprojekts
(Quelle: Jakob und Kühn 2021; Locklair 2023a, 2023b, 2023c, 2023d, 2023e, 2023f, 2023g, 2023i, 2023h)*

Datum der Zählung	Smetanastr. (zentral, KP4)	Gounodstr. (KP3)	Meyerbeerstr. (West, KP2)	Meyerbeerstr. (Ost, QS2)	Smetanastr. (Nord, KP8)*
28.10.2021	1135	1027	851	764	543
20.09.2023	552	308	607	420	1156
Änderung in %	-51 %	-70 %	-29 %	-45 %	+113 %

*Tabelle 9: Anzahl Verkehrsbewegungen je Modi an ausgewählten Knotenpunkten im Komponistenviertel im Vorher-, Nachher-Vergleich (7-19 Uhr am 17.08.2021 /28.10.2021 und 20.09.2023)
(Quelle: Jakob und Kühn (2021) und eigene Auswertung auf Basis von Jakob und Kühn (2021) sowie Locklair (2023c, 2023h, 2023d))*

Knotenpunkt	Kfz (2021)	Kfz (2023)	Fußverkehr (2021)	Fußverkehr (2023)	Radverkehr (2021)	Radverkehr (2023)
Bizetstr. / Smetanastr. ⁶	3775	1238	3662	5445	1888	3201
Meyerbeerstr. / Smetanastr.	1866	831	2244	2823	1406	1437
Gounodstr. / Herbert-Baum-Str.	1590	521	1602	1590	988	1196

⁶ Am Knotenpunkt Bizetstr./Smetanastr. wurde abweichend in der Vorher-Zählung am 28.10.2021 gezählt. Hier wurden auch für den Fuß- und Radverkehr Knotenströme erhoben. Zu-Fuß-Gehende und den Gehweg nutzende Radfahrende wurden auch dann erhoben, wenn sie den Knotenpunkt nutzten, ohne eine Straße zu queren. An den anderen Knotenpunkten wurden Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende aus Aufwandsgründen nur „auf den Furten“, also beim Queren der Straße erhoben. Vor dem Hintergrund der beobachteten Verkehrsströme im Komponistenviertel kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse beider Methoden vergleichbar sind.

