



Wie könnte Berlin aussehen, wenn das Volksgesetz von berlin autofrei in Kraft tritt?

1 - Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und eigenhändig sowie ohne unerlaubte fremde Hilfe und ausschließlich unter Verwendung der aufgeführten Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Berlin, den 07.02.2023

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, cursive letters.

.....
Unterschrift

Die vorliegende Arbeit wurde unter der Betreuung von Herr Prof. Jörg Stollmann im Zeitraum zwischen dem 23.08.2022 und dem 07.02.2023 am Lehrstuhl Chair of Urban Design des Instituts für Architektur an der Technischen Universität Berlin angefertigt.

Die vorliegende Masterthesis, betreut durch den Chair of Urban Design von Prof. Stollmann, ist eine Transformationsstudie zum Gesetzesentwurf der Initiative Berlin Autofrei.

Die Initiative besteht aus ca. 100 ehrenamtlichen Mitgliedern. Sie ist der Auffassung, dass die dringend notwendige Verkehrswende Berlins, vom Senat verpasst wird und möchte sie deshalb mit einem Volksentscheid herbeiführen. Der dazugehörige Gesetzesentwurf wurde Anfang 2021 eingereicht und sieht vor, dass alle Straßen in der Umweltzone 1 (S-Bahn-Ring) zu autoreduzierten Straßen umgewandelt werden. Kraftfahrzeuge wären nur im Falle der verkehrlichen Sondernutzung, z.B. Müllabfuhr, Feuerwehr, Wirtschaftsverkehr, Personen mit Mobilitätseinschränkung uvm., erlaubt. Damit hätte Berlin die größte autoreduzierte Innenstadt der Welt und würde eine führende Rolle in der Entwicklung zukunftsgerichteter urbaner Mobilität einnehmen. Diese Vision ist bisher nur in dem Gesetzesentwurf festgehalten. Um die breite Zustimmung in der Bevölkerung zu finden, darf sie jedoch nicht als abstrakte Utopie wahrgenommen werden. Die vorliegende Arbeit soll dabei helfen, die Vision stattdessen als eine umsetzbare Chance für die Stadt zu verstehen.

Einerseits wird untersucht wie die Mobilität Berlins mit einer autoreduzierten Innenstadt flächensparender und diverser funktionieren kann. Zahlreiche Faktoren wie die zukünftige Entwicklung des ÖPNV, des Radverkehrs und der multimodalen Angebot, spielen dabei eine Rolle. Auf der anderen Seite werden Konzepte gezeigt, wie die gewonnene öffentliche Fläche neu verteilt werden kann. Beispiele hierfür sind die Entsiegelung der Böden zur Verbesserung des urbanen Klimas und die Bereitstellung von Flächen für öffentliches Leben, soziale Infrastruktur und kulturelle Räume. Wie die Referenzen aus Paris und Barcelona zeigen, benötigt es für eine echte Mobilitätswende, sowohl „Pull-Maßnahmen“, also attraktivere Angebote jenseits des motorisierter Individualverkehr (MIV) als auch „Push-Maßnahmen“, also die Einschränkung des innerstädtischen MIVs. Für die Ausgestaltung der Transformation müssen auch die Belange von Nachbarschaften, zivilen Akteur*innen und Initiativen in den Prozess integriert werden. Der Transformationsprozess wird so zur Chance, Stadt gemeinsam zu gestalten.

Die Arbeit behandelt verschiedene Maßstabsebenen, die jedoch in enger Beziehung zu einander stehen. Einerseits wird die gesamtstädtische Mobilität samt Außenbezirke betrachtet und andererseits auch die Mobilität innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings, der zukünftigen autoreduzierten Zone. Dabei wird die Entwicklung des übergeordneten Hauptstraßennetzes skizziert und gezeigt wie ein deutlich diversifiziertes und umweltfreundlicheres Mobilitätsangebot eine Alternative zum bisher stark vom KFZ-dominierten Straßenraum darstellt. In einem weiteren Schritt, wird der Blick auf die Transformation der einzelnen Kieze gerichtet. Dabei wird untersucht wie die einzelnen Straßen in einem Kiez von der Nachbarschaft an ihre individuellen Vorstellungen und Bedarfe angepasst werden können. Für die weitere Detailbetrachtung werden Vorher/Nachher Perspektiven Berliner Straßen angefertigt, welche die Idee einer autofreien Innenstadt näherbringend sollen. Die Arbeit soll nicht als fertige Planung gedacht sein, sondern als initiierendes Konzept, dass den Möglichkeitsraum für die zukünftige Entwicklung Berlins weiter öffnet und stetig weiter gestaltet werden kann.

1 - Aufbau der Arbeit

1 - Allgemeines zur Arbeit	Einleitung; Zielsetzung; Entwicklungsmethode; Positionierung.....	6
2 - Mobilität und Fläche	Vergleich Flächenverbrauch verschiedener Verkehrsformen; verschiedene Nutzungen im Stadtraum.....	12
3 - Referenzstädte	Vergleich mit Planungen und Projekten in Paris und Barcelona.....	17
4 - Mobilität in Berlin	Mobilität und Flächenverteilung in Berlin.....	31
5 - Volksentscheid Berlin autofrei	Initiative und die wichtigsten Eckpunkte des Gesetzesentwurf.....	35
6 - Transformation: Stadtgebiet	Betrachtung gestamtstädtischer Raum; Analyse bisherige Entwicklungen; Maßnahmenvorschläge	39
7 - Transformation: Innenstadt	Konzeptionierung der Entwicklung mit autoreduzierter Innenstadt	66
8 - Transformation: Hauptstraßen	Mobilität im Ring durch ein diversifiziertes und leistungsstarkes Straßennetz	77
9 - Transformation: Kieze	Entwicklung von Freiräumen im Kiez aus der Nachbarschaft heraus	84
10 - Fazit und nächste Schritte	Eigene Auswertung der Arbeit, Ausblick zu möglichen Weiterführungen	108

1 - Abkürzungsverzeichnis

BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DB	Deutsche Bahn AG
KFZ	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RSV	Radverkehr
RV	Radschnellverbindung
SenUVK	Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher
SenWiEnBe	Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
SenInnDS	Berliner Senatsverwaltung für Inneres, Digitalisierung und Soziales
VE	Volksentscheid
VBB	Verkehrsbund Berlin Brandenburg

Über die Jahrzehnte hat sich das Automobil in der Stadtstruktur Berlins manifestiert und im täglichen Leben verankert. Seine Vorherrschaft im urbanen Raum wird von der Verwaltung nur mit äußerster Vorsicht angetastet, wie sich beim Bau der A100 oder der Sperrung Friedrichstraße zeigt. (vgl. Latz/Schwietering, 2023; Kluge, 2023) Doch eine wirkliche Verkehrswende ist aus einer Vielzahl von Gründen notwendig: Einerseits um die Lebensqualität aller Bewohnenden zu verbessern, im Sinne des Naturschutzes, des Schutzes der Artenvielfalt, der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit, verschiedener wirtschaftlicher Vorteile und vor allem auch der Flächengerechtigkeit. Auf der anderen Seite ist die Abkehr vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Städten, entscheidend beim Verfolgen des 1,5-Grad-Zieles aus dem Pariser Klimaabkommen. (vgl. Umweltbundesamt, 2017, S.6, S.7) Alle Gründe alle sind sehr detailliert in der Begründung des Gesetzesentwurf von Berlin autofrei zu finden. (vgl. VE Berlin autofrei, 2021a, S.11 ff.)

Trotz dieses Handlungsdrucks, sind immernoch 58% der öffentlichen Verkehrsfläche in Berlin dem PKW-Verkehr vorbehalten (vgl. Agentur für clevere Städte, 2014, S.7), wobei sie nur 26 % der getätigten Fahrten ausmachen (vgl. Gerike, el. al., 2019b, S. 63). Dabei mangelt es, vor allem in der Innenstadt an Grünflächen, Spielflächen und Sportflächen. Zudem fühlen sich, laut einer Umfrage des Umweltbundesamts (2020, S.5), 75 Prozent der Befragten in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehr gestört oder belästigt. Auch der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs läuft schleppend voran. So sollten bereits in der letzten Legislaturperiode 2016-2021 vier neue Tramstrecken fertiggestellt werden. Wegen zahlreichen Verzögerungen wurde allerdings keine einzige gebaut. (vgl. Hasselmann, 2023b) Auch im Ausbau der Radinfrastruktur wurde bisher wenig Fortschritt erzielt. „Von den 2.698 Kilometern wurden seit 2018, als das Gesetz in Kraft trat, gerade mal 113 km fertiggestellt. Das sind 4,2 %, und das ist zu wenig. Das ist kein Radnetz.“ wie Changing Cities e.V. (2023b) in seinem Monitoring Bericht erklärt. Nichtsdestotrotz war es ein großer Erfolg für die Berliner Mobilitätswende, dass das Fahrradgesetz mitsamt Radnetz von 2018 mit in das Mobilitätsgesetz aufgenommen wurde. Das lag nicht zuletzt daran, dass der Verein Changing Cities e.V. zur Durchsetzung des Fahrradgesetzes den Weg über einen Volksentscheid wählte. (vgl. Changing Cities e.V. 2023c)

Durch das Instrument des Volksentscheides können Gesetze basisdemokratisch erstellt und verabschiedet werden (vgl. SenInnDS, 2023). Die Initiative Volksentscheid Berlin autofrei möchte ihre Vision einer autoreduzierten Innenstadt ebenfalls mittels eines Volksentscheides verwirklichen. Das Engagement bei der Initiative ist eine gute Möglichkeit sich als Stadtplaner an einem direktdemokratischen Prozess zu beteiligen. In der AG Vision der Initiative wurden auch bereits einige stadtplanerische Illustrationen und Perspektiven hergestellt. Diese zeigten bisher jedoch nur einzelne Straßenzüge oder Kreuzungen. Da eine gesamtstädtisches Konzept für die Transformation der Berliner Innenstadt fehlte, wurde die als Thema dieser Arbeit gewählt.

Ziel der Arbeit ist es dabei, zunächst die Prozesse der Mobilitätswende sichtbar zu machen und zu einem intersektionalen Prozess hin zu einer autofreien Innenstadt, zusammen zu führen. Dies soll im Konzeptteil und im Anwendungsteil auf verschiedene Straßentypen angewandt werden. Die Methodik der Arbeit soll offen und einfach nachzuvollziehen sein, weshalb das Format einer Präsentation gewählt wurde. Der Zweck der Arbeit ist es, nachfolgend als Gesprächsgrundlage zu dienen, um sich mit anderen Akteur*innen der Mobilitätswende zu vernetzen und gemeinsam weiter an einer Vision für das Berlin 2028 zu arbeiten. Des Weiteren soll die Arbeit im Ganzen als Vortrag oder in einzelnen Teilen als Flyer, Postkarten oder Sticker, als Kommunikationstool dienen. So soll die Verständigung mit Bürger*innen, über die Ideen der Initiative, erleichtert werden.

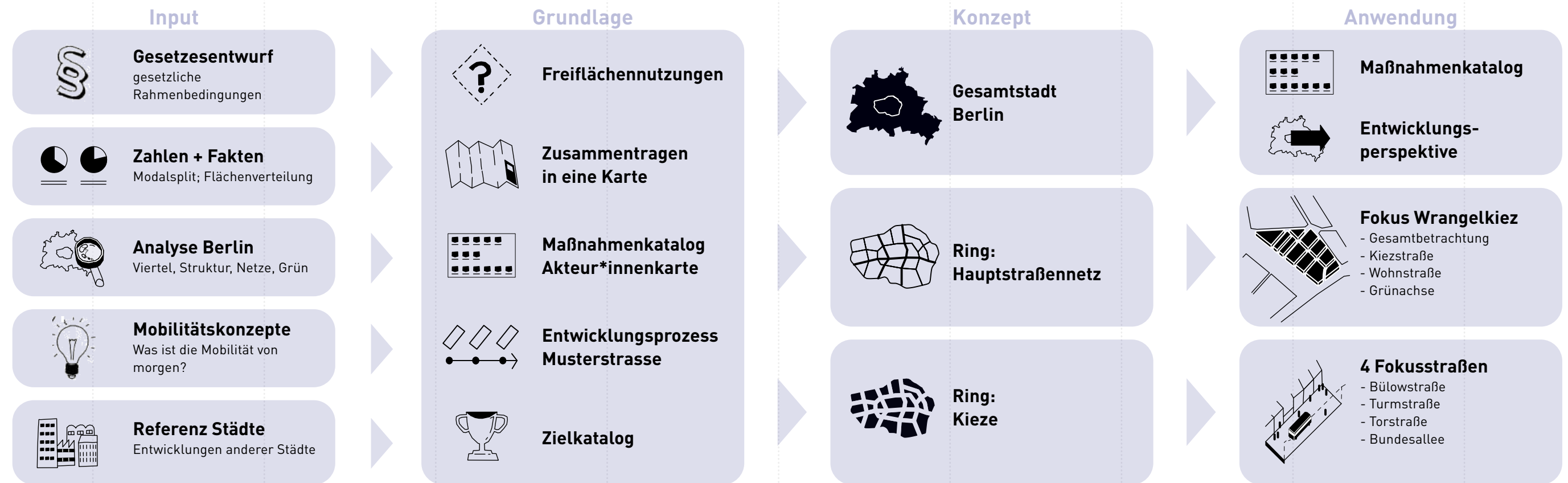
Autoreduzierte Zone

Die autoreduzierende Transformation der Berliner Innenstadt ist eine sehr umfassende und schwer greifbare Maßnahme.

Die Stadt mit Autolärm und autogerechter Flächenverteilung wurde nach über 70 Jahren als Normalität angenommen.

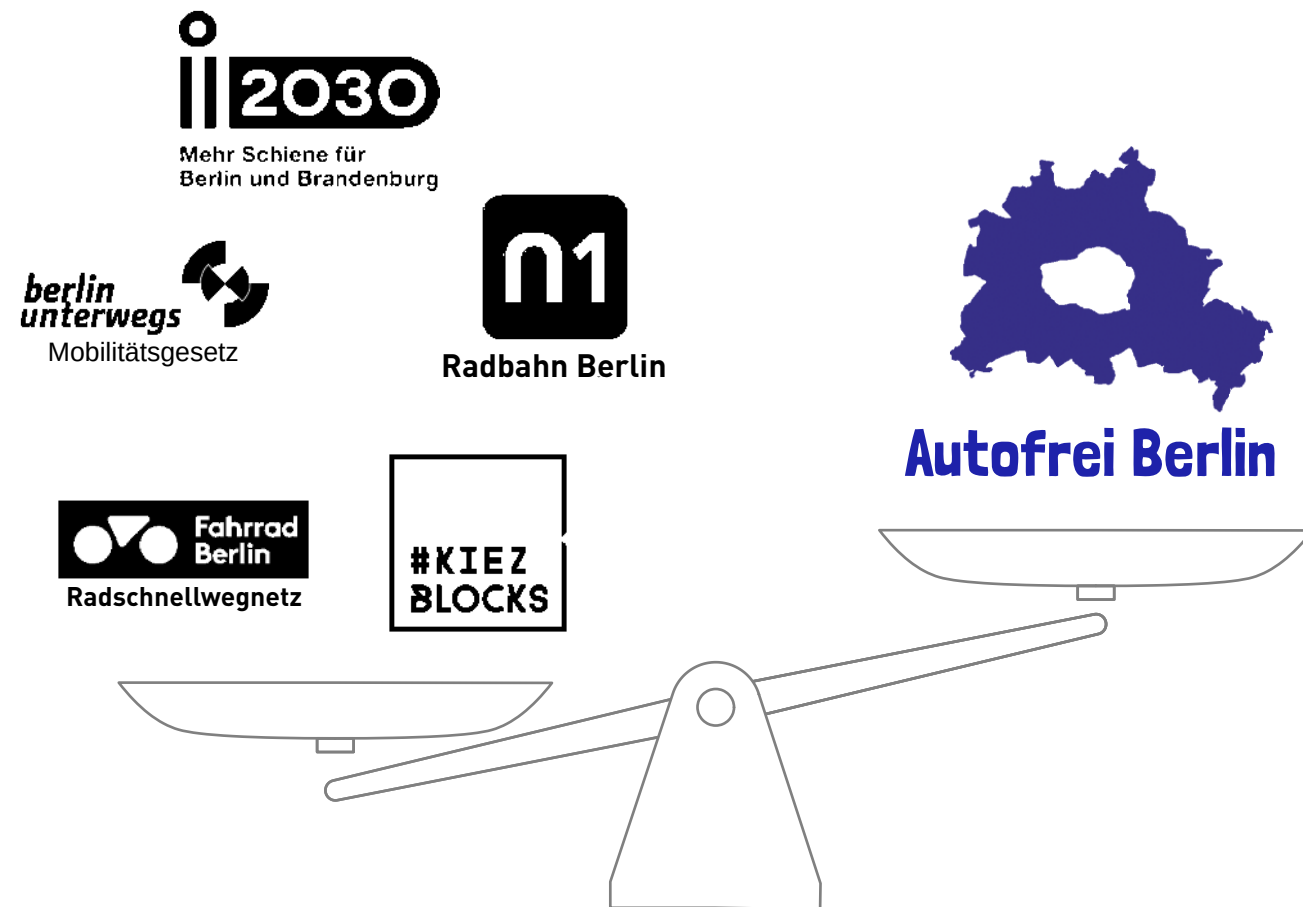
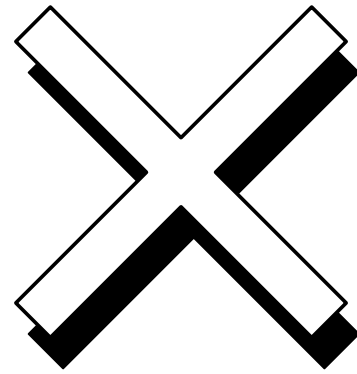
Die Arbeit soll helfen, dass das Volksgesetz Berlin autofrei nicht als utopische Träumerei, sondern als realisierbare Chance verstanden wird.

1 - Prozess

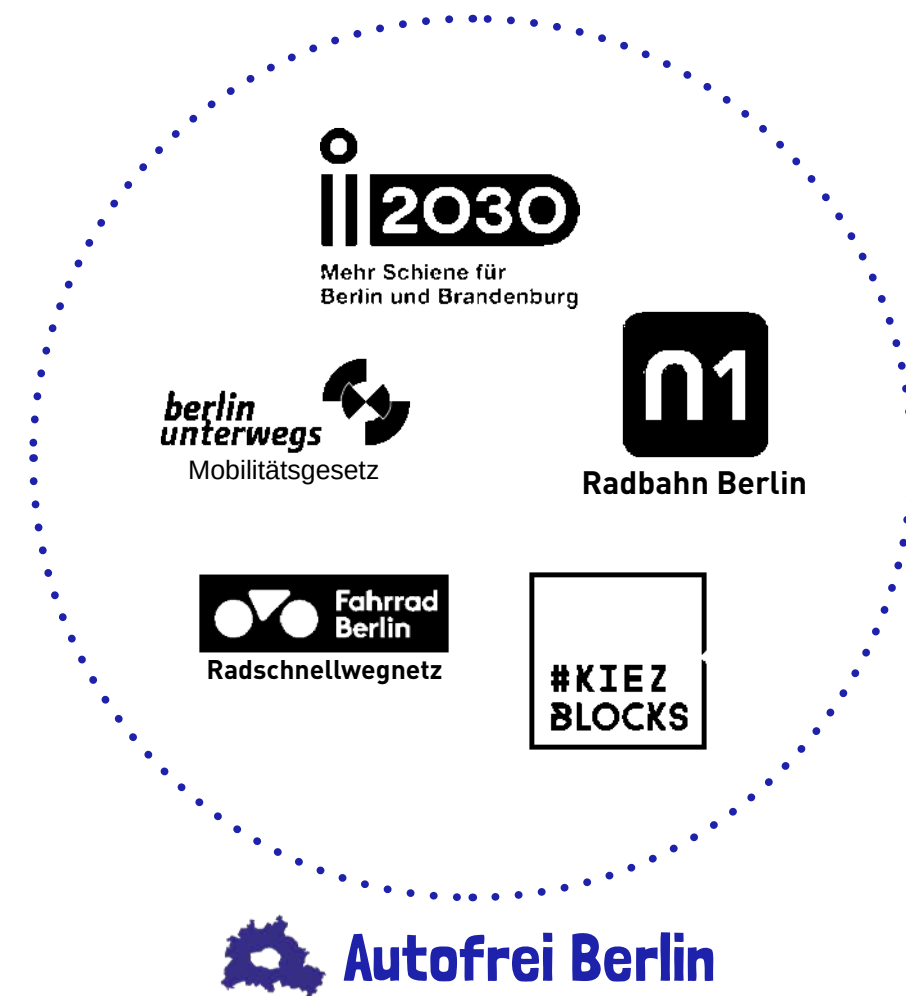
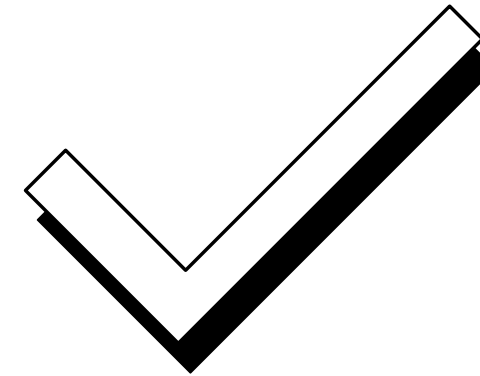


05|22 | 06|22 | 07|22 | 08|22 | 09|22 | 10|22 | 11|22 | 12|22 | 01|23 | 02|23

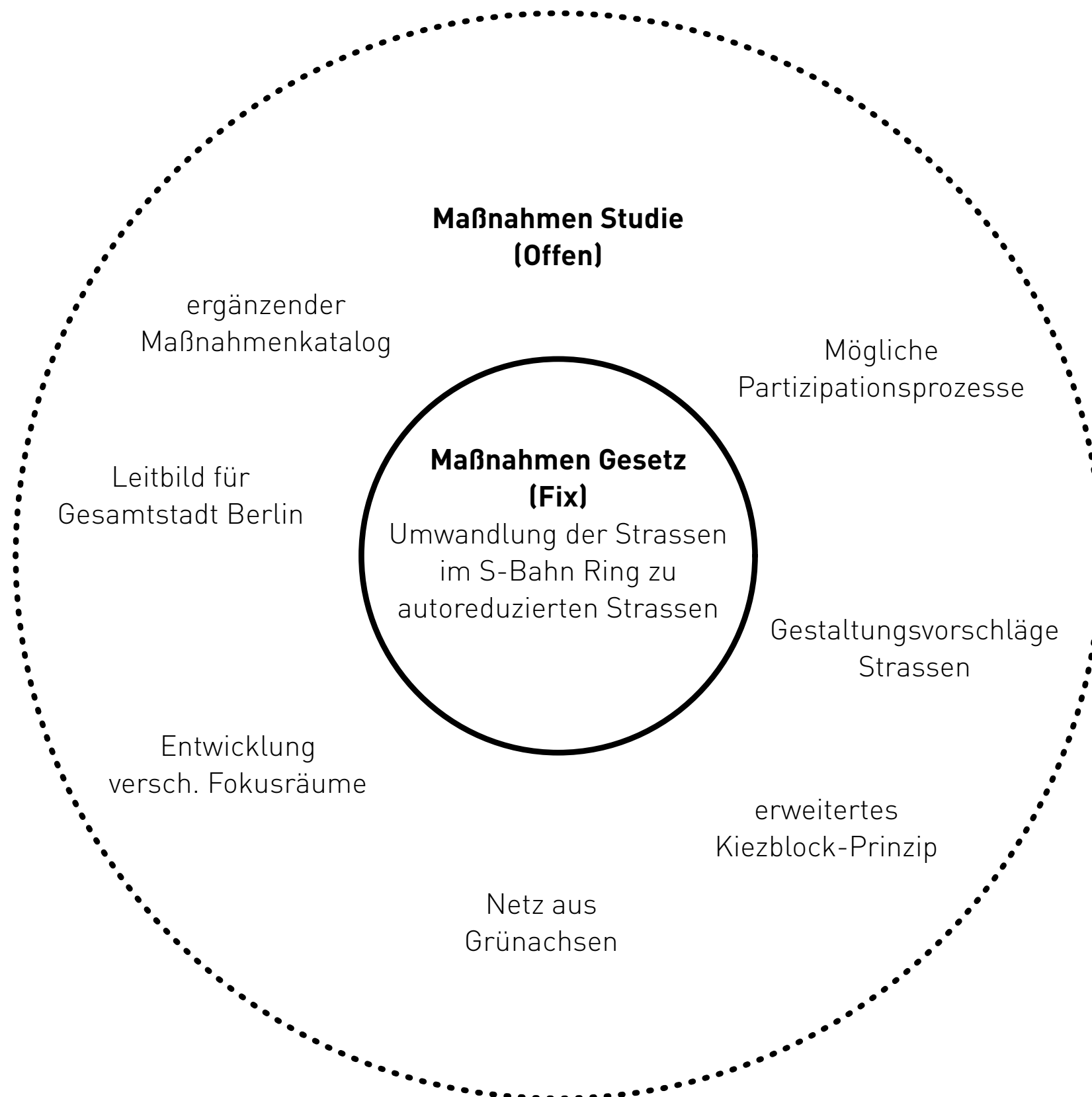
1 - Positionierung



Konkurrierende Planung

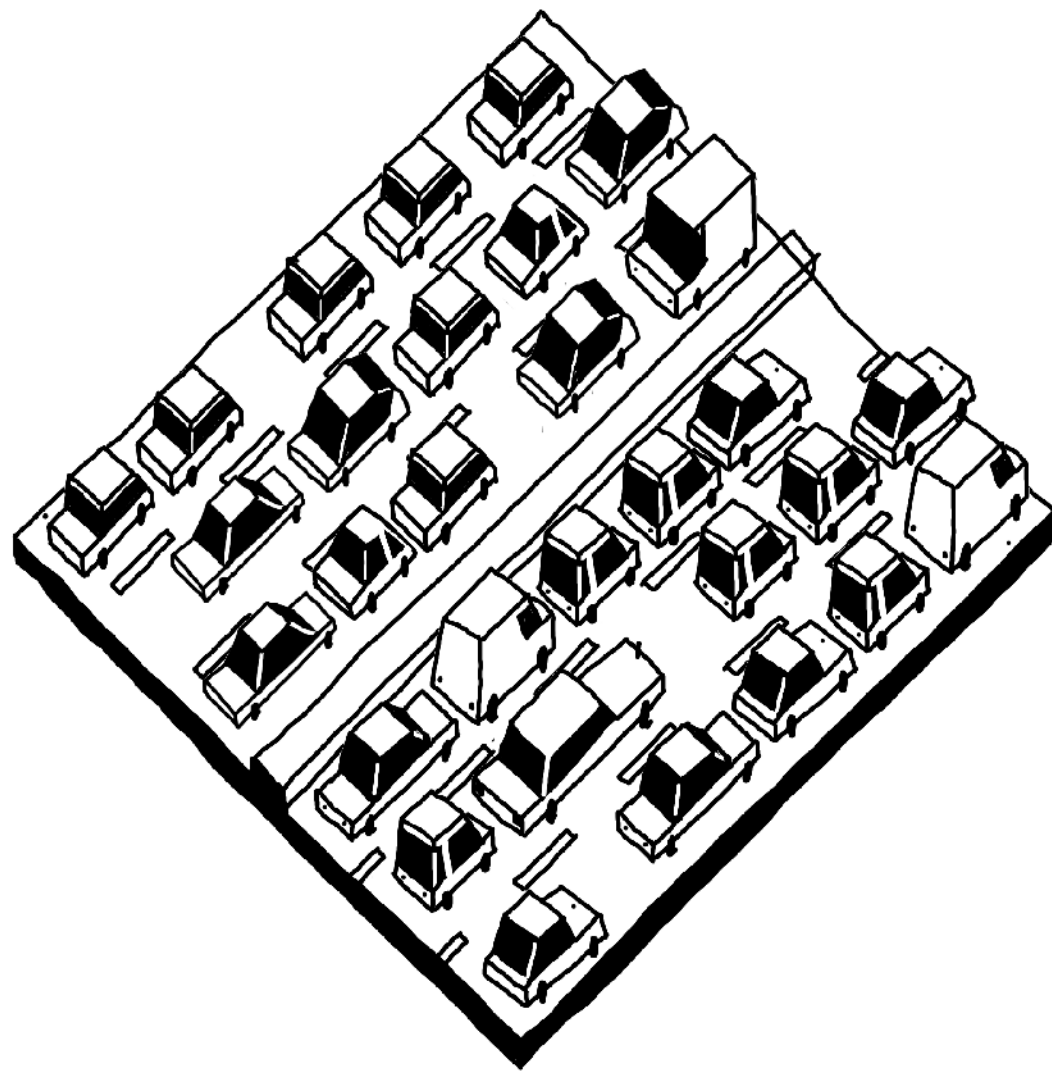


Integrative Planung



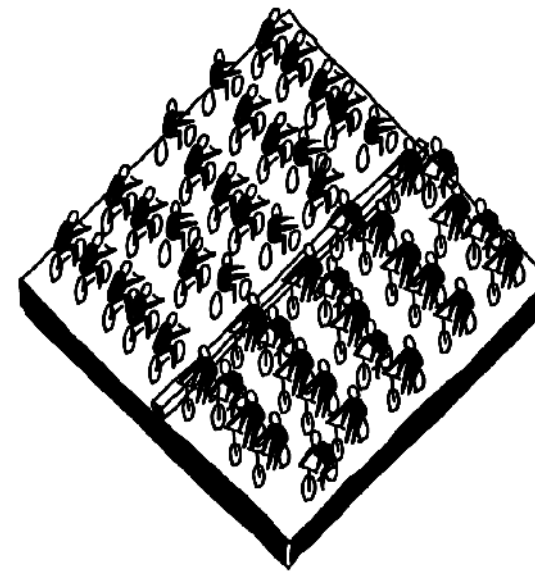
Wie kann urbane Fläche genutzt werden?

Wie viel Fläche benötigen 50 Personen?

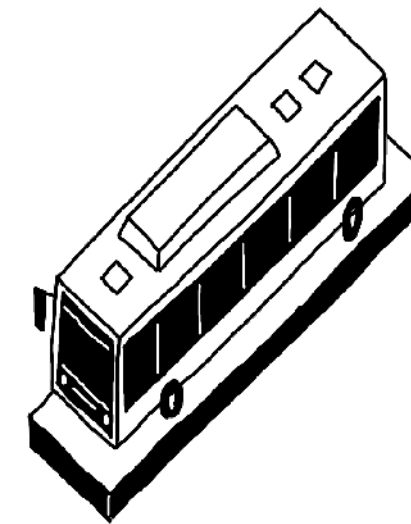


im Auto:
400qm

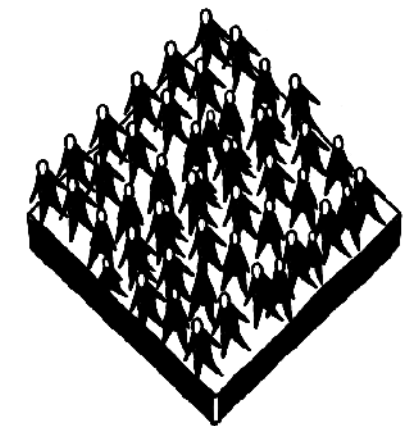
vs.



auf dem Fahrrad:
100qm



im Bus:
36qm

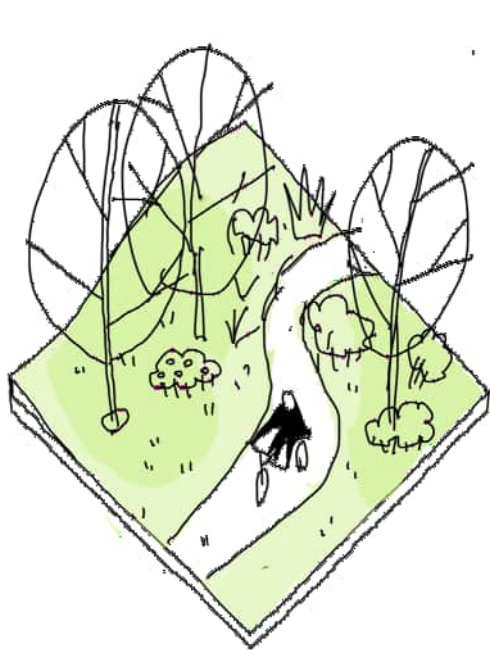


zu Fuß:
50qm

Wie kann man die Fläche stattdessen nutzen?



Wie kann man die Fläche stattdessen nutzen?



Stadtgrün



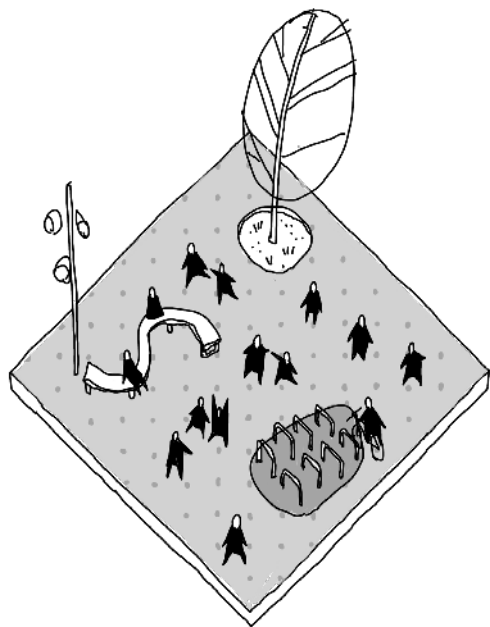
Mobilität



Kommerziell



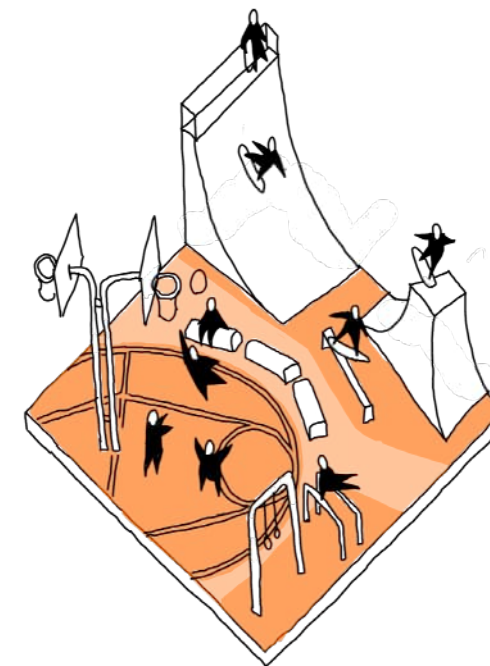
Soziale Infrastruktur



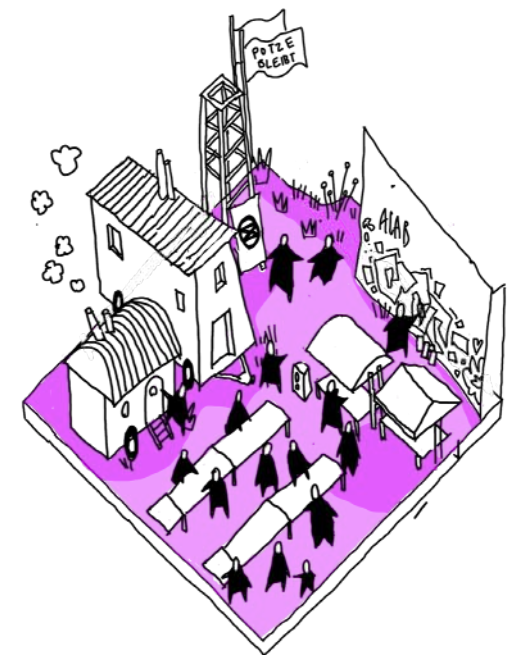
Fußgängerinnen



Freizeit

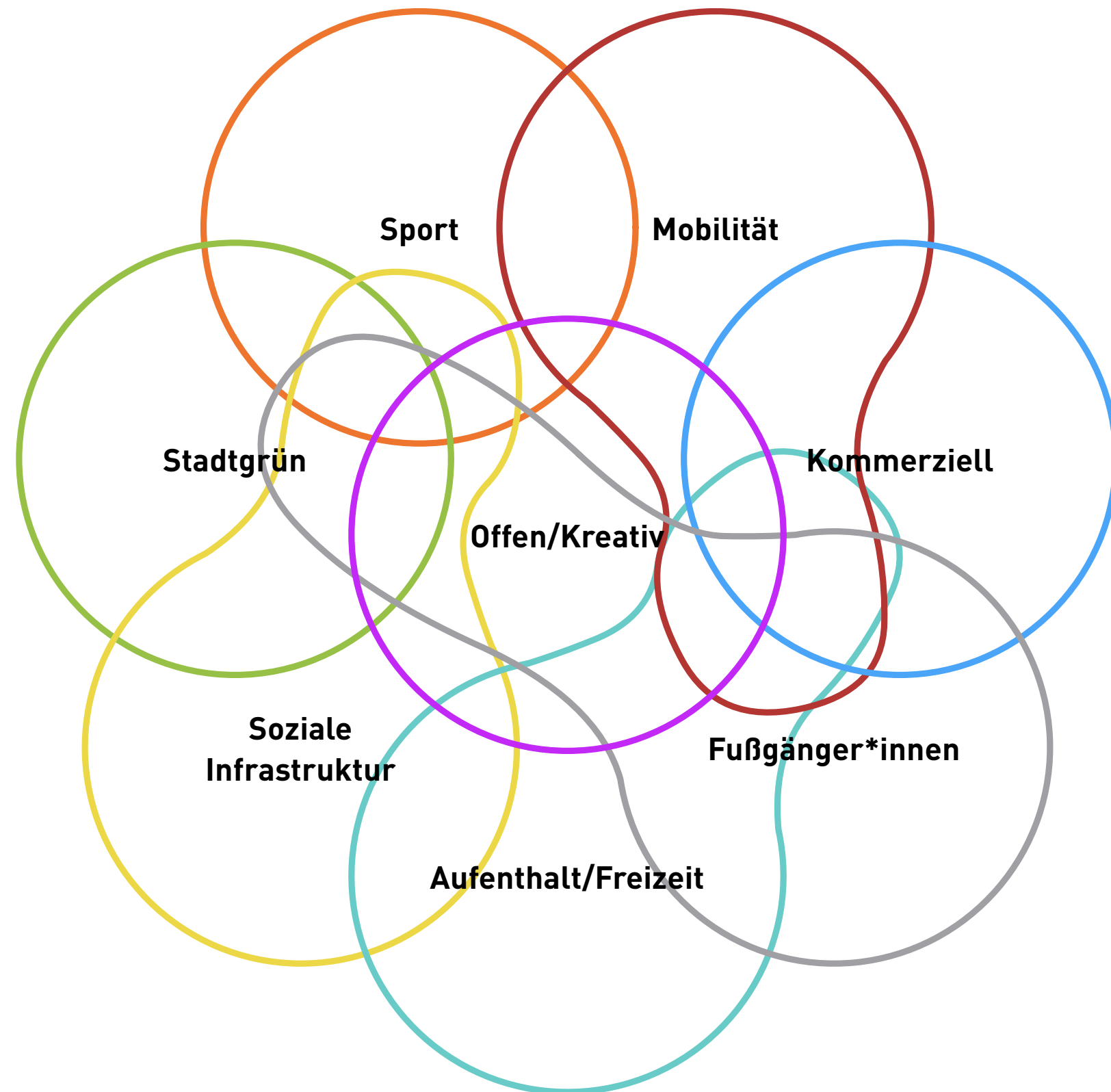


Sport



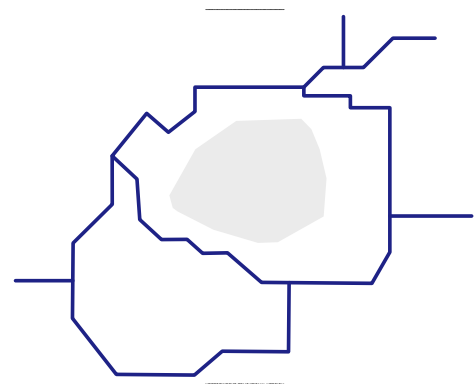
Offen/Kreativ

Wie kann man die Fläche stattdessen nutzen?

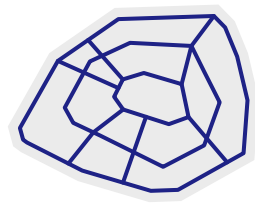


Wie sieht es in anderen europäischen Städten aus?