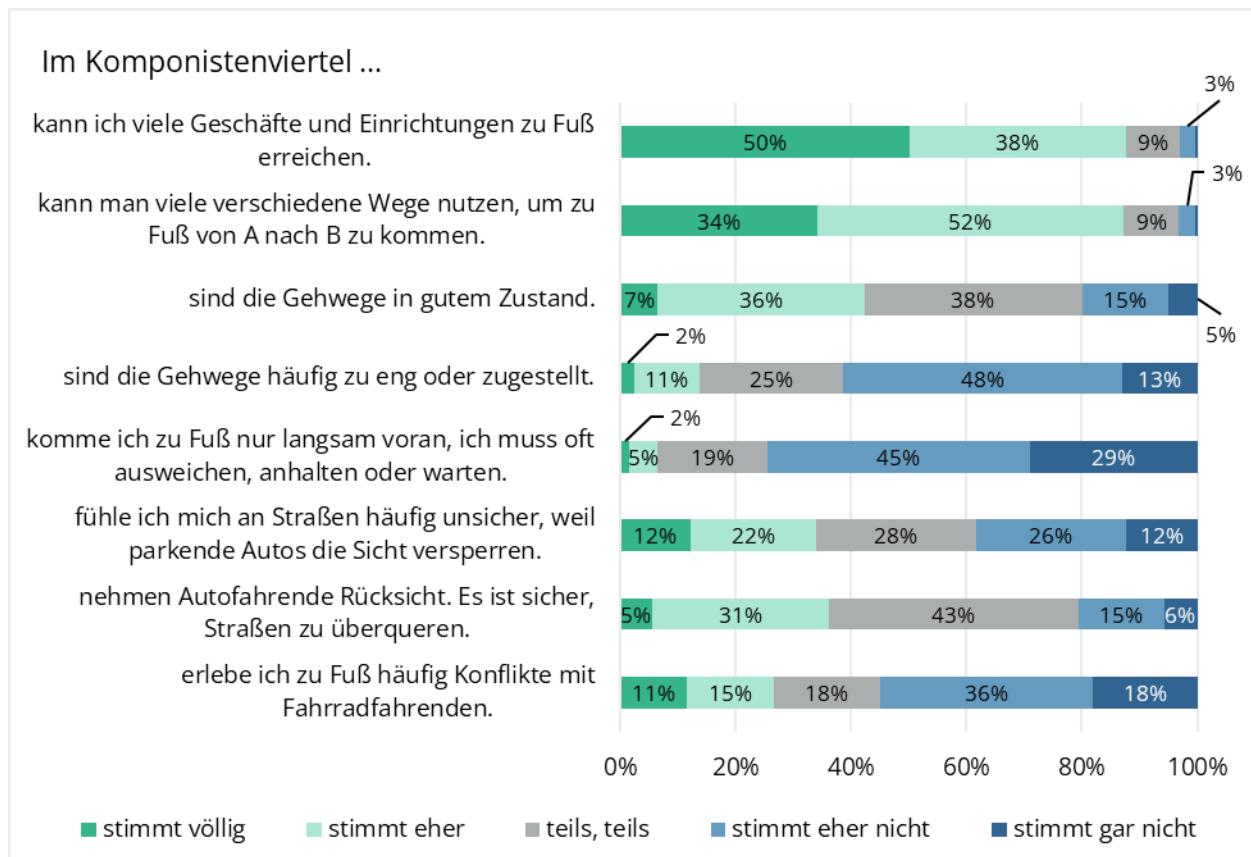


Abbildung 31: Bewertung von Aussagen zur Fußverkehrsfreundlichkeit im Komponistenviertel vor Umsetzung des Kiezblockprojekts (n = 621 bis 631)

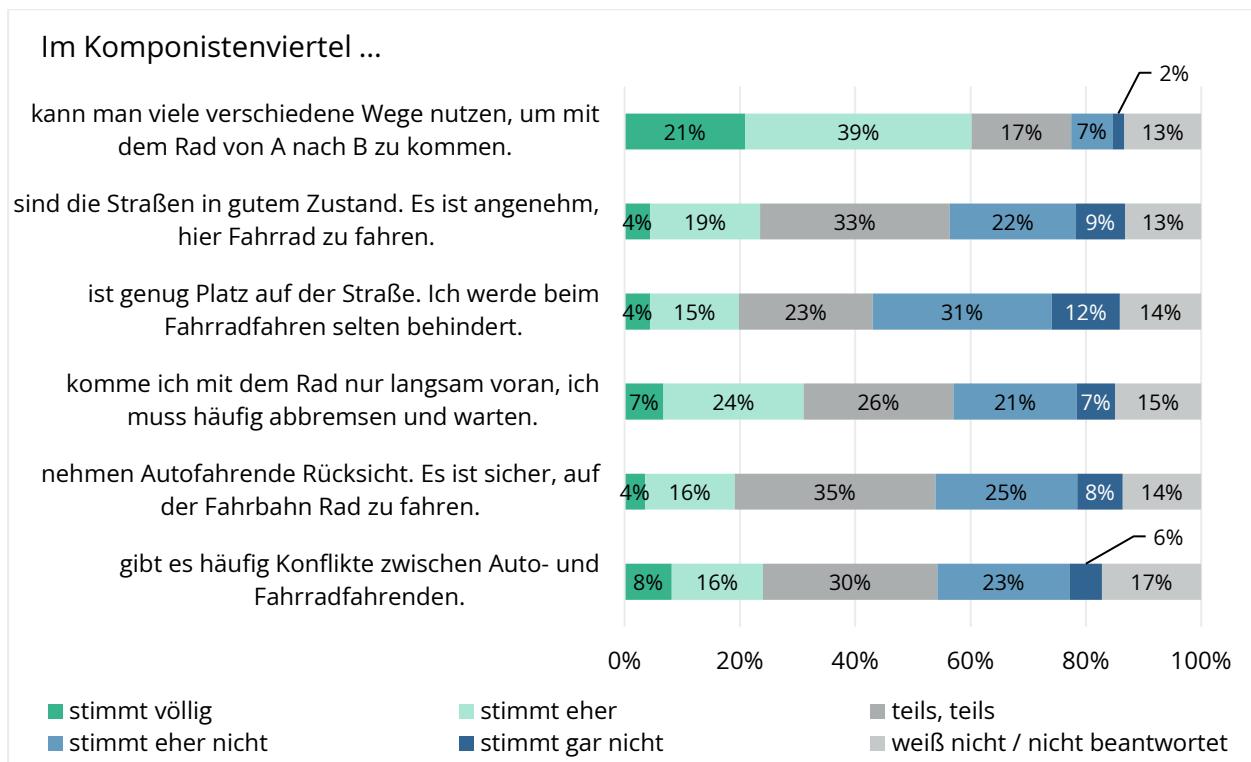


Abbildung 32: Bewertung von Aussagen zur Radverkehrsfreundlichkeit im Komponistenviertel vor Umsetzung des Kiezblockprojekts (n = 631), inklusive der Befragten, die „weiß nicht“ antworteten.