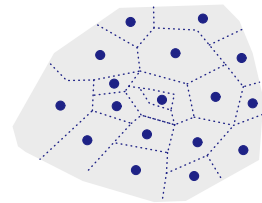
Paris



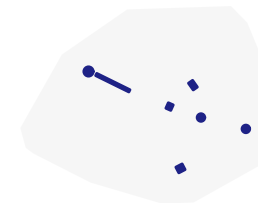
Grand Paris Express



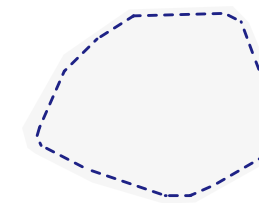
Plan Vélo



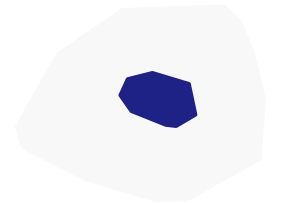
Ville du quart d'heure



Réinventons nos places



Boulevard Périphérique



Zone à trafic limité (ZTL)

3 - Grand Paris Express

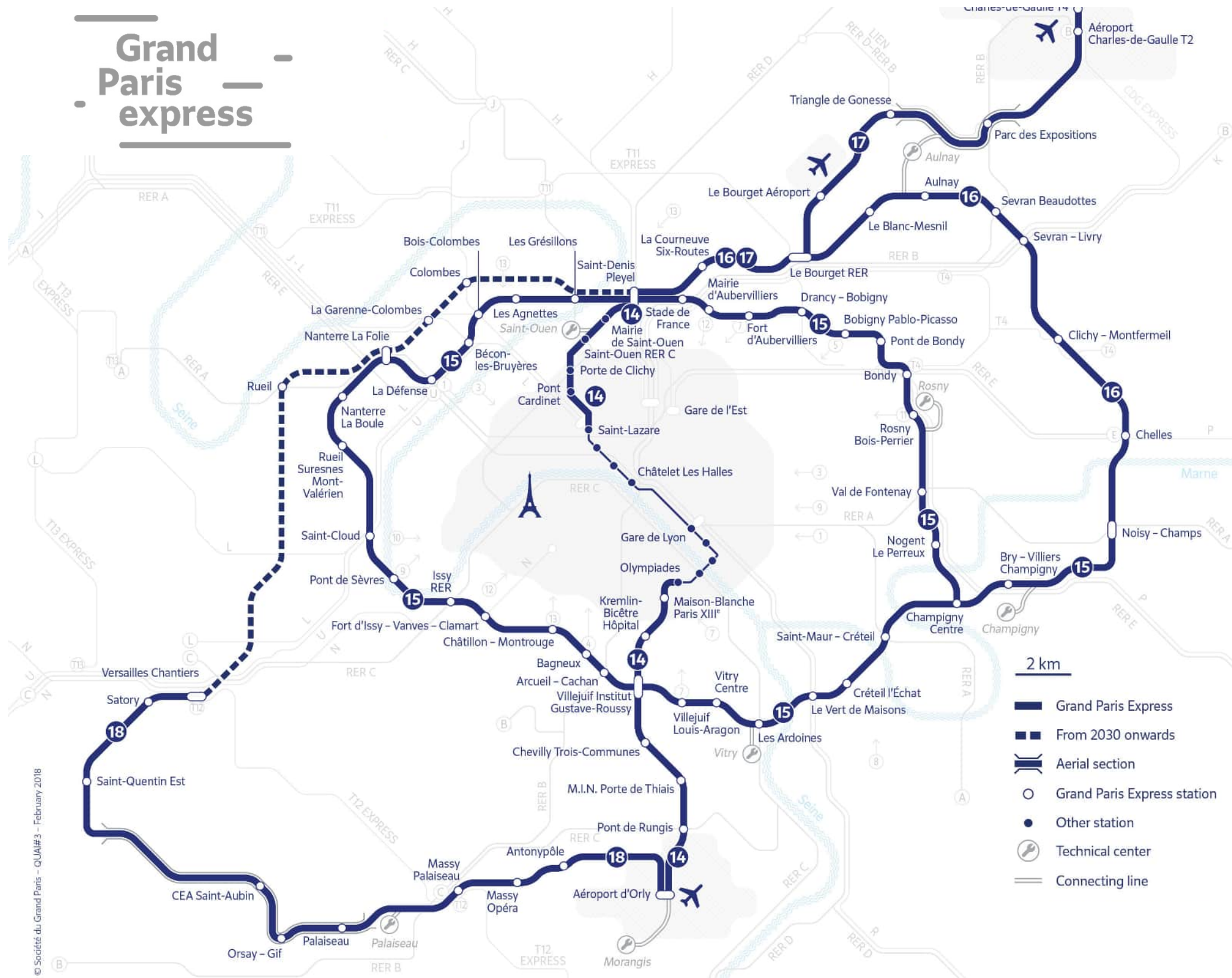


Abbildung 12: Karte von Grand Paris Express, in Anlehnung an (Société du Grand Paris, 2022)

Das 36,1 Milliarden teure Infrastrukturprojekte „Grand Paris Express“ soll das 220 km große Metronetz des Raumes Paris verdoppeln. Bis 2030 sollen 200 km neue unterirdische Bahnstrecken und 68 neue U-Bahnstationen außerhalb der Kernstadt gebaut werden. Das Projekt beinhaltet sechs fahrerlose U-Bahn-Linien. Zwei davon sind die bestehenden Linien 11 und 14, welche erweitert werden. Die restlichen vier Linien, 15, 16, 17 und 18, entstehen völlig neu. (vgl. Société du Grand Paris, 2023) Das Ziel des Projektes ist es die Kernstadt und die umliegenden Gemeinden, stärker mit einander zu verbinden und wirtschaftliche Attraktivität zu dezentralisieren. Außerdem sollen Autostaus und Umweltbelastung reduziert werden (vgl. Société de Grand Paris, 2022). Eine Besonderheit ist die Linie 15. Sie wird als 75 km lange Ringbahn das eigentliche Stadtgebiet Paris umkreisen und 19 Gemeinden mit einander verbinden. (vgl. Société du Grand Paris, 2023)

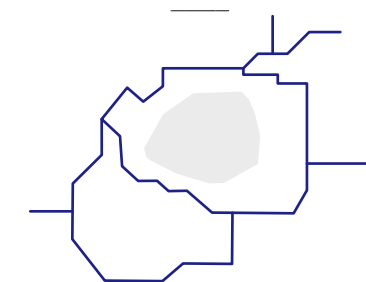
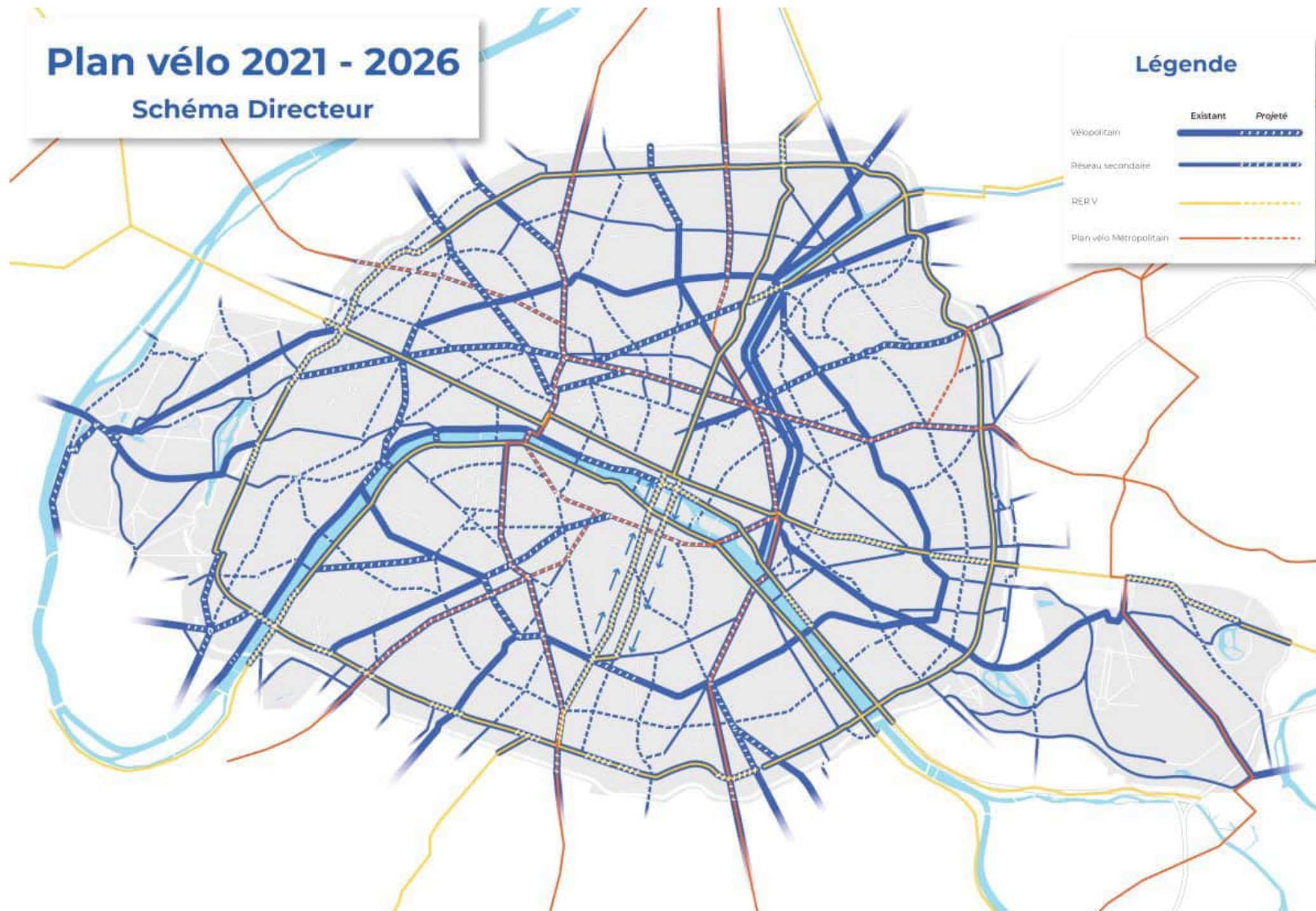


Abbildung 11: Projekte der Mobilitätswende in Paris (Eigene Darstellung)

3 - Plan Vélo



Der erste Plan Vélo war von 2015 bis 2020 angesetzt. In dieser Zeit wurden 150 Millionen Euro investiert und das Pariser Radnetz beinahe verdoppelt (vgl. Ville de Paris, 2022d). 2021 startete mit dem Plan Vélo 2021-2026 der zweite Teil. Das Budget wurde noch einmal auf 250 Millionen Euro erhöht, mit dem Ziel das Radnetz um weitere 450 km zu erweitern. Dabei existieren verschiedene Typen von Radwegen: Die Regionalradwege (RER Vélo) (siehe Abb. 13 in gelb) vernetzen die Region Île de France, die Métropolitain-Radwege (siehe Abb. 13 in orange) erschließen den Metropolraum Grand Paris vernetzt und das Hauptnetz (Vélopolitain) mitsamt untergeordnetem Sekundärnetz (siehe Abb. 13 in blau) erstreckt sich über die Kernstadt Paris. Auch die Parkinfrastruktur für Fahrräder soll deutlich ausgebaut werden. Die 60.000 Fahrradbügel, die in der gesamten Stadt verteilt sind, sollen um weitere 130.000 ergänzt werden. (vgl. Ville de Paris, 2021b) An Umsteige- und Knotenpunkten wird dabei stark mit den örtlichen Verkehrsbetrieben zusammengearbeitet. Auch soll mit Grünen-Wellen und Rechtsabbiegerprivileg für Radfahrer*innen, die Priorität im Straßenverkehr verändert werden. (vgl. Ville de Paris, 2021b)

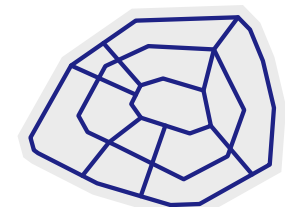


Abbildung 13: Karte des Plan Vélo 2021-2026 (Ville de Paris, 2021a, S.5)

Abbildung 11: Projekte der Mobilitätswende in Paris (Eigene Darstellung)

3 - Ville du quart d'heure

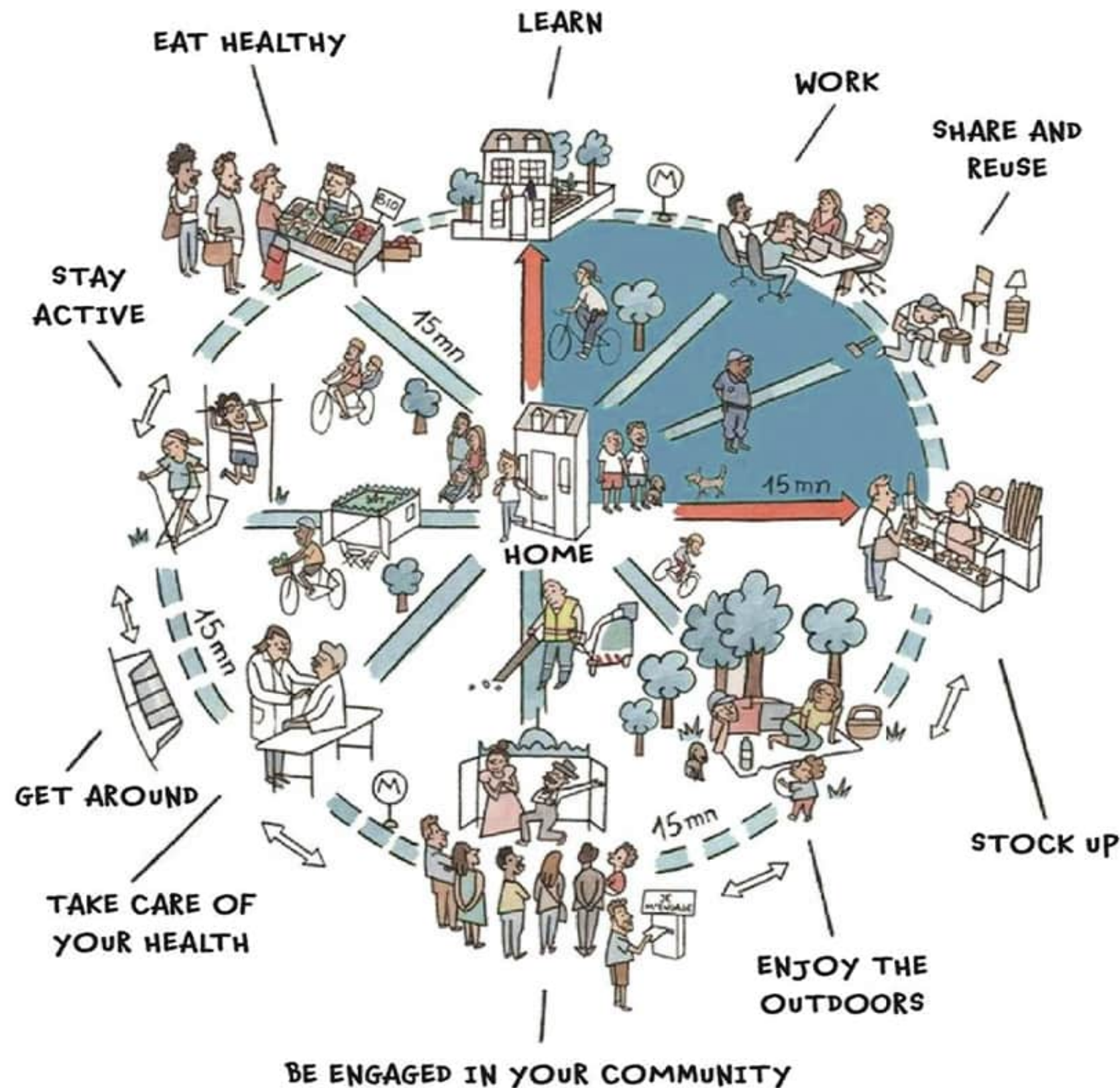


Abbildung 14: Konzept der 15-Minuten-Stadt, in Anlehnung an [Ville de Paris, 2020a]

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt wurde in den 1990er Jahren von dem französisch-kolumbianischen Urbanisten Carlos Moreno mitentwickelt. Laut ihm gehen viele der heutigen Probleme von Städten von deren explosiven Ausbreitung aus. Nach dem Konzept, sollte man auf diese Probleme allerdings nicht weiter mit immer leistungstärkerer Infrastruktur, schnelleren Zügen oder breiteren Autobahnen reagieren. Stattdessen setzt das Konzept auf die Verdichtung von Nutzungen und die Urbanisierung von Städten. So sollen Wege nicht schneller überwunden werden, sondern die Wegstrecken verkürzt werden. Statt die Mobilität einer Stadt zu erhöhen, soll die Erreichbarkeit von Angeboten erhöht werden. Hierbei ist das Ziel, dass alle Erledigungen und Aktivitäten des täglichen Lebens in einem 15-Minuten-Umkreis des Wohnortes erreichbar sind. Dieses Konzept wird seit einigen Jahren vom Pariser Stadtrat verfolgt. Dabei wird jedoch keine fertige Lösung angeboten, sondern muss für jedes Viertel, ein individueller Weg zusammen mit den Bewohner*innen entwickelt werden. (vgl. Ville de Paris, 2022d)

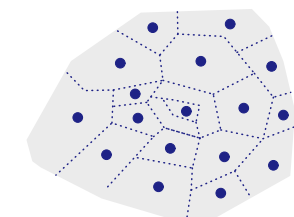


Abbildung 11: Projekte der Mobilitätswende in Paris (Eigene Darstellung)

3 - Réinventons nos Places



Abbildung 15: Place de la République Vorher und Nachher (TVK, 2013)

2013 wurde der Place de la République als erster großer historischer Stadtplatz in Paris von einer Vielzahl von Autospuren befreit und fußgängerfreundlicher umgestaltet. Durch viele neue Baumpflanzungen, Kioske und verschiedene Aufenthaltsmöglichkeiten wurde in der Bevölkerung Offenheit gegenüber Stadtraumtransformationen erzeugt. (vgl. TVK, 2013 ; Ville de Paris, 2019a) Darauf aufbauend, wurde das Programm „Réinventons nos places“ (Ville de Paris, 2019b) initiiert. Betroffen sind die Plätze Bastille, Fêtes, Gambetta, Italie, Madeleine, Nation und Panthéon. Die Orte sollen vor allem den anwohnenden Menschen wieder mehr zu Gute kommen und umweltfreundlicher Mobilität und Stadtgrün mehr Raum geben. Dabei soll auch das historische Erbe dieser besonderen Plätze mehr in der Vordergrund rücken. Um all das zu erreichen, wurde ein breiter partizipativer Ansatz gewählt. In einer ersten Phase der Umgestaltung, wurde zunächst die Sperrung der Autostraßen mit Betonblöcken erprobt. Es dauerte nicht lange, bis sich die Menschen den neuen Platz aneigneten und völlig neu kennenlernten. Anschließend wurden die Plätze dann in einer längeren Bauphase permanent umgestaltet. (vgl. Ville de Paris, 2019b)

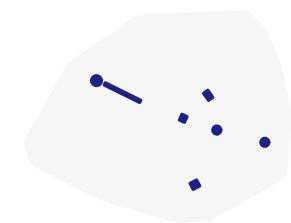
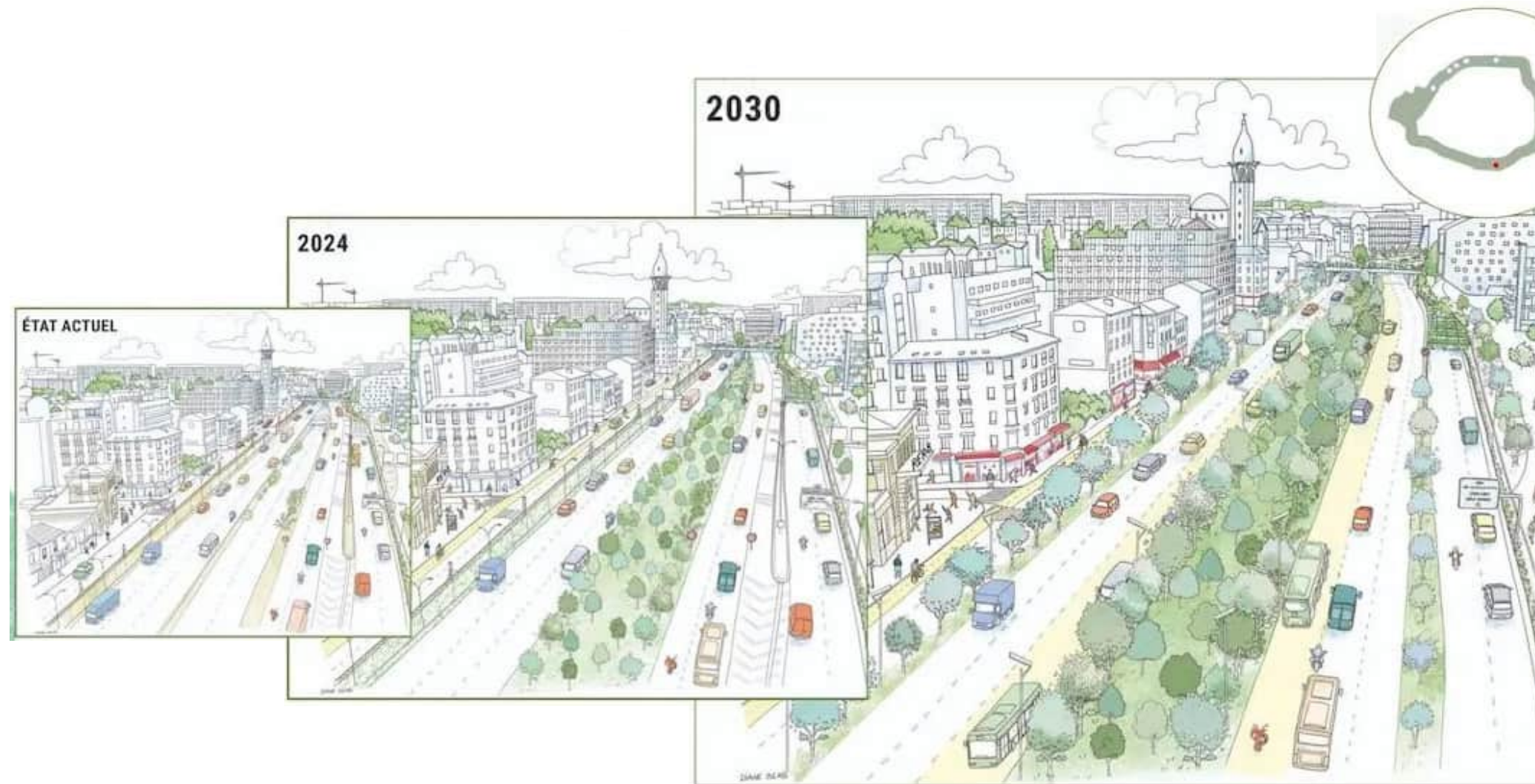
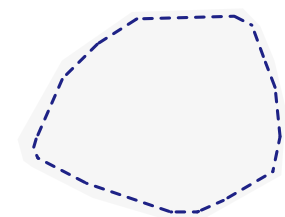


Abbildung 11: Projekte der Mobilitätswende in Paris (Eigene Darstellung)

3 - Boulevard Périphérique



Der Boulevard Périphérique die 35,05 km langen Stadtautobahn die einmal die Kernstadt von Paris umrundet. (vgl. Ville de Paris, 2022b) Sie wurde von 1956 und 1973 auf dem Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung errichtet und ist mit bis zu 250.000 Autos pro Tag, eine der meist befahrensten Straßen Europas. (vgl. Ville de Paris, 2022b) 500.000 Pariser*innen wohnen in direkter Nähe des Boulevard Périphérique wohnen und sind der starken Lärm- und Luftverschmutzung betroffen. 2019 schlug die Bewertungskommission des Stadtrates, 40 Maßnahmen zur Umgestaltung vor. (Vgl. Ville de Paris, 2019c) Es wurden bereits vier Stadteinfahrten umgebaut und 18.000 Bäume in dem Bereich der Stadtautobahn gepflanzt. Bis 2030 soll die gesamte Ringautobahn in einen „urbanen Boulevard“ (Armand, 2020) transformiert werden. Alle 25 Stadteinfahrten sollen umgebaut werden. Statt den bisher vier bis fünf Fahrspuren, soll es in Zukunft nur noch zwei bis drei geben, von denen eine ausschließlich dem ÖPNV und Carsharing gewidmet ist. Die restlichen Spuren sollen begrünt und mit Bäumen versehen werden. (vgl. Armand, 2020 ; Ville de Paris, 2022a ; Ville de Paris , 2022b)



3 - Zone à trafic limité

Die zone à trafic limité (ZTL) ist eine geplante verkehrsberuhigte Zone in der Innenstadt von Paris. Sie erstreckt sich über das Stadtzentrum (Arrondissements 1, 2, 3 und 4) sowie ein Bereich von Saint Germain (Arrondissement 5, 6 und 7). Der Durchgangsverkehr durch das Stadtzentrum soll unterbunden werden. Zufahrt in die ZTL sollen lediglich noch Autofahrer*innen erhalten, welche ein Anliegen innerhalb der ZTL haben. Da der Durchgangsverkehr derzeit 50% des Aufkommens ausmacht, soll damit die Umweltbelastung sowie die Feinstaub und Lärmbelastung deutlich reduziert werden. (vgl. Ville de Paris, 2022d) Außerdem ist geplant den knappen öffentlichen Straßenraum innerhalb der ZTL gerechter zu verteilen und dem qualitativem Aufenthalt, den Fußgänger*innen und anderen umweltschonenderen Verkehrsmitteln mehr Platz zu geben. (vgl. O'Sullivan, 2021) Nach einer ersten Dialogphase und verschiedenen Umweltprüfungen wurden ab 2022 NutzerInnen und verschiedene Interessengruppen zu der genauen Ausgestaltung befragt. 2024 soll die ZTL dann pünktlich zu den Olympischen Sommerspielen in Paris eingeführt werden. (vgl. Ville de Paris, 2022d)

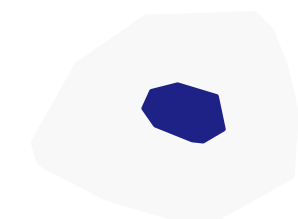


Abbildung 11: Projekte der Mobilitätswende in Paris (Eigene Darstellung)

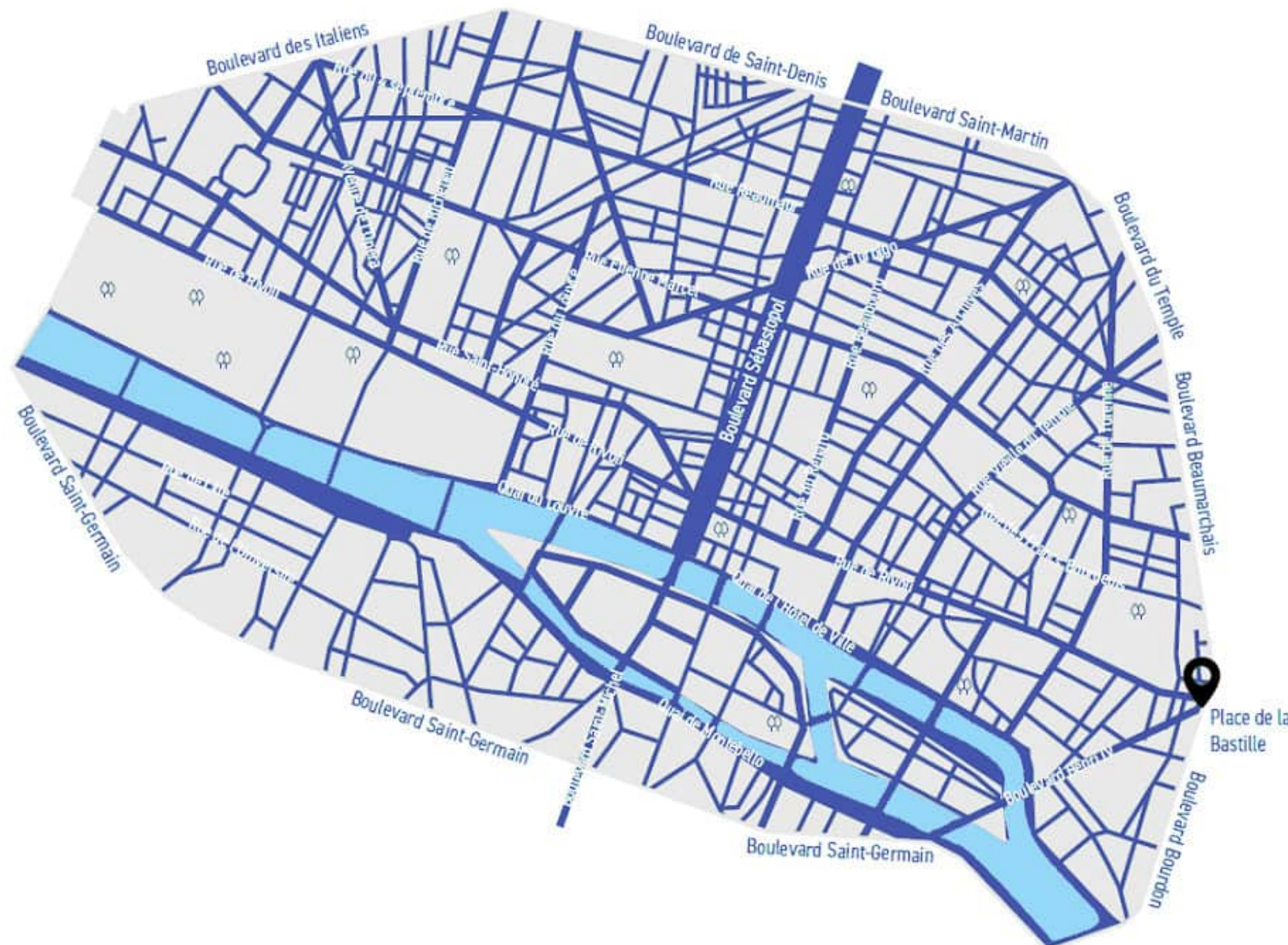
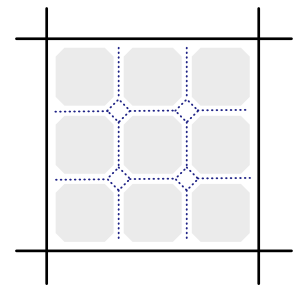
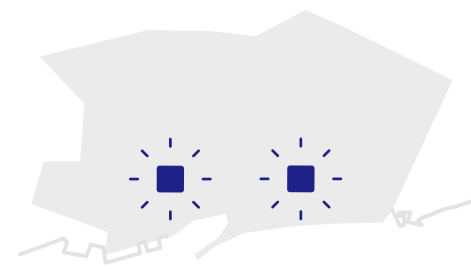


Abbildung 17: Zone à trafic limité im Pariser Zentrum und Saint Germain, in Anlehnung an (Ville de Paris, 2022d)

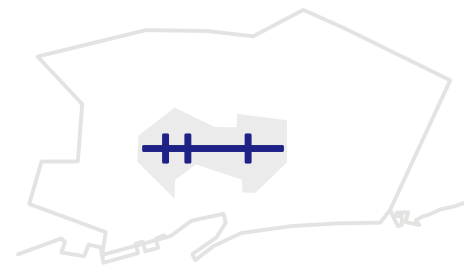
Barcelona



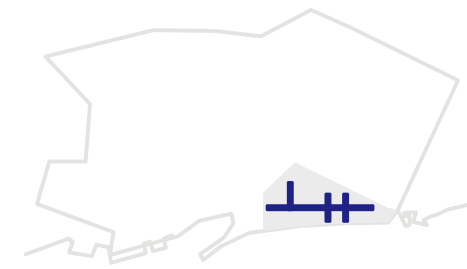
Superilla Masterplan



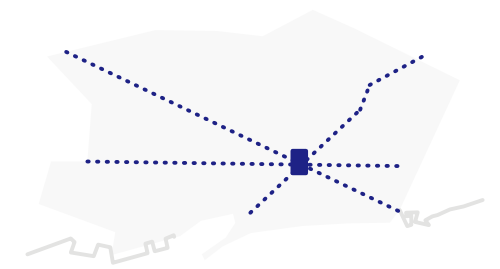
Superilla Piloten



Grüne Achsen l'Eixample



Grüne Achsen Sant Martí



Hauptachsen

3 - Superilla Strategie

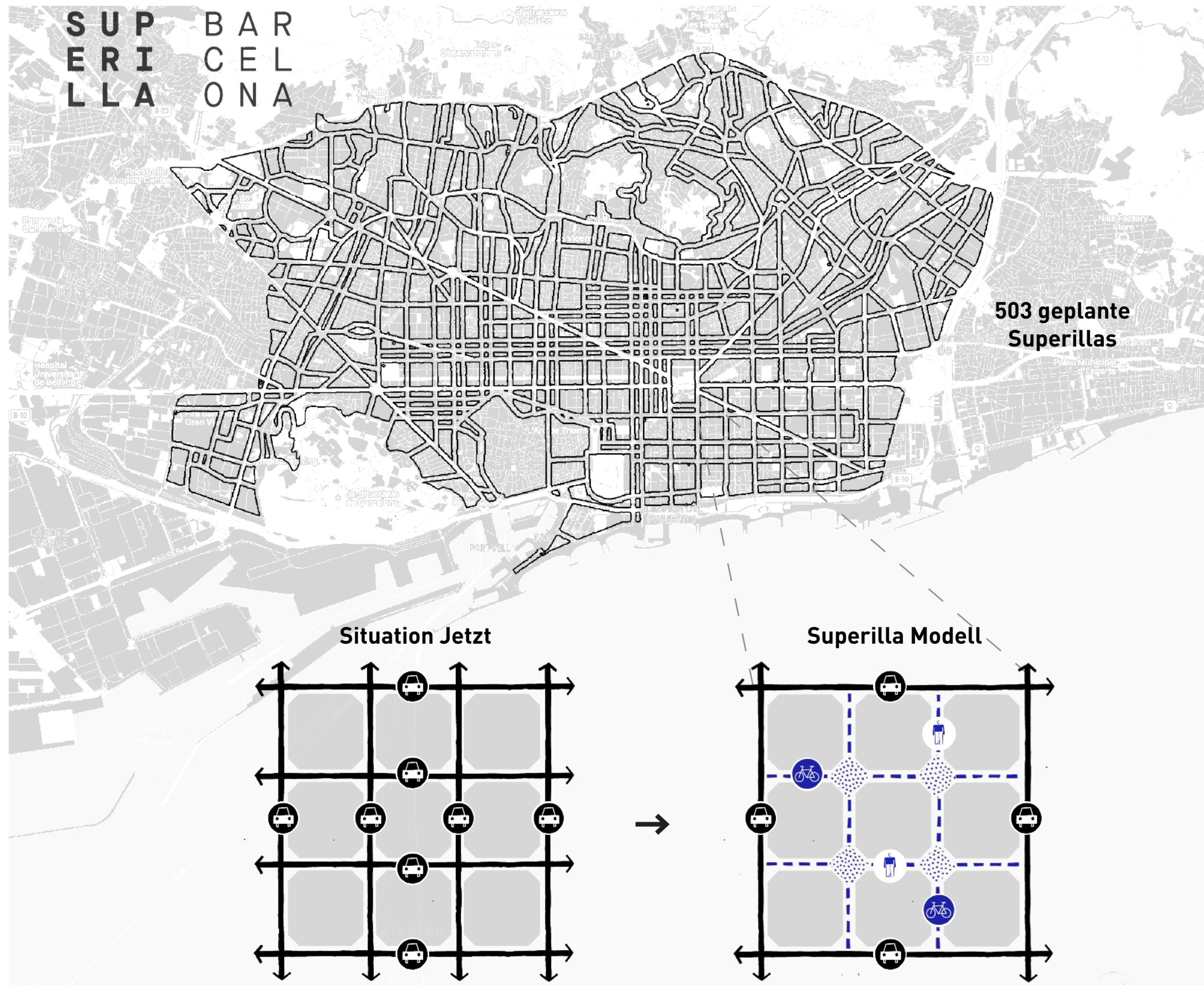


Abbildung 19: Superilla Modell in Barcelona (eigene Darstellung)

Mit dem Plan für urbane Mobilität (PMU) wurde im Jahr 2014 der Grundstein für eine umfassende Stadttransformation gelegt (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2014). Anlass dafür war die starke Luft- und Lärmbelastung und der Mangel an Grünflächen unter denen die Bevölkerung Barcelonas seit Jahrzehnten leidet. (vgl. Dambeck/Zuber, 2020) In dem Plan beschloss die Stadtregierung die städtische Mobilität sicherer, nachhaltiger, und niedrigschwelliger zu machen. Für jedes Transportmittel wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog angelegt (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2014, S.18; S. 28; S.46; S.71; S.81). So wurden ein starker Ausbau des Radverkehrs (RV), eine Ausweitung der Fußgänger*innenzonen und eine Verdichtung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) festgelegt. Im Kern des Ganzen steht das Superilla Modell, dass das orthogonale Raster des Cerda-Plans aufgreift und mehrere Häuserblocks zu sogenannten Superillas, auch Superblocks genannt, zusammenschließt. Innerhalb eines Superilla wird der Autoverkehr stark reduziert und stattdessen den Bewohnenden mehr Raum gegeben. (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2014, S.11 ff.) Zunächst wurde das Modell an den beiden Pilotprojekten in Sant Antoni und Poblenou getestet. Ab ca. 2019 wurde es zu einer stadtumfassenden Strategie ausgeweitet. (vgl. Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad, 2023 ; Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S. 6 ff.)

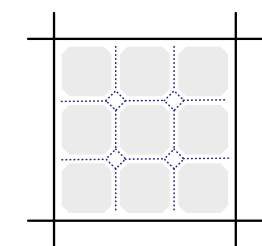


Abbildung 18: Projekte der Mobilitätswende in Barcelona (Eigene Darstellung)

3 - Superilla Piloten



Abbildung 20: Transformierte Kreuzung im Superilla Sant Antoni [Knechtel, 2020]

Im September wurde mit dem Superilla Poblenou der erste Pilot geschaffen. In einer ersten Phase wurde bei der Transformation des öffentlichen Raumes zunächst nur reversible Eingriffe getätigt, um in einem ersten Testlauf das neue Konzept zu erproben und gegebenenfalls anzupassen. Die verschiedenen Räume wurden unterschiedlich gestaltet und sollten eine permanente Transformation andeuten, die nach breiterer Abstimmung mit den Anwohnenden und vielen ansässigen Gewerben folgte. Dabei wurden mobile Baumkübel, Möbel, Blumenbeete sowie die bunte Bemalung des Straßenbelags verwendet. (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2018; Distrito Sant Martí, 2023b) Der zweite Superilla wurde 2019 in Sant Antoni, einem sehr dichten und belebten Wohnviertel, initiiert. Bei der Transformation ging es darum umweltfreundliche Mobilität zu priorisieren und mehr Räume der Begegnung und des Austauschs für der Anwohner*innen zu schaffen. (vgl. Ajuntament de Barcelona Digital City, 2019; Leku Studio, 2023)

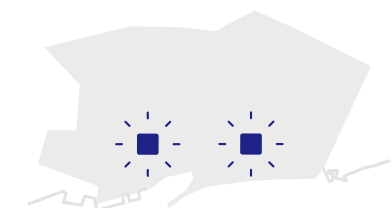
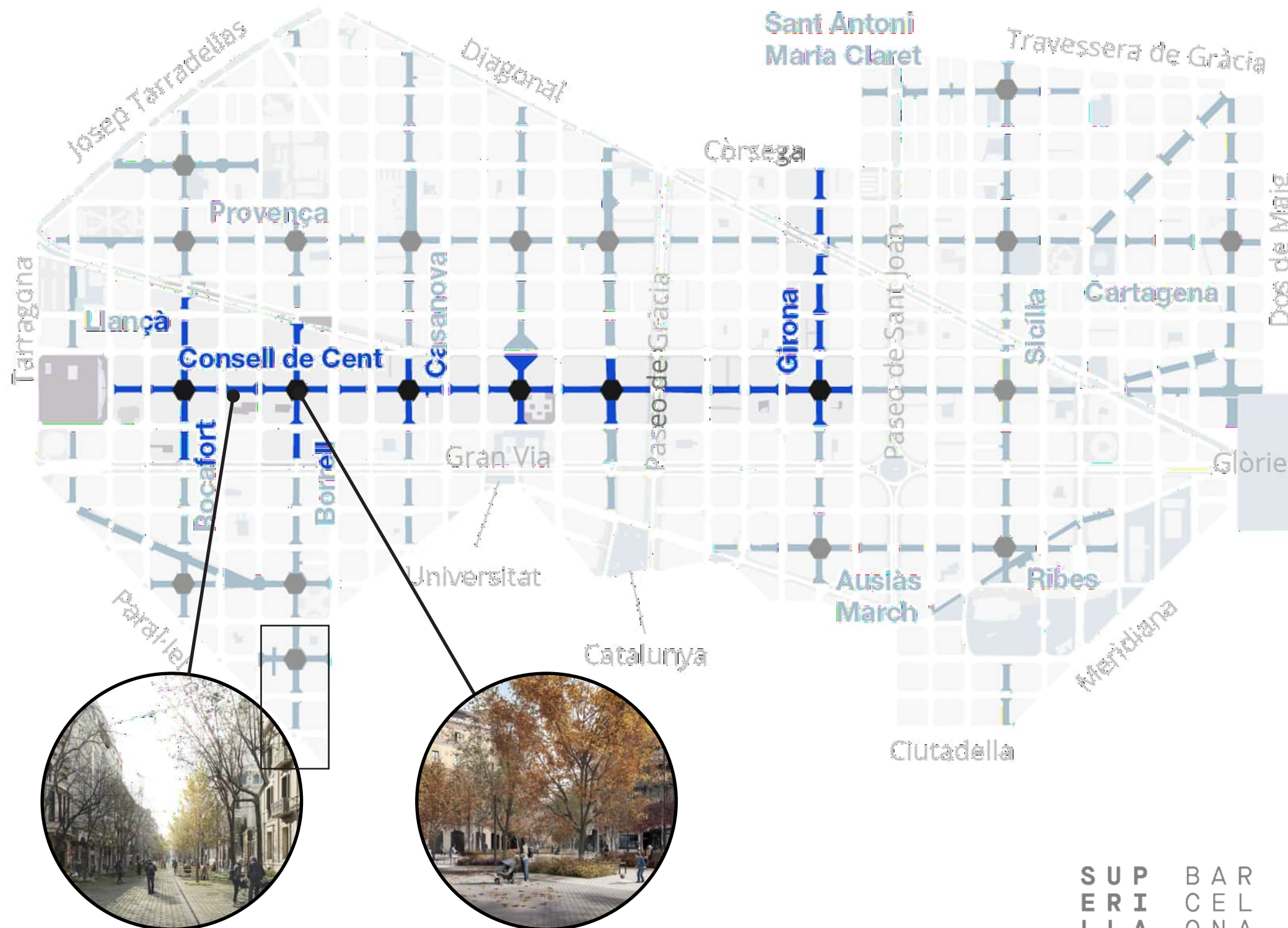


Abbildung 18: Projekte der Mobilitätswende in Barcelona (Eigene Darstellung)

3 - Grünachsen l'Eixample

● 21 plazas ortogonales — 21 ejes verdes (con prioridad para el peatón)



Innerhalb der einzelnen Superilla sollen Grünachsen entstehen, die über mehrere Superilla hinweg ein ganzes Netzwerk aus grünen, entsiegelten und renaturierten Straßenzügen darstellen. (vgl. Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S. 6) Für den Distrikt l'Eixample wurde bereits ein Plan für solch ein Netz erstellt und mit der Planung mehrerer Grünachsen begonnen. Bis 2030 soll jede dritte Straße in l'Eixample eine Grünachse werden, bei der mindestens 70% der Fläche dem Stadtgrün und den Fußgänger*innen gewidmet ist. (vgl. Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.17 ff.) Für die zentrale Grünachse Consell de Cent fand bereits ein Realisierungswettbewerb statt, welcher verschiedene Umgestaltungsmaßnahmen beinhaltet. Einige der Maßnahmen waren die Steigerung der Grünflächen von 1% zu 10%, 450 neue Baumpflanzungen, tausende neue Stadtmöbel, neue Beleuchtung, Tempolimit 10kmh für Autos und ein mit den lokalen Händler*innen abgestimmtes Lieferkonzept. (vgl. Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.46 ff.)

SUPERILLA
BARCELONA

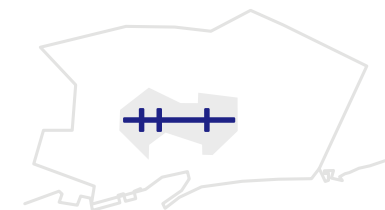


Abbildung 21: System der Grünachsen im Bezirk l'Eixample, in Anlehnung an [Ajuntament de Barcelona, 2022, S.8]
Abbildung 22: Straßenperspektive des Siegerentwurfs für die Grünachse Consell de Cent [Ajuntament de Barcelona, 2022, S.51]
Abbildung 23: Perspektive einer Kreuzung des Siegerentwurfs für die Grünachse Consell de Cent [Ajuntament de Barcelona, 2022, S.52]

3 - Grünachsen Sant Martí



Abbildung 24: System der Grünachsen im Sant Martí, in Anlehnung an (Distrito Sant Martí, 2023)
Abbildung 25: Grüne Kreuzung im Superblock Poblenou (Distrito Sant Martí, 2023)
Abbildung 26: Grünachse Cristóbal de Moura (Distrito Sant Martí, 2021)

Auch in Sant Martí wurde ein Plan für ein enges Netz aus grünen Straßenzügen erstellt. Die Regierung hat sich vorgenommen das ehemalige Industriegebiet, welches entscheidend für die industrielle Revolution Barcelonas war, in ein attraktives Geschäftsviertel namens „@22“ (@22, 2023) für Tech-Unternehmen umzuwandeln (vgl. @22, 2023). Die öffentlichen Räume in dem sogenannten „Innovation District“ (@22, 2023) sollen grünen und fußgängergerechten Urbanismus mit den neuen Wirtschaftszweigen in Verbindung bringen. Auch in diesem District soll bis Ende 2030 jede dritte Straße in eine Grünachse umgewandelt werden. 2019 wurde mit den Bauarbeiten an den ersten fünf Grünachsen begonnen. Ein Teil der Cristobal Achse (siehe Abb. XX) wurde bereits fertiggestellt. Sie wird zu einen 25m breiten Grünzug entwickelt, der den Parc de Poblenou mit dem Parc Besos verbinden soll. (vgl. Distrito Sant Martí, 2023)

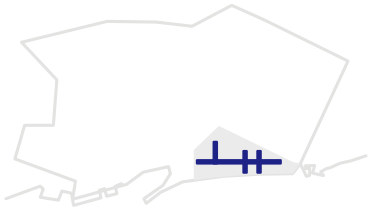
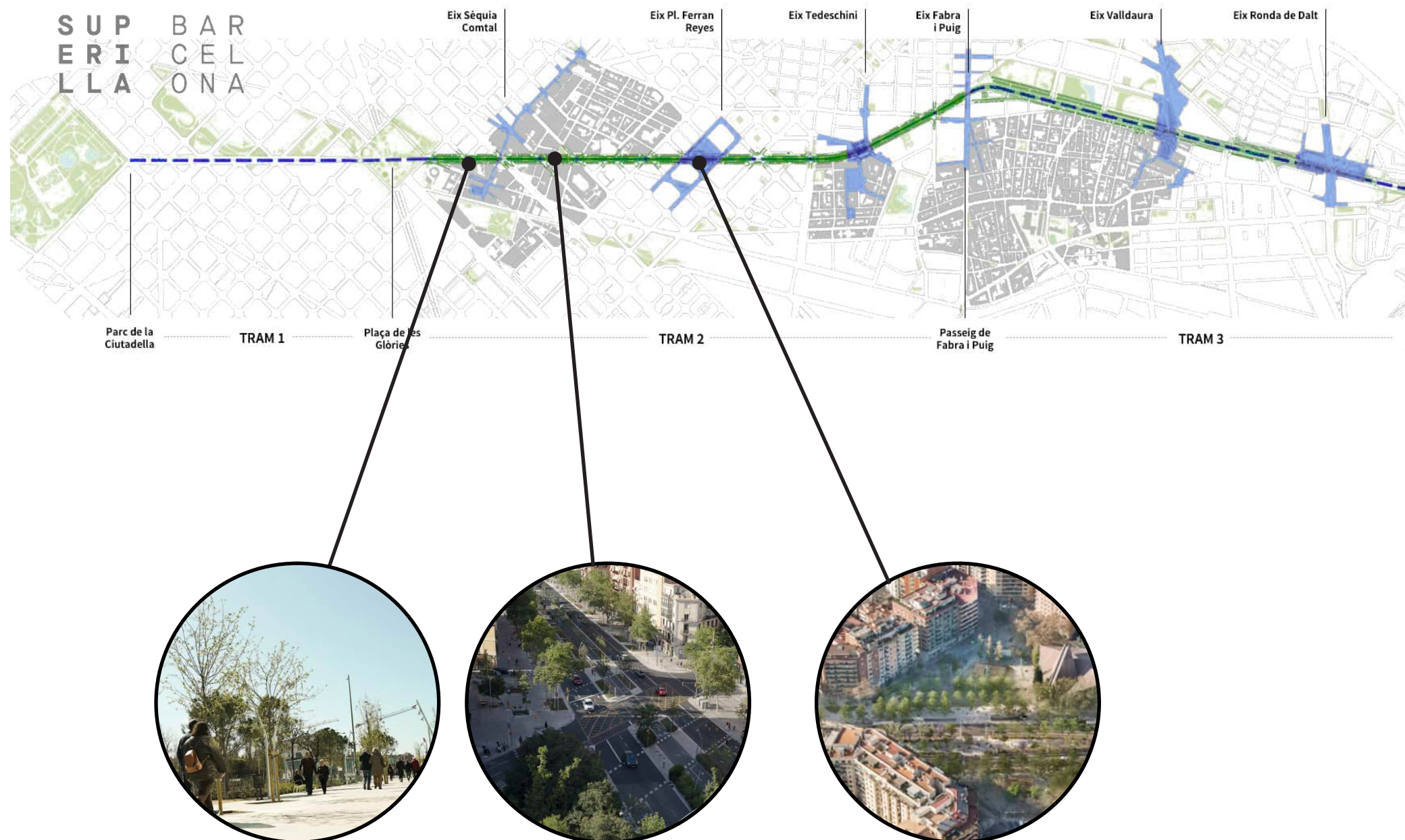


Abbildung 18: Projekte der Mobilitätswende in Barcelona (Eigene Darstellung)

3 - Hauptachsen



Das Programm des Grünachsen-Netzes transformiert die Stadträume innerhalb der Superillas. Außerdem sieht das Superilla-Konzept auch eine Transformation der großen Verkehrsachsen außerhalb der Superillas vor. Drei wichtigste Verkehrsachsen sind die Gran Via, die Avinguda Diagonal und die Avinguda Meridiana. Sie alle treffen sich am zentralen Stadtplatz Plaça de les Glòries. Der Platz wurde früher von einem sehr großen Hochstraßenrondell beherrscht. (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2023b) Im Rahmen der Strategie wurde diese Struktur abgetragen und die Fläche wird Stück für Stück in einen großen urbanen Park umgewandelt. (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2023a) Auch die Avinguda Meridiana und die Avinguda Diagonal werden derzeit umgebaut. In den nächsten Jahren, werden statt der sechsspürigen Autostraßen, große Alleen für Fußgänger*innen und ein breite geschützte Radwege entstehen. Jeder Abschnitt der beiden Projekte wird in einem partizipativen Prozess mit den Anwohnenden entwickelt, um sicher zu stellen, dass die Trennwirkung der Achse aufgehoben wird und eine stärkere Integration des Straßenraums sowie eine gute Verbindung unterhalb der angrenzenden Viertel realisiert wird. (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2021; Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad, 2023a)

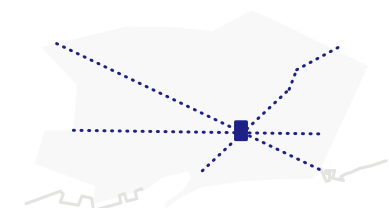
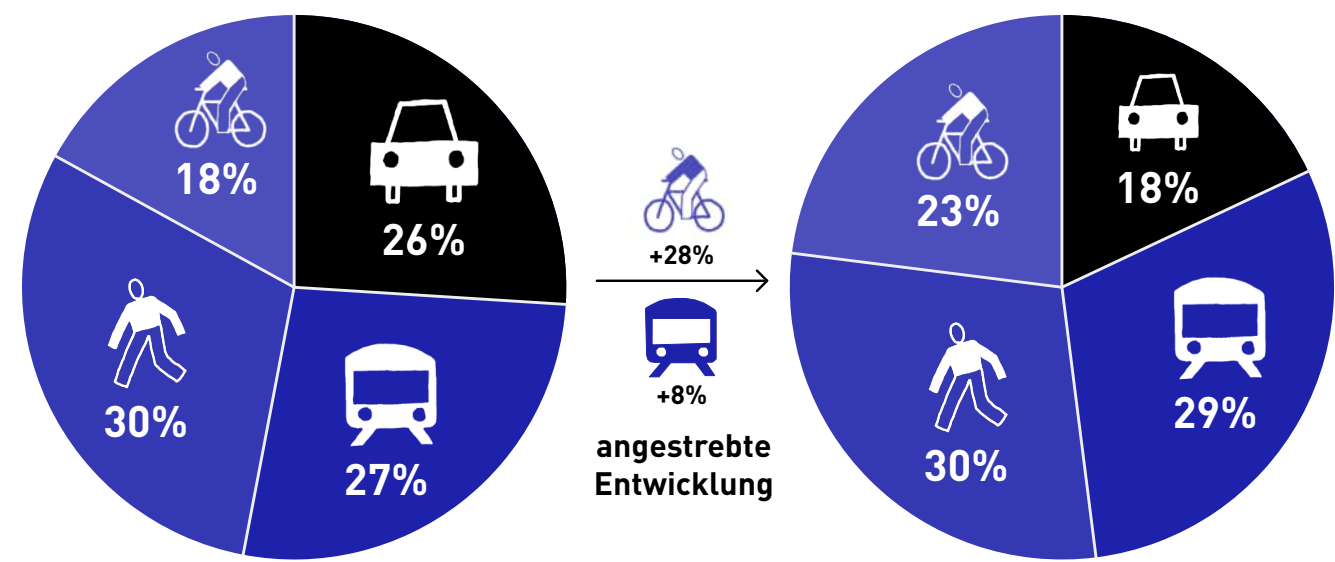


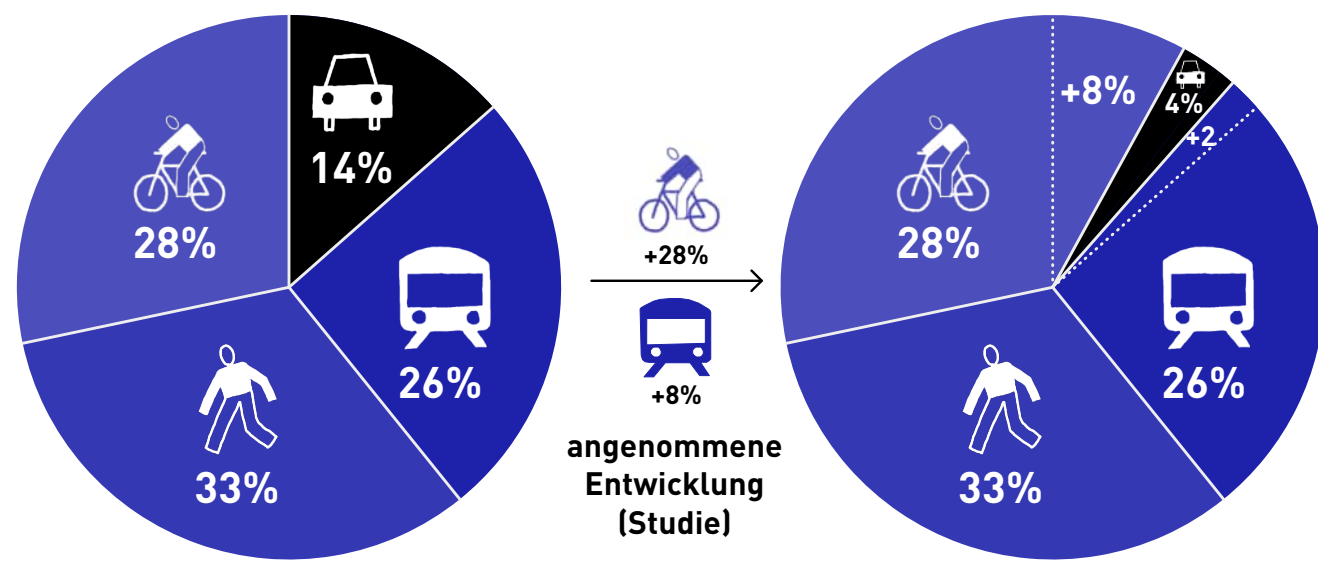
Abbildung 27: Avenida Meridiane mit jeweiligen Abschnitten (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad, 2023b)
 Abbildung 28: Abschnitt Idepencia - Mallorca (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad, 2023a)
 Abbildung 29: Abschnitt Mallorca - Estivill (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad, 2023a)
 Abbildung 30: Abschnitt Estivill - Felip II (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad, 2023a)

Wie sieht es in Berlin aus?