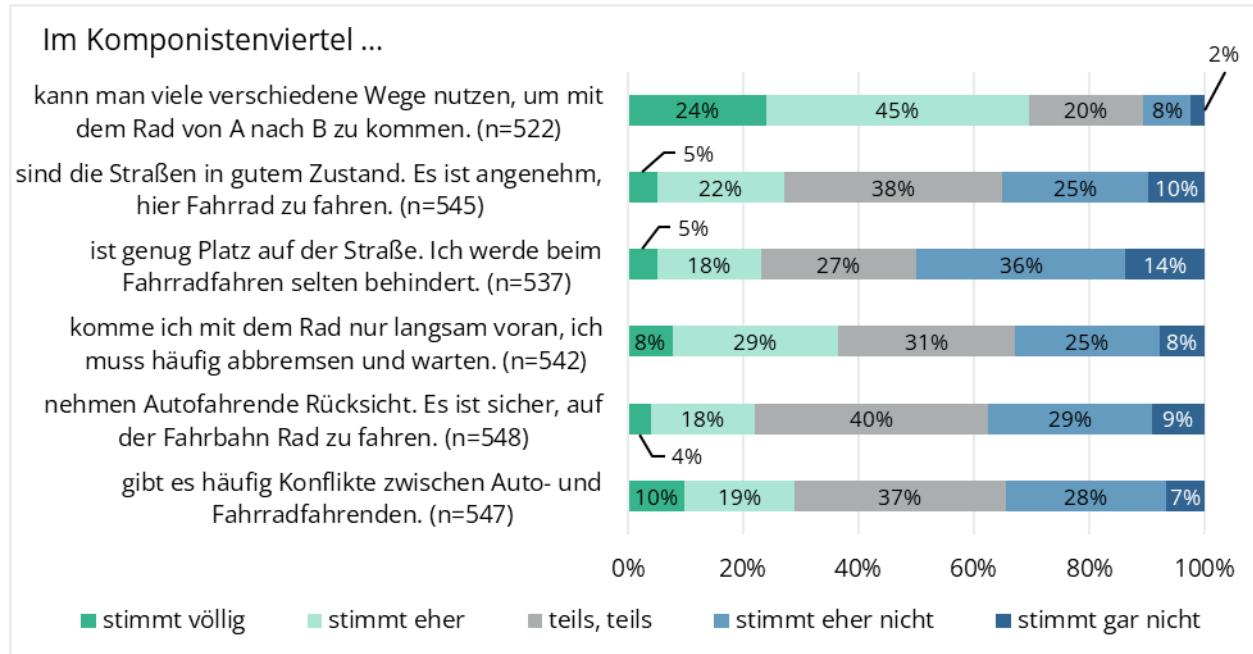


Abbildung 33: Bewertung von Aussagen zur Radverkehrsfreundlichkeit im Komponistenviertel vor Umsetzung des Kiezblockprojekts, ohne die Befragten, die „weiß nicht“ antworteten.