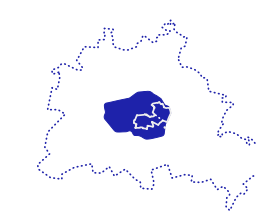
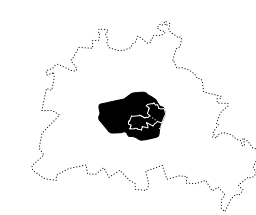
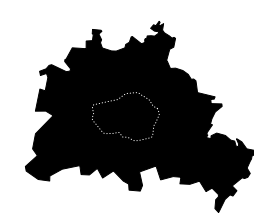
Modal Split Berlin 2019
„Mobilität in Städten – SrV 2018“
(vgl. Gerike, el. al., 2019b, S. 63)

Modal Split Berlin 2030
angestrebt im StEP Mobilität
(SenUVK, 2021c, S.48)

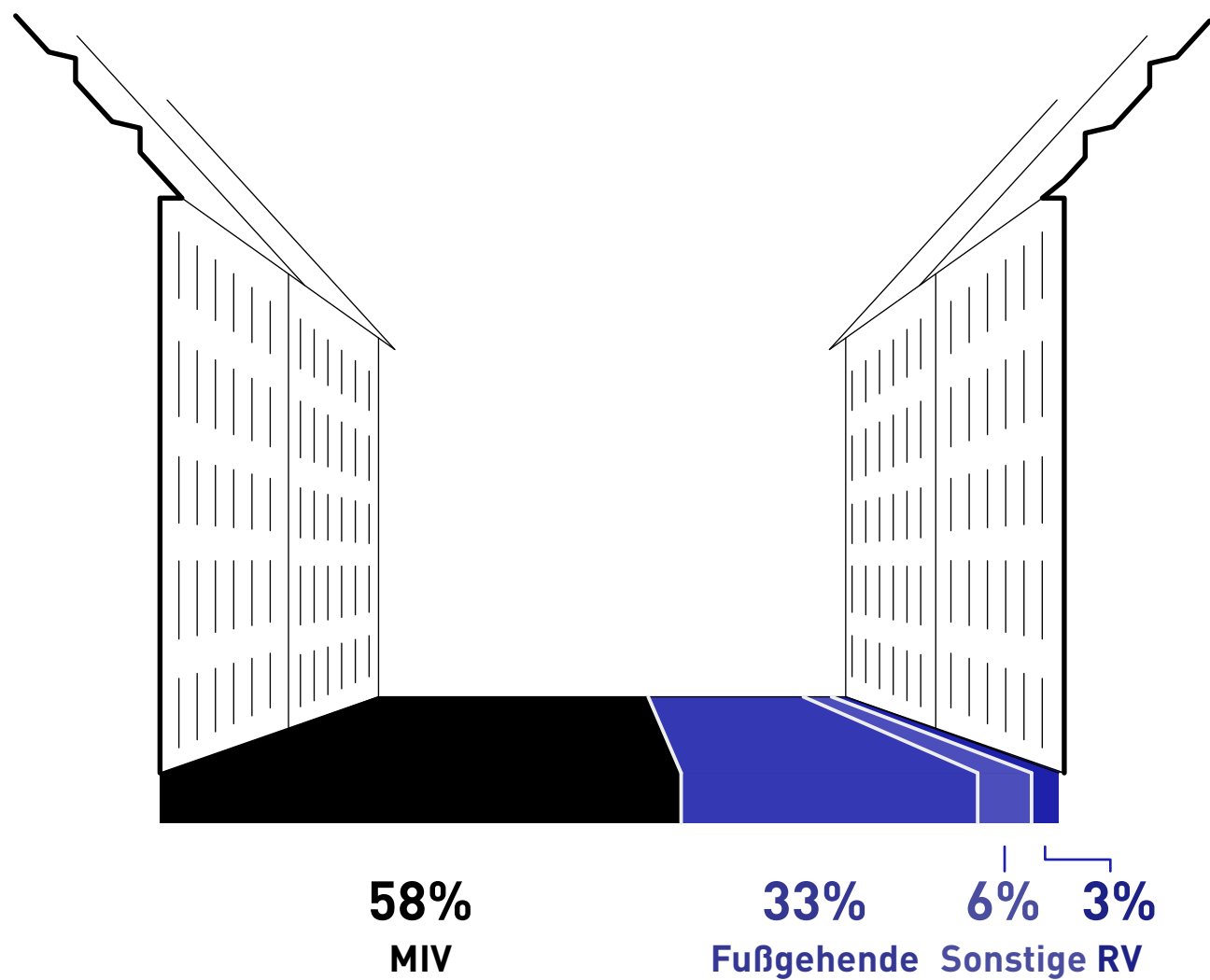


Modal Split Ring 2019
repräsentativ: Friedrichshain Kreuzberg
(vgl. Gerike, el. al., 2019c, S. 44)

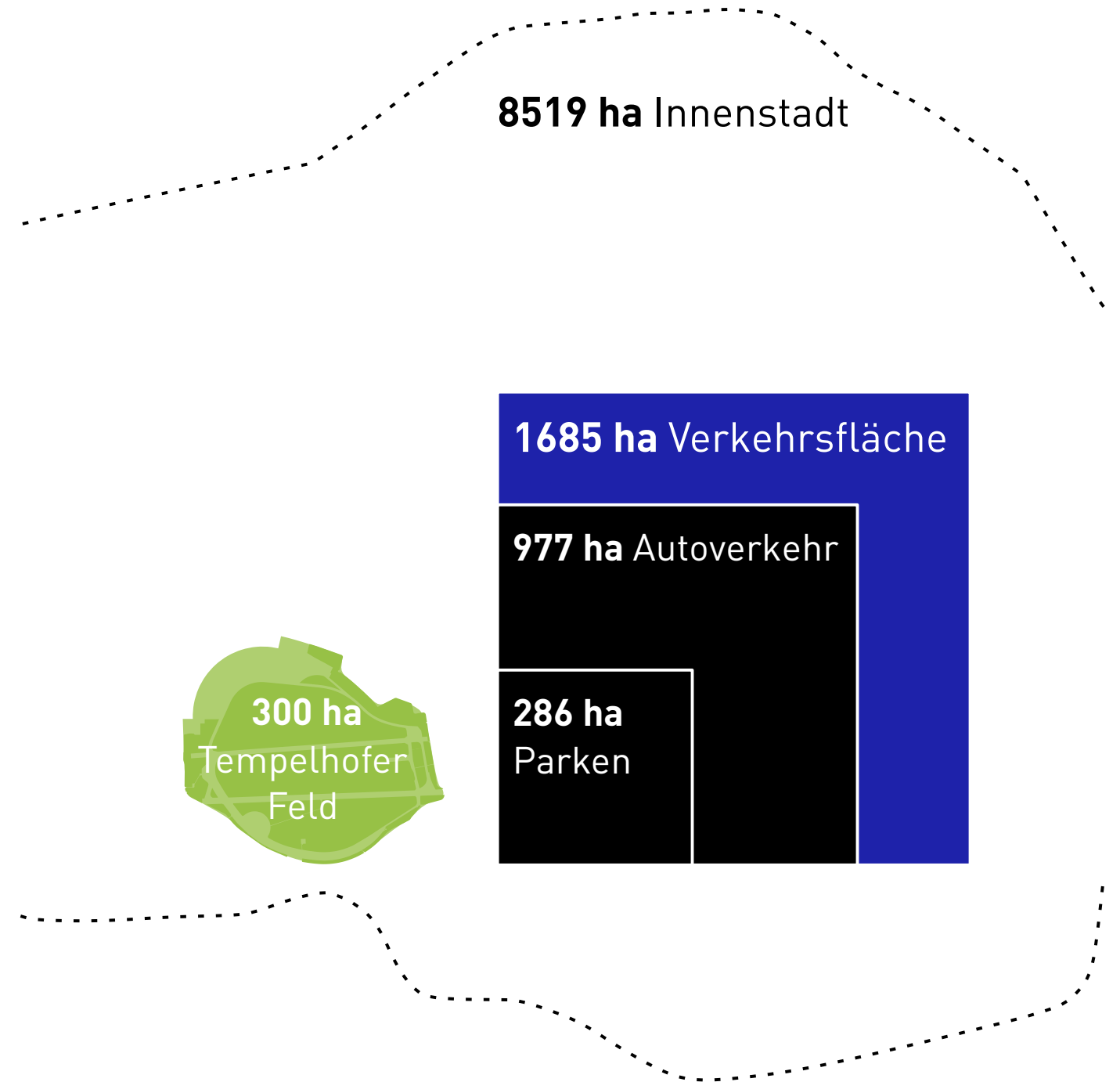
Modal Split Ring 2028
Mögliche Entwicklung nach dem Volksentscheid



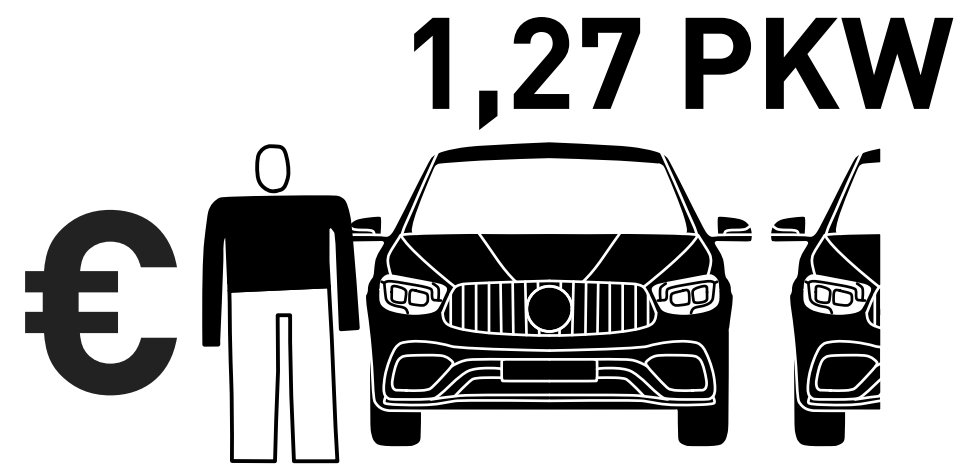
4 - Flächenverteilung



Verteilung Verkehrsfläche Berlin
(vgl. Agentur für clevere Städte, 2014, S.7)

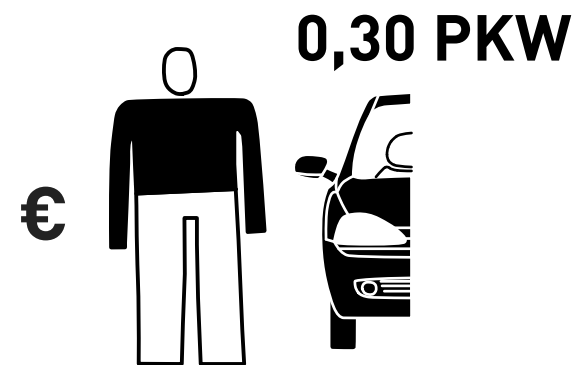


Verteilung im S-Bahn-Ring
(vgl. Breher et. al., 2022; Geoportal Berlin, 2019a)



Haushalte mit über 5600€ Einkommen

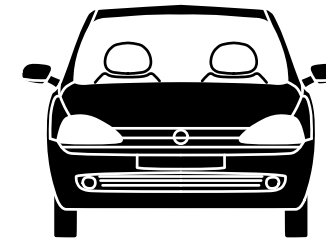
Privat- und Dienst-PKW (vgl. Gerike et. al., 2019b, S.13)



Haushalte mit unter 1000€ Einkommen

Privat- und Dienst-PKW (vgl. Gerike et. al., 2019b, S.13)

12.000€



Gesamtkosten im Jahr
Volkswagen Golf mit 15.000 km/Jahr
und 50 Jahre Lebenszeit
(vgl. Gössling et. al., 2022, S.4)

13.071€



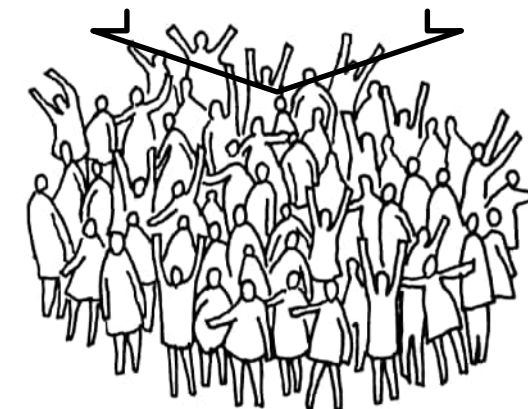
Gesamtkosten im Jahr
Volkswagen Golf mit 15.000 km/Jahr
und 50 Jahre Lebenszeit
(vgl. Gössling et. al., 2022, S.4)

19.136€



Gesamtkosten im Jahr
Volkswagen Golf mit 15.000 km/Jahr
und 50 Jahre Lebenszeit
(vgl. Gössling et. al., 2022, S.4)

5000€



Jährliche Kosten für die Allgemeinheit

bei einem Mercedes GLC. Mit einbezogenen Faktoren: Luftverschmutzung, Landverbrauch, Instandhaltung von Straßen und anderer Infrastruktur, Lärm, Klimafolgen ebenso wie Einschränkungen für Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.
(vgl. Gössling et. al., 2022, S.4)

Was konkret steht in dem Gesetzesentwurf der Initiative?

Entwicklung:	Die Initiative hat sich 2020 gegründet und ist im August des selben Jahres mit der ersten Pressemitteilung an die Öffentlichkeit gegangen. Ziel der Initiative ist es einen Volksentscheid zu bewirken, der über eine autoreduzierte Zone innerhalb des S-Bahn-Rings abstimmt. (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei, 2020)
Struktur und Organisation:	Die Initiative besteht aus ca. 100 ehrenamtlich engagierten Berliner*innen. Sie ist „überparteilich und unabhängig von Institutionen oder Organisationen“ (VE Berlin autofrei, 2020). Die basisdemokratische Struktur beinhaltet verschiedene Gruppierungen mit verschiedenen Aufgaben: LKK: Leitungskommission mit immer wechselnden Mitglieder*innen AGs: Arbeitsgruppen mit verschiedenen Aufgabenfeldern Plenum: Vollversammlung aller Mitglieder*innen STGs: Stadtteilgruppen für lokale Aktionen und zum Sammeln von Unterschriften
Gesetzesentwurf und Prozess:	Nach der Gründung verfasste die Initiative zusammen mit einem Rechtsexpert*innen-Team den Gesetzesentwurf „Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte Straßennutzung (GemStrG Bln)“ und reichte ihn Anfang 2021 ein (Volksentscheid Berlin autofrei, 2021b). Er sieht vor das alle Straßen in der Umweltzone 1 (S-Bahn-Ring) zu autoreduzierten Straßen umgewandelt werden (VE Berlin autofrei, 2021a, S.3). Kraftfahrzeuge sind nur im Falle der verkehrlichen Sondernutzung erlaubt (Volksentscheid Berlin autofrei, 2021a, S.4). Welche auch wesentlich schneller an ihr Ziel gelangen würden. Damit hätte Berlin die größte autoreduzierte Innenstadt der Welt und würde eine führende Rolle in der Entwicklung einer zukunftsgerechten urbanen Mobilität einnehmen. (Volksentscheid Berlin autofrei, 2021b)

5 - Gesetzesentwurf



Abbildung 34: Berlin mit dem vom Gesetzesentwurf betroffenen Innenstadtbereich (Eigene Darstellung)

Weniger Autos in der Innenstadt:

Alle öffentlichen Straßen in der Umweltzone 1 (S-Bahn-Ring) werden in autoreduzierte Straßen des Gemeingebrauchs umgewandelt. (vgl. VE Berlin autofrei, 2021a, S.3)

Übergangsphase:

Nach der erfolgreichen Abstimmung erfolgt eine vierjährige Übergangsphase, nach der das Gesetz vollständig in Kraft tritt. (vgl. VE Berlin autofrei, 2021a, S.3)

Sondernutzungsrecht:

Kraftfahrzeuge sind sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr, nur noch mit Sondernutzungsrecht erlaubt. (vgl. VE Berlin autofrei, 2021a, S.3-8)

Privatfahrtenregelung:

Zusätzlich hat jede*r Bürger*in zwölf mal im Jahr die Möglichkeit für jeweils 24 Stunden ein Kraftfahrzeug innerhalb der Innenstadt zu nutzen. (vgl. VE Berlin autofrei, 2021a, S.7)

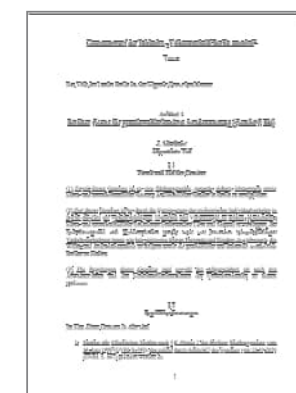
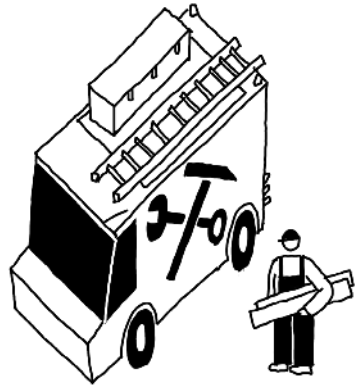
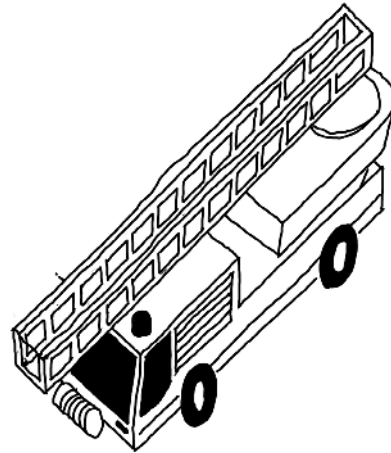


Abbildung 35: Gesetzesentwurf der VE Berlin autofrei GemStrG Bln (VE Berlin autofrei, 2021a)

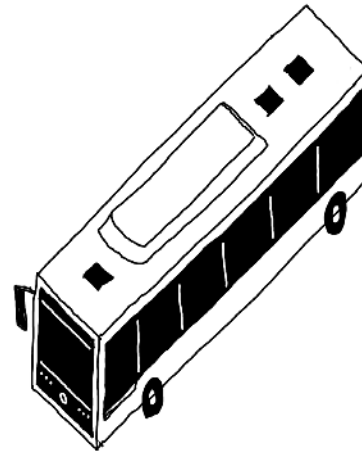
5 - Sondernutzungsrecht: Wer darf noch fahren?



**Gewerbetreibende
Lieferdienste**



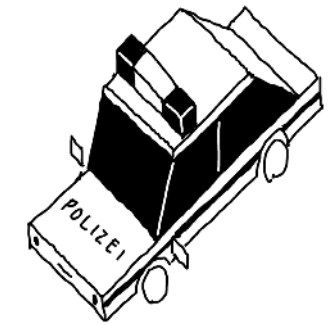
**Feuerwehr
THW**



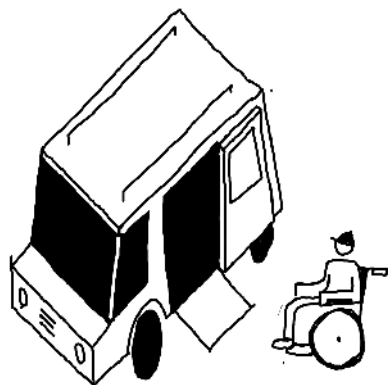
ÖPNV



**Mofas und E-Mopeds bis
25kmh**



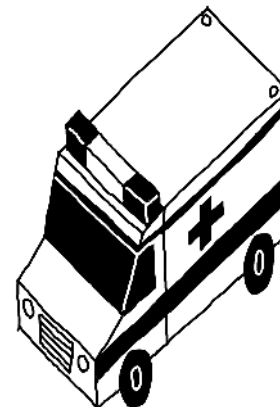
Fahrzeuge der Polizei



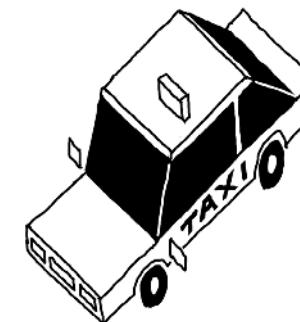
**Menschen mit
Mobilitätseinschränkung**



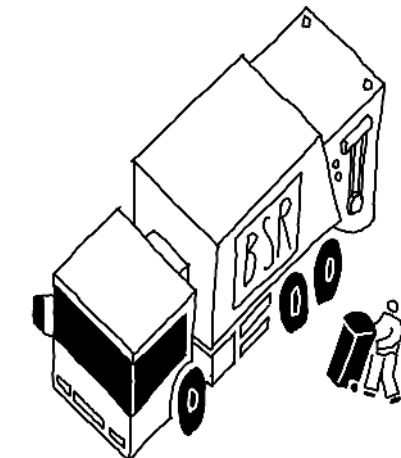
E-Scooter



**Krankentransporte
Pflegedienste**

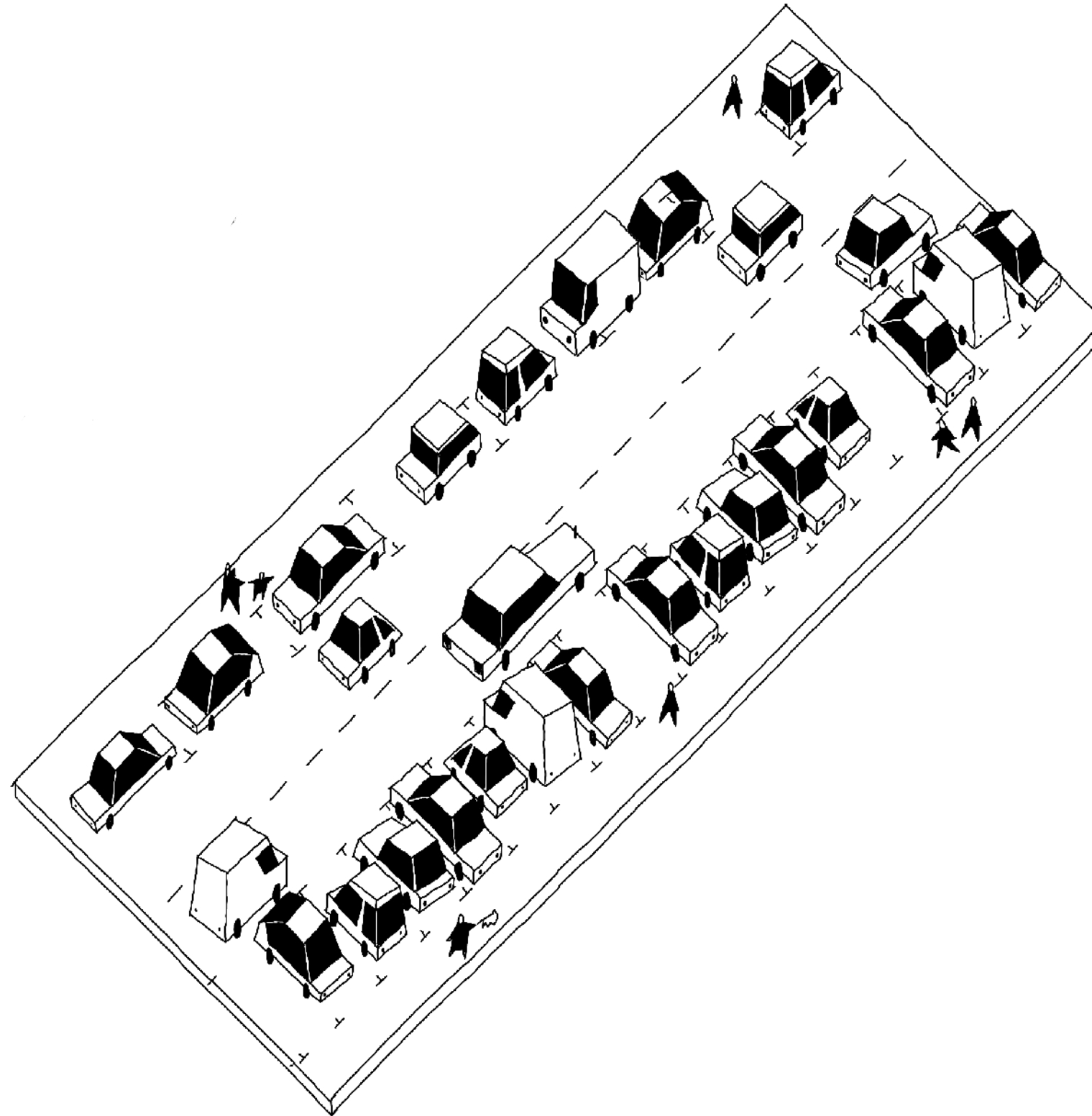


Taxis



Stadtreinigung

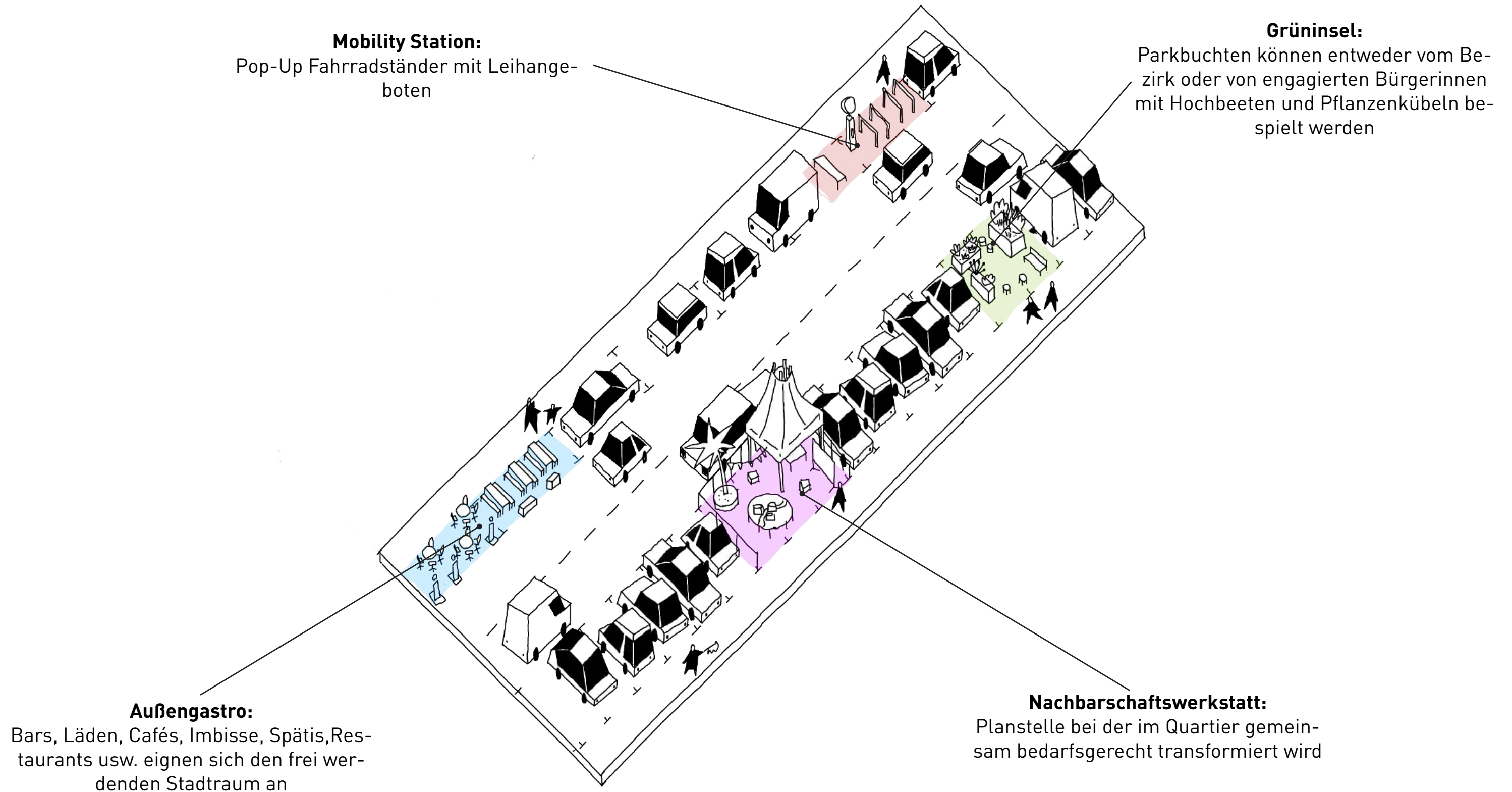
**Wie kann die Transformation gesamtstädtisch
gestaltet werden?**



2022
heute



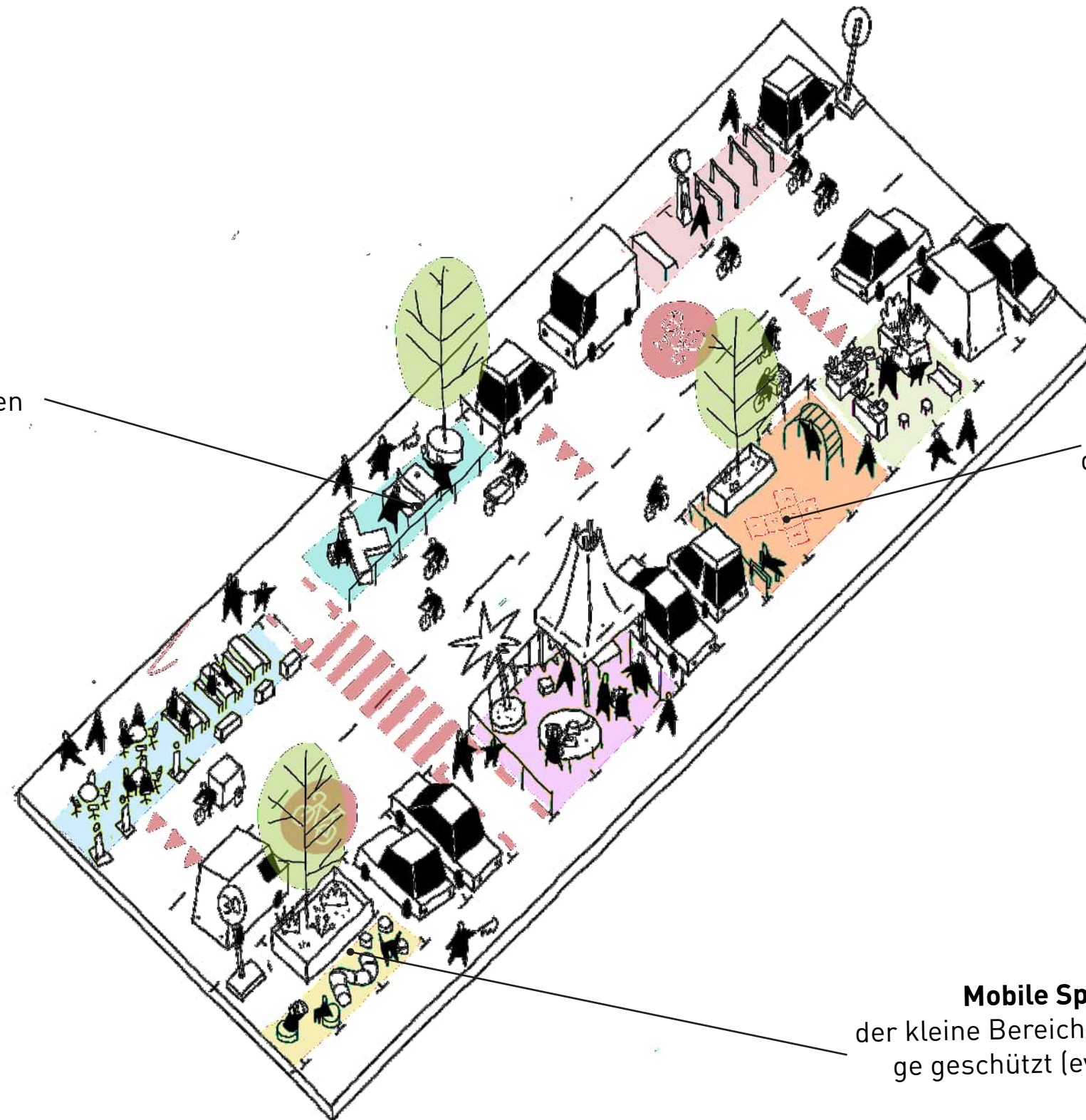
6 - Musterstraße



..... **2024**

Volksentscheid - Pionierinseln

kommerzfreier Aufenthalt:
mit z.b. Ping-Pong-Platte und mobilen
Sitzelementen



Mobile Sportelemente:
der kleine Bereich wird durch Pflanztro-
ge geschützt (eventuell mit Baum)

Mobile Spielelemente:
der kleine Bereich wird durch Pflanztro-
ge geschützt (eventuell mit Baum)

..... **2026**
weitere Parkbuchten

6 - Musterstraße

mehr Grün:

Straße wird Stück für Stück mit Baumtrogen gesäumt

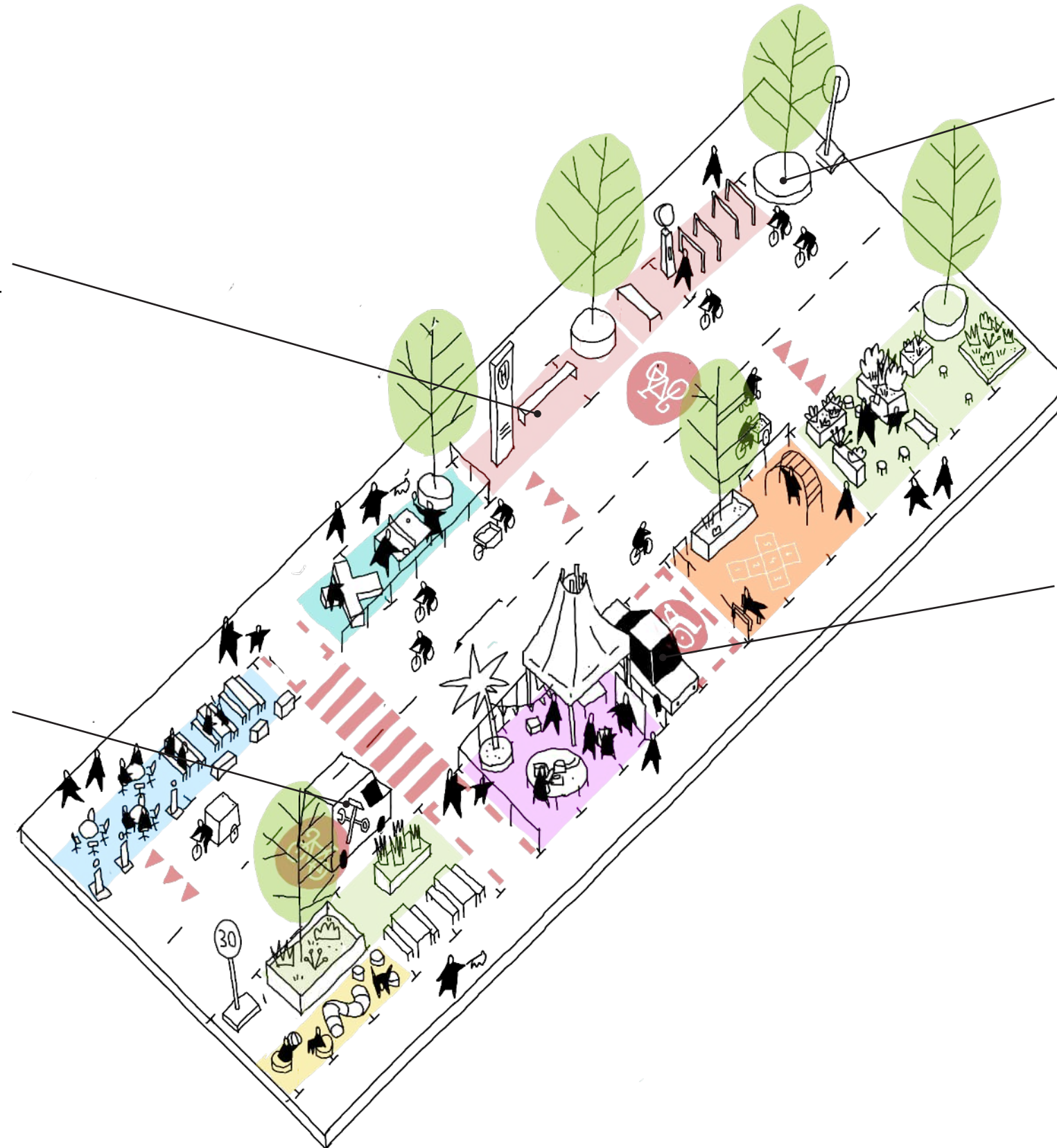
Neue Bushaltestelle:

ÖPNV kann mit Busspur und mehr Haltestellen schnell verbessert werden

Fahrzeuge mit Genehmigung

Behindertenparkplätze:

Mobilitätseingeschränkte Menschen finden immer einen Parkplatz!

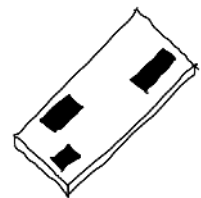


..... 2028

Inkrafttreten des Volksgesetzes

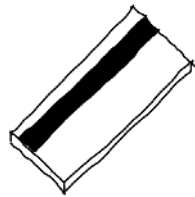
Baustelle:

nur wenn anders die Straße nicht
zukunftsfähig zu gestalten ist
(letzte Alternative)



Punktuelle Baustelle:

Begrünung oder Er-
richtung Infrastruktur



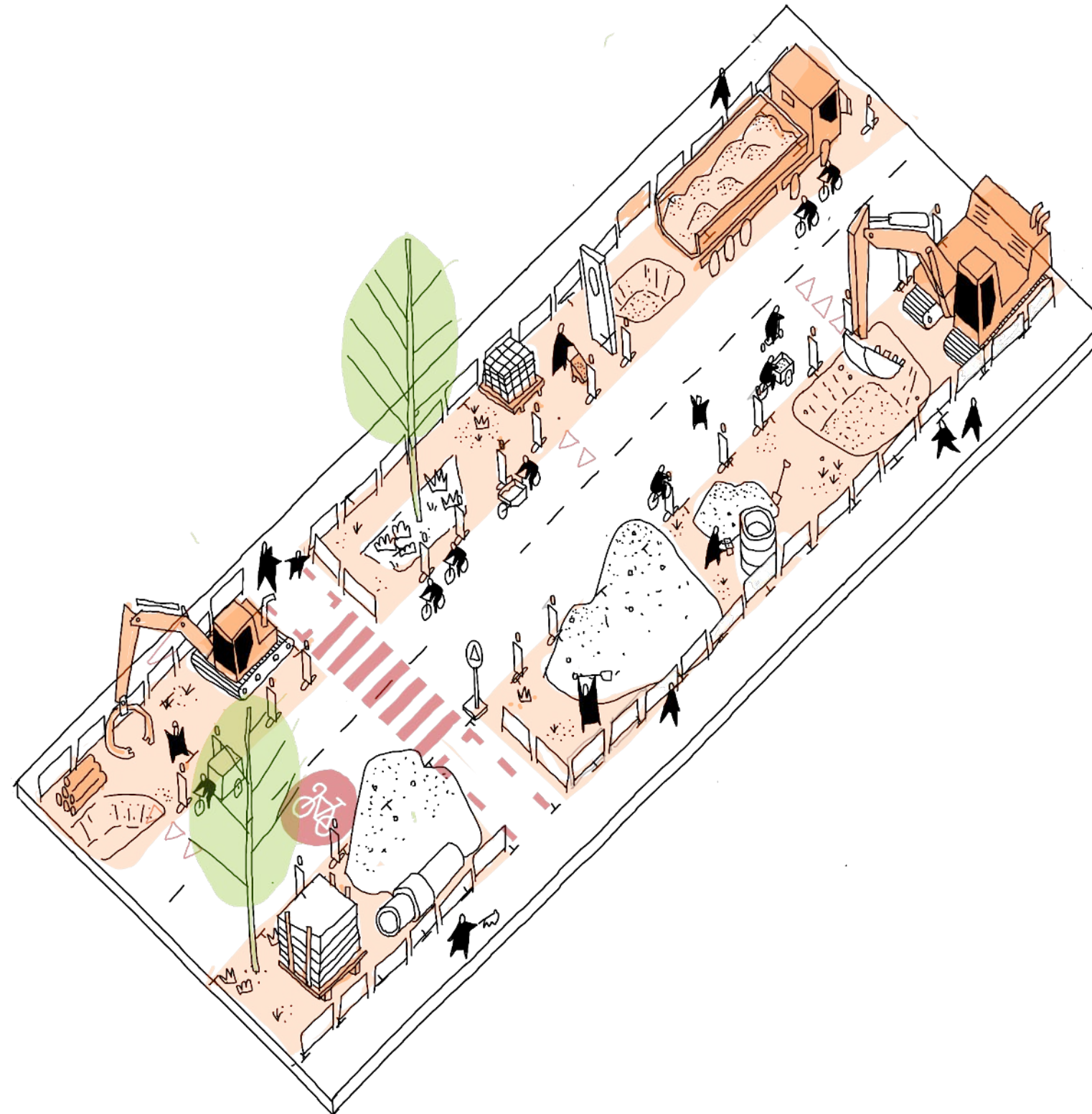
Lineare Baustelle:

Rigole, asphaltierter
Radweg



Flächige Baustelle:

komplett neuer Bo-
denbelag (nur im Aus-
nahmefall)



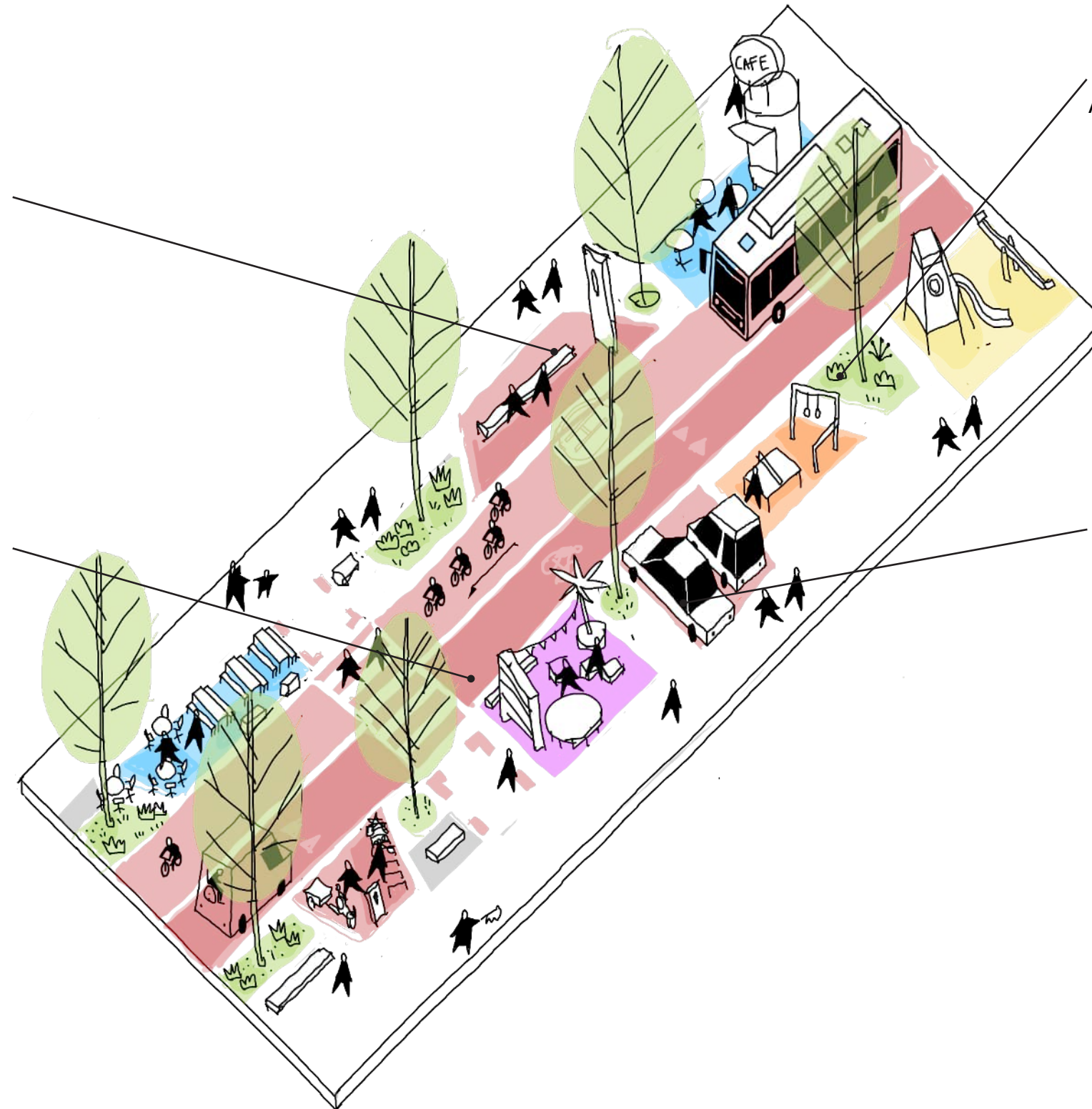
..... 2029

Baustelle (optional)

6 - Musterstraße

breiterer Gehsteig:
durch Baustelle ermöglicht

neuer Fahrbelag
falls alter Belag beschädigt und
ungeeignet



Entsiegelung:
Asphalтиerte Fläche wurde aufgebrochen

breiterer Gehsteig:
durch Baustelle ermöglicht

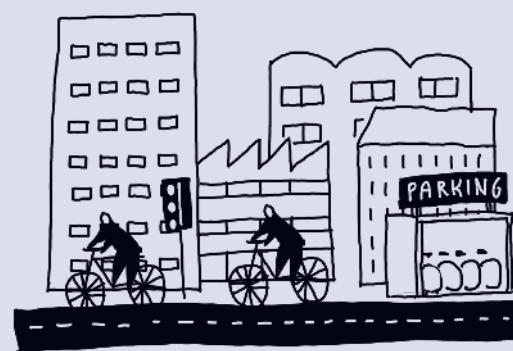
..... **2030**
Bauabschluss (optional)



Ziel 1

ÖPNV ausbauen!

Erreichbarkeit, Taktverdichtung, Erschwinglichkeit, Intermodalität und klimafreundliche Antriebe



Ziel 2

leistungsstarkes Radnetz

verbundenes und sicheres Radwegenetz mit einfacher Orientierung und zugehöriger Infrastruktur



Ziel 3

Walkability

15-Minuten-Stadt, wichtigsten Angebote in der Nachbarschaft in 15 Gehminuten erreichbar; Stärkung der Kieze



Ziel 4

Inklusivität

Inklusivität für marginalisierte Gruppen der Gesellschaft, sichere Räume für alle, Niedrigschwelligkeit



Ziel 5

Gesundes Lebensumfeld

weniger Unfallrisiko, Lärmbelastung und Feinstaubemission; mehr Grün, Aktivitäts-, Sport- und Spielmöglichkeit



Ziel 6

Mitbestimmung

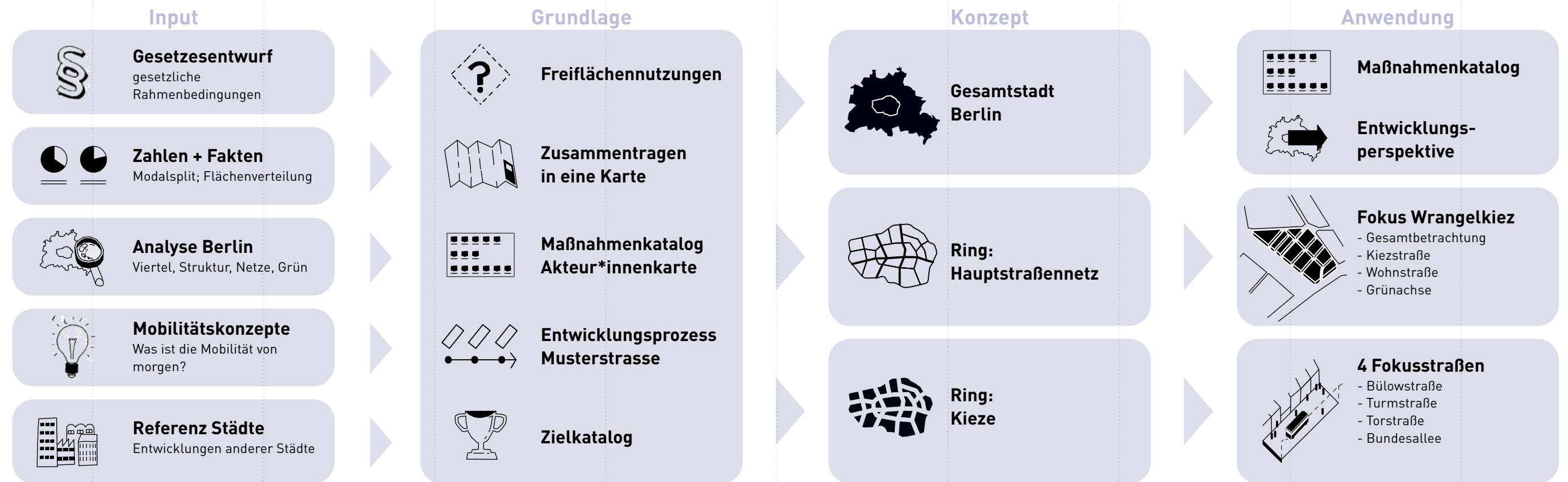
Mitbestimmung von Bürger*innen und Organisationen von Prozessbeginn; Aneignung und Eigenverantwortung



Ziel 7

Grüne Stadt

sich kühlende Schwammstadt; Entsiegelung; Lebensräume für Flora und Fauna; Verbesserung des Mikroklimas



05|22 | 06|22 | 07|22 | 08|22 | 09|22 | 10|22 | 11|22 | 12|22 | 01|23 | 02|23

6 - Prozess

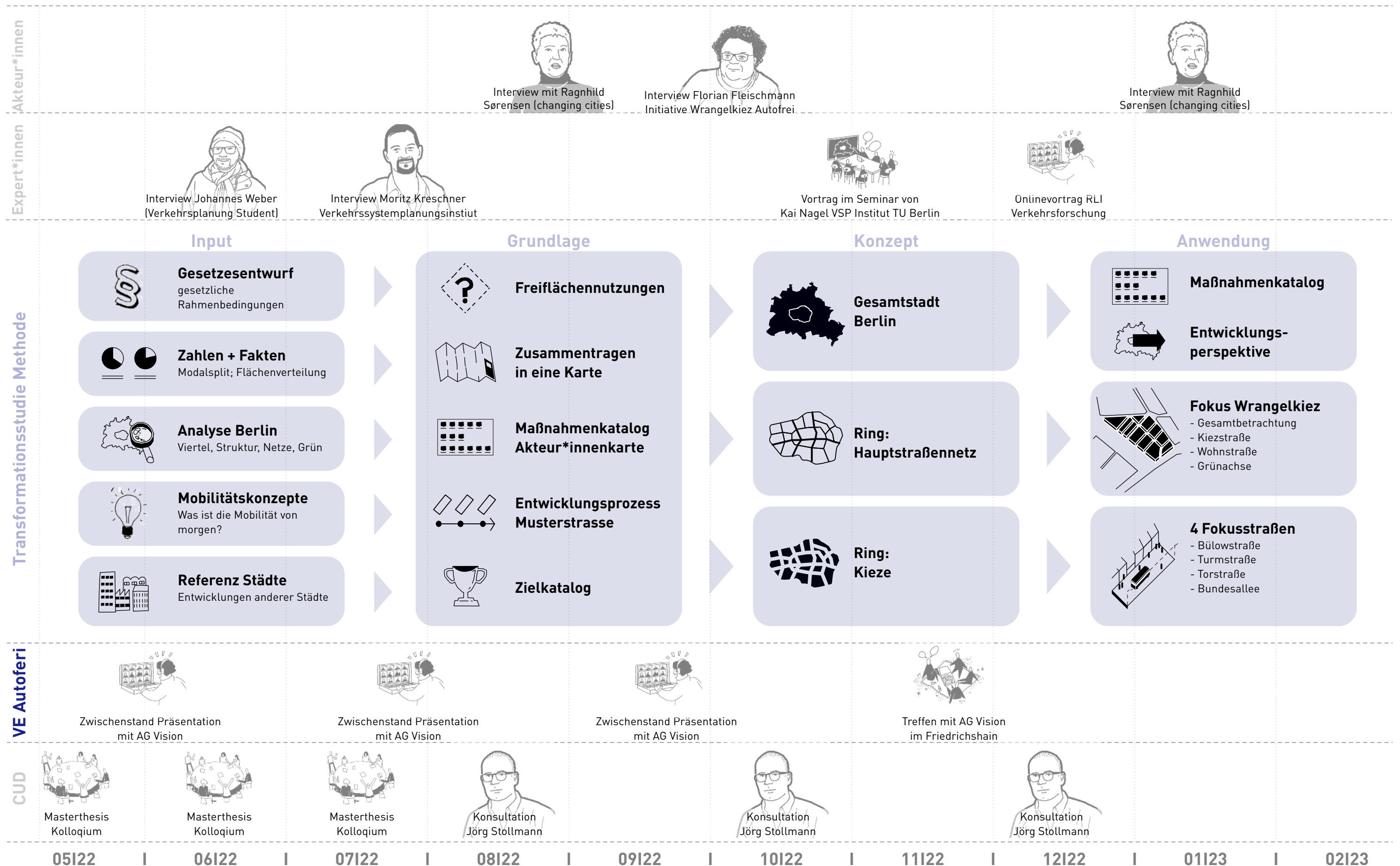


Abbildung 46: Prozessdiagramm Transformationstudie Kommunikation (Eigene Darstellung)

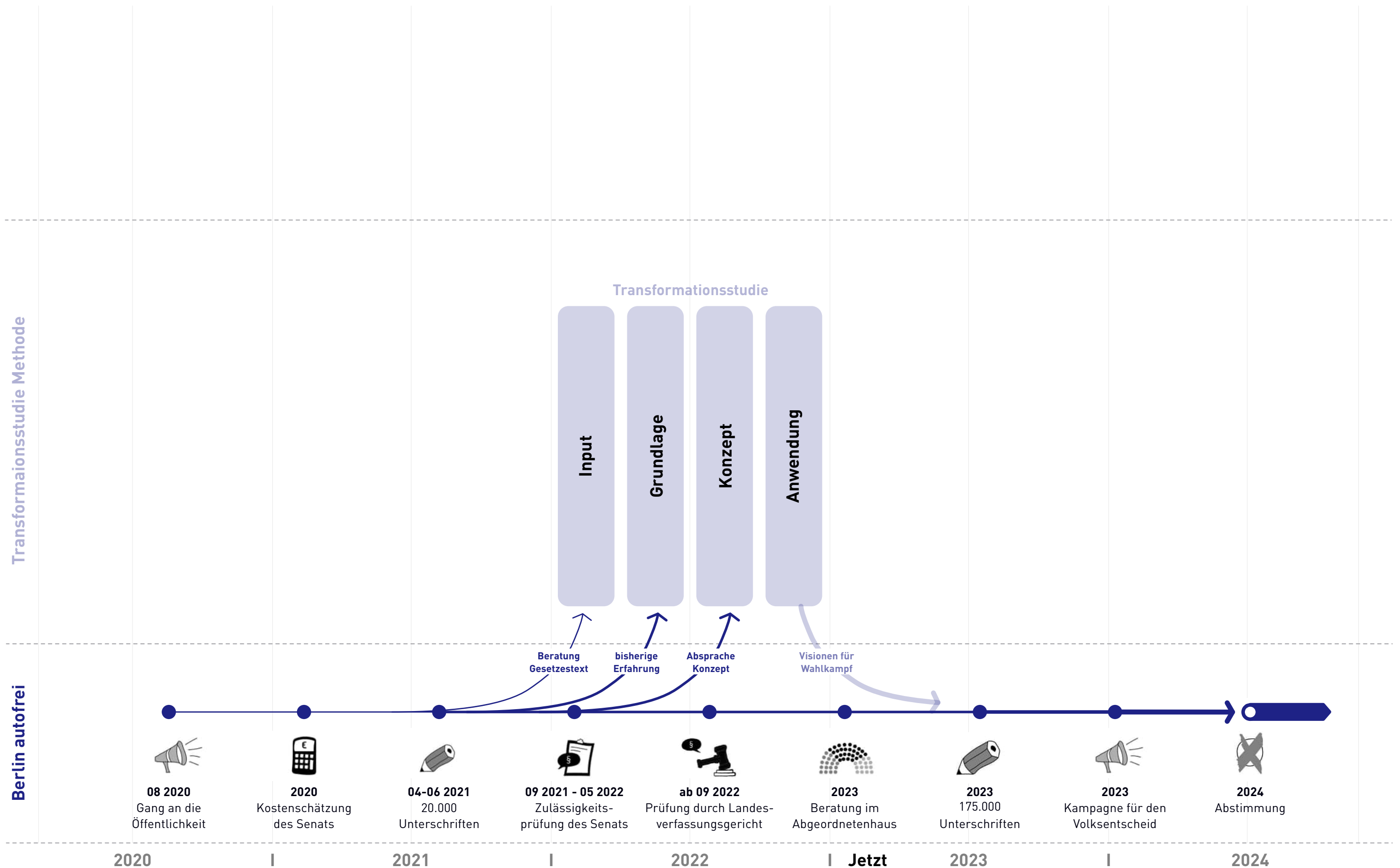


Abbildung 47: Prozessdiagramm Transformationstudie Integration VE Berlin autofrei (Eigene Darstellung)

6 - Prozess

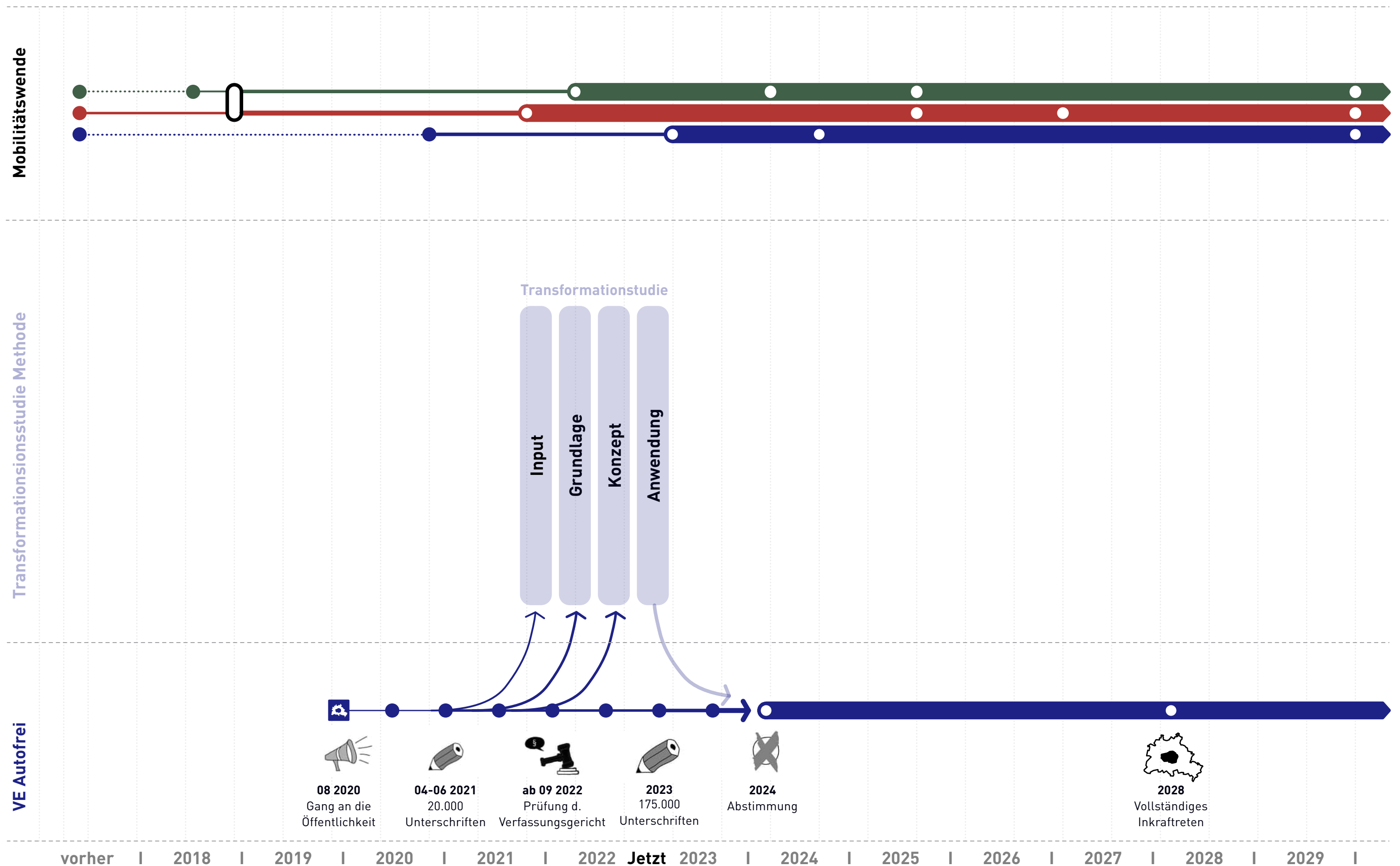


Abbildung 48: Prozessdiagramm Transformationstudie Integration Mobilitätswende (Eigene Darstellung)

6 - Prozess

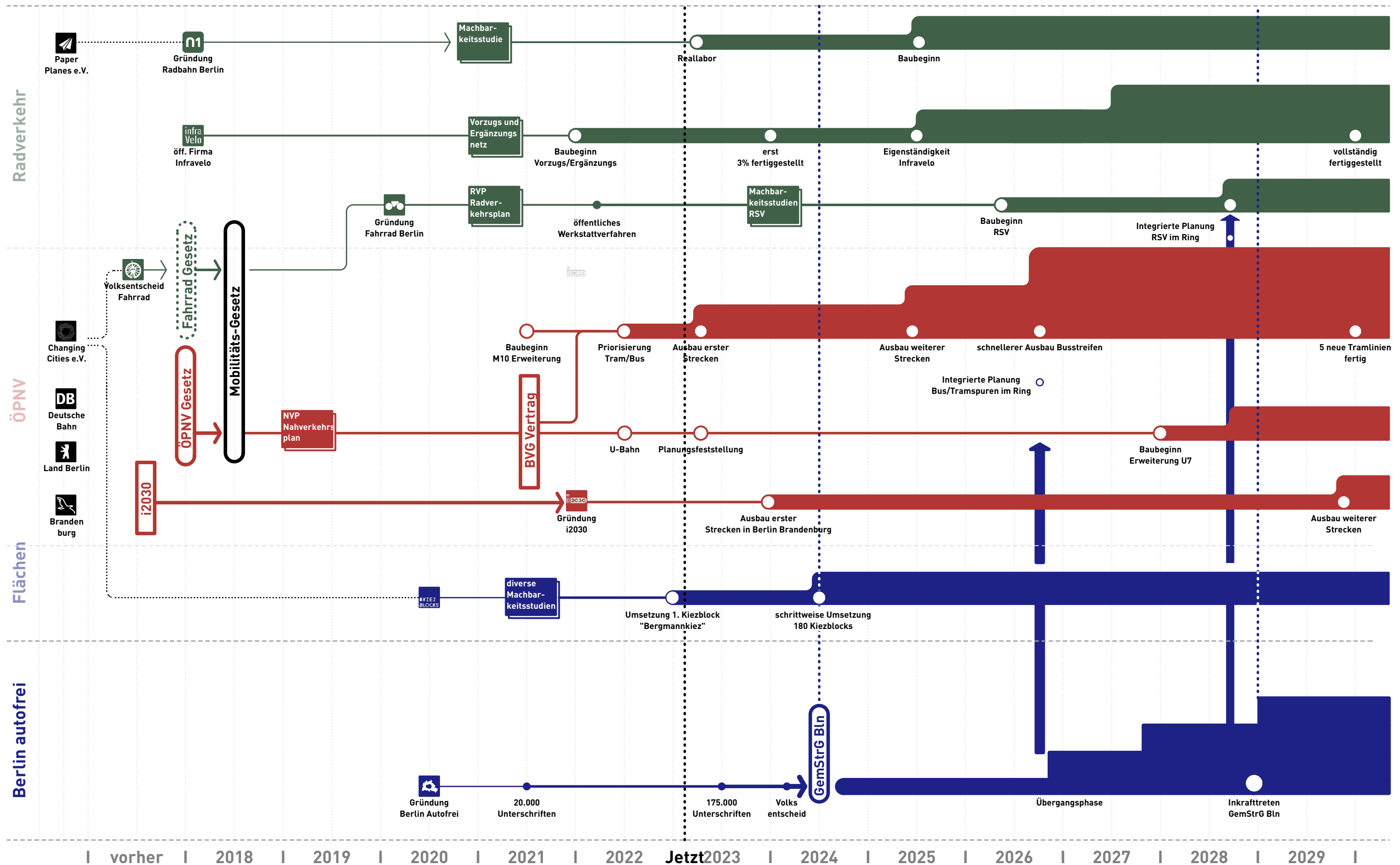
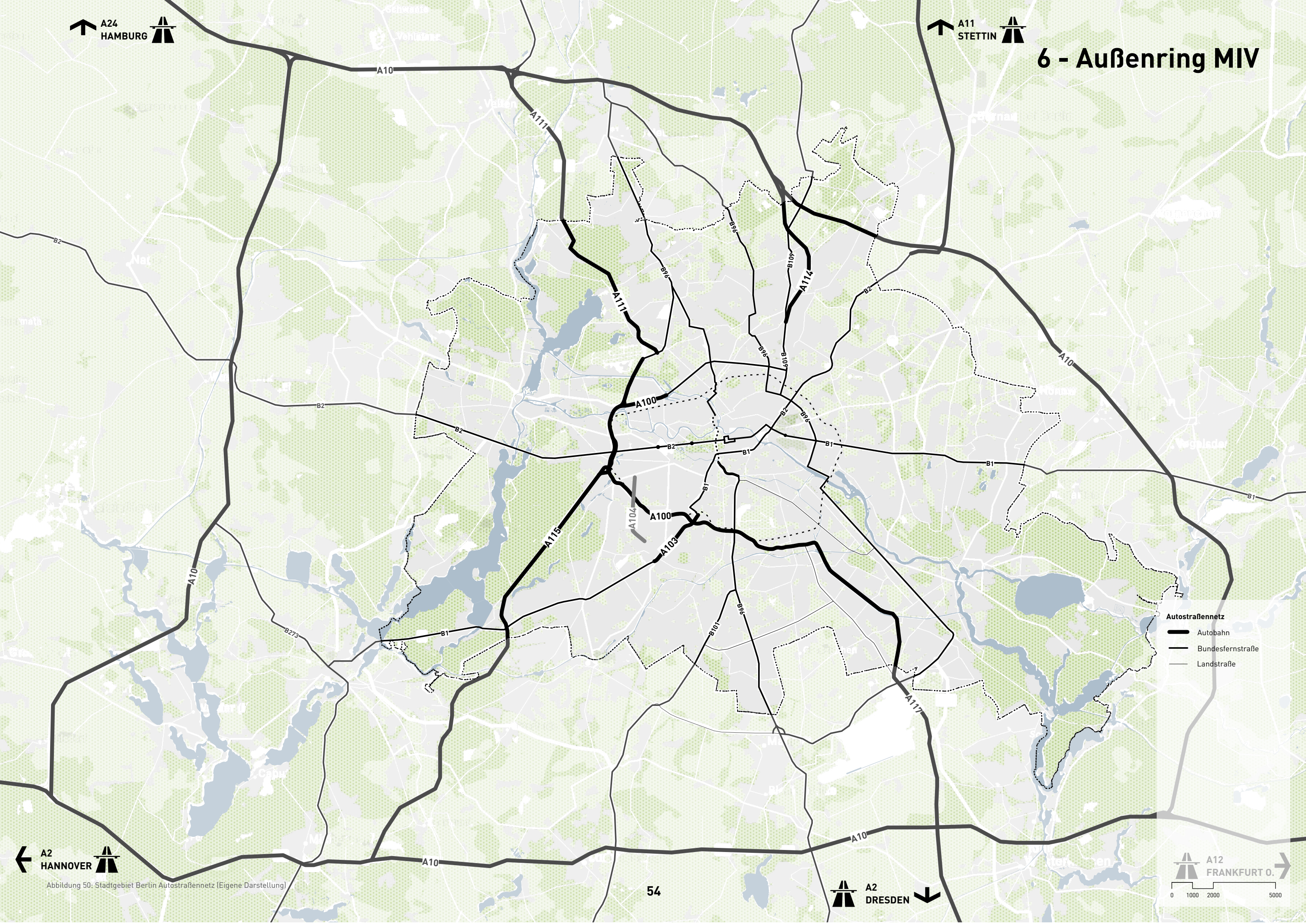


Abbildung 49: Prozessdiagramm Mobilitätswende (Eigene Darstellung)

A24
HAMBURG

A11
STETTIN

6 - Außenring MIV



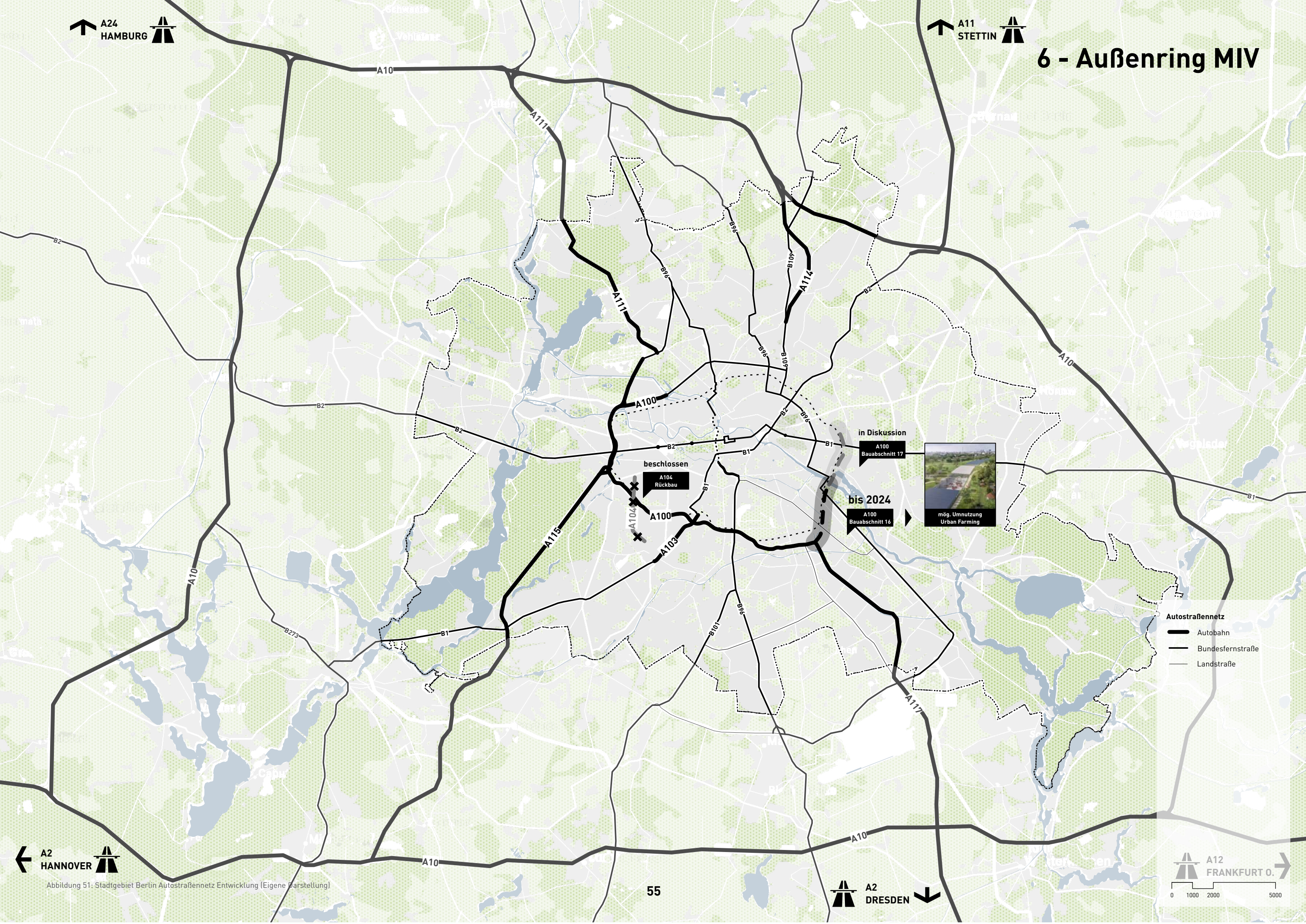
A2
HANNOVER

A2
DRESDEN

A12
FRANKFURT O.

Abbildung 50: Stadtgebiet Berlin Autostraßennetz (Eigene Darstellung)

6 - Außenring MIV



6 - Außenring ÖPNV

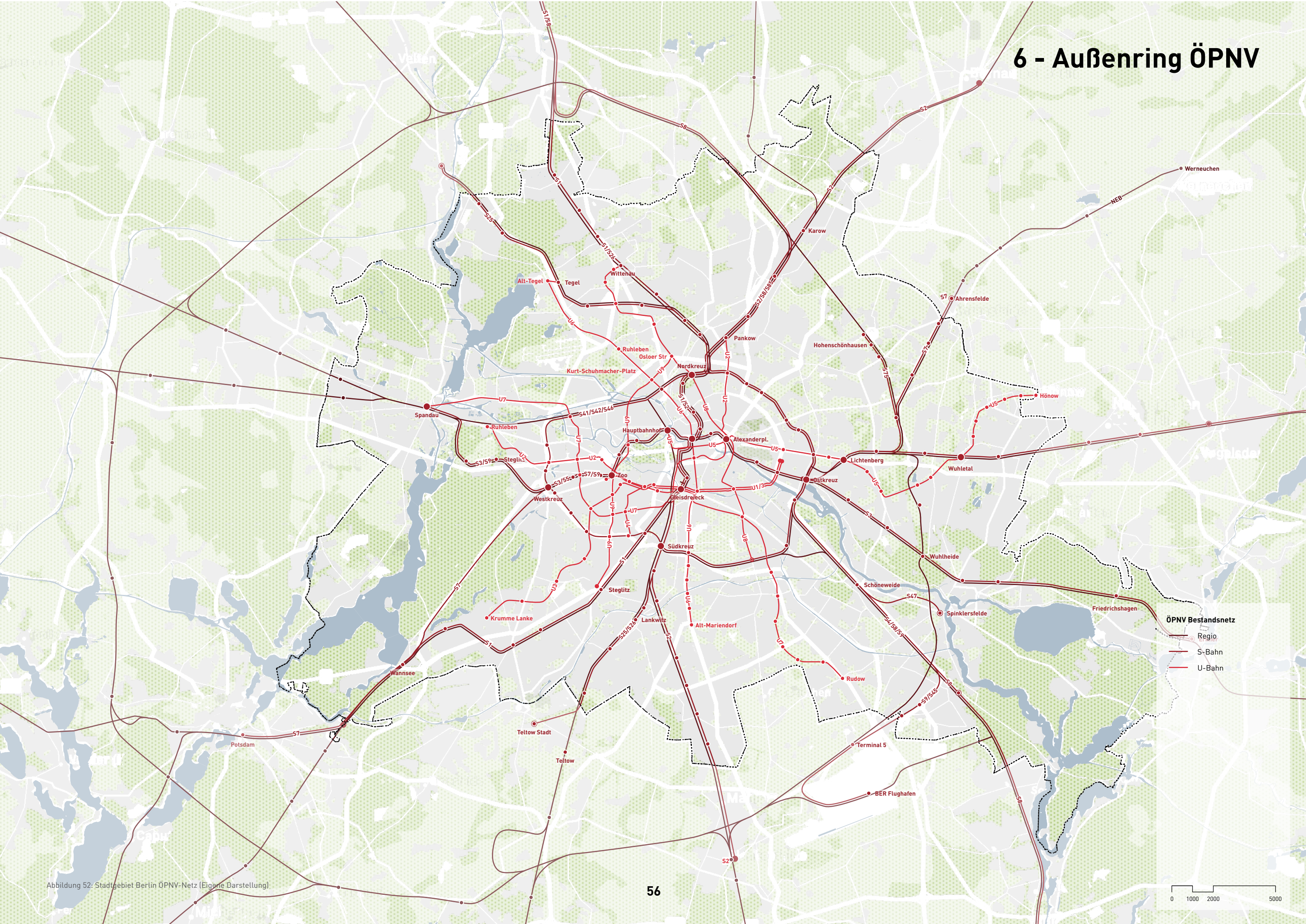


Abbildung 52: Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz (Eigene Darstellung)

6 - Außenring ÖPNV Planung

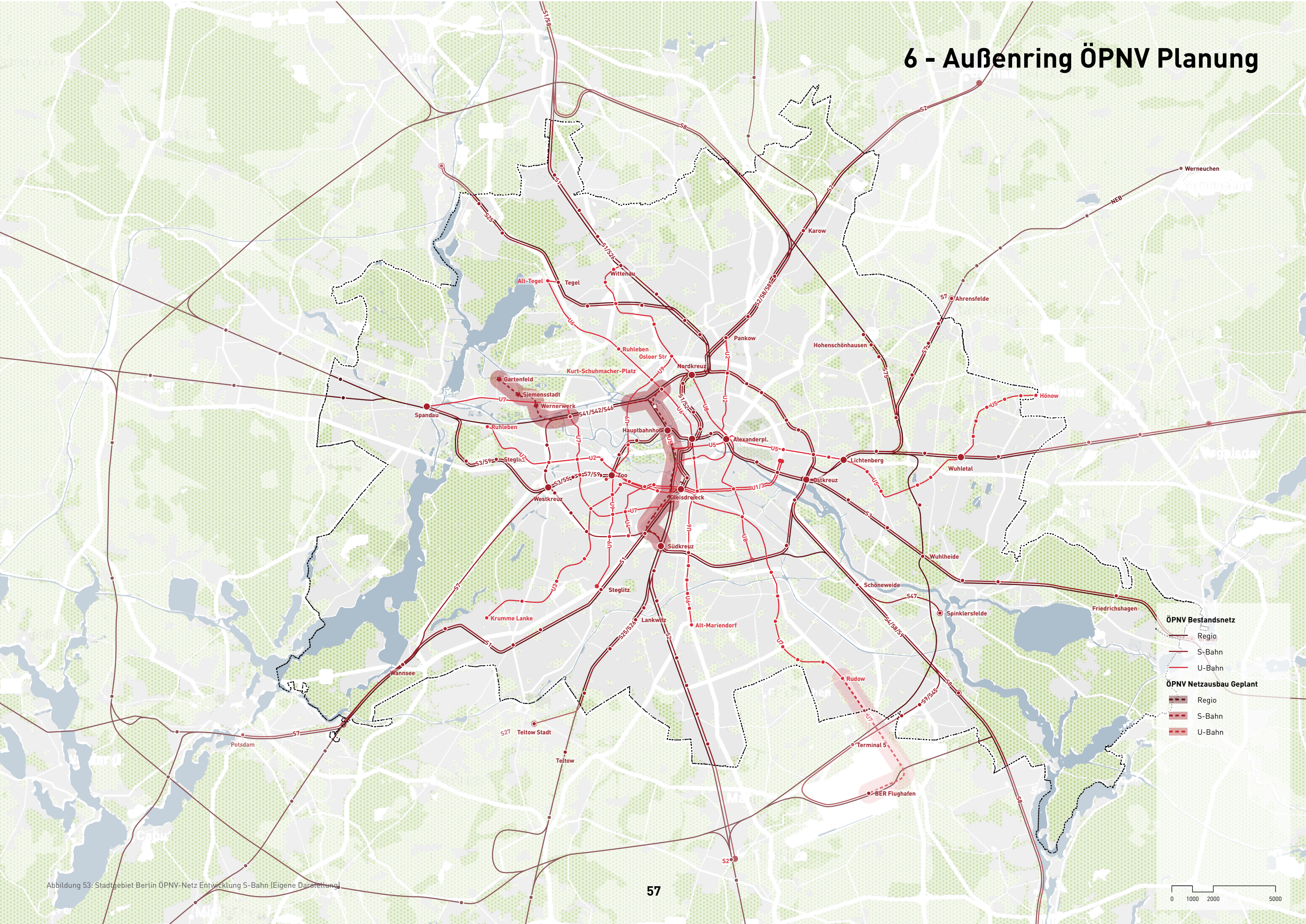
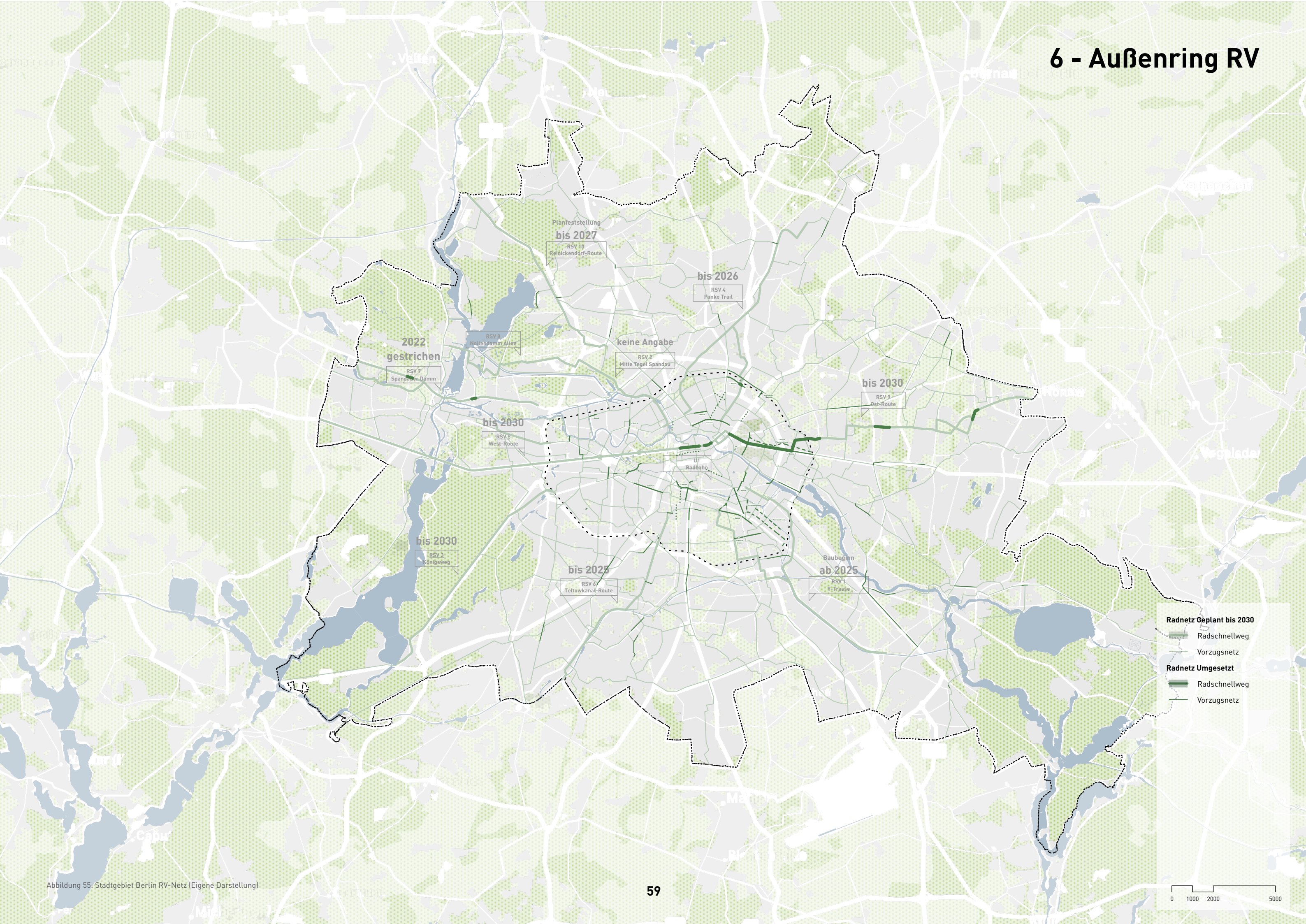


Abbildung 53: Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn (Eigene Darstellung)

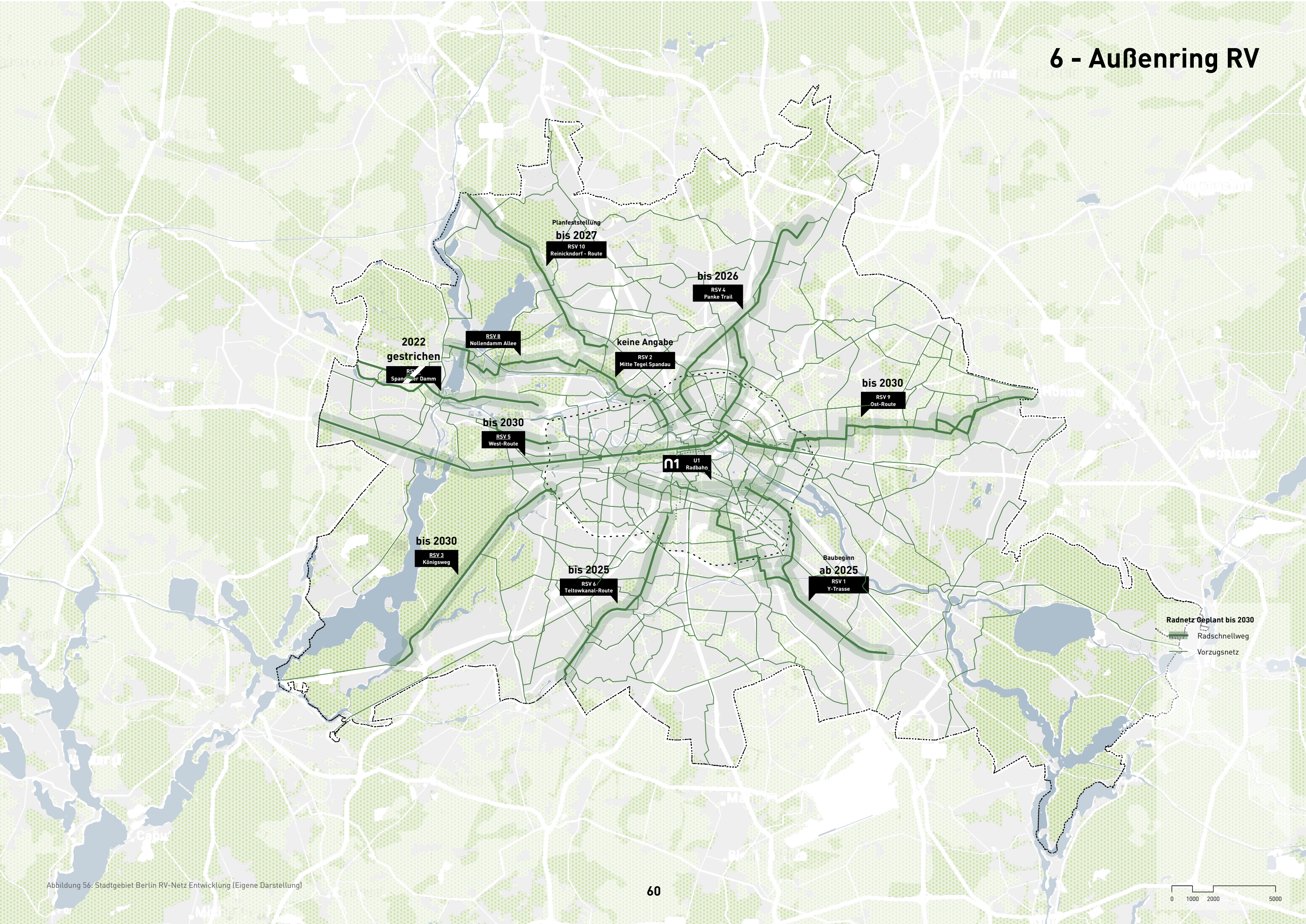
6 - Außenring ÖPNV Diskussion



6 - Außenring RV



6 - Außenring RV



6 - Außenring RV

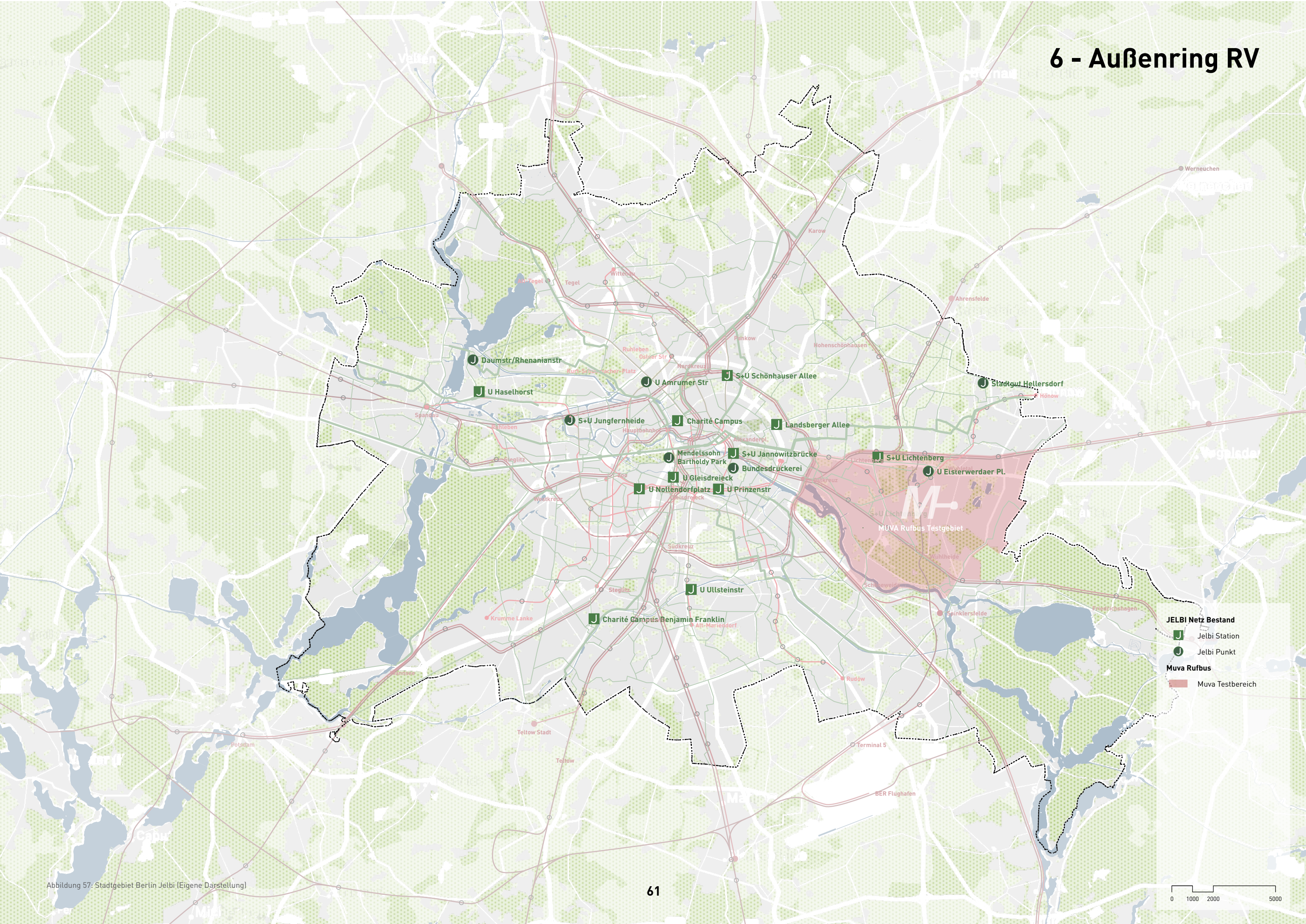


Abbildung 57: Stadtgebiet Berlin Jelbi (Eigene Darstellung)