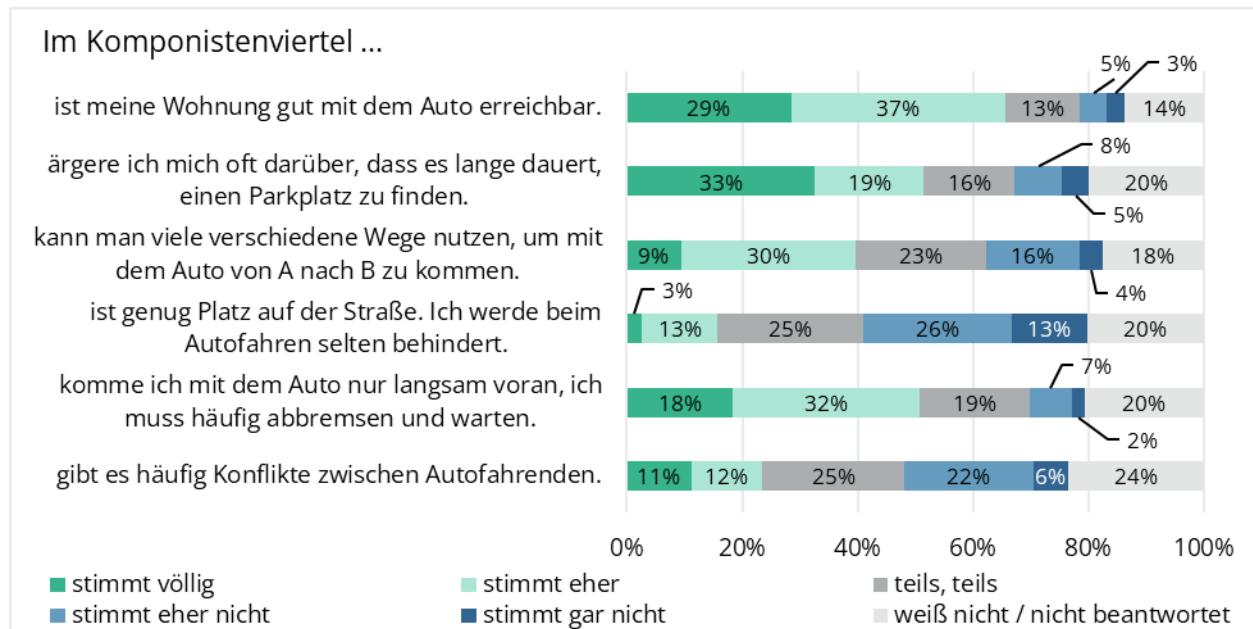


Abbildung 34: Bewertung von Aussagen zur Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr im Komponistenviertel vor Umsetzung des Kiezblockprojekts (n = 631), inklusive der Befragten, die „weiß nicht“ antworteten.

Im Komponistenviertel ...

kann man viele verschiedene Wege nutzen, um mit dem Rad von A nach B zu kommen. (n=522)

sind die Straßen in gutem Zustand. Es ist angenehm, hier Fahrrad zu fahren. (n=545)

ist genug Platz auf der Straße. Ich werde beim Fahrradfahren selten behindert. (n=537)

komme ich mit dem Rad nur langsam voran, ich muss häufig abbremsen und warten. (n=542)

nehmen Autofahrende Rücksicht. Es ist sicher, auf der Fahrbahn Rad zu fahren. (n=548)

gibt es häufig Konflikte zwischen Auto- und Fahrradfahrenden. (n=547)

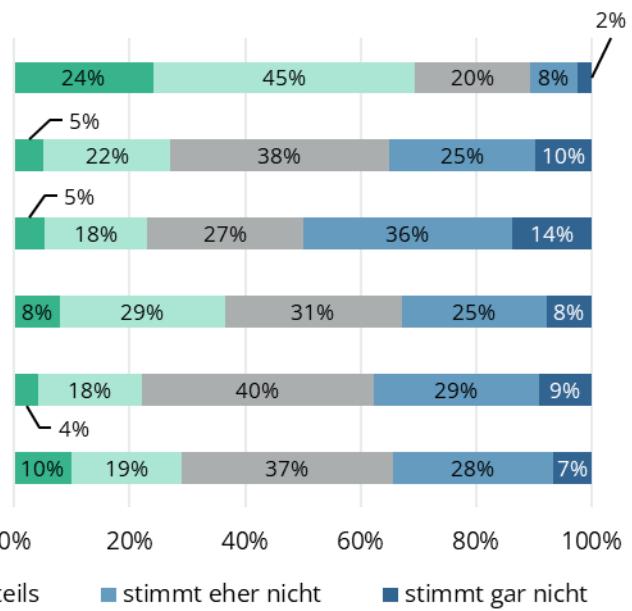


Abbildung 35: Bewertung von Aussagen zur Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr im Komponistenviertel vor Umsetzung des Kiezblockprojekts, ohne die Befragten, die „weiß nicht“ antworteten.