6 - Maßnahmenkatalog

Rad+Multi



RSV Netz

9 Radschnellwege insg. 140 km
in Planung - Beginn 2026
infraVelo & Bezirke - in Berlin



Radvorzugsnetz

850 km Radnetz hoher Standard
in Planung - fertig 2030
infraVelo & Bezirke - in Berlin



Radergänzungssnetz

1480 km Radnetz Basis Stand.
in Planung - fertig 2030
infraVelo+Bezirke - in Berlin



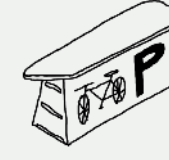
Fahrradstrassen

Straßen mit Fahrradvorfahrt
in Umsetzung
infraVelo + Bezirke - in Berlin



Lastenradverleih

Sharing und Leihangebote
in Umsetzung
versch. Firmen - in Berlin



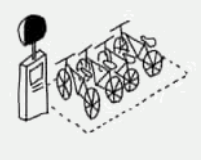
Radparken ausbauen

Parkhäuser und offenes Parken
in Umsetzung
infraVelo + Bezirke - in Berlin



Ausbau Jelbi Netz

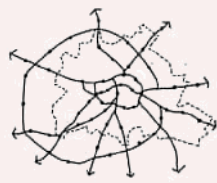
Mobilityhubs div. Fahrzeuge
in Umsetzung
BVG + versch. Firmen - in Berlin



Bikesharing

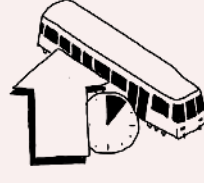
Sharingangebote
in Umsetzung
versch. Firmen - in Berlin

DB/VBB



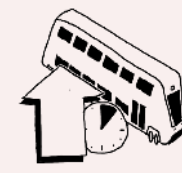
Netzausbau Regio/S-Bahn

8 ausgewählte Korridore 180 km
in Planung - Beginn 2026
i2030 - Raum Berlin



Takterhöhung S-Bahn

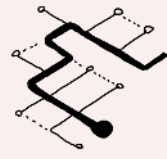
8 ausgewählte Korridore 180 km
in Planung - Beginn 2026
i2030 - Raum Berlin



Takterhöhung Regio

8 ausgewählte Korridore 180 km
in Planung - Beginn 2026
i2030 - Raum Berlin

BVG-Netz



U-Bahnnetz Ausbau

Verlängerung U3/4/5/7/8/9
in Diskussion
BVG - Berlin



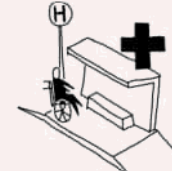
Inbetriebnahme U10

teilweise fertiggestellte U-Bahn
in Diskussion
BVG - Berlin



Tramnetz Ausbau

5 Streckenerweiterungen
in Planung/Umsetzung - bis 2026
BVG - Berlin



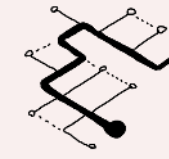
Aufrüstung Bahnhöfe

klimaresilient und barrierefrei
in Planung - bis 2030
BVG - Berlin



Takterhöhung Busnetz

Erweiterung 10-Minuten-Takt
in Planung - bis 2030
BVG - Berlin



Ausbau Busnetz

Verlängerung div. Buslinien
in Planung - bis 2030
BVG - Berlin



MUVA Rufbus

Last-Mile-Angebot per App
in Testphase
BVG - Berlin



Autonome E-Shuttles

Minibus in bestimmten Bereich
in 3. Testphase
BVG - Berlin

Flächen



Autofreie Schulstraßen

durch Anträge
in Planung
Changing Cities - Berlin



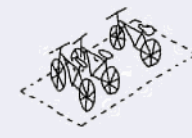
Kiezblocks

durch Einwohner*innenantrag
in Umsetzung
Initiativen+Bezirke - Berlin



Parklets

Förderung durch SenUVK
viele bereits umgesetzt
Initiativen SenUVK - Berlin



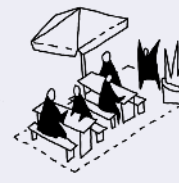
Freies Bikeparken

auf Autostellplätzen
seit 2022
SenUVK - Berlin



Parkraumbewirtschaftung

öff. Raum fairer bewirtschaften
Umsetzung
Bezirke - Berlin



Gastro a. Parkplätzen

nur per Antrag möglich
teilweise umgesetzt
Bezirke - Berlin



Temporäre Spielstraßen

zeitliche begrenzte Autospernung
seit 2019
Bezirke+Initiativen - Berlin

Berlin autofrei



Grünachsen

Netz von Grünenstraßenzügen
Verbindungen zwischen
bestehenden Grünräumen



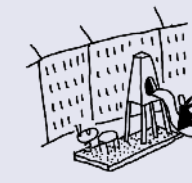
mehr Straßenbäume

Baumpflanzungen an Stelle
ehemaliger Parkplatzflächen



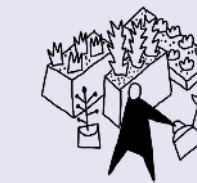
Kiezpavillons

Strukturen im öffentlichen
Raum die dem Austausch und
und der Organisation dienen



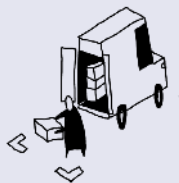
Straßenspielplatz

kleine Spielplatzflächen an
Stelle ehemaliger
Parkplatzflächen



Nachbarschaftsbeete

Beete und mehr urbanes
Farming, auch für lokale
Lebensmittelproduktion



Anlieferungszone

speziell ausgewiesene
Anlieferflächen, die dem lokalen
Gewerbe zu Gute kommen



Fußgehendenzone

ganze Straßenzüge die den
Fußgänger*innen gewidmet
werden



Freiräume

Freiräume für kulturelle und
kreative Aneignung

6 - Maßnahmen



ÖPNV + Sharing:

- Bus und Last-Mile Verbindungen stärken
- Angebote für Menschen ohne KFZ schaffen



Fahrradverkehr:

- Fahrradinfrastruktur in den Ortskernen stärken
- Radfernwege mit Radschnellwegen Berlins verbinden



Fußgänger*innen:

- Straßenräume in Ortskernen fußgängerfreundlicher gestalten



Autoverkehr:

- Parkplätze reduzieren und umwidmen
- Park+Ride an den Bahnhöfen
- innerorts Verkehrsberuhigung

Umland

Stadtgebiet

Innenstadt

6 - Maßnahmen



ÖPNV + Sharing:

- S-Bahn, Regio, U-Bahn dichter takten
- Intermodalität an den Bahnhöfen stärken
- Bus- und Tramnetz verdichten



Fahrradverkehr:

- Kiezblock Initiativen fördern und finanziell unterstützen
- Fahrradstraßen



Fußgänger*innen:

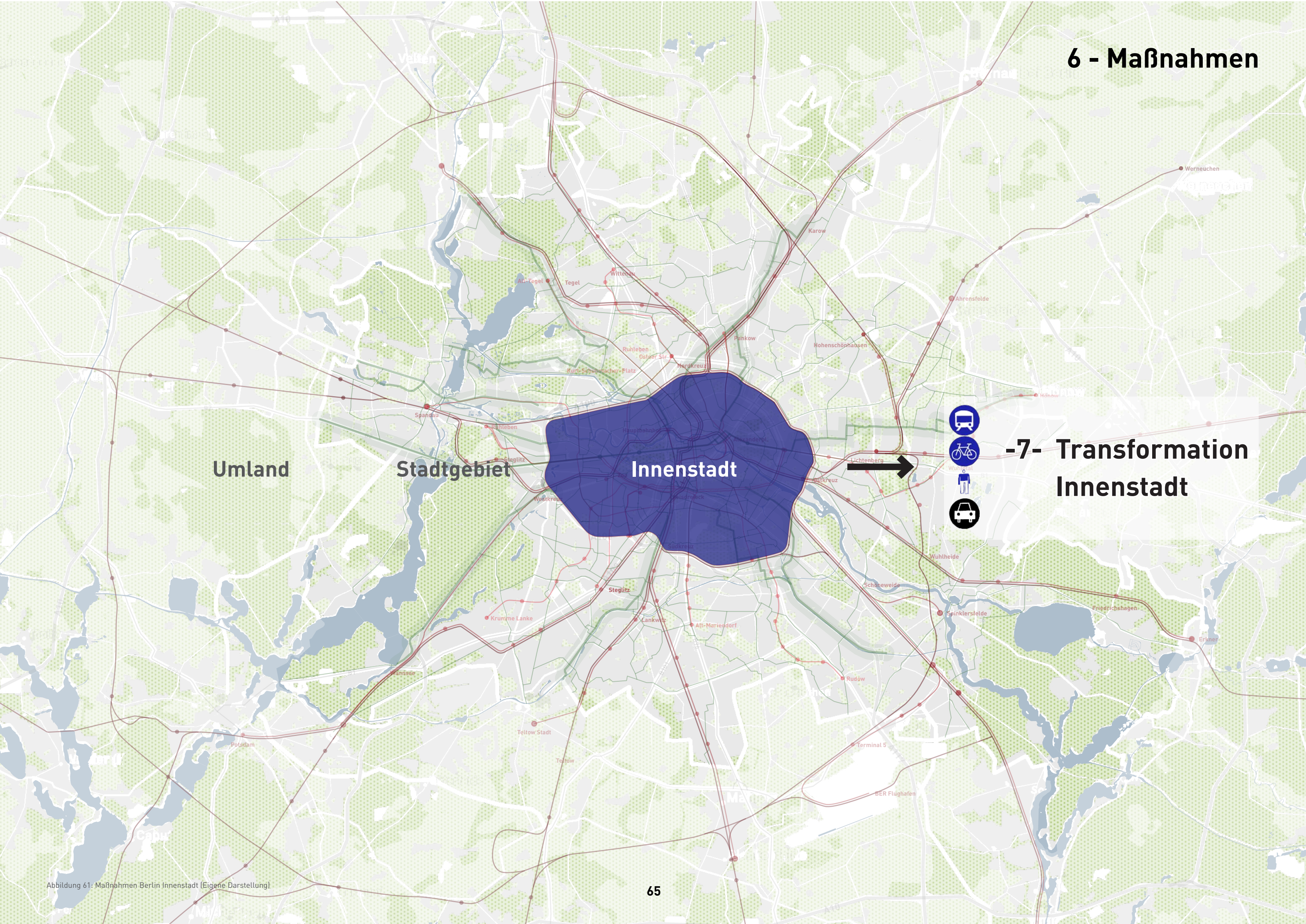
- Wohn- und Kiezstraßen mit Fußgänger*innen Vorrang
- Zentren stärker an Fußgänger*innen und Aufenthalt orientieren



Autoverkehr:

- Parkraumbewirtschaftung
- ggf. Kiezgaragen
- 30 kmh Zonen Quartiersgaragen
- Sharingangebote ausbauen

6 - Maßnahmen

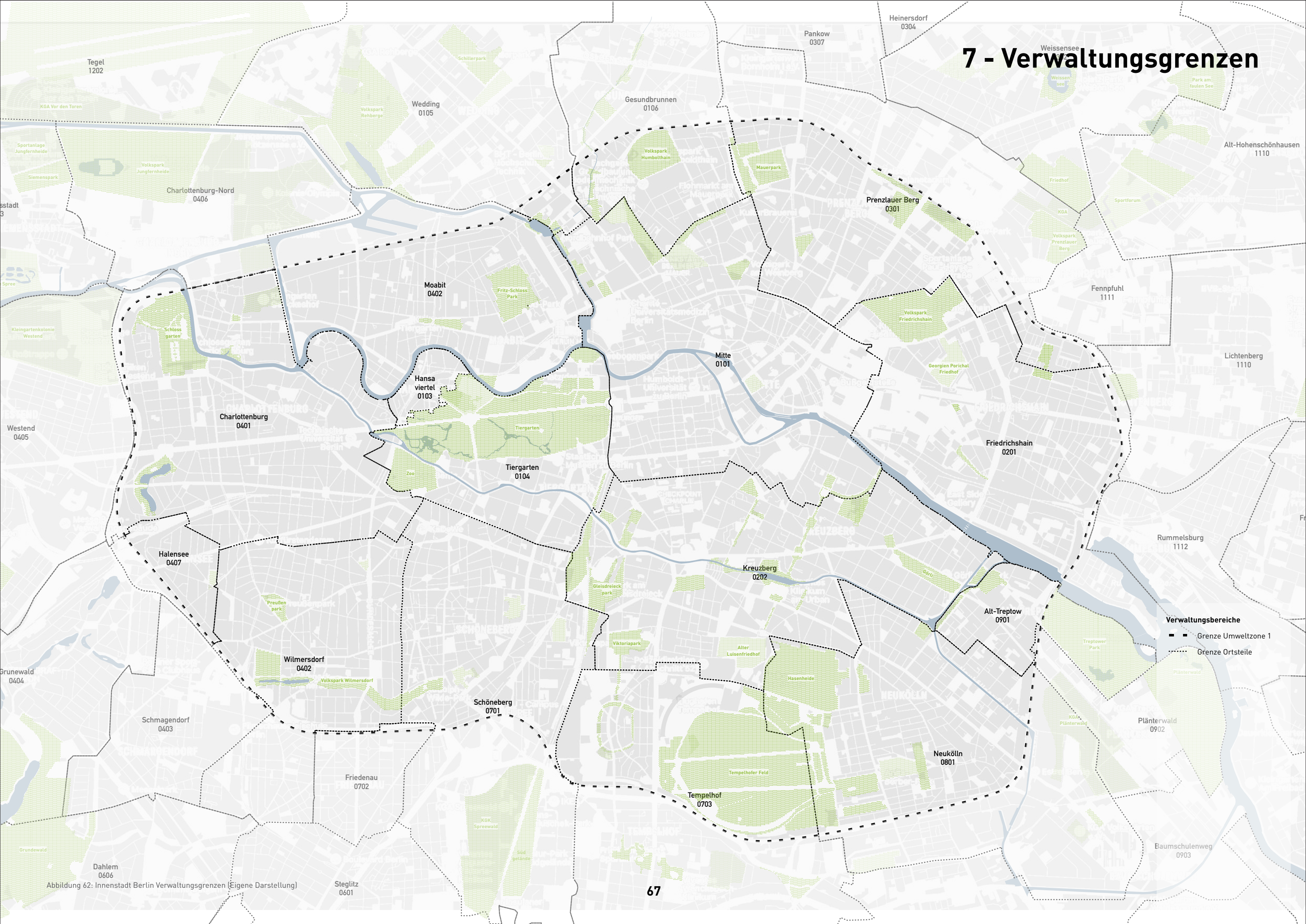


7- Transformation
Innenstadt

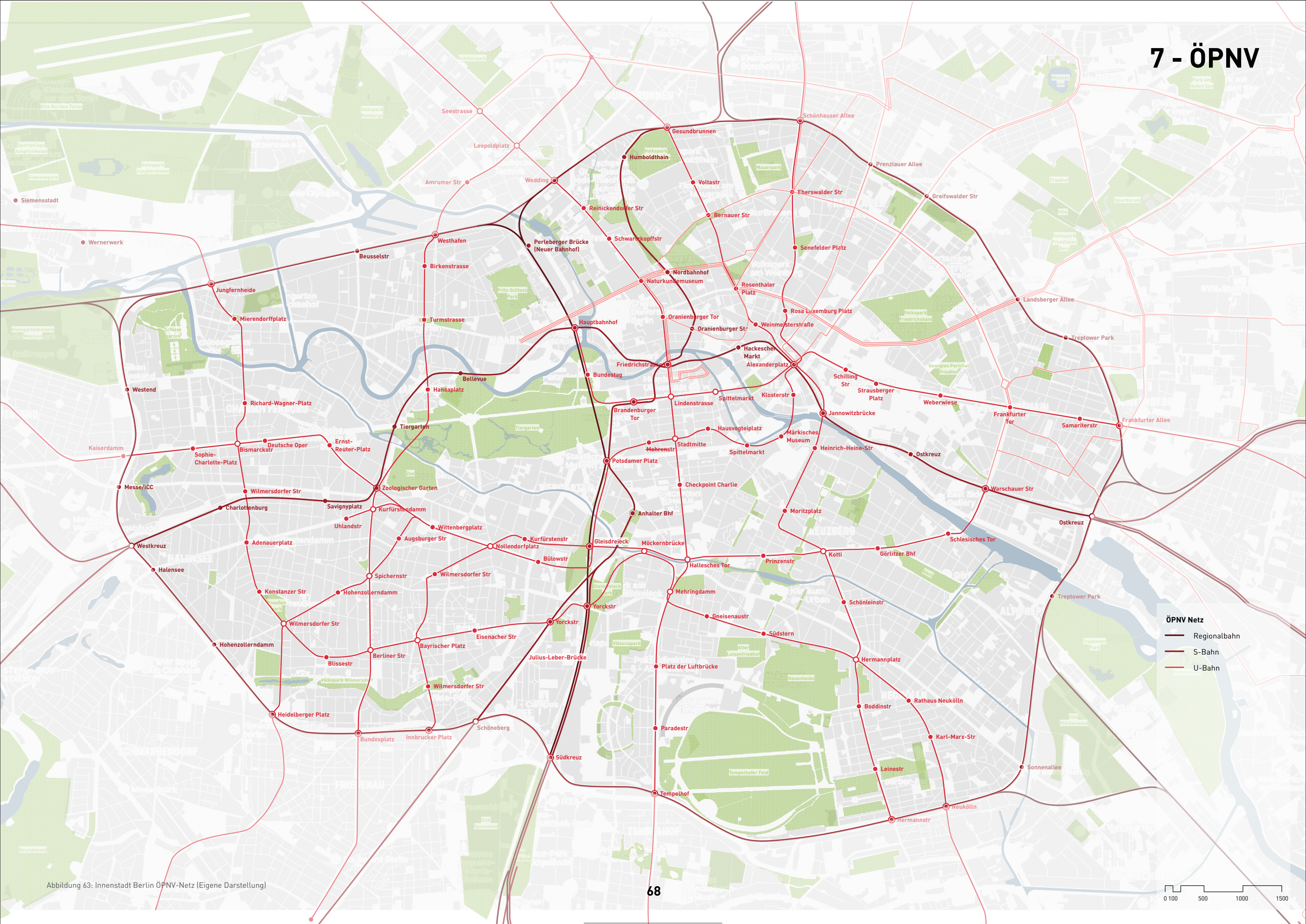


**Wie kann eine autoreduzierte Innenstadt
in Berlin aussehen?**

7 - Verwaltungsgrenzen



7 - ÖPNV



7 - ÖPNV

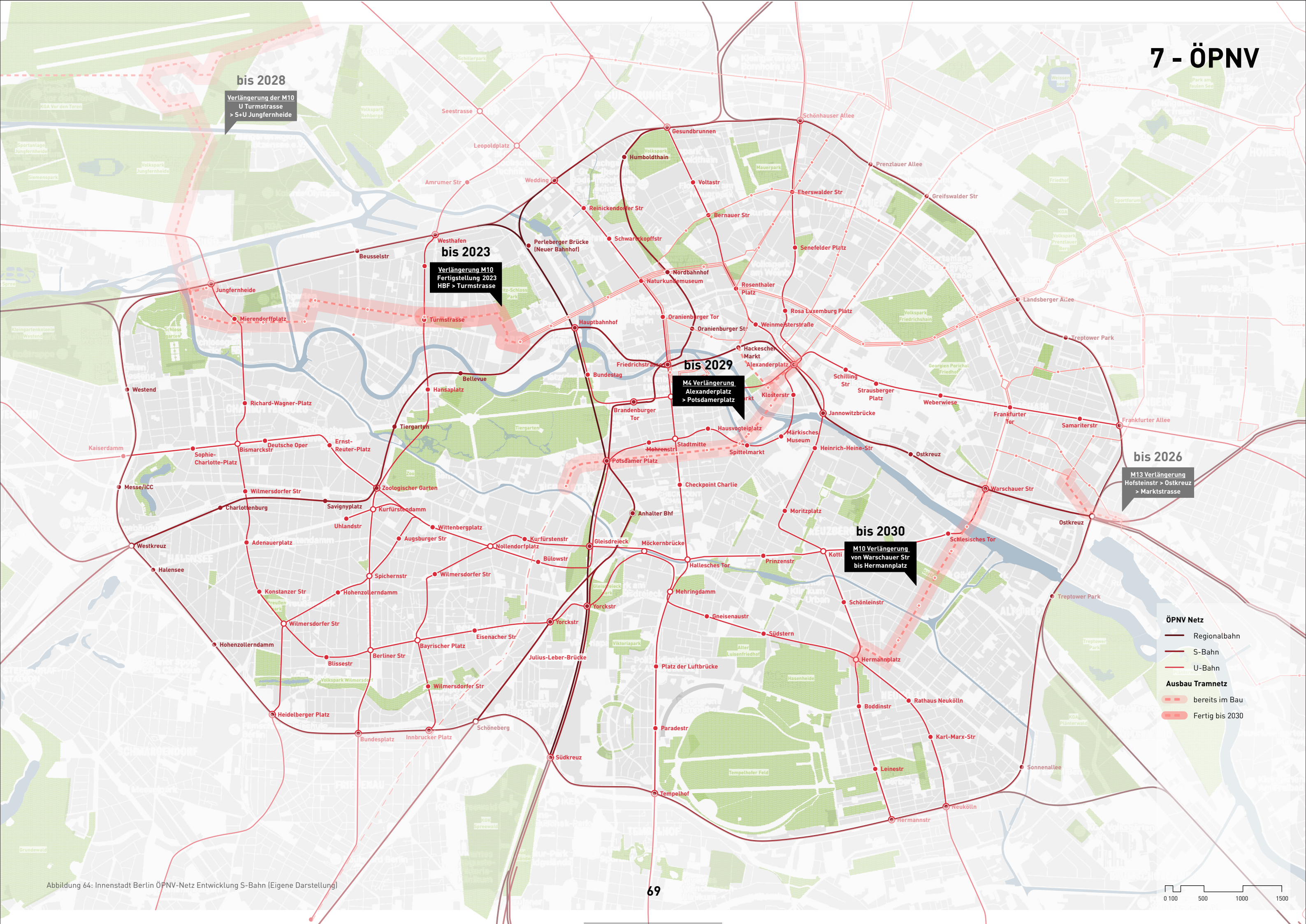


Abbildung 64: Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn (Eigene Darstellung)

7 - ÖPNV

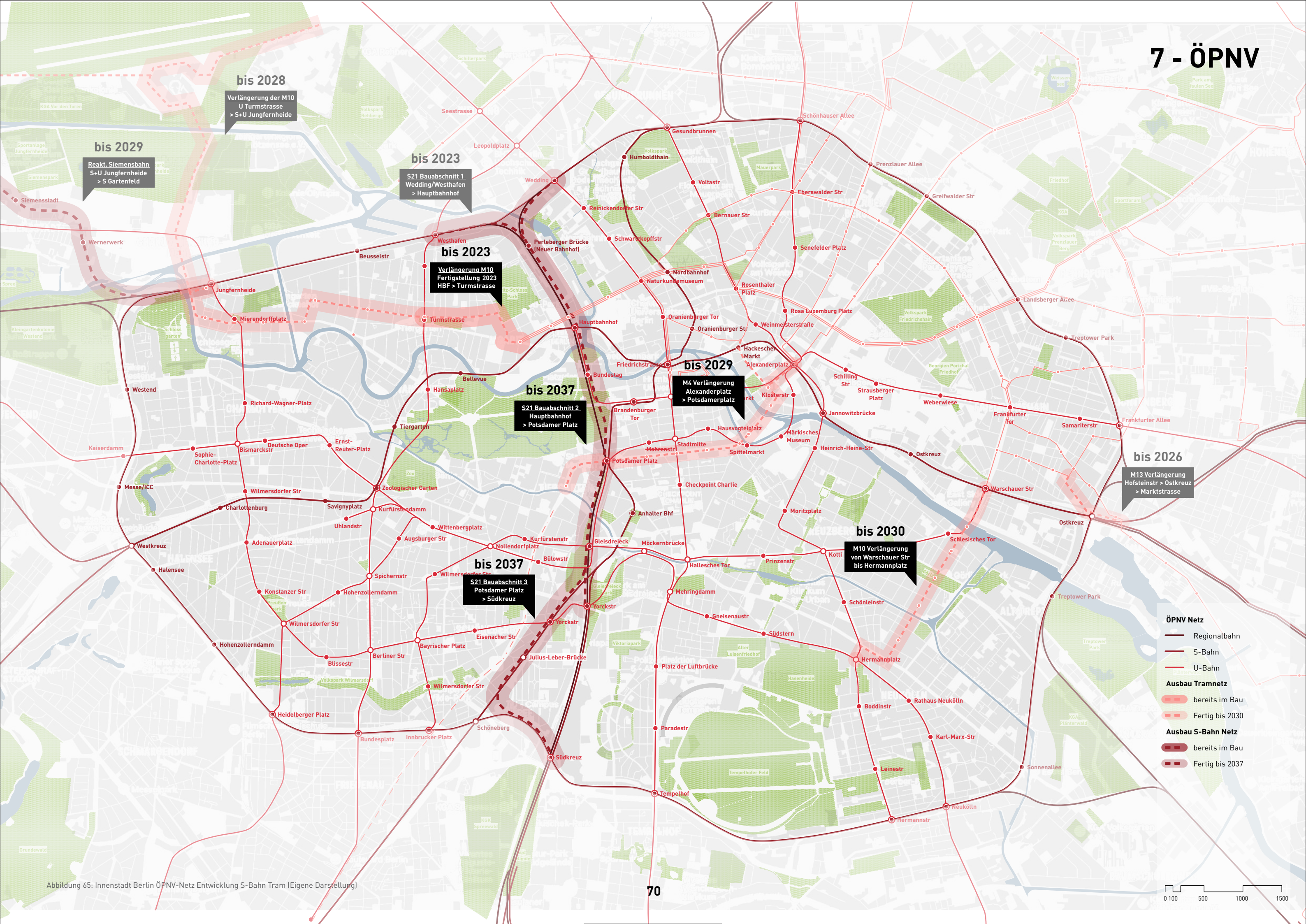
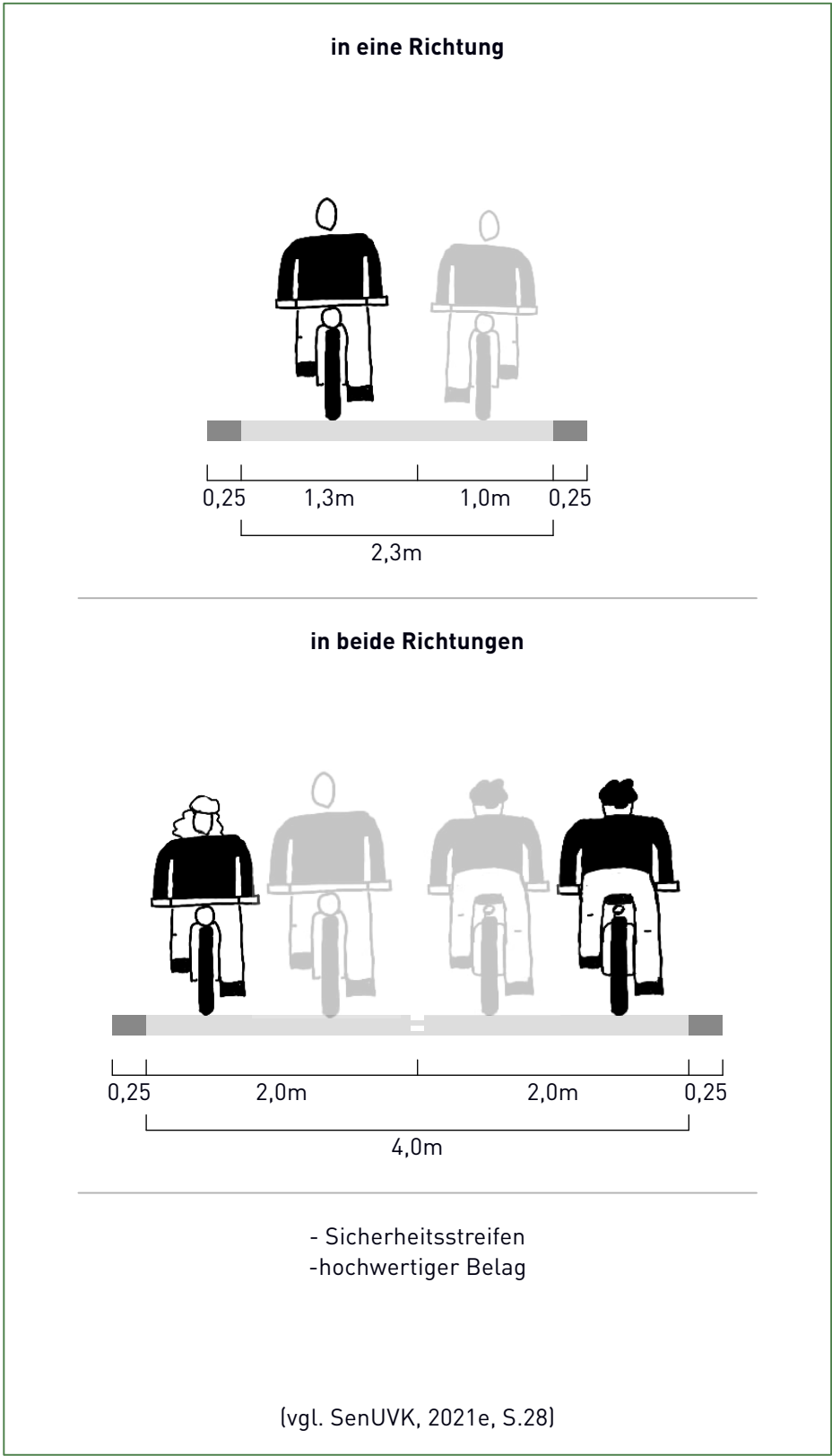
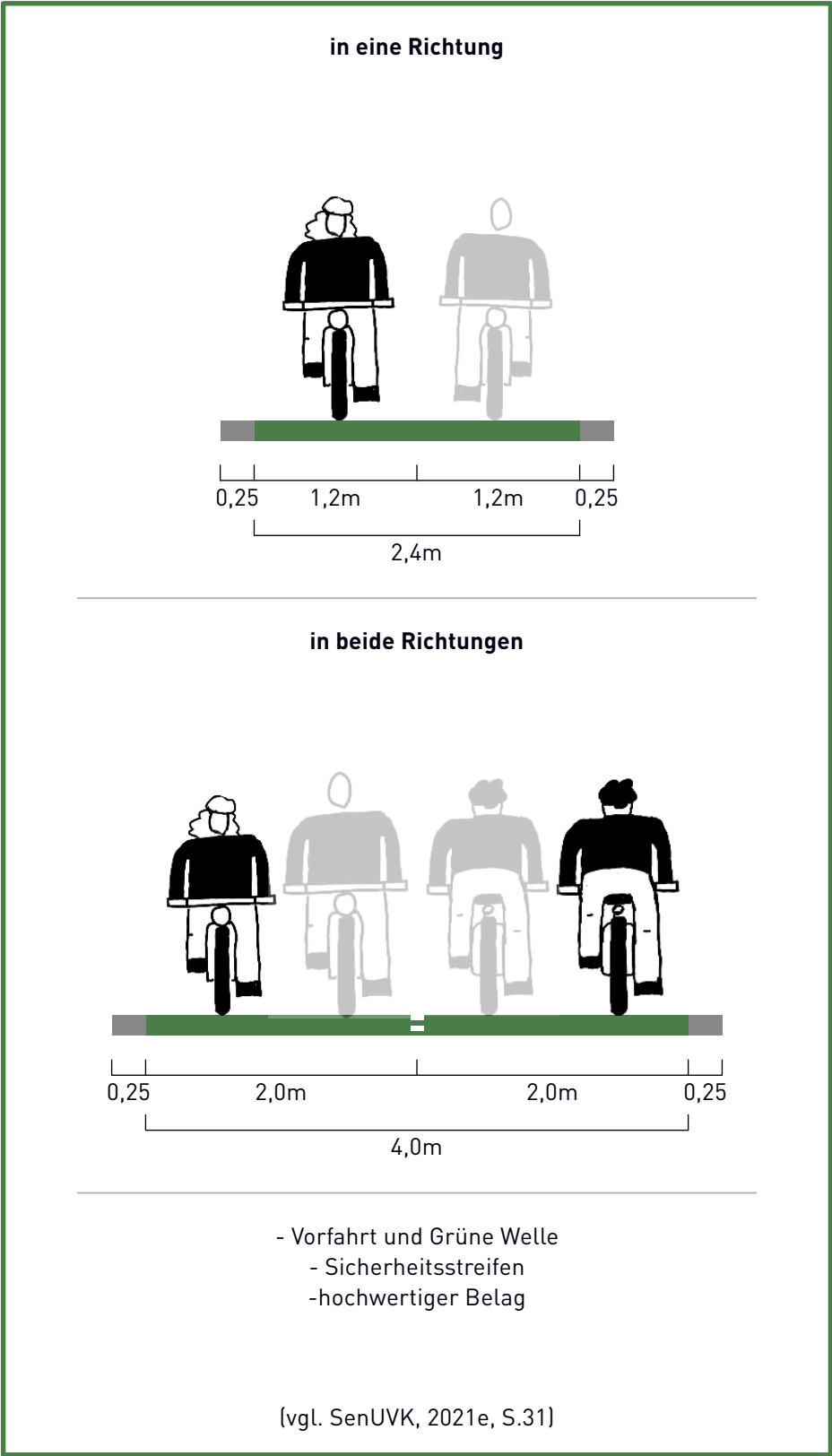


Abbildung 65: Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn Tram (Eigene Darstellung)

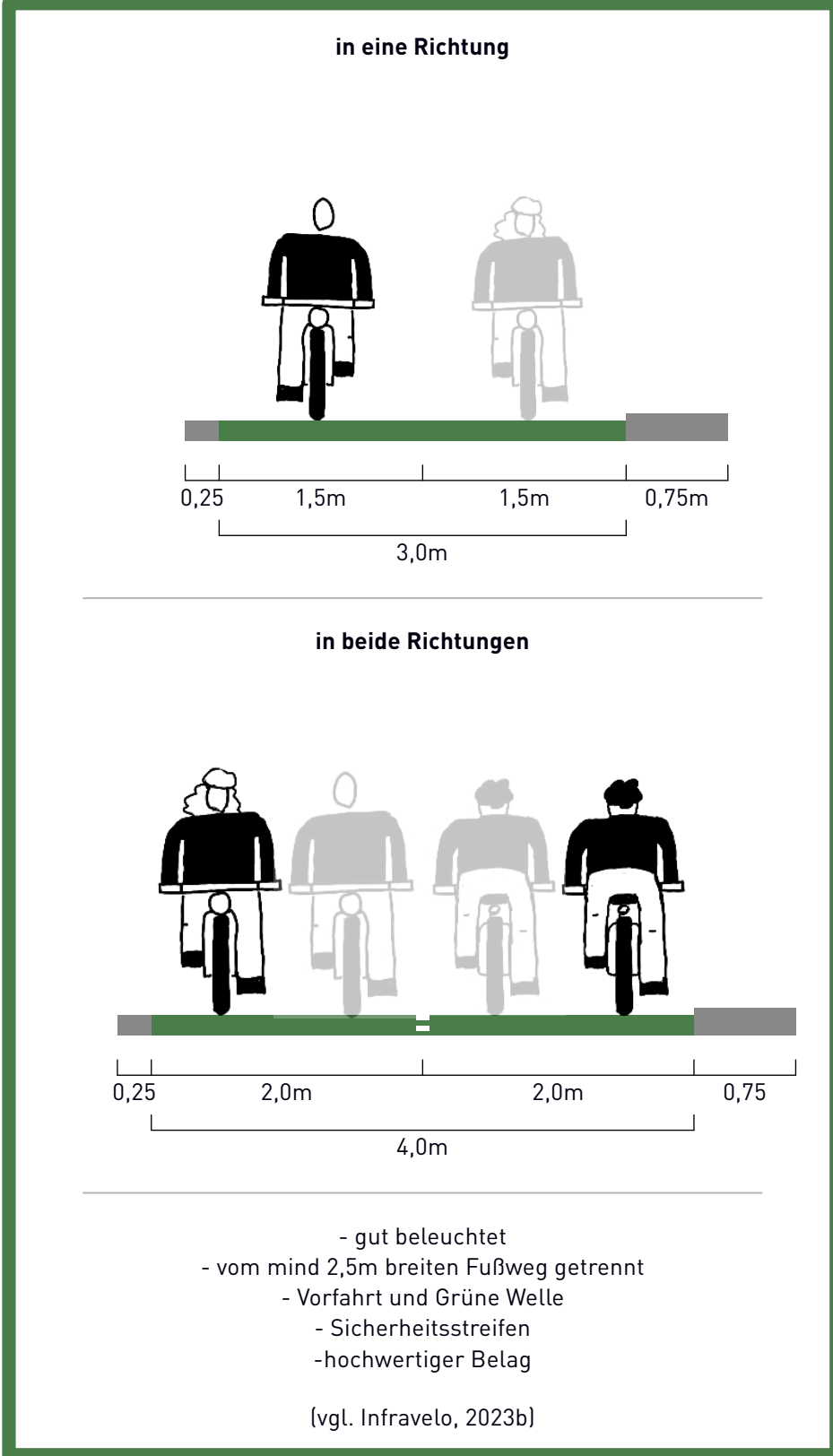
Ergänzungs Radnetz



Vorrang Radnetz



Radschnellverbindungen (RSV)



7 - Radnetz umgesetzt

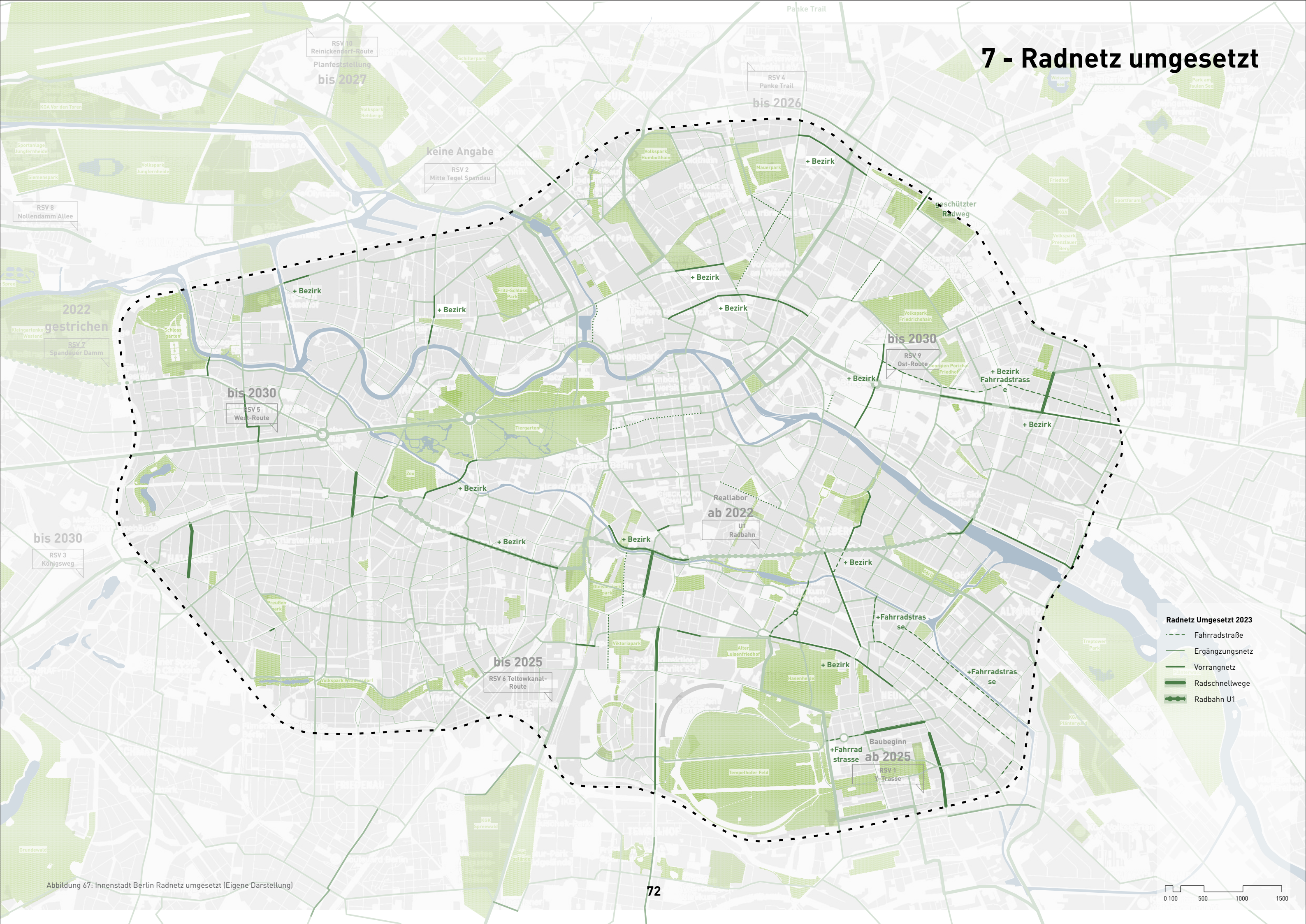


Abbildung 67: Innenstadt Berlin Radnetz umgesetzt (Eigene Darstellung)

7 - Radnetz geplant



7 - Jelbi-Netz



Abbildung 69: Innenstadt Berlin Jelbi (Eigene Darstellung)

7 - Straßennetz Bestand



- Strassenkategorien KFZ**
- Bundesstrassen
 - Hauptverkehrsachsen
 - Verkehrsachsen
 - Wohnstrassen

Abbildung 70: Innenstadt Berlin Straßennetz (Eigene Darstellung)

7 - Verkehrsmengen KFZ



Verkehrsmengen KFZ/Tag

- über 80.000
- 60.000-80.000
- 40.000-60.000
- 25.000-40.000
- 10.000-25.000
- 1.000-10.000
- unter 1.000

Abbildung 71: Innenstadt Berlin Verkehrsmengen (Eigene Darstellung)