Tabelle 10: Bewertung der Wirkungen des Kiezblockprojekts durch die Einwohnenden in der Nachher-Befragung

Im Komponistenviertel ist	viel besser	etwas besser	unverändert	etwas schlechter	viel schlechter	weiß nicht	n
die Verkehrssicherheit im Viertel	36 %	34 %	18 %	5 %	3 %	3 %	834
die Aufenthaltsqualität im Viertel	29 %	29 %	32 %	4 %	3 %	4 %	832
die Lärmbelastung	41 %	31 %	23 %	1 %	1 %	3 %	830
die Luftqualität	17 %	27 %	33 %	1 %	1 %	21 %	831
das soziale Miteinander im Viertel	4 %	12 %	58 %	7 %	3 %	15 %	833
die Parkplatzsituation	3 %	17 %	37 %	12 %	16 %	15 %	832
die Erreichbarkeit meiner Wohnung mit dem Auto	1 %	2 %	21 %	28 %	40 %	9 %	831
die Situation für Radfahrende	48 %	31 %	13 %	0 %	0 %	9 %	832
die Situation für Fußgänger*innen	26 %	31 %	36 %	3 %	2 %	2 %	833
die Situation für Autofahrende	1 %	2 %	7 %	32 %	44 %	13 %	833
die Erreichbarkeit meiner Wohnung mit dem Auto	1 %	2 %	21 %	28 %	39 %	9 %	831
die Parkplatzsituation	3 %	17 %	37 %	12 %	16 %	15 %	832

Im Komponistenviertel ...

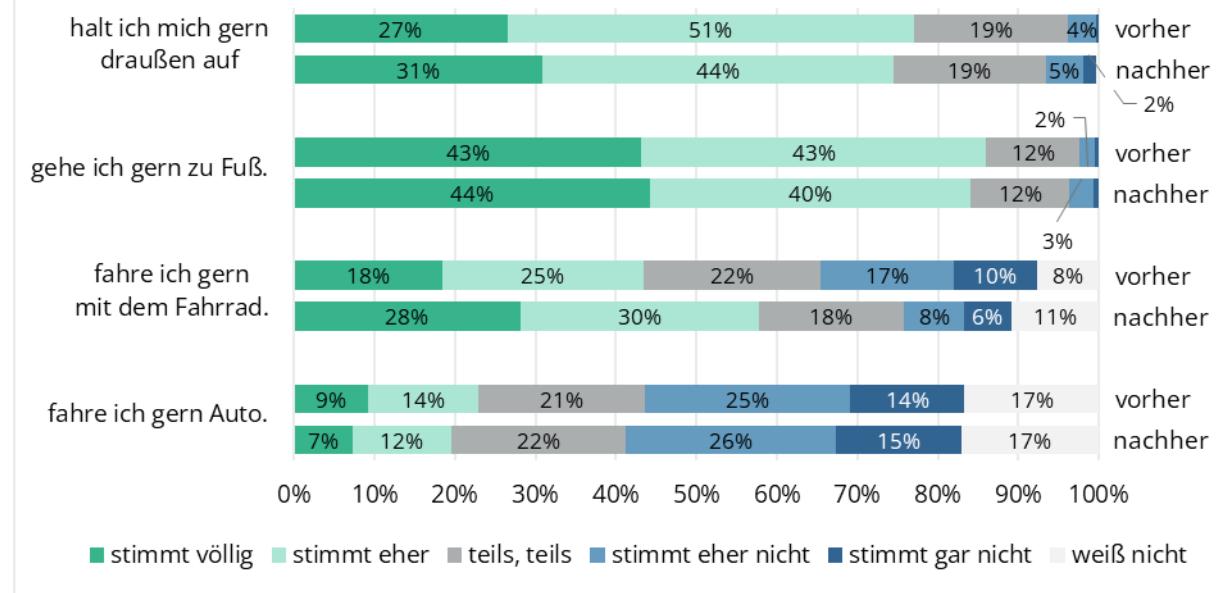


Abbildung 36: Allgemeine Bewertung der Bedingungen für Aufenthalt, Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr im Komponistenviertel in der Vorher- und Nachher-Befragung (n = 614-629 bzw. n = 819-833)