**Ist das Straßennetz auch noch leistungsstark wenn
weniger Autos fahren?**

8 - Hauptstraßennetz

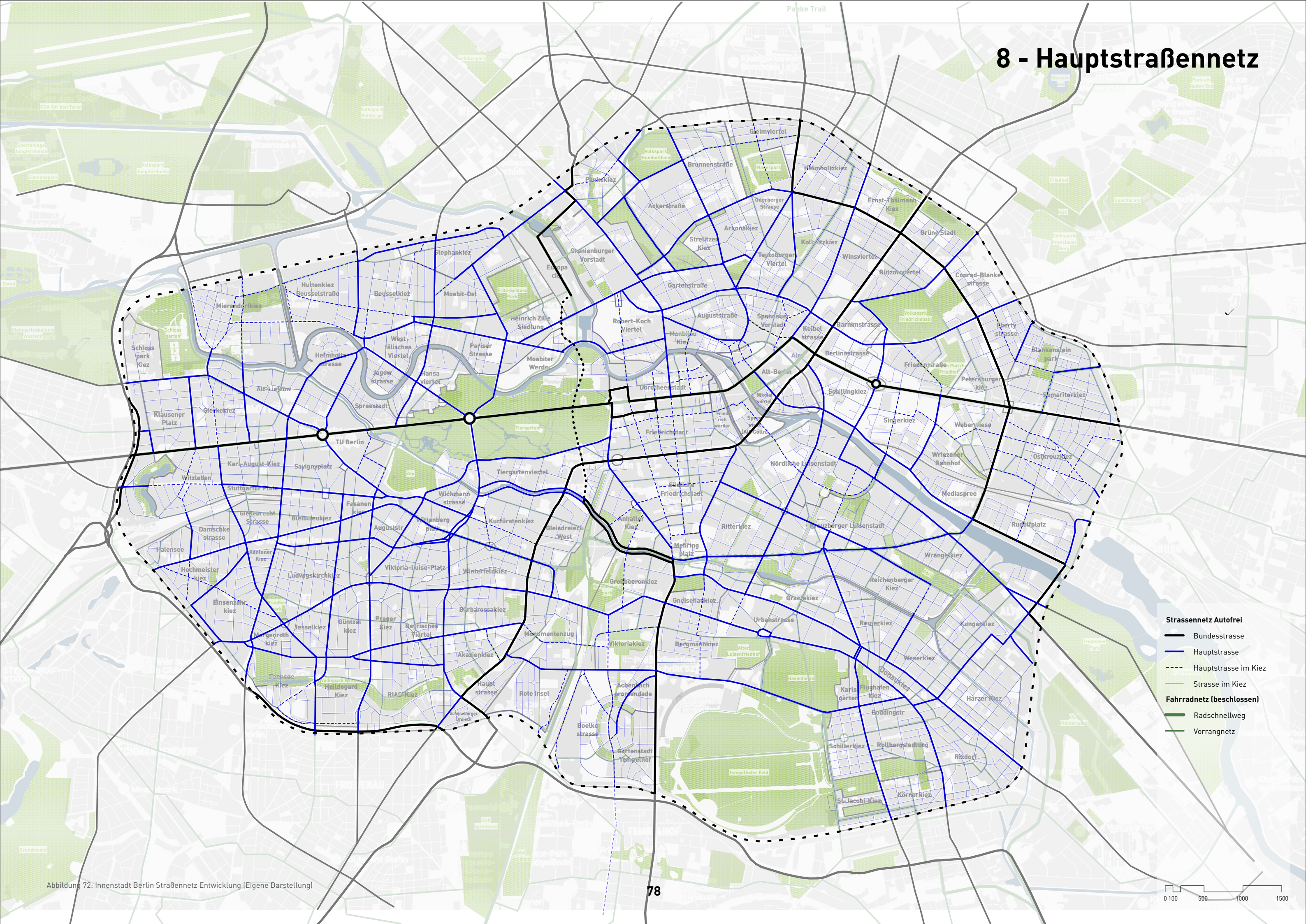
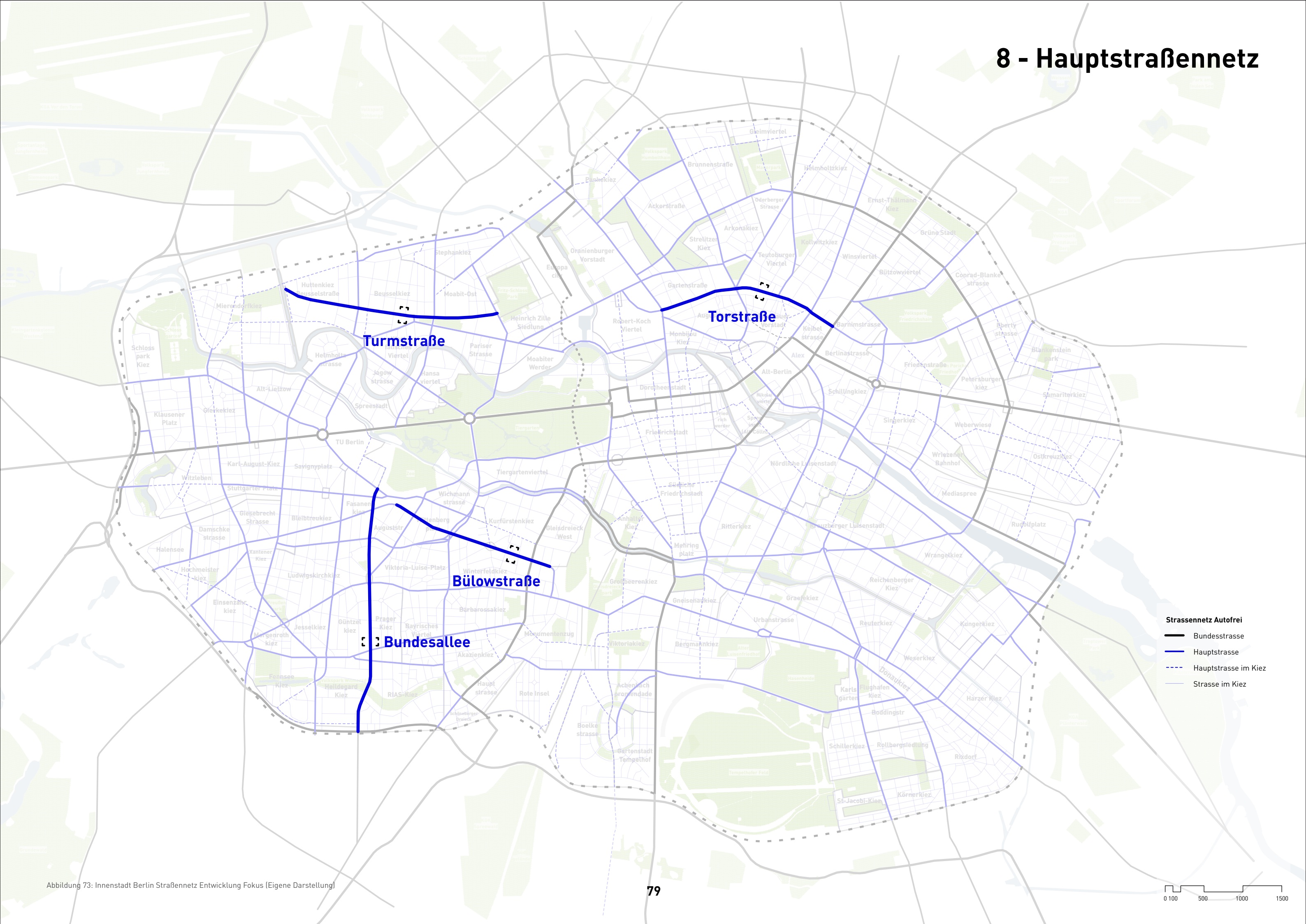


Abbildung 72: Innenstadt Berlin Straßennetz Entwicklung (Eigene Darstellung)

8 - Hauptstraßennetz



8 - Hauptstraßennetz

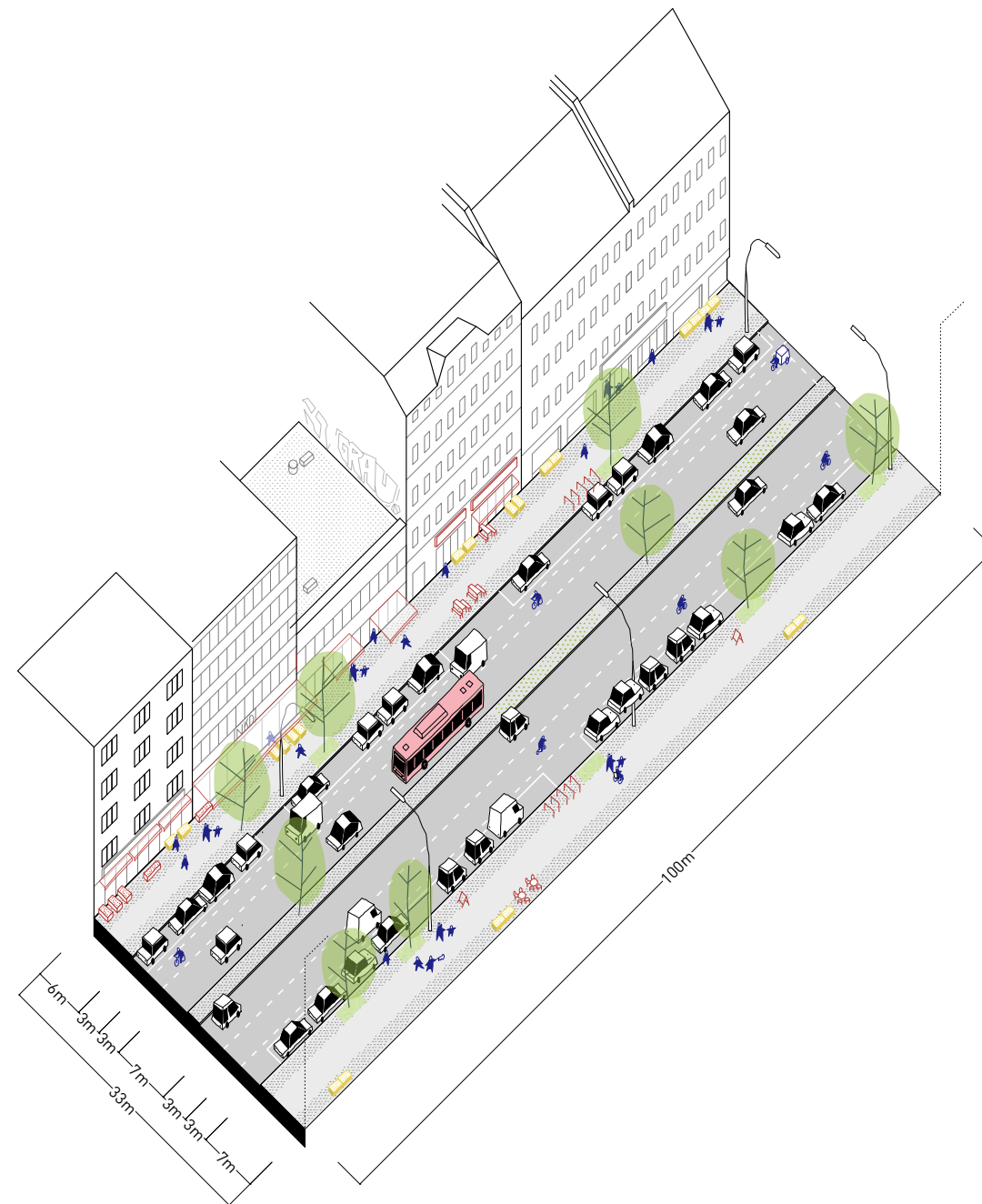


Bülowstraße - Vorher:

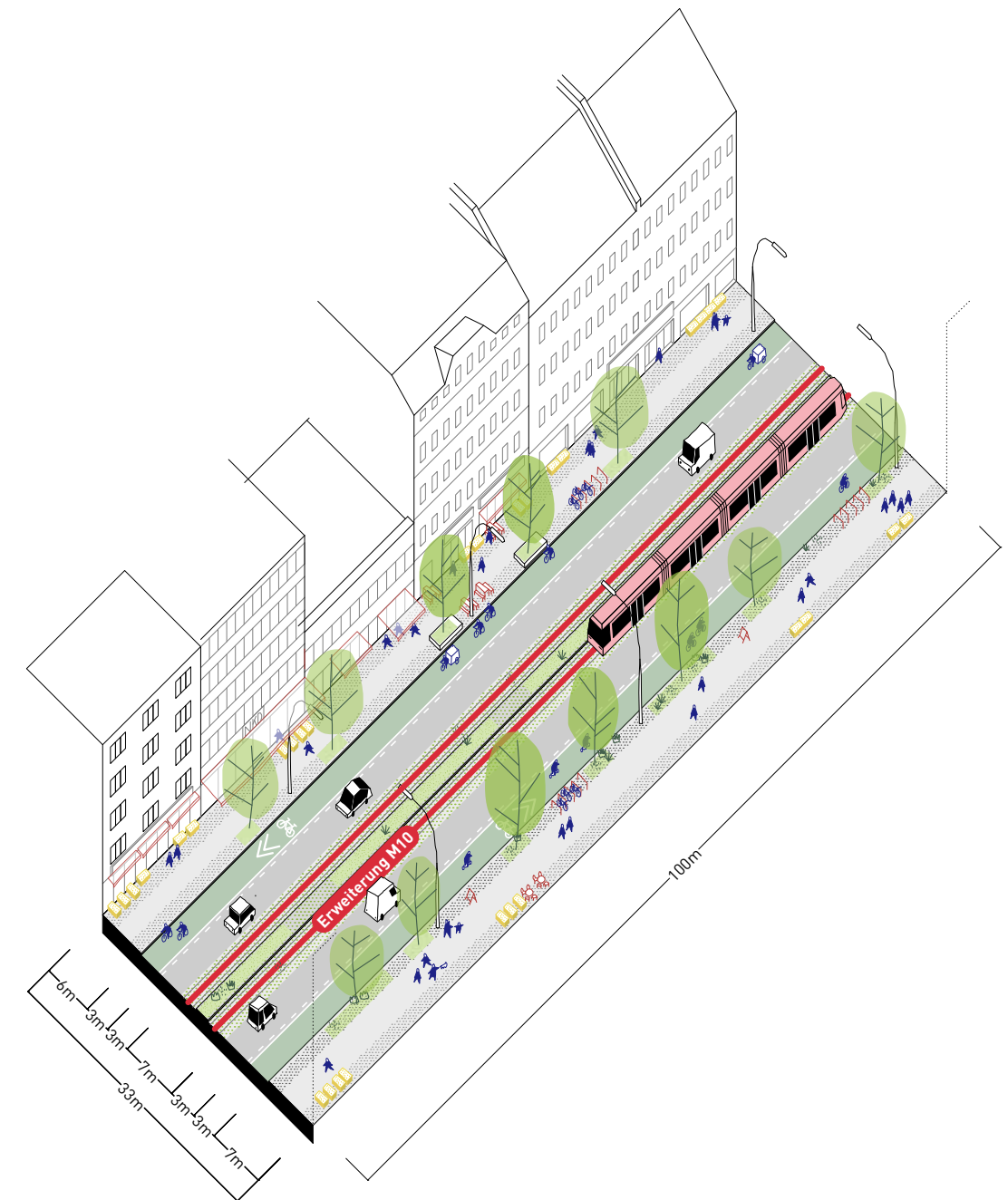


Bülowstraße - Nachher:

8 - Hauptstraßen

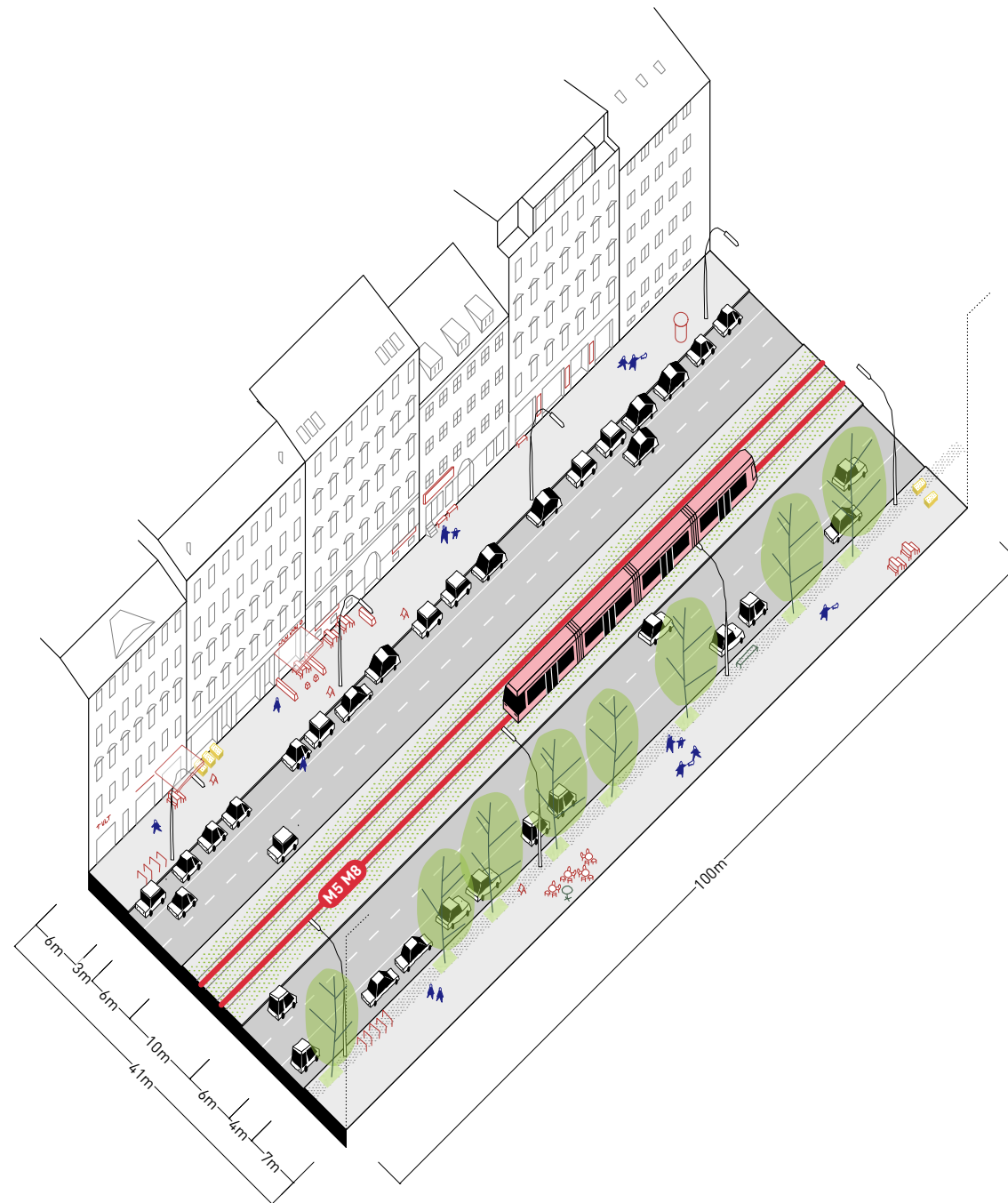


Turmstraße - Vorher:

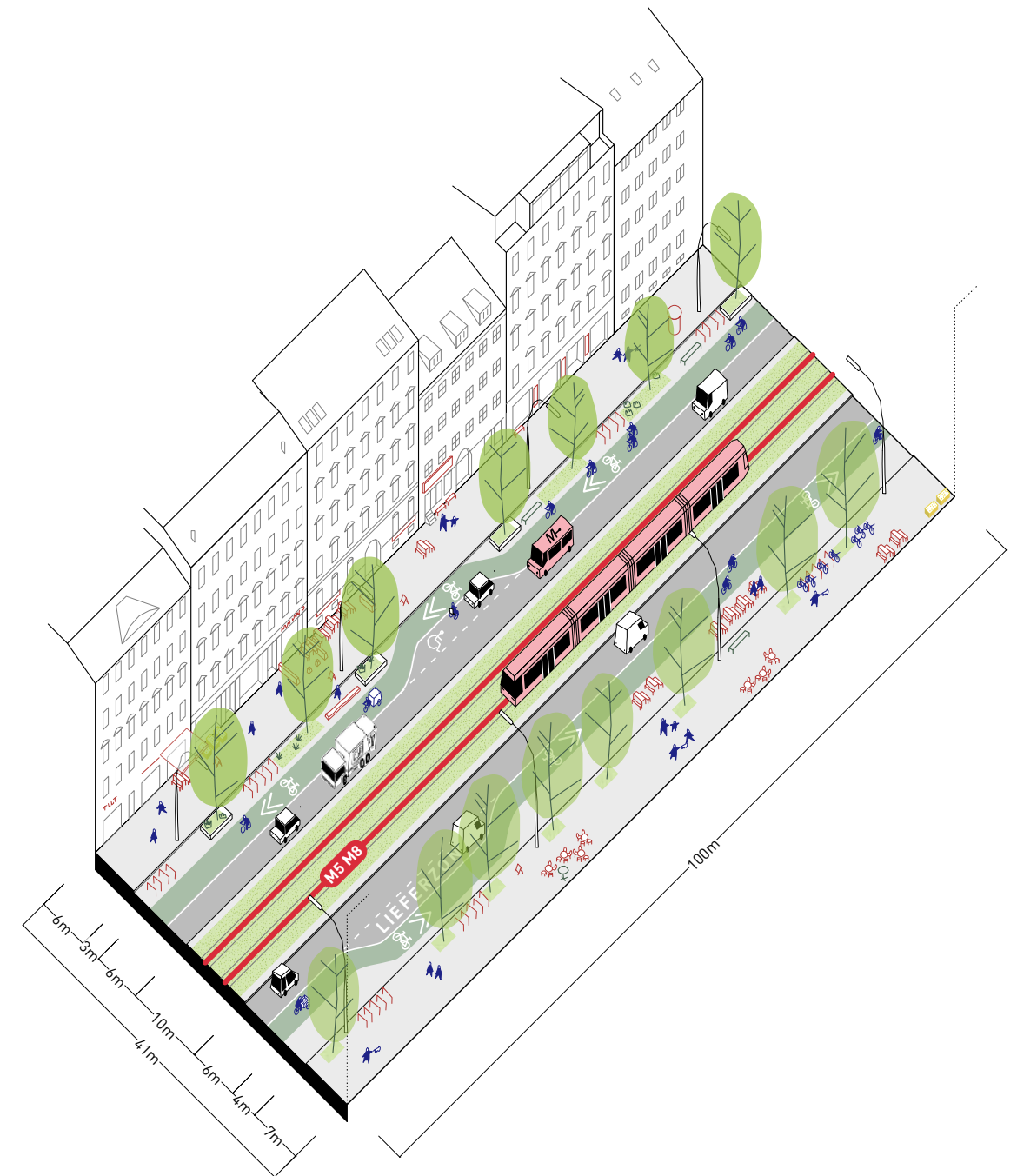


Turmstraße - Nachher:

8 - Hauptstraßen

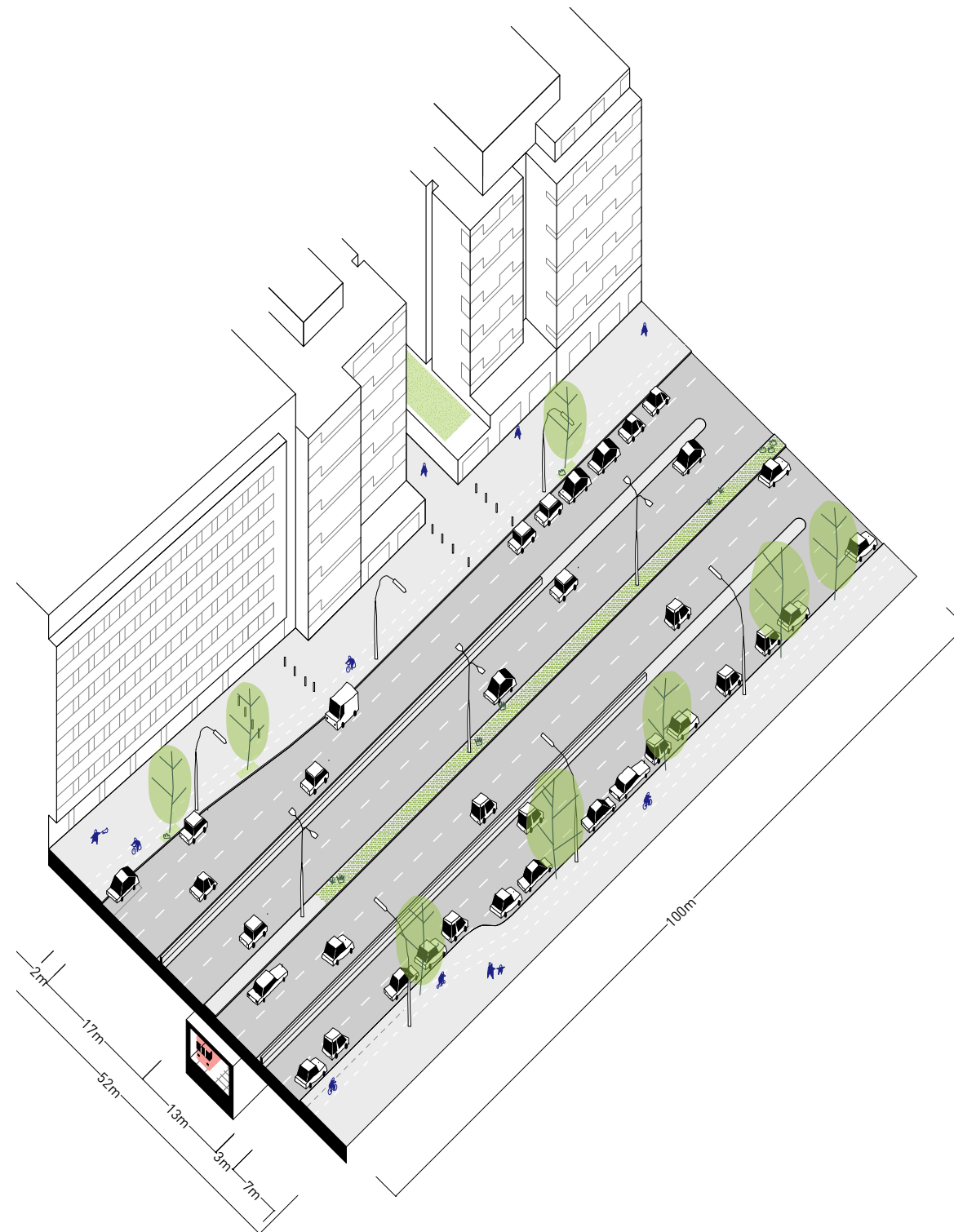


Torstraße - Vorher:

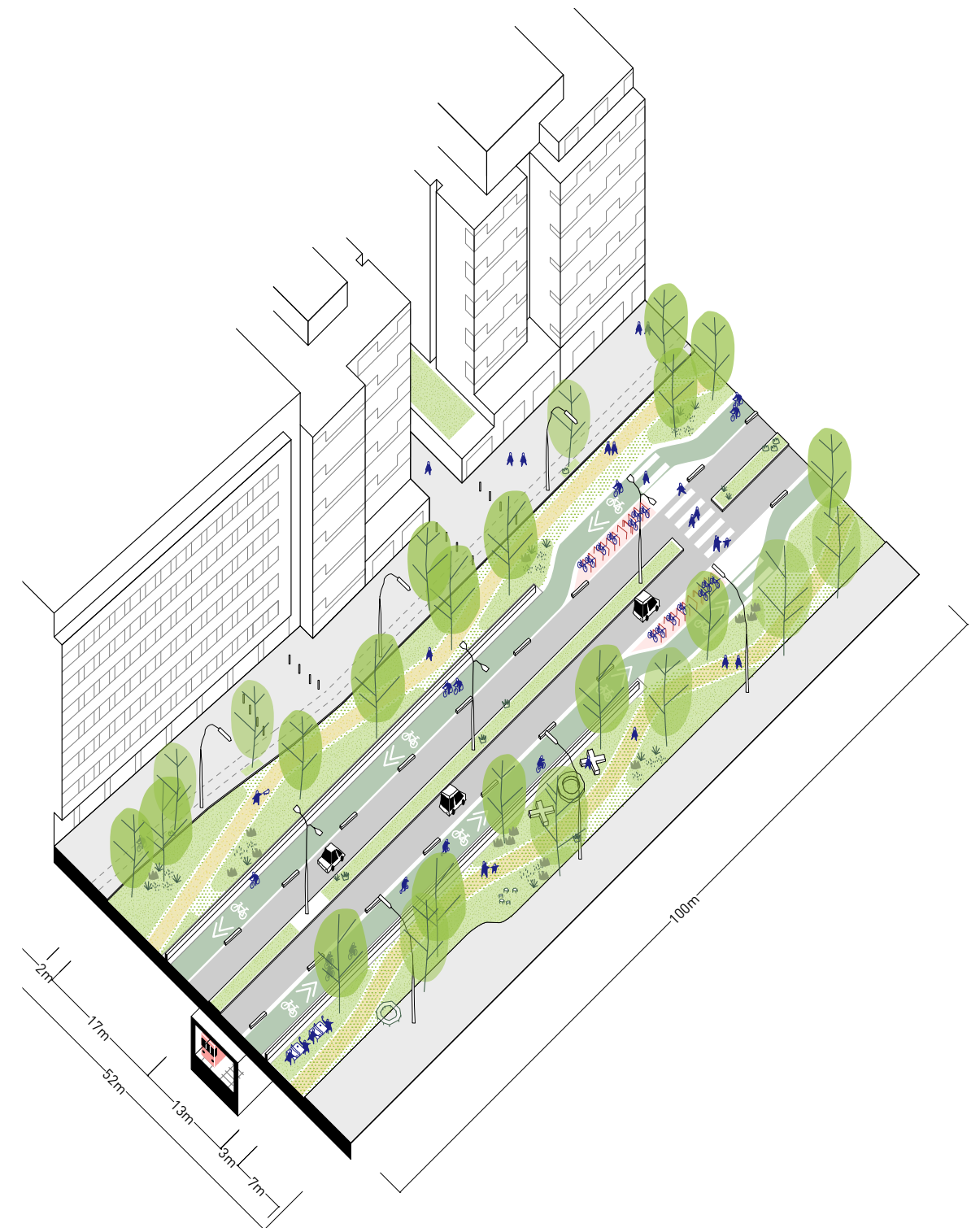


Torstraße - Nachher:

8 - Hauptstraßen



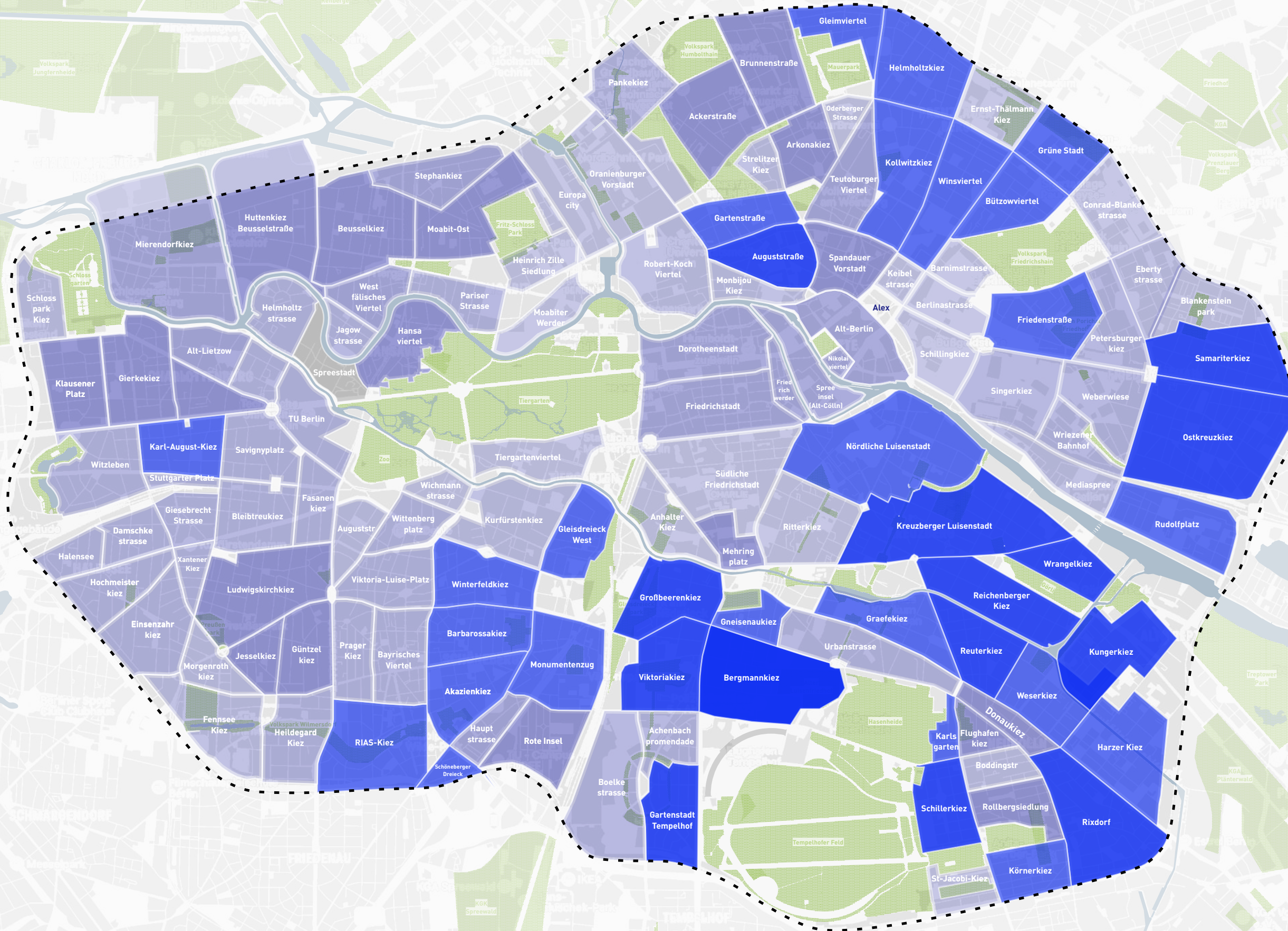
Bundesallee - Vorher:



Bundesallee - Nachher:

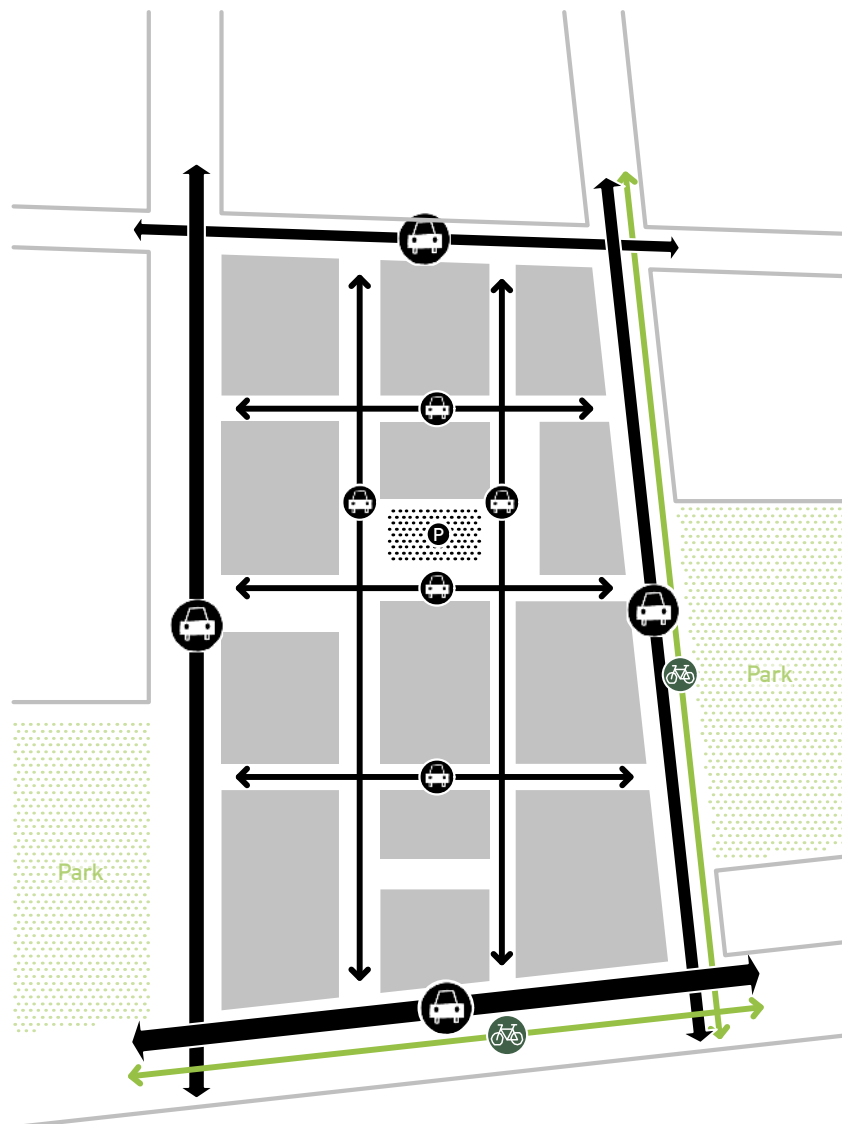
Was geschieht dann mit den vielen Kiezblockinitiativen?

9 - Kiezblocks



- ### Kiezblockinitiativen
- | | |
|---|----------------------------|
|  | Kiezblock umgesetzt |
|  | Antrag beschlossen |
|  | aktive Kiezblockinitiative |
|  | organisierte Nachbarsch. |
|  | historische Nachbarsch. |
|  | Potential (Studie) |
|  | Potential (Autofrei) |

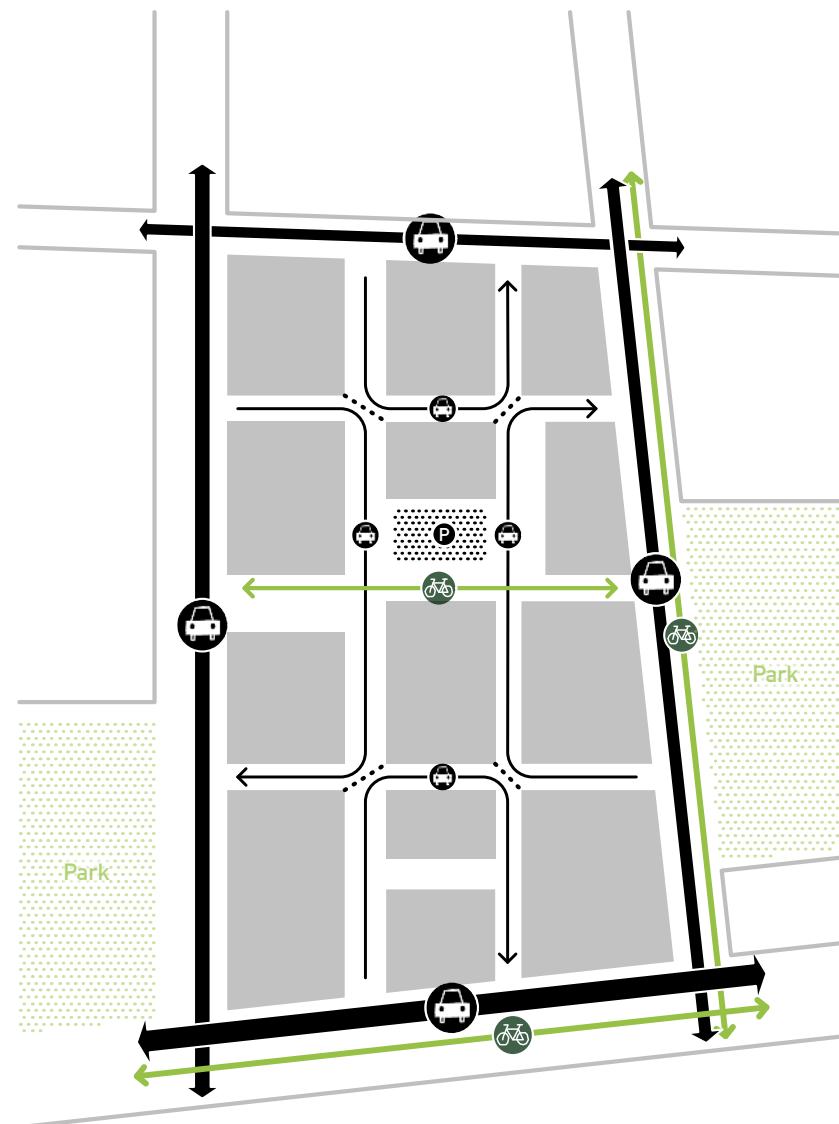
9 - Kiezblockprinzip



heutiger Kiez:

Wohnstraßen innerhalb von Nachbarschaften werden häufig als Ausweichstraßen von überfüllten Hauptstraßen genutzt.

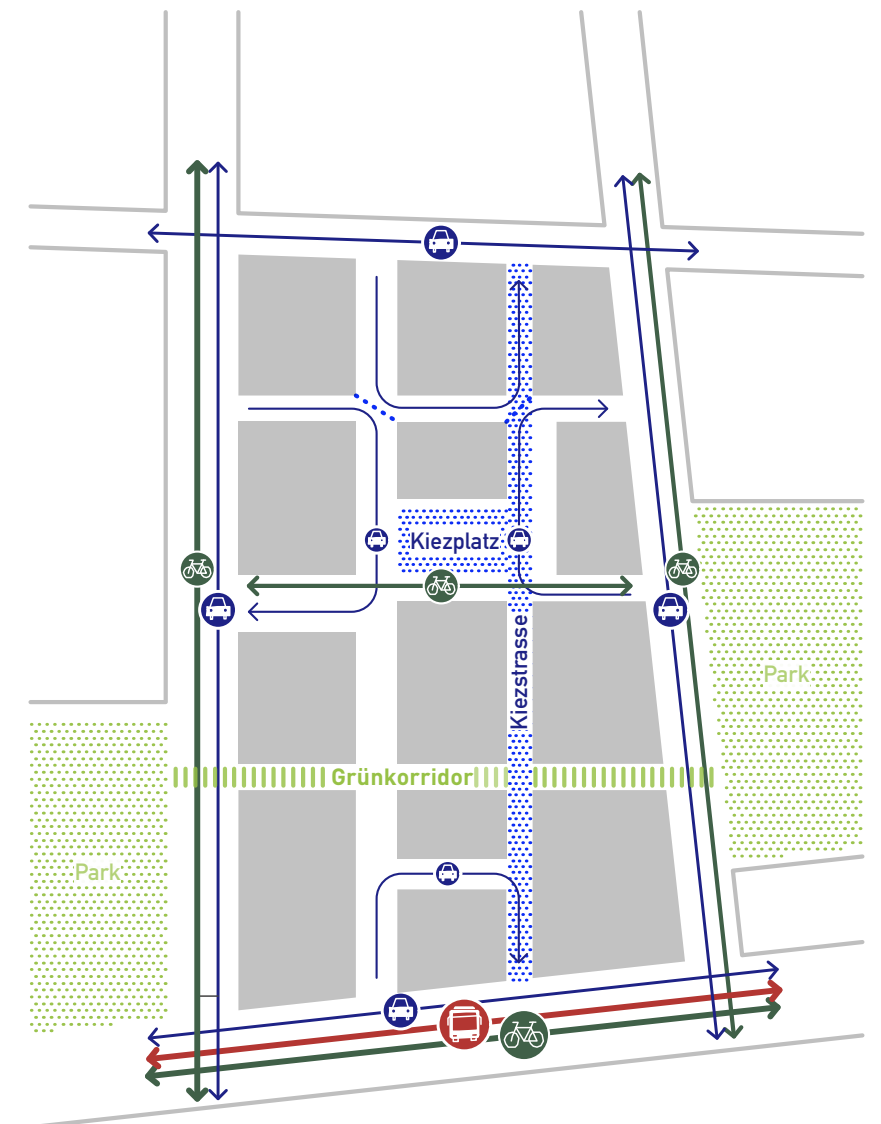
 Motorisierter Individualverkehr



Konzept Kiezblock (Antrag):

Viele Kiezinitiativen beantragen ihre Nachbarschaften für den Durchgangsverkehr zu sperren. Werkzeuge sind Spielstraßen, 20er Zonen, Modalfilter, Einbahnstraßen usw.

 Motorisierter Individualverkehr



Konzept Kiezblock + VE Autofrei:

In einer autoreduzierten Innenstadt wäre Individualverkehr nur durch Sondergenehmigung möglich. Die Kiezinitiativen können den Straßenraum in ihrer Nachbarschaft neu gestalten.

 Kfz-Verkehr nur mit Sondergenehmigung

9 - Kiezblocks

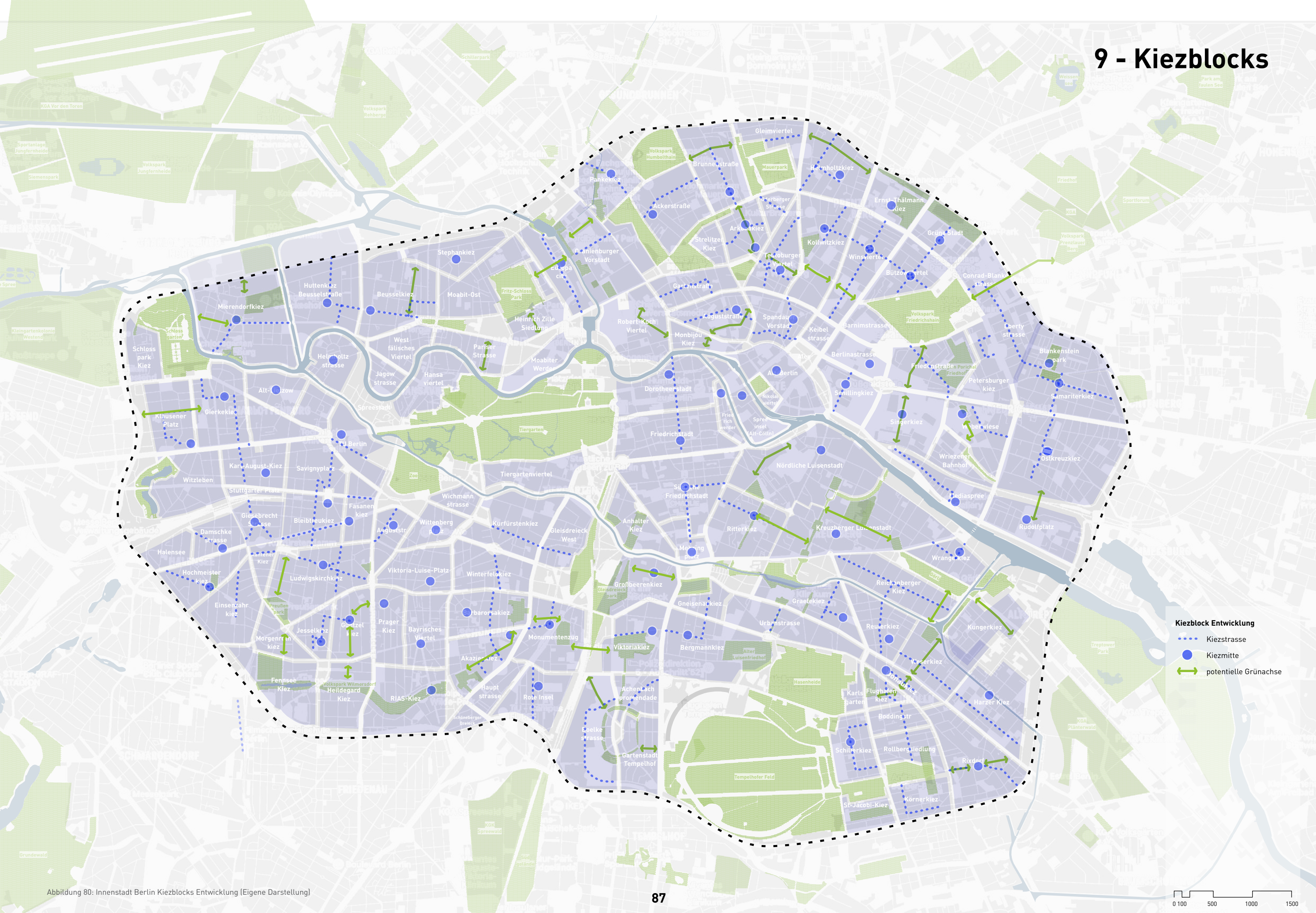


Abbildung 80: Innenstadt Berlin Kiezblocks Entwicklung (Eigene Darstellung)

9 - Kiezblocks

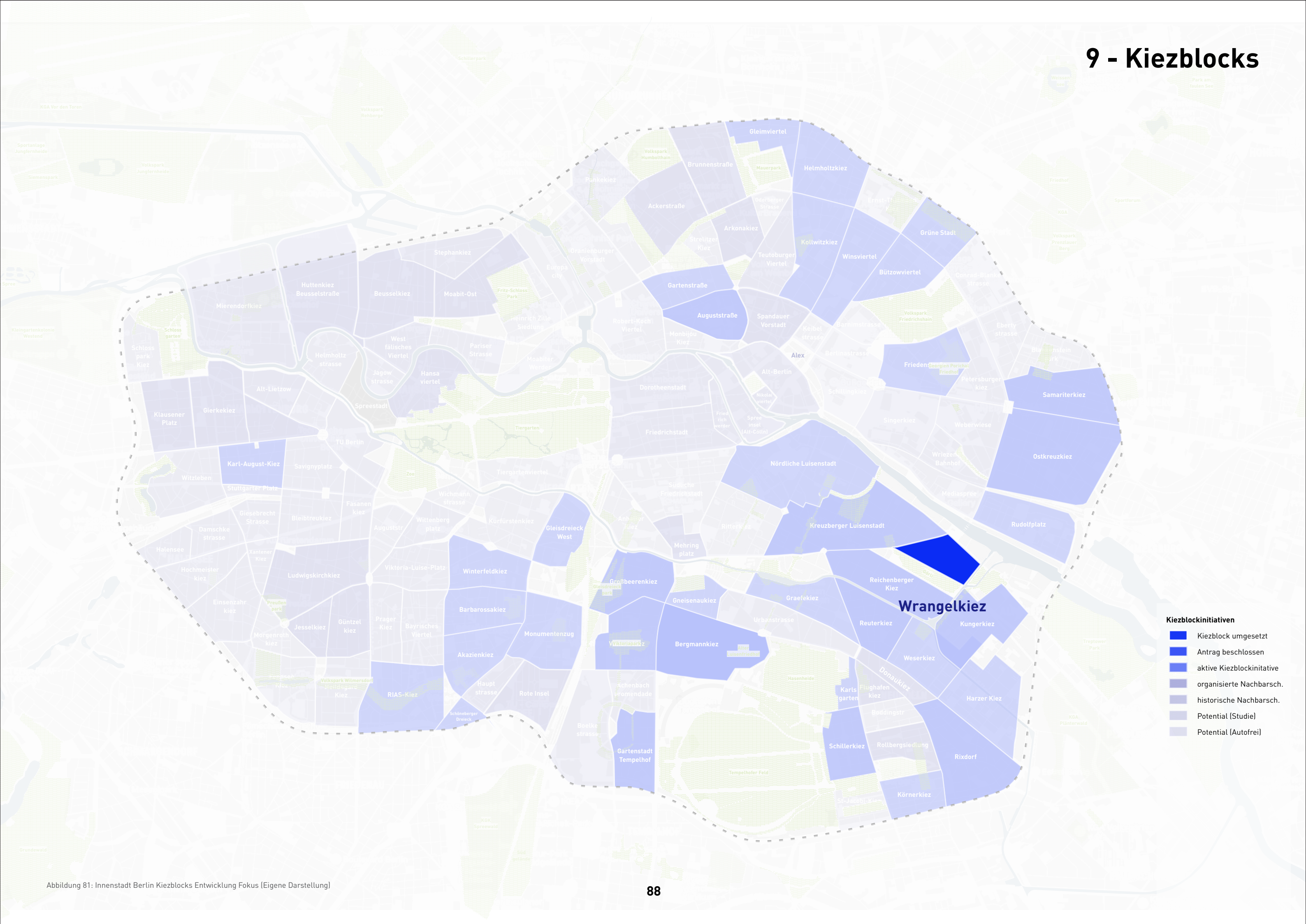


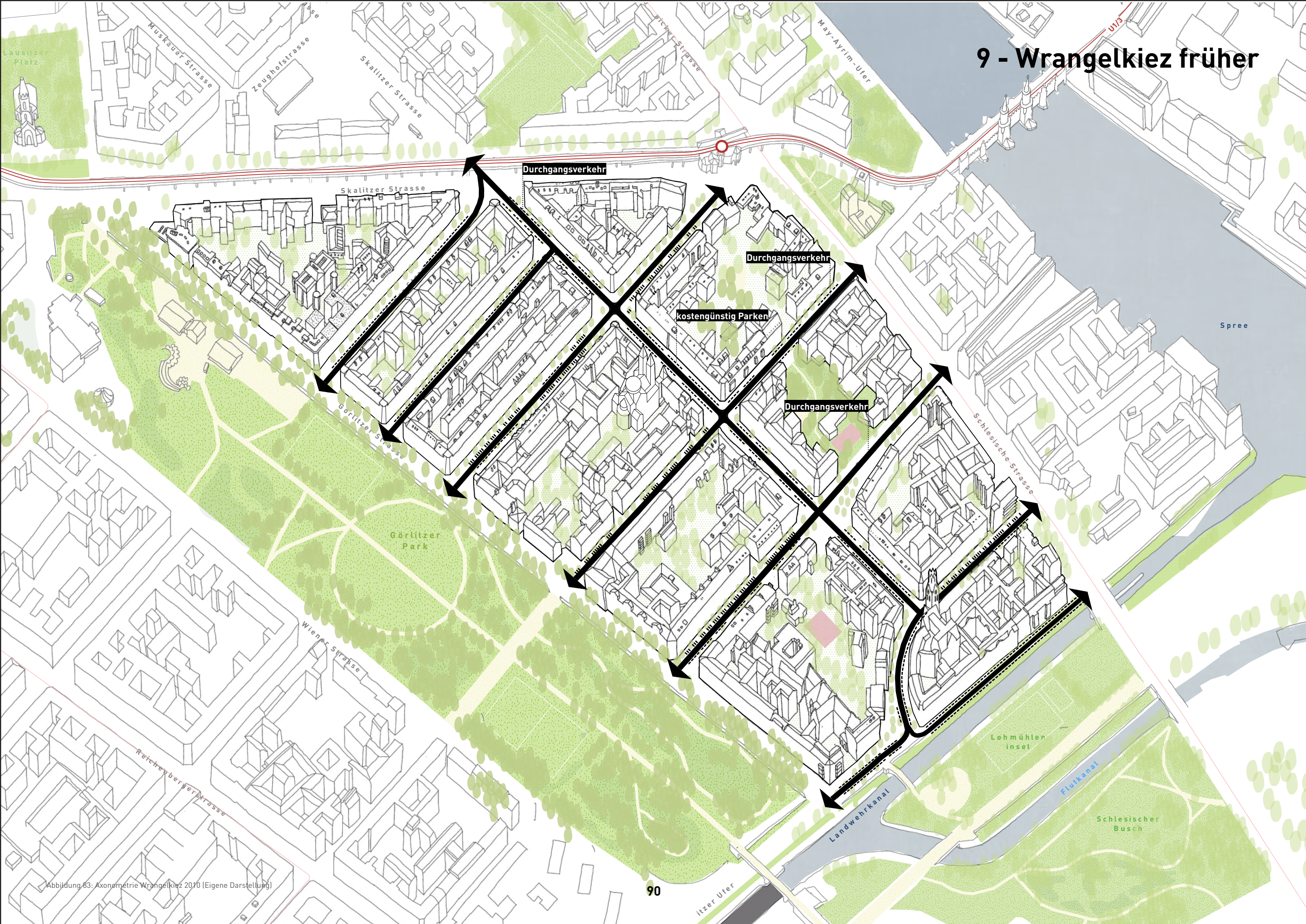
Abbildung 81: Innenstadt Berlin Kiezblocks Entwicklung Fokus (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez

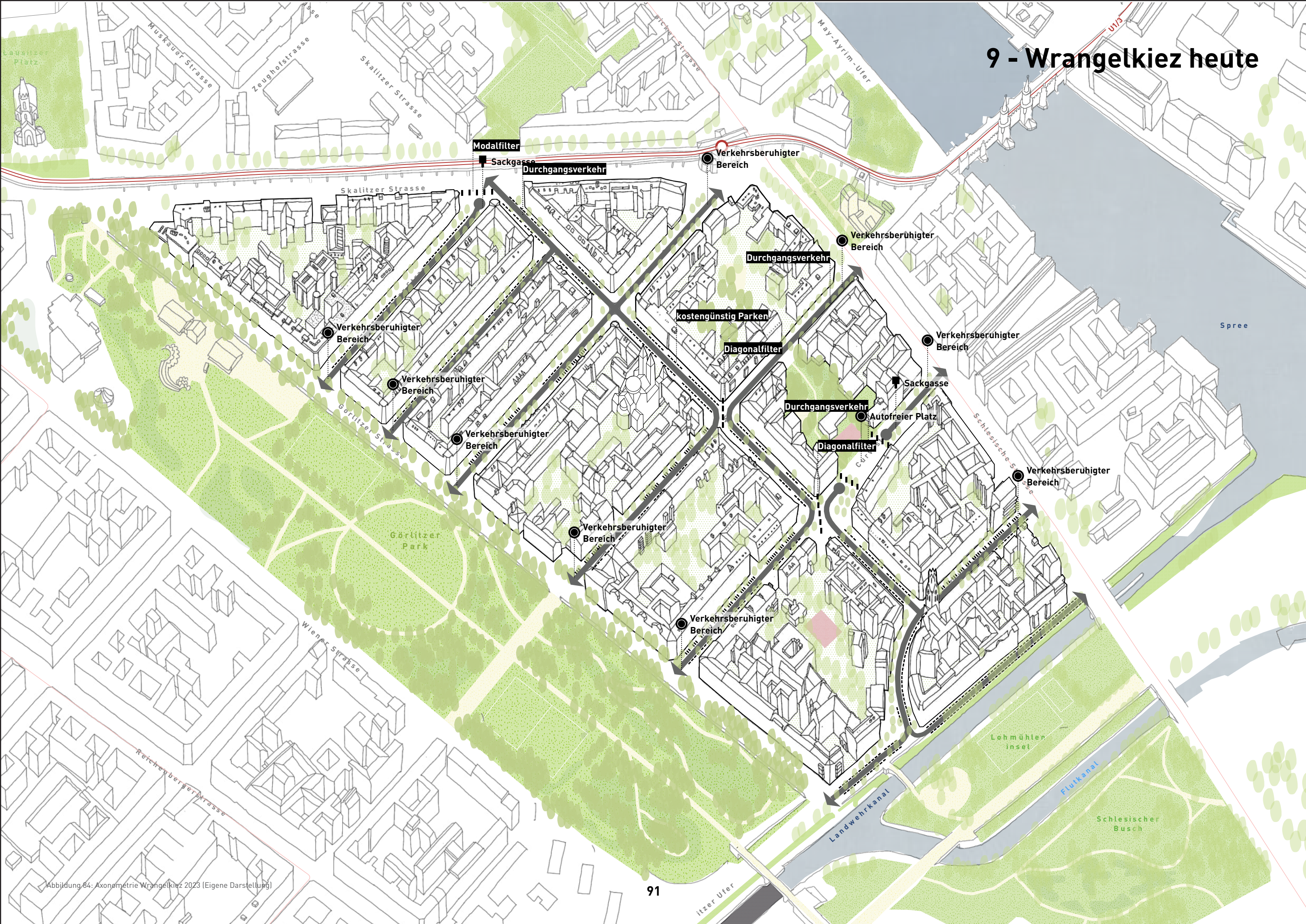


Abbildung 82: Axonometrie Wrangelkiez (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez früher



9 - Wrangelkiez heute



9 - Wrangelkiez

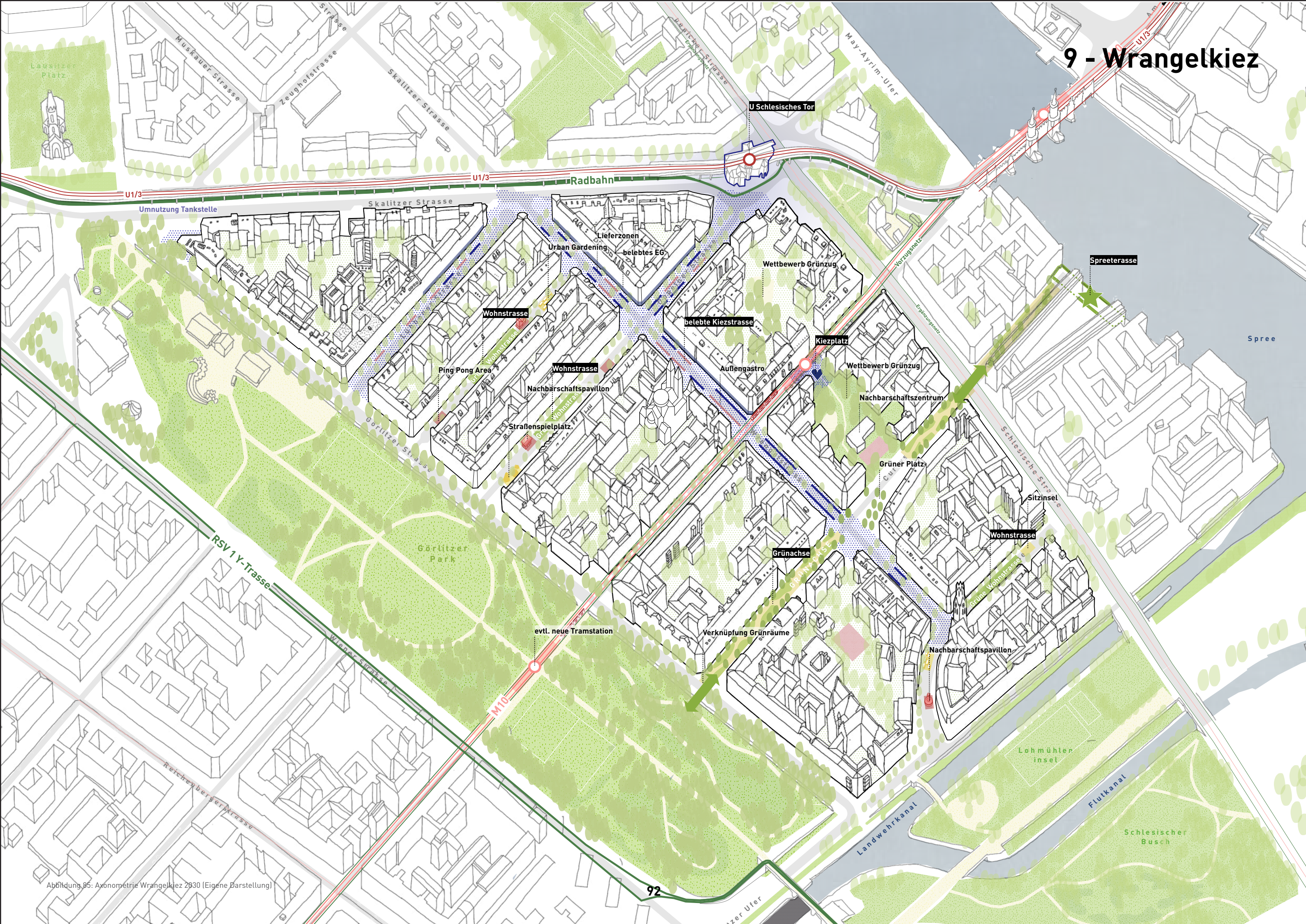


Abbildung 95: Axonometrie Wrangelkiez 2930 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez

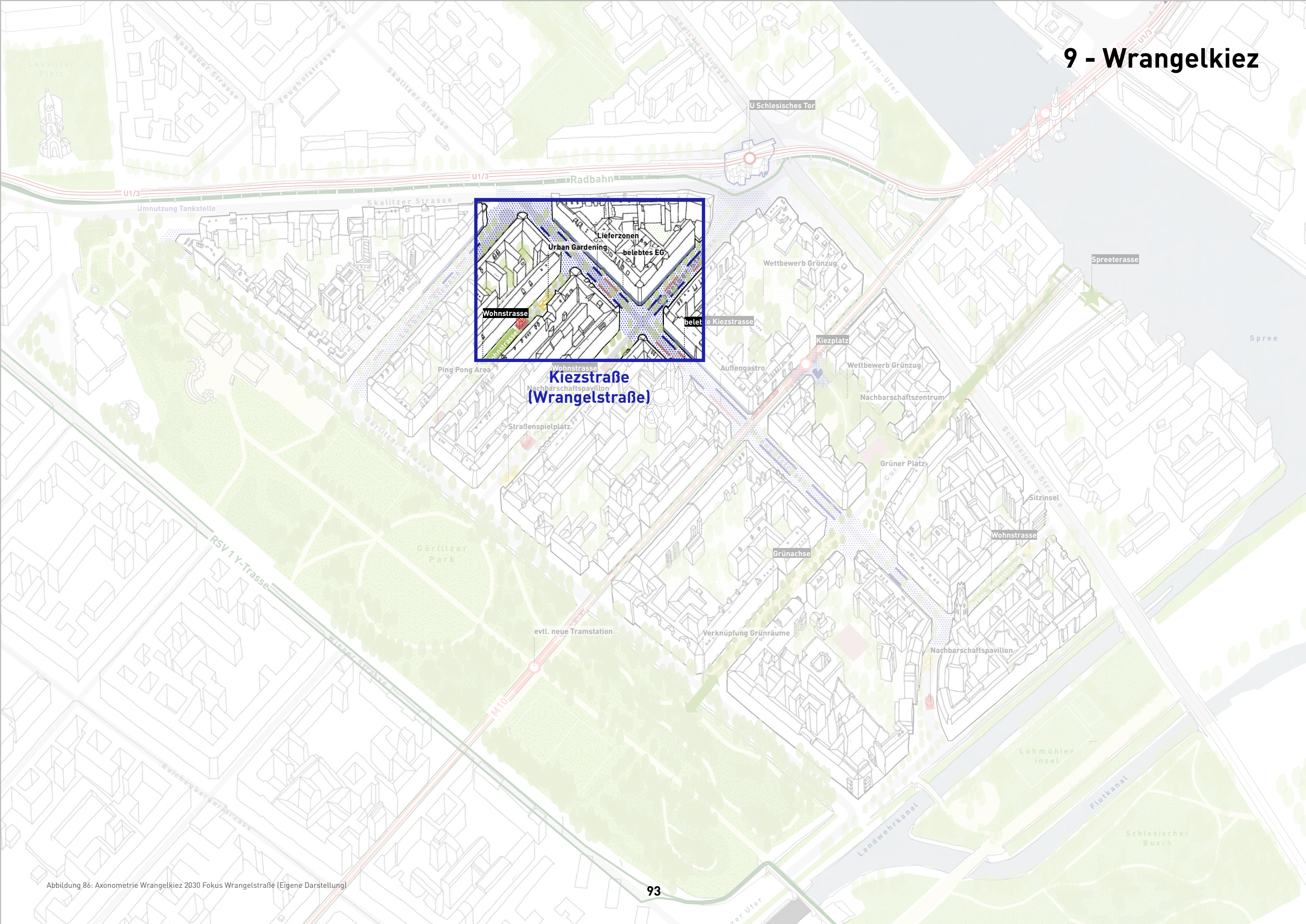


Abbildung 86: Axonometrie Wrangelkiez 2030 Fokus Wrangelstraße (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Kiezstraße

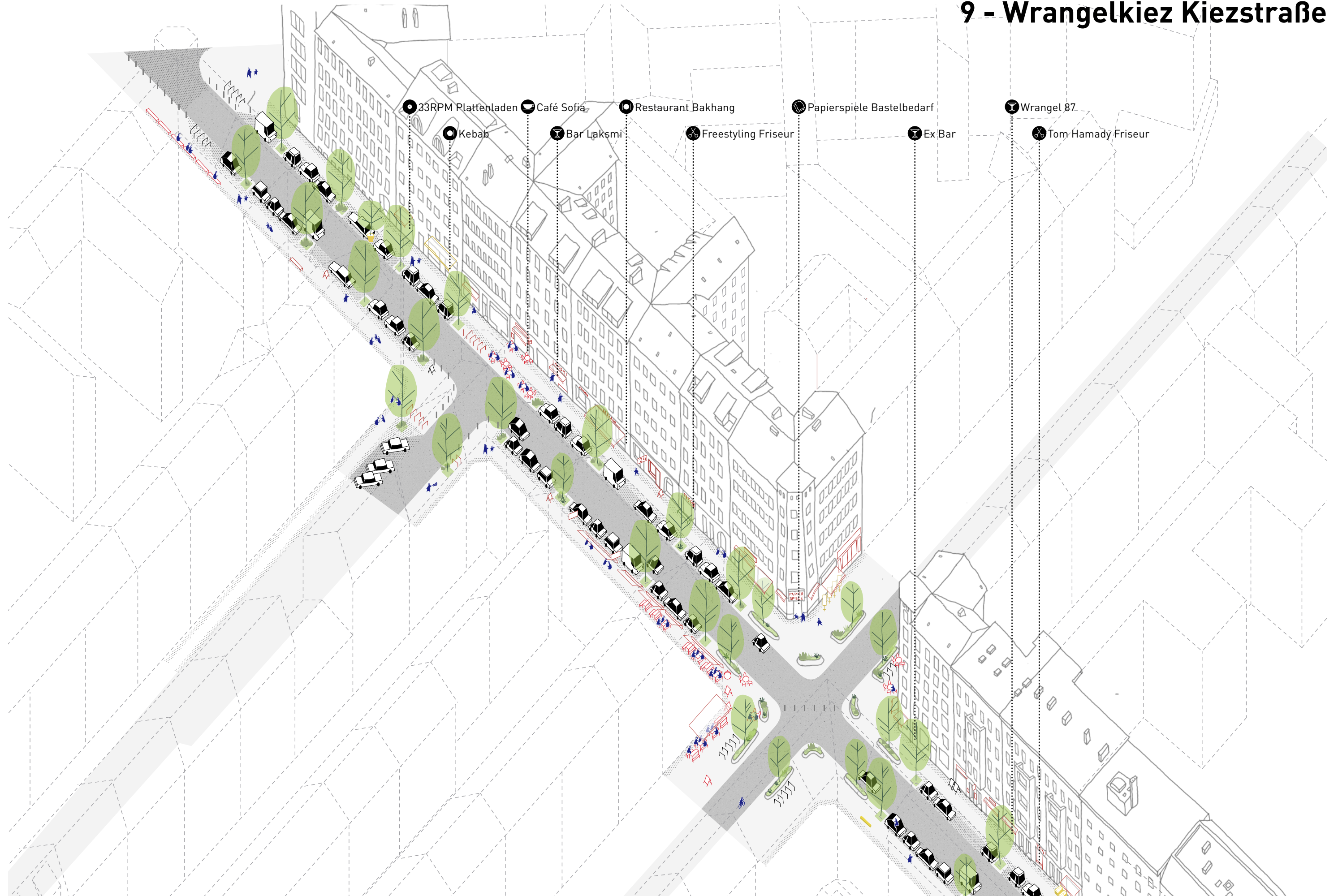


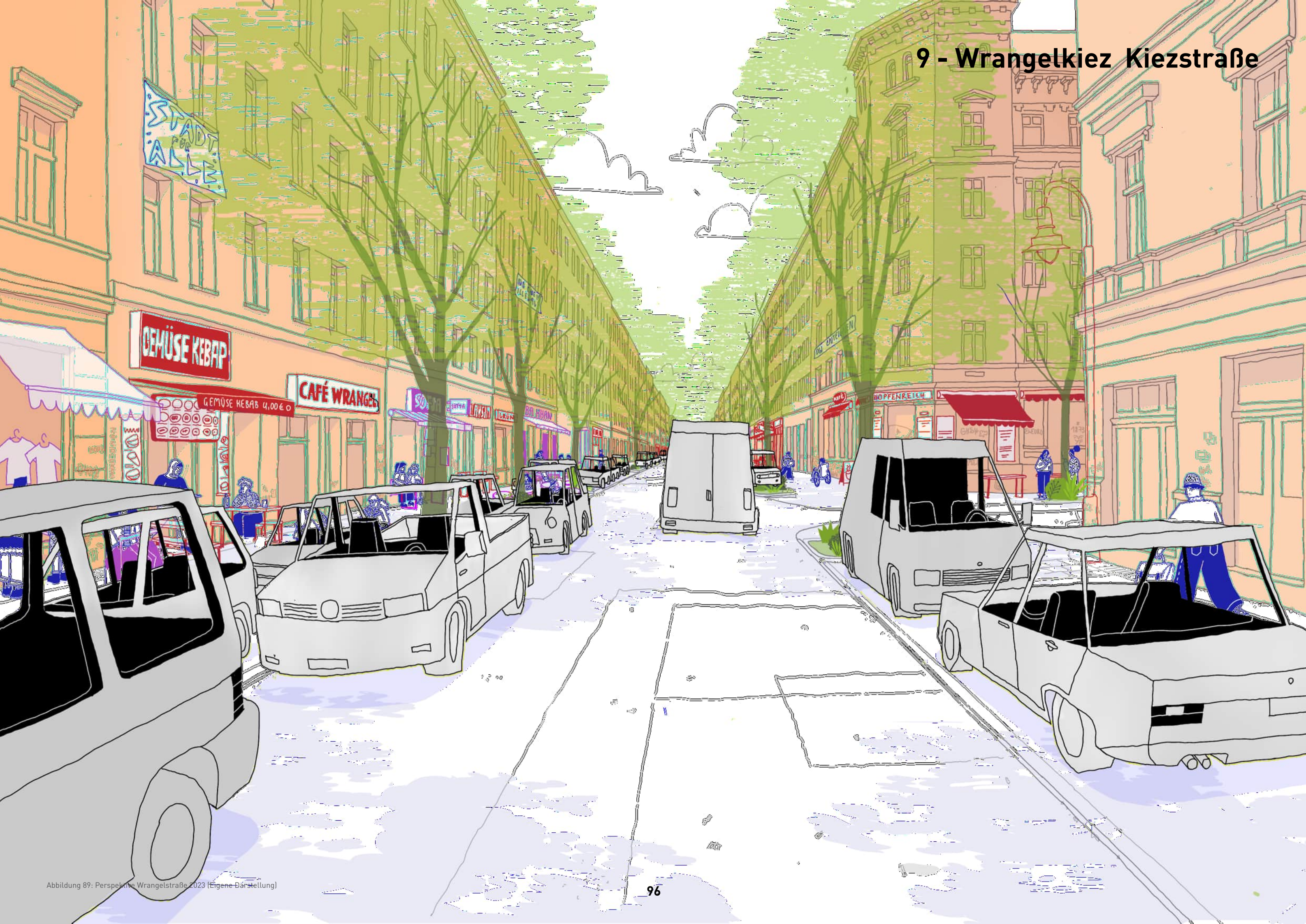
Abbildung 87: Axonometrie Wrangelstraße 2023 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Kiezstraße



Abbildung 88: Axonometrie Wrangelstraße 2030 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Kiezstraße



9 - Wrangelkiez Kiezstraße



Abbildung 1: Perspektive Wrangelstraße 2030 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez



Abbildung 90: Axonometrie Wrangelkiez 2030 Fokus Curvystraße (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Grünachse

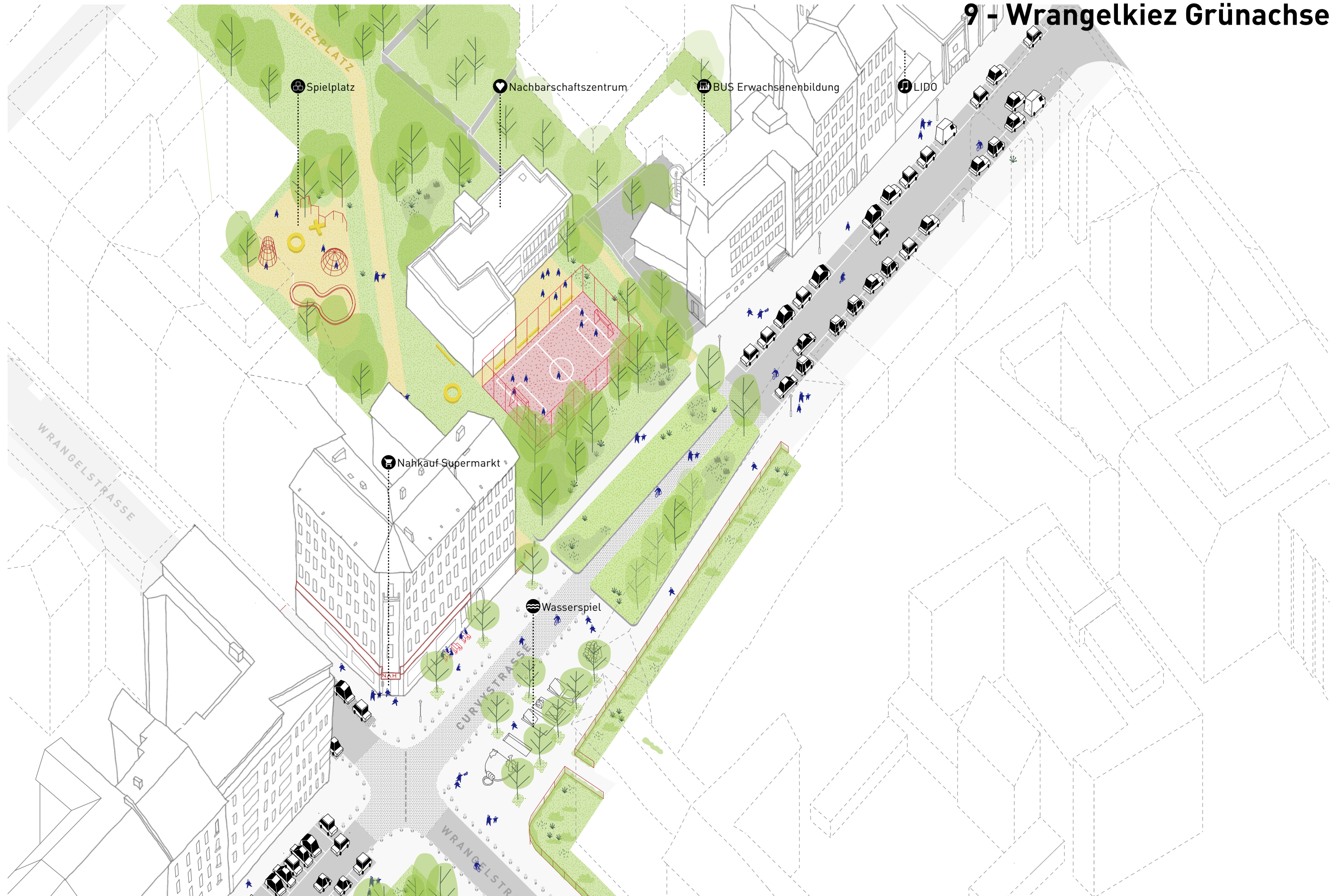
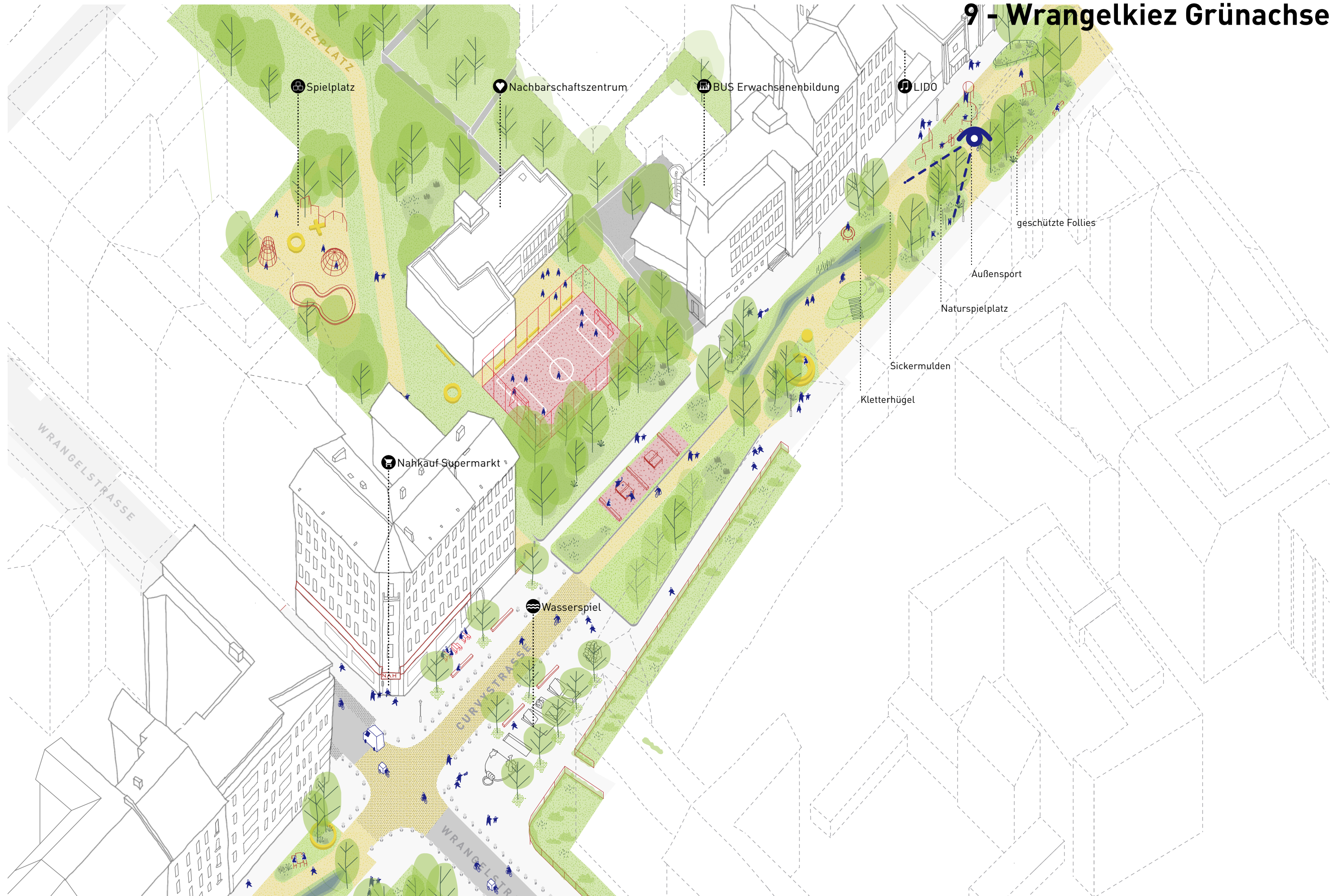
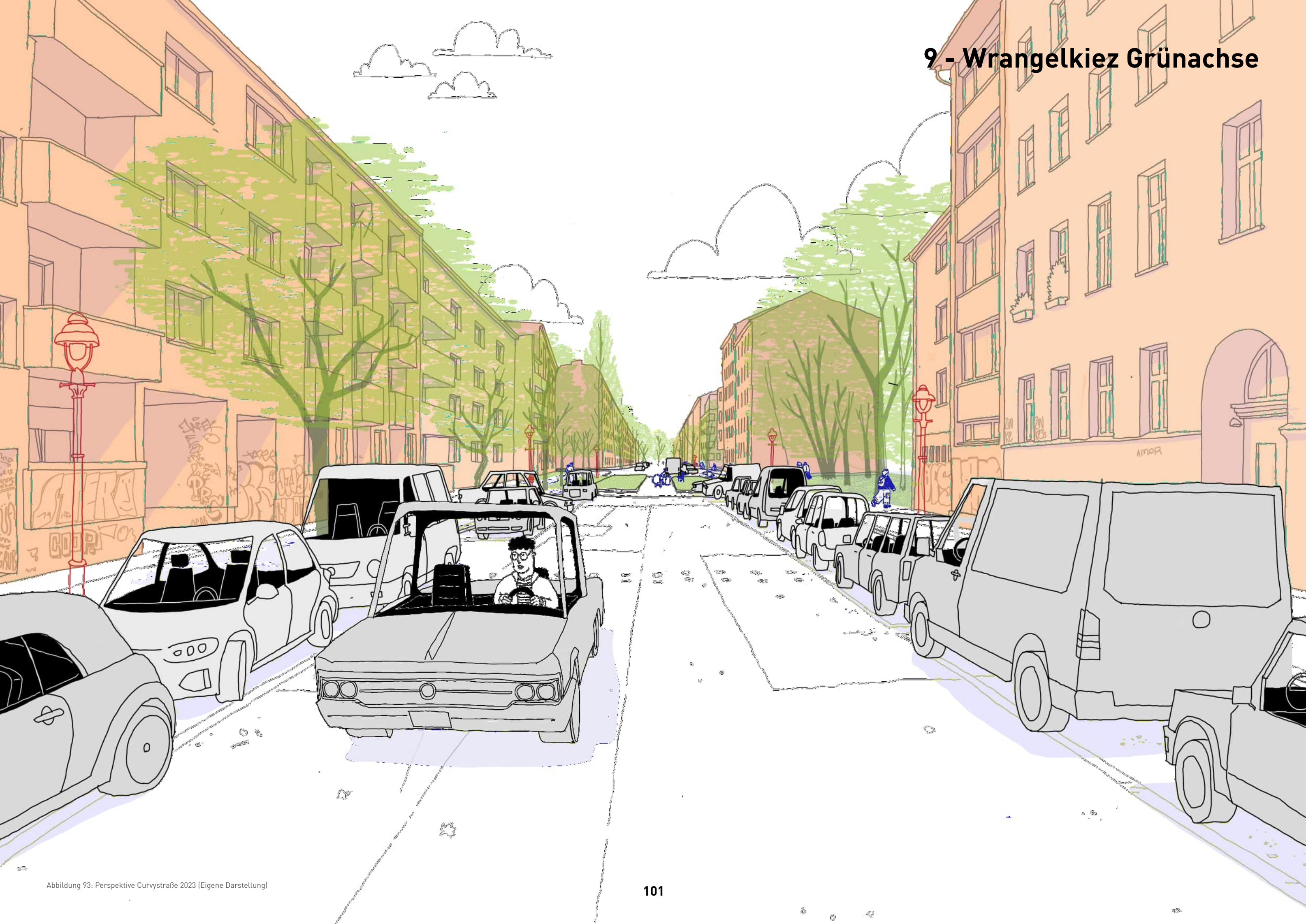


Abbildung 91: Axonometrie Curvstraße 2023 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Grünachse

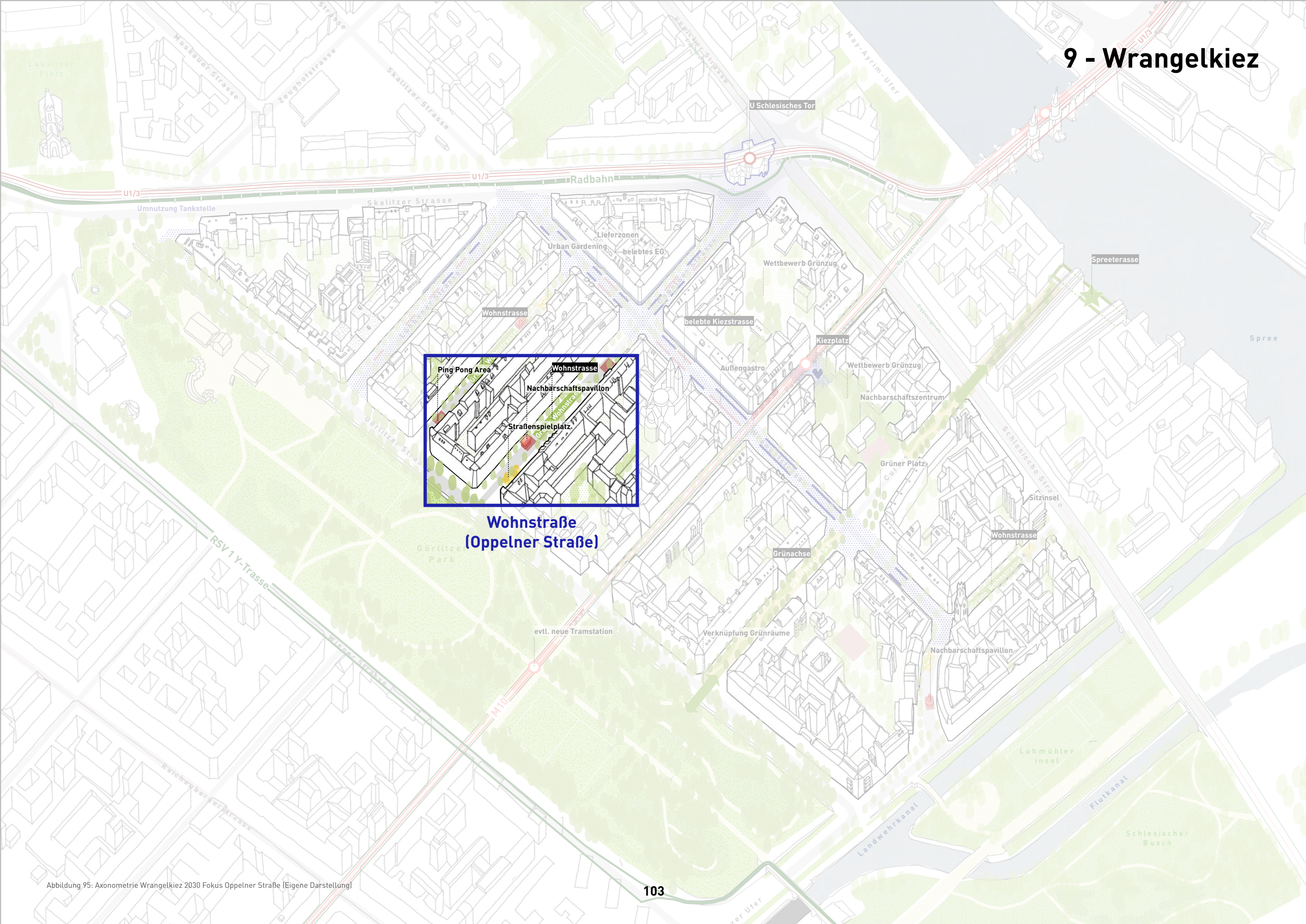


9 - Wrangelkiez Grünachse





9 - Wrangelkiez



9 - Wrangelkiez Wohnstraße

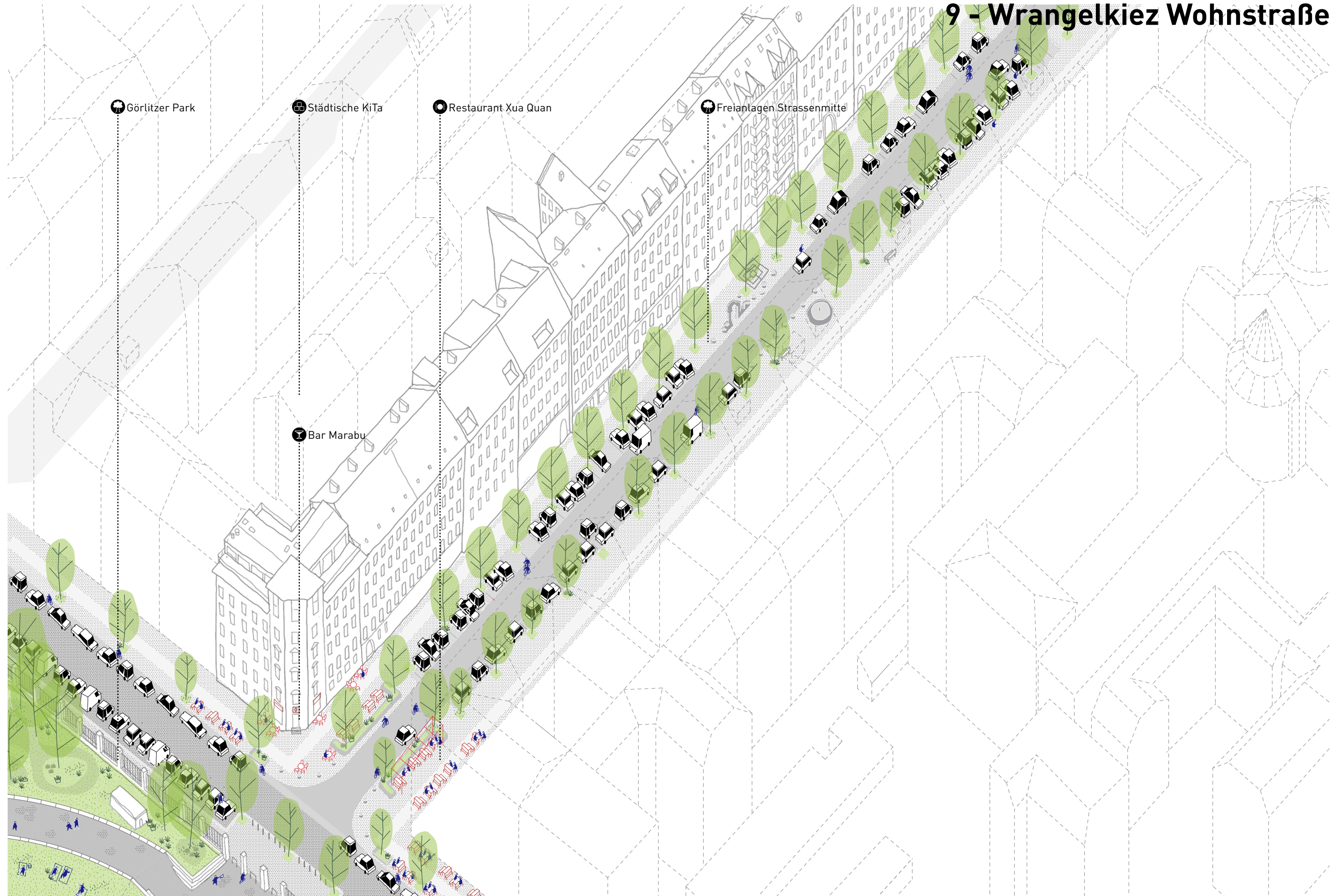


Abbildung 96: Axonometrie Oppelner Straße 2023 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Wohnstraße