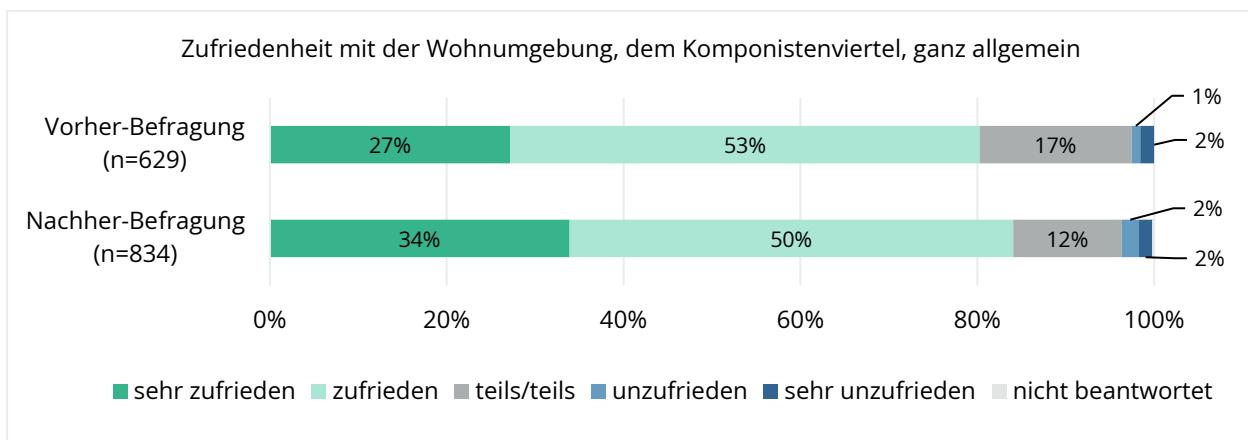


Abbildung 37: Bewertung der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung in der Vorher- und Nachher-Befragung

5 Literaturverzeichnis

Baur, Nina; Blasius, Jörg (2014): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, zuletzt geprüft am 28.05.2024.

FGSV (Hg.) (2005): Hinweise zum Fundamentaldiagramm. Grundlagen und Anwendungen. Ausg. 2005. Köln (FGSV-Verlag).

FGSV (Hg.) (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen. EVE. Köln (FGSV-Verlag).

FGSV (Hg.) (2018): Hinweise für die Durchführung von Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten. Ergänzungen zu den EVE (FGSV-Verlag).

Jakob, Matthias; Kühn, Dieter (2021): Ergebnisdokumentation. Verkehrserhebung im Bereich des Komponistenviertels in Berlin-Pankow. Hoffmann-Leichter.

LH Dresden (Hg.) (2023): Kommunale Bürgerumfrage 2022. Hauptaussagen. Dresden. Online verfügbar unter https://www.dresden.de/media/pdf/onlineshop/statistikstelle/KBU_Hauptaussagen_2022.pdf, zuletzt geprüft am 28.05.2024.

Locklair, André (2023a): Bizekstraße / Indira-Gandhi-Straße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023b): Bizekstraße / Rossinistraße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023c): Bizekstraße / Smetanastraße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023d): Gounodstraße / Herbert-Baum-Straße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023e): Greifswalder Straße - Berliner Allee / Gürtelstraße - Lehderstraße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023f): Gürtelstraße / Meyerbeerstraße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023g): Indira-Gandhi-Straße / Chopinstraße - Hansastraße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023h): Meyerbeerstraße / Smetanastraße. Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

Locklair, André (2023i): QS Meyerbeerstraße (Höhe Indira-Gandhi-Straße). Videoverkehrserhebung und Auswertung. Schlothauer & Wauer (unveröffentlicht).

SenUVK Berlin (Hg.) (2021): Straßenverkehrszählung Berlin Teil A. Ergebnisbericht - Verkehrsmengenkarte DTVw Kfz / Lkw 2019. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/ergebnisbericht-2019-teil-a.pdf?ts=1705017672, zuletzt geprüft am 24.01.2024.

SenUVK Berlin (Hg.) (2022): Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen. Anforderungen an Datengrundlagen aufgrund unterschiedlicher Bezugsgrößen aus Richtlinien und Verordnungen. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/umrechnungsfaktoren-von-verkehrsmengen/hinweise-und-faktoren-zur-umrechnung-von-verkehrsmengen.pdf?ts=1705017671, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau und Verkehrstechnik mbH (2022): Planungsleistungen für den Kiezblock Komponistenviertel Berlin-Pankow – Zwischenbericht.

TU Dresden (Hg.) (2020): Tabellen zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten – SrV 2018" in Berlin (Pankow). aktualisierte Version. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>, zuletzt geprüft am 31.05.2024.