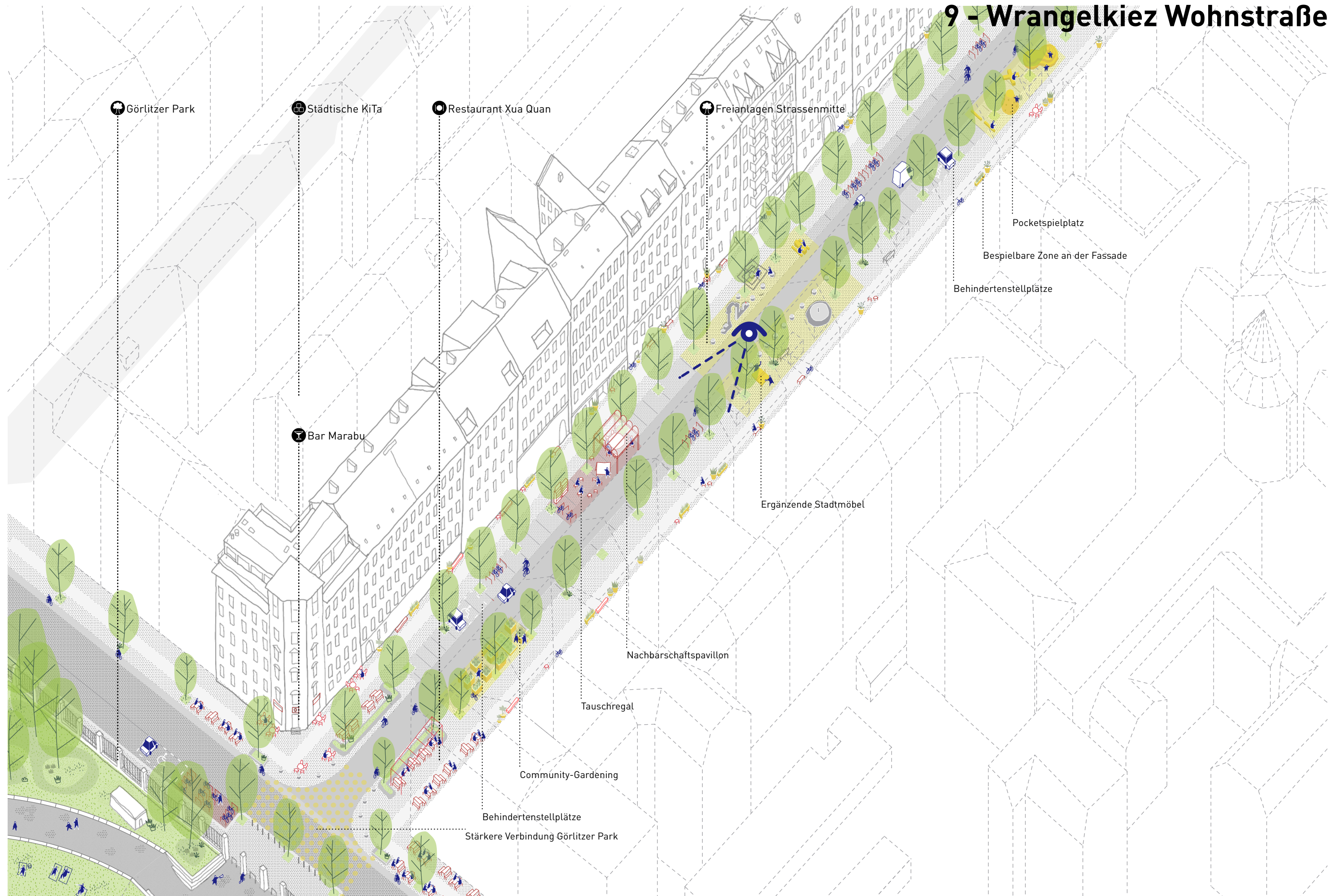
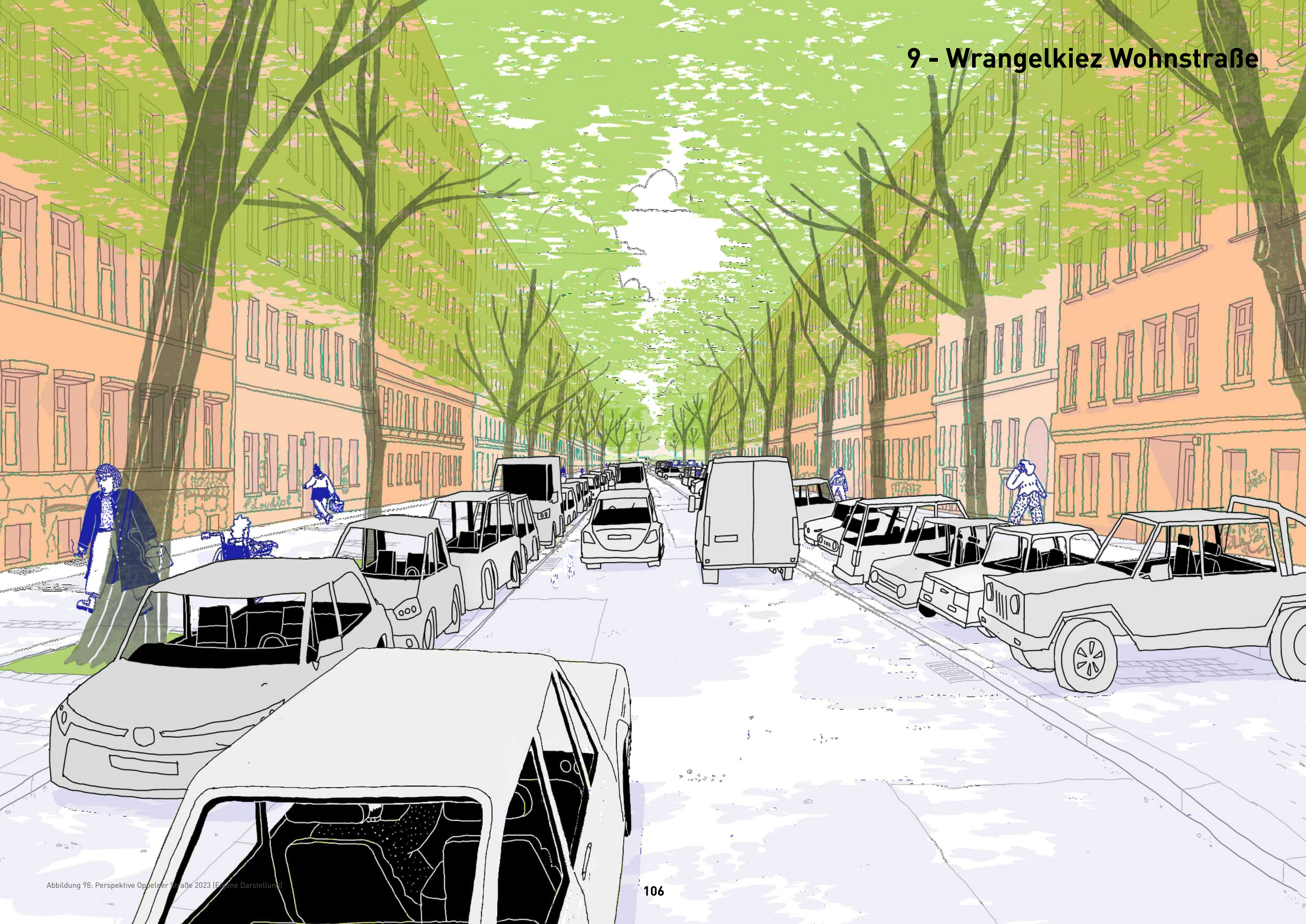


Abbildung 97: Axonometrie Oppelner Straße 2030 (Eigene Darstellung)

9 - Wrangelkiez Wohnstraße





Fazit und weitere Schritte

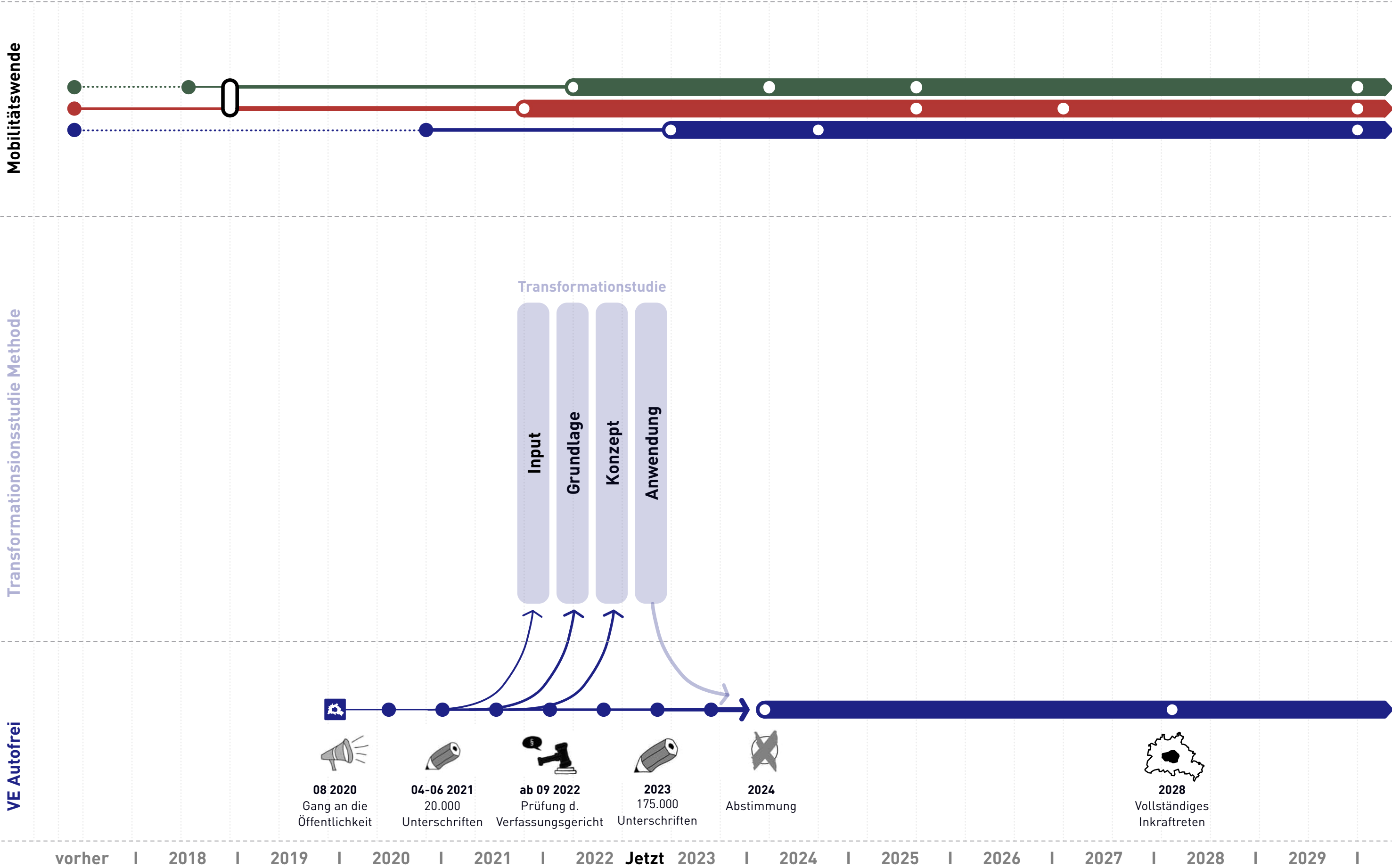


Abbildung 48: Prozessdiagramm Transformationstudie Integration Mobilitätswende (Eigene Darstellung)

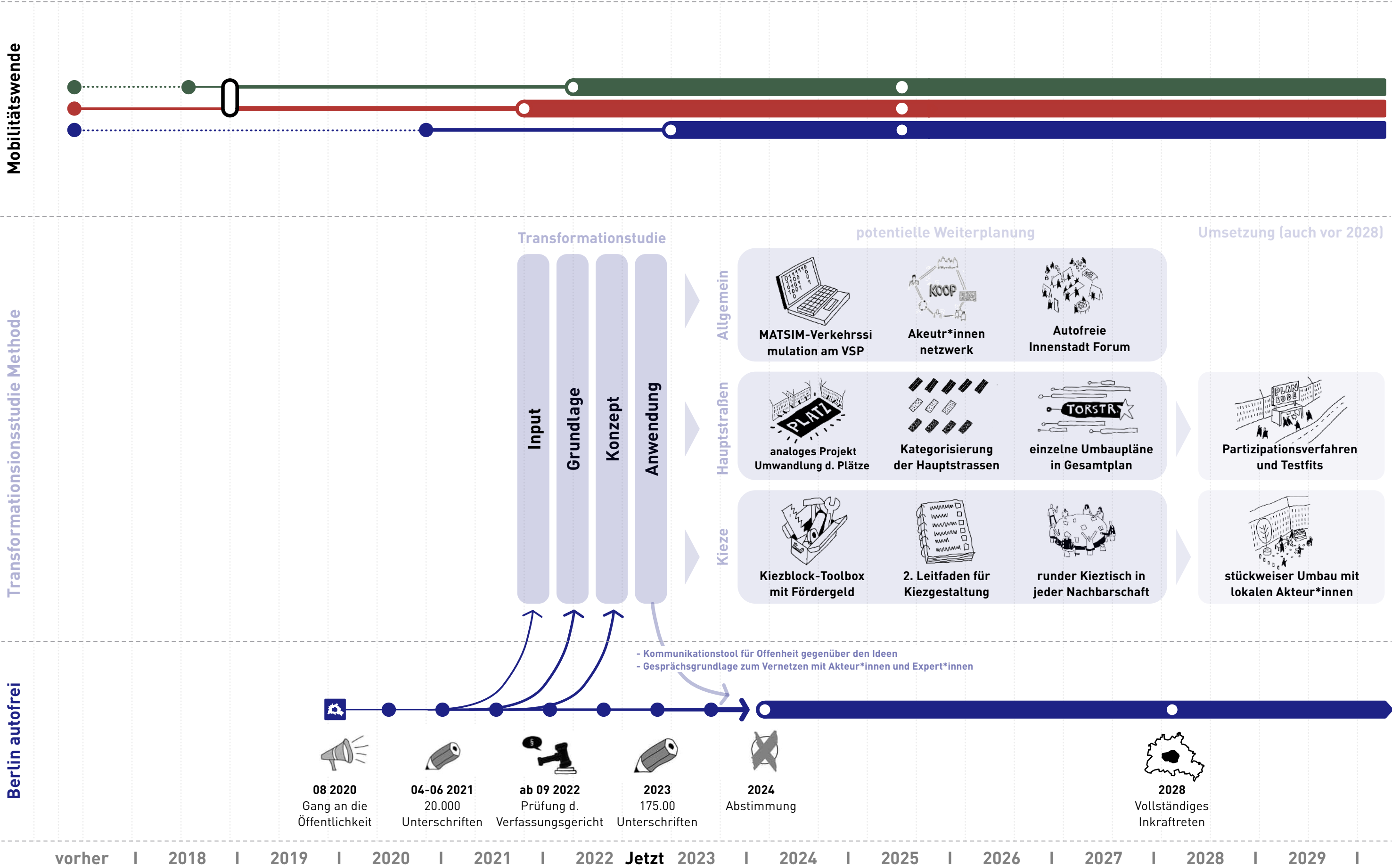


Abbildung 100: Prozessdiagramm Transformationstudie folgende Entwicklung (Eigene Darstellung)

Abschließend betrachtet erfüllt die Arbeit einige der anfangs gesetzten Ziele. Die verschiedenen Prozesse der Mobilitätswende Berlins wurden visualisiert. Zusammen mit dem Zeitplan des Volksentscheids Berlin autofrei konnte ein integrativer und intersektionaler Prozess hin zu einer autoreduzierten Innenstadt skizziert werden. Bei den Gesprächen mit Moritz Kreschner und Johannes Weber sorgte die übersichtliche Darstellung der doch sehr komplexen Prozesse für viel Klarheit. Auch die möglichen Synergien zwischen dem Transformationsprozess zur autofreien Innenstadt und bspw. dem Ausbau neuer Tramlinien konnte anschaulich gezeigt werden.

Für die genaue Ausformulierung der Transformation wurden zwei Bearbeitungsebenen gewählt: Die übergeordnete Ebene der Hauptstraßen und die lokale Ebene der Kieze. Diese Aufteilung war innerhalb des Arbeitsprozesses sehr ergiebig und fand auch im Seminar von Prof. Kai Nagel am Institut für Verkehrssystemplanung der TU Berlin viel Zustimmung.

Auf der übergeordneten Ebene der Hauptstraßen wurden vier verschiedene Straßen stichprobenartig betrachtet. Dabei wurde darauf geachtet, dass sehr unterschiedliche Typen von Straßenquerschnitten vertreten sind. In die Vorher/Nachher-Axonometrien ließen sich bestehende Planungen, wie etwa die Verlängerung der M10 oder das Vorzugsradnetz und Inspiration aus Projekten wie bspw. die Avinguda Meridiana in Barcelona integrieren. Durch dieses anschauliche Gesamtbild, wurde eine autoreduzierte Version der Berliner Hauptverkehrsachsen visualisiert. Es wurde sich stark an bereits erprobten Beispielen orientiert, dennoch müsste die Zweckmäßigkeit der gezeichneten Straßenquerschnitte in einer gesamtstädtischen Verkehrssimulation getestet werden. Dafür würde sich bspw. ein nachfolgendes Seminar am Lehrstuhl von Prof. Kai Nagel am Institut für Verkehrssystemplanung der TU Berlin sehr gut eignen. Zusätzlich zu den Verkehrsachsen könnte man in nachfolgenden Studien die Gestaltung der Verkehrsknoten und Stadtplätze vornehmen.

Auf der lokalen Ebene der Kieze ließen sich die Ideen der *ville du quart d'heure* und der *Superillas* in das Berliner Kiezblock Prinzip integrieren. So wurde bspw. ein ähnliches Grünachsensystem wie in *l'Eixample* und *Sant Martí* in der lokalen Ebene der Kieze integriert. Im Hinblick auf klimaresiliente Stadtplanung und das Modell der Schwammstadt, erscheint dieser Ansatz sehr vielversprechend. Hier war der Austausch mit Ragnhild Sørensen von *Changing Cities e.V.* besonders hilfreich.

Als Fokusbereich wurde der Wrangelkiez gewählt. Der Ansatz der Arbeit ist es, bei der Transformation der Kieze die Kiezblock-Initiativen oder Nachbarschaftsorganisationen zu ermächtigen und somit die Planung zu lokalisieren. Im Wrangelkiez existiert bereits die Initiative „Autofreier Wrangelkiez“ (Initiative Autofreier Wrangelkiez Berlin, 2018), welche in verschiedenen Nachbarschaftsworkshops bereits viele Ideen für die autofreie Gestaltung ihres Kiezes gesammelt hat. Aufbauend darauf, konnte ich einen Gesamtplan zeichnen, welcher die Belange der Nachbar*innen integriert und einen möglichen Bottom-Up-Ansatz der Transformation skizziert. Bei der Bearbeitung des Wrangelkieses wurden ebenfalls übergeordnete zukünftige Planungen wie die Radbahn oder die Verlängerung der M10 mit aufgenommen, wodurch verschiedene Ebenen der Konzeption auf einer Grafik in Korrelation gesetzt wurden.

Ein weiteres Ziel der Arbeit war es, als Kommunikationstool zur Verständigung der Vision von VE Berlin autofrei zu dienen. Die Infografiken zum Sondernutzungsrecht und zum Prozess der Musterstraße wurden bereits auf den Internetplattformen von VE Berlin autofrei verwendet. Das Bedrucken von Postkarten mit den Vorher/Nachher-Perspektiven und Weiteres ist bereits in Planung.

Insgesamt zeigt sich, dass die Studie einen guten Grundstein darstellt, um die realistische Planung einer autoreduzierten Innenstadt weiter fortzuführen.



Spielplatz

♥ Nachbarschaftszentrum

🚌 BUS Erwachsenenbildung

🎵 LIDO

Vielen Dank!

🛒 Nahkauf Supermarkt

gesch

Außensport

Naturspielplatz

Sickermulden

Kletterhügel

Literaturverweise zu eigenen Abbildungen

- Seite 10:** **Abbildung 5:** Integrative Planung (Eigene Darstellung): (vgl. Radbahn Berlin, 2022); (vgl. Kiezblocks, 2022); (vgl. VBB et. al., 2021); (vgl. SenUVK, 2023a); (vgl. SenUVK, 2023b)
- Seite 13:** **Abbildung 7:** Flächenvergleich Transportmittel (Eigene Darstellung): (vgl. NACTO, 2016, S.71)
- Seite 18:** **Abbildung 11:** Projekte der Mobilitätswende in Paris (Eigene Darstellung): Grand Paris Express (vgl. Société du Grand Paris, 2022b); Plan Velo (vgl. Ville de Paris, 2021a, S.5); Ville du quart d'heure (vgl. Ville de Paris, 2020a); Réinventons nos Places (vgl. Apur, 2016); Boulevard périphérique (Ville de Paris, 2022b), zone à trafic limité (Ville de Paris, 2022d)
- Seite 25:** **Abbildung 18:** Projekte der Mobilitätswende in Barcelona (Eigene Darstellung): Superilla Masterplan (Ajuntament de Barcelona, 2014, S.11); Superilla Piloten (Ajuntament de Barcelona, 2018; Ajuntament de Barcelona Digital City, 2019); Eixos Verdes l'Eixample (Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.8); Eixos Verdes Sant Martí (Distrito Sant Martí, 2023a); Hauptachsen (Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.7)
- Seite 37:** **Abbildung 34:** Berlin mit dem vom Gesetzesentwurf betroffenen Innenstadtbereich (Eigene Darstellung): (Geoportal Berlin, 2019a)
- Seite 38:** **Abbildung 36:** Übersicht Sondernutzungsrecht (Eigene Darstellung): (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei, 2021, S.3,4)
- Seite 51:** **Abbildung 47:** Prozessdiagramm Transformationstudie Integration VE Berlin autofrei (Eigene Darstellung): Prozess Berlin autofrei (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei 2023b)
- Seite 52:** **Abbildung 48:** Prozessdiagramm Transformationstudie Integration Mobilitätswende (Eigene Darstellung): Prozess Berlin autofrei (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei 2023b)
- Seite 53:** **Abbildung 49:** Prozessdiagramm Mobilitätswende (Eigene Darstellung): Radbahn Berlin (Radbahn Berlin, 2022); Fahrradgesetz (Volksentscheid Fahrrad, 2016); Radverkehrsplan (InfraVelo, 2023a); Fahrrad (Berlin SenUVK, 2023b); Radschnellverbindungen (InfraVelo, 2023b); ÖPNV Gesetz und Mobilitätsgesetz (SenUVK 2023a); Nahverkehrsplan (SenUVK, 2019); BVG-Vertrag (SenUVK, 2020); i2030 (VBB et. al. 2021); Kiezblocks (Kiezblocks, 2023); Berlin Autofrei (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei 2023b)
- Seite 54:** **Abbildung 50:** Stadtgebiet Berlin Autostraßennetz (Eigene Darstellung): (Geoportal Berlin, 2021)
- Seite 55:** **Abbildung 51:** Stadtgebiet Berlin Autostraßennetz Entwicklung (Eigene Darstellung): Rückbau A104 (Rozol, 2021); Umbau A100 Abschnitt 16 (Paper planes e.V., 2021); Weiterbau A100 Abschnitt 17 (A100 stoppen, 2021)
- Seite 56:** **Abbildung 52:** Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz (Eigene Darstellung): Bestehendes Netz (Apple Karten, 2023)
- Seite 57:** **Abbildung 53:** Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn (Eigene Darstellung): Bestehendes Netz (Apple Karten, 2023); S-Bahnausbau (VBB et. al., 2021)
- Seite 58:** **Abbildung 54:** Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn und U-Bahn (Eigene Darstellung): Bestehendes Netz (Apple Karten, 2023); S-Bahnausbau (VBB et. al., 2021); U-Bahnausbau (Hasselmann, 2020)
- Seite 59:** **Abbildung 55:** Stadtgebiet Berlin RV-Netz (Eigene Darstellung): Vorrangnetz und Ergänzungsnetz (Geoportal Berlin, 2022); Radschnellwegverbindungen (InfraVelo, 2023b); Bestehender Ausbau (InfraVelo, 2023a)
- Seite 60:** **Abbildung 56:** Stadtgebiet Berlin RV-Netz Entwicklung (Eigene Darstellung): Vorrangnetz und Ergänzungsnetz (Geoportal Berlin, 2022); Radschnellwegverbindungen (InfraVelo, 2023b)
- Seite 61:** **Abbildung 57:** Stadtgebiet Berlin Jelbi (Eigene Darstellung): Jelbi (Jelbi, 2023); Muva (BVG, 2023a)
- Seite 62:** **Abbildung 58:** Maßnahmenkatalog (Eigene Darstellung):
Radverkehr und Multimodal: Radvorzugsnetz (SenUVK, 2023a, S.13 ff.); Radergänzungsnetz (SenUVK, 2023a, S.13 ff.); Fahrradstraßen (InfraVelo, 2023a); Radparken ausbauen (SenUVK, 2023a, S.48 ff.); Ausbau Jelbi Netz (Jelbi, 2023); Lastenradverleih (fLotte Berlin, 2023); Bikesharing (Berlin.de, 2023)
ÖPNV - DB: Netzausbau Regio/S-Bahn (VBB et. al., 2021); Takterhöhung S-Bahn (VBB et. al., 2021); Takterhöhung Regio (VBB et. al., 2021)
ÖPNV - BVG: U-Bahnnetz Ausbau (Hasselmann, 2020a); Inbetriebnahme U10 (Hönicke, 2021); Tramnetz Ausbau (Meinetram, 2023); Aufrüstung Bahnhöfe (SenUVK, 2019, S.205 ff.); Takterhöhung Busnetz (SenUVK, 2019, S.247 ff.); Ausbau Busnetz (SenUVK, 2019, S.247 ff.); Autonome E-Shuttles (BVG, 2023b ; Charité, 2023; SenUVK, 2022 ; Testfeld Stadtverkehr, 2023)
Flächen: Autofreie Schulstraßen (Changing Cities e.V., 2023a); Kiezblocks (Kiezblocks, 2023); Parklets (SenUVK, 2023c);
Freies Bikeparken (Hasselmann, 2022); Parkraumbewirtschaftung (Hasselmann, 2022); Gastro a. Parkplätzen (Bezirksamt Mitte von Berlin, 2023); Temporäre Spielstraßen

(spielstraßen.de, 2023 ; SenUVK, 2023d)

- Seite 67:** **Abbildung 62:** Innenstadt Berlin Verwaltungsgrenzen (Eigene Darstellung): Verwaltungsgrenzen (Geoportal Berlin, 2023a)
- Seite 68:** **Abbildung 63:** Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz (Eigene Darstellung): Bestehendes Netz (Apple Karten, 2023)
- Seite 69:** **Abbildung 64:** Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn (Eigene Darstellung): Bestehendes Netz (Apple Karten, 2023); S-Bahnausbau (VBB et. al., 2021)
- Seite 70:** **Abbildung 65:** Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn und Tram (Eigene Darstellung): Bestehendes Netz (Apple Karten, 2023); S-Bahnausbau (VBB et. al., 2021) Tra-
mausbau (Meinetram, 2023)
- Seite 72:** **Abbildung 67:** Innenstadt Berlin Radnetz umgesetzt (Eigene Darstellung): Vorrangnetz und Ergänzungsnetz (Geoportal Berlin, 2022); Radschnellwegverbindungen (InfraVelo, 2023b); Bestehender Ausbau (InfraVelo, 2023a)
- Seite 73:** **Abbildung 68:** Innenstadt Berlin Radnetz geplant (Eigene Darstellung): Vorrangnetz und Ergänzungsnetz (Geoportal Berlin, 2022); Radschnellwegverbindungen (InfraVelo, 2023b)
- Seite 74:** **Abbildung 69:** Innenstadt Berlin Jelbi (Eigene Darstellung): Jelbi (Jelbi, 2023)
- Seite 75:** **Abbildung 70:** Innenstadt Berlin Straßennetz (Eigene Darstellung): Übergeordnetes Straßennetz (Geoportal Berlin, 2023b)
- Seite 76:** **Abbildung 71:** Innenstadt Berlin Verkehrsmengen (Eigene Darstellung): Verkehrsmengen (Geoportal Berlin, 2019c)
- Seite 80:** **Abbildung 74:** Hauptstraßenentwicklung Bülowstraße (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b)
- Seite 81:** **Abbildung 75:** Hauptstraßenentwicklung Turmstraße (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b)
- Seite 82:** **Abbildung 76:** Hauptstraßenentwicklung Torstraße (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b)
- Seite 83:** **Abbildung 77:** Hauptstraßenentwicklung Bundesallee (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b)
- Seite 85:** **Abbildung 78:** Innenstadt Berlin Kiezblocks (Eigene Darstellung): Kiezblocks beschlossen, umgesetzt oder aktiv (Kiezblocks, 2023); Kiezblock Potential (Geoportal Berlin, 2020)
- Seite 88:** **Abbildung 81:** Innenstadt Berlin Kiezblocks Entwicklung Fokus (Eigene Darstellung): Kiezblocks beschlossen, umgesetzt oder aktiv (Kiezblocks, 2023)
- Seite 89:** **Abbildung 82:** Axonometrie Wrangelkiez (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b)
- Seite 90:** **Abbildung 83:** Axonometrie Wrangelkiez 2010 (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b)
- Seite 91:** **Abbildung 84:** Axonometrie Wrangelkiez 2023 (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b),
Parkplätze (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2020), Wettbewerb Grünzug (Wettbewerbe aktuell, 2020),
- Seite 92:** **Abbildung 85:** Axonometrie Wrangelkiez 2030 (Eigene Darstellung): Straßenbefahrung (Geoportal Berlin, 2019b), Gebäude (Apple Karten, 2023a), ÖPNV (Apple Karten, 2023b);
Radbahn (Radbahn Berlin, 2022); Wettbewerb Grünzug (Wettbewerbe aktuell, 2020); Verlängerung M10 (Meinetram, 2023), geplantes Radnetz (Geoportal Berlin, 2022); Rad-
schnellwegverbindungen (InfraVelo, 2023b)
- Seite 109:** **Abbildung 48:** Prozessdiagramm Transformationstudie Integration Mobilitätswende (Eigene Darstellung): Prozess Berlin autofrei (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei 2023b)
- Seite 110:** **Abbildung 100:** Prozessdiagramm Transformationstudie folgende Entwicklung (Eigene Darstellung): Prozess Berlin autofrei (vgl. Volksentscheid Berlin autofrei 2023b)

Berlin (nach Quellen)

Senat/Bezirke

Berlin.de (2023): Bikesharing Berlin, berlin.de das offizielle Hauptstadtportal [online] <https://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/sharing/bikesharing/> [abgerufen am 23.01.2023]

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (2022): *Machbarkeitsuntersuchung Verkehrswende Wrangelkiez – Ergebnisse der Bestandsanalyse*, Berlin, Deutschland: Bezirksamt Lichtenberg von Berlin [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/> [abgerufen am 23.01.2023]

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (2023): Kostenfreier Lastenfahrradverleih in öffentlichen Einrichtungen, Bezirksamt Lichtenberg von Berlin [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/> [abgerufen am 23.01.2023]

Bezirksamt Mitte von Berlin (2023): Schankvorgarten auf Parkplätzen, Bezirksamt Mitte von Berlin [online] <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassenverwaltung/schankvorgarten-auf-parkpl-tzen-1196022.php> [abgerufen am 23.01.2023]

Senatskanzlei Berlin (2021): Berliner Radverkehrsplan setzt neue Standards für rund 3000 Kilometer Radwege. Pressemitteilung, 07.09.2021, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1123384.php> [abgerufen am 23.01.2023]

Senatskanzlei Berlin (2020): Machbarkeitsstudie für Pilotprojekt zur Autobahnüberdeckung wird erarbeitet. Pressemitteilung, 22.12.2020, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.1033711.php> [abgerufen am 23.01.2023]

SenInnDS (2023): Volksbegehren und Volksentscheid, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/inneres/buerger-und-staat/wahlen-und-abstimmungen/volksinitiative-volksbegehren-volksentscheid/volksbegehren-und-volksentscheid/artikel.24015.php> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2014): *Nahverkehrsplan 2014-2018*, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] <https://datenbox.stadt-berlin.de/filr/public-link/file-download/8a8ae3ab75bbb-2900175d68897962a30/4793/5207177934693316029/nvp2014-2018.7z> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2018): *Broschüre zum Mobilitätsgesetz*, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/#nvp> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2019): *Nahverkehrsplan 2019-2023*, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/#nvp> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2020): *Der BVG-Verkehrsvertrag 2020-2035*, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/verkehrsvertraege/bvg-verkehrsvertrag-2020-2035.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2021a): Autofreie Friedrichstraße: Projektzeitraum wird verlängert. Pressemitteilung, 22.01.2021, berlin.de [online] <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwilmKe-vt78AhWHSfEDHU20AqYQFnoECBUQAQ&url=https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1043871.php&usg=AOvVaw1u-plAhQLAABH3PYkvnuzt> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2021b): Neue Planauslegung beim Straßenbahn-Projekt Ostkreuz. Pressemitteilung, 13.10.2021, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1135364.php> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2021c): *Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030*, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere_stepmove.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2021d): Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz / Kulturforum, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-umsetzung/alexanderplatz-potsdamer-platz-kulturforum/> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2021e): *Radverkehrsplan 2014-2018*, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/radverkehrsplan.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2021f): Von Mitte bis Hönow: Machbarkeitsuntersuchung der Radschnellverbindung „Ost-Route“ veröffentlicht. Pressemitteilung, 28.04.2021 [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2022): Shuttles & Co: Autonome Shuttles & Co im digitalen Testfeld Stadtverkehr, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/forschungs-und-entwicklungsprojekte/laufende-projekte/shuttles-co-1076682.php> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2023a): Berliner Mobilitätsgesetz, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2023b): Dachmarke „Fahrrad Berlin“, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/dachmarke-fahrrad-berlin/> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2023c): Parklet-Förderung, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/parklets/> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK (2023d): Temporäre Spielstraßen: Neue Räume für Nachbarschaften, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/> [abgerufen am 23.01.2023]

SenUVK et. al. (2022): *Leitfaden zur Einrichtung temporärer Spielstraßen in Berlin*, Berlin, Deutschland: berlin.de [online] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjhicyDguD8AhXQnf0HHZAHWCWEQFnoECCIAQ&url=https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/leitfaden-temporaere-spielstrassen.pdf&usg=AOvVaw33tdzilNY1ElcH7pL-kinF [abgerufen am 23.01.2023]

SenWiEnBe (2020): Mantelvertrag für den Verkehrsvertrag unterzeichnet. Pressemitteilung, 18.06.2020, berlin.de [online] <https://www.berlin.de/sen/web/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.947828.php> [abgerufen am 23.01.2023]

Verkehrsbetriebe

BVG (2021): *Unser Fahrplan Richtung Nachhaltigkeit*, Berlin, Deutschland: BVG [online] <https://unternehmen.bvg.de/wp-content/uploads/2021/07/Nachhaltigkeits-Fact-Sheets.pdf> [abgerufen am 23.01.2023]

BVG (2021): Anwohnerinformationsveranstaltung Turmstraße, BVG [online] <https://www.meinetram.de/de/index.php?section=Downloads&download=57> [abgerufen am 23.01.2023]

BVG (2023a): Der neue BVG Muva, BVG [online] <https://www.bvg.de/de/verbindungen/bvg-muva> [abgerufen am 23.01.2023]

BVG (2023b): Das Projekt See-Meile, BVG [online] <https://www.bvg.de/de/verbindungen/see-meile> [abgerufen am 23.01.2023]

Charité (2023): Wir lassen keinen fahren. Pressemitteilung 26.03.2018 [online] https://www.charite.de/service/pressemitteilung/artikel/detail/wir_lassen_keinen_fahren/ [abgerufen am 23.01.2023]

Center Nahverkehr Berlin (2017): ÖPNV in Berlin 2013-2015 Umsetzungsstand und Wirkungen des Berliner Nachverkehrsplans 2014-2018, Berlin, Deutschland: SenUVK [online] https://www.charite.de/service/pressemitteilung/artikel/detail/wir_lassen_keinen_fahren/ [abgerufen am 23.01.2023]

InfraVelo (2023a): Projektkarte, InfraVelo [online] <https://www.infravelo.de/karte/> [abgerufen am 23.01.2023]

InfraVelo (2023b): Radschnellwegverbindungen Schnell und komfortabel mit dem Rad unterwegs, InfraVelo [online] <https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/radschnellverbindungen/> [abgerufen am 23.01.2023]

Jelbi (2023): Jelbi eine für alle, Jelbi [online] <https://www.jelbi.de/> [abgerufen am 23.01.2023]

Meinetram (2023): Dein Berlin - Deine Tram, BVG [online] <https://www.meinetram.de/de/> [abgerufen am 23.01.2023]

SPD Berlin et. al. (2021): *Koalitionsvertrag 2021-2026*, Berlin, Deutschland: berlin.de [online] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiA_valIN78AhUhXfEDHWBbB4kQFnoECAYQAQ&url=https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag/berlin_koavertrag_2021_2026.pdf&usg=AOvVaw0Bo1Z1RN_H9cX179Hdy-E [abgerufen am 23.01.2023]

Testfeld Stadtverkehr (2023): KIS´M KI-basiertes System für vernetzte Mobilität, Digitales Testfeld Stadtverkehr [online] <https://testfeldstadtverkehr.berlin/avf/kism/> [abgerufen am 23.01.2023]

VBB et. al. (2020): *Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion - Chancen und Herausforderungen*, Deutschland, Berlin: i2030 [online] <https://www.i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/i2030-Metropolbroschuere.pdf> [abgerufen am 23.01.2023]

VBB et. al. (2021): i2030 Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg, i2030 [online] <https://www.i2030.de/> [abgerufen am 23.01.2023]

Initiativen/Vereine

A100 stoppen (2021): Aktionsbündnis A100 stoppen!, A100 stoppen [online] <https://www.a100stoppen.de> [abgerufen am 23.01.2023]

Changing Cities e.V. (2023a): #100 Schulzonen #selbst und sicher, Changing Cities e.V. [online] <https://changing-cities.org/kampagnen/100schulzonen/> [abgerufen am 23.01.2023]

Changing Cities e.V. (2023b): Monitoring des Berliner Radnetzes: Erste Ergebnisse, Changing Cities e.V. [online] <https://changing-cities.org/verein/> [abgerufen am 23.01.2023]

Changing Cities e.V. (2023c): Verein, Ja wir sind die mit dem Volksentscheid [online] <https://changing-cities.org/verein/> [abgerufen am 23.01.2023]
fLotte Berlin (2023): Die fLotte: Freie Lastenräder für Berlin, fLotte [online] <https://flotte-berlin.de/> [abgerufen am 23.01.2023]
Initiative Autofreier Wrangelkiez Berlin (2018): *Wrangelkiez Autofrei! Die Vision mit Kiezwegkarte*, Berlin, Deutschland: Initiative Autofreier Wrangelkiez Berlin [online] <http://www.autofreierwrangelkiez.de/vision.pdf> [abgerufen am 23.01.2023]
Kiezblocks (2023): Kiezblocks Konzept, Kiezblocks [online] <https://www.kiezblocks.de/konzept/> [abgerufen am 23.01.2023]
Paper planes e.V. (2021): morgenfarm berlin - Nachnutzungskonzept für Autobahnen, paper planes e.V. <https://www.paper-planes.net/#morgenfarm> [abgerufen am 23.01.2023]
Radbahn Berlin (2022): Was ist die Radbahn? [online] <https://www.radbahn.berlin/de/ueber-radbahn> [abgerufen am 23.01.2023]
spielstraßen.de (2023): Was ist eine Temporäre Spielstraße?, Bündnis Temporäre Spielstrassen [online] <http://xn--spielstraen-36a.de/> [abgerufen am 23.01.2023]
Volksentscheid Fahrrad (2016): Volksentscheid - Gesetz, Volksentscheid Fahrrad [online] <https://www.volksentscheid-fahrrad.de/gesetz.html> [abgerufen am 23.01.2023]

VE Berlin autofrei

Verfassungsblog (2021): Autofrei per Gesetz - Zur rechtlichen Einordnung des „Volksentscheids Berlin autofrei“ [online] <https://verfassungsblog.de/autofrei-per-gesetz/> [abgerufen am 23.01.2023]
Volksentscheid Berlin autofrei (2020): Volksentscheid fordert autofreien Berliner S-Bahn-Ring. Pressemitteilung, 21.10.2020, Berlin autofrei [online] https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/presse/downloads/2020_10_21_VE_Berlin_autofrei_Pressemitteilung.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
Volksentscheid Berlin autofrei (2021a): *Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte Straßennutzung GemStrG Bln*, Berlin, Deutschland: Berlin autofrei [online] https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/presse/downloads/VE_Berlin_autofrei_2022_01_06_Gesetzentwurf_rev_rev.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
Volksentscheid Berlin autofrei (2021b): Volksentscheid Berlin autofrei reicht Gesetzentwurf ein für größte autoreduzierte Innenstadt der Welt. Pressemitteilung, 18.02.2021, Berlin autofrei [online] https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/presse/downloads/VE_Berlin_autofrei_2021_02_18_Pressemitteilung.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
Volksentscheid Berlin autofrei (2023a): Fünf Beweggründe Warum autofrei?, Berlin autofrei [online] <https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/warum.php?lang=de> [abgerufen am 23.01.2023]
Volksentscheid Berlin autofrei (2023b): eine autofreie Berliner Innenstadt... Wie geht das?, Berlin autofrei [online] <https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/wie.php?lang=de> [abgerufen am 23.01.2023]

Presse

Becker, Sophia (2021): Senat beschließt Radgesetz - Berlin soll binnen zehn Jahren zur Fahrradstadt werden, in: *Tagesspiegel*, 01.09.2021 [online] <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/das-berliner-mobilitaetsgesetz-ist-besser-als-sein-ruf> [abgerufen am 23.01.2023]
Hönicke, Christian (2021): Machbarkeitsstudie für die U10 - Berliner SPD will U-Bahn vom Alexanderplatz durch Weißensee bauen lassen, in: *Tagesspiegel*, 28.04.2021 [online] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/berliner-spd-will-u-bahn-vom-alexanderplatz-durch-weissensee-bauen-lassen-5396704.html> [abgerufen am 23.01.2023]
Hasselmann, Jörn (2018): Berlin - Stoff für den Straßenkampf, in: *Süddeutsche Zeitung*, 02.12.2022 [online] <https://www.sueddeutsche.de/panorama/autofahrer-fahrrad-radler-berlin-parken-parkplatz-1.5708574> [abgerufen am 23.01.2023]
Hasselmann, Jörn (2020a): Möglicher Ausbau des Berliner U-Bahn-Netzes Erstmals Zahlen zu Kosten und Fahrgästen, in: *Tagesspiegel*, 05.03.2020 [online] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/erstmals-zahlen-zu-kosten-und-fahrgaesten-4150465.html> [abgerufen am 23.01.2023]
Hasselmann, Jörn (2020b): Neue Tramstrecken in Berlin kommen später als geplant, in: *Tagesspiegel*, 12.12.2020 [online] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/senatorinnen-nennt-im-parlament-falsche-eröffnungsdaten-6599953.html> [abgerufen am 23.01.2023]
Heidtmann, Jan (2018): Senat beschließt Radgesetz - Berlin soll binnen zehn Jahren zur Fahrradstadt werden, in: *Tagesspiegel*, 20.02.2018 [online] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/polizei-justiz/berlin-soll-binnen-zehn-jahren-zur-fahrradstadt-werden-8421283.html> [abgerufen am 23.01.2023]

- Kluge, Christoph M. (2023):** Streit um Berlins Friedrichstraße Verbände der Gewerbetreibenden protestieren gegen Auto-Sperrung, in: *Tagesspiegel*, 05.02.2023 [online] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/polizei-justiz/berlin-soll-binnen-zehn-jahren-zur-fahrradstadt-werden-8421283.html> [abgerufen am 23.01.2023]
- Latz, Christian/Caspar Schwietering (2023):** Bundes-SPD macht Rückzieher im Autobahn-Streit Chance auf Stopp der A100-Verlängerung bleibt bestehen, in: *Tagesspiegel*, 14.01.2023 [online] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/bundes-spd-macht-ruckzieher-im-autobahn-streit-chance-auf-stopp-der-a100-verlangerung-in-berlin-bleibt-bestehen-9179424.html> [abgerufen am 23.01.2023]
- Schlappes, Christian; Abel Andreas (2018):** Wem gehört die Stadt? Diese Grafik zeigt es , in: *Morgenpost*, 03.06.2018 [online] <https://www.morgenpost.de/berlin/article214466143/Wem-gehoert-die-Stadt-Diese-Grafik-zeigt-es.html> [abgerufen am 23.01.2023]
- Wichert, Uwe (2022):** Neuer Rufbus BVG Muva hat Betrieb aufgenommen, in: *rbb24 Abendschau*, 15.09.2022 [online] <https://www.rbb24.de/panorama/bei-trag/2022/09/berlin-bvg-rufbus-muva-barrierefrei-bus.html> [abgerufen am 23.01.2023]

Studien/Paper

- Agora Verkehrswende (2018):** *Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement*, 2. Aufl., Berlin, Deutschland: Agora Verkehrswende, [online] https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_Auflage-3_WEB.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Agentur für clevere Städte (2014):** *Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report*, Berlin, Deutschland: Agentur für clevere Städte [online] https://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Andor, Mark A. el. al. (2020):** *Präferenzen und Einstellungen zu viel diskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahr 2018*, Essen, Deutschland: RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung e.V. [online] <https://link.springer.com/article/10.1007/s41025-019-00184-x> [abgerufen am 23.01.2023]
- Bukow, Sebastian el. al. (2020):** *Infrastrukturatlas Daten und Fakten über öffentliche Räume und Netze 2020*, Berlin, Deutschland: Heinrich-Böll-Stiftung [online] <https://www.boell.de/sites/default/files/2020-11/Infrastrukturatlas%202020.pdf> [abgerufen am 23.01.2023]
- Carstens, Peter (2022):** Jedes Auto kostet die Gesellschaft im Schnitt 5000 Euro pro Jahr, in *GEO*, 28.01.2022 [online] <https://www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/auto--studie-zeigt-die-wahren-kosten-des-autofahrens-31576032.html>
- Gerike, Regine el. al. (2019a):** *Mobilität in Städten SrV 2018 - Mobilitätssteckbrief für Berlin*, Dresden, Deutschland: Technische Universität Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften [online] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_steckbrief_berlin_gesamt.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Gerike, Regine el. al. (2019b):** *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“ SrV 2018*, Dresden, Deutschland: Technische Universität Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften [online] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_tabellen_berlin_gesamt.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Gerike, Regine el. al. (2019c):** *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“ SrV 2018 (Friedrichshain-Kreuzberg)*, Dresden, Deutschland: Technische Universität Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften [online] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_tabellen_friedrichshain-kreuzberg.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Gössling, Stefan/Jessica Kees/Todd Lidman (2022):** The lifetime cost of driving a car, in: *Ecological Economics*, Bd. 194 [online] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800921003943> [abgerufen am 23.01.2023]
- NACTO (2016):** *Global Street Design Guide*, New York City, USA: The National Association of City Transportation Officials [online] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwja24W17_b8AhVrSPEDHRz8DhoQFnoECB4QAQ&url=https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/08/Skye-Duncan-NACTO_Global-Street-Design-Guide-preview-sm.pdf&usg=AOvVaw3I-pGrscMeuSzNpnlBuK7R [abgerufen am 23.01.2023]
- Umweltbundesamt (2020):** *Gesundheitliche Belastung durch Umweltverschmutzung und Lärm - Ergebnisse der Umweltbewusstseinsstudien*, Dessau-Roßlau, Deutschland: Umweltbundesamt [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2378/dokumente/ubs-2018-factsheet-gesundheitliche-belastungen_laerm_barrierefrei.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Umweltbundesamt (2017):** *Klimaschutz im Verkehr: Neuer Handlungsbedarf nach dem Pariser Klimaschutzabkommen*, Dessau-Roßlau, Deutschland: Umweltbundesamt [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-18_texte_45-2017_paris-papier-verkehr_v2.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

23.01.2023]

Kartendienste

Apple Karten (2023a): Satellit, Maßstab keine Angabe, 2023, Apple Inc. [online] <https://www.apple.com/de/maps/> [abgerufen am 23.01.2023]
Apple Karten (2023b): ÖPNV, Maßstab keine Angabe, 2023, Apple Inc. [online] <https://www.apple.com/de/maps/> [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2019a): Umweltzone, 1:5000, 2019, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=E7062A604EE239F456FA2F-466CE0DB69?cmd=navigationShowResult&mid=K.k_umweltzone2007@senstadt [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2019b): Straßenbefahrung 2014, 1:500, 2019, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=A995BED206BC1C73826EC-4FD60CBE789?cmd=map_start [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2019c): Verkehrsmengen DTVw, 1:5000, 2019, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=088EA96A9544CE-080D94E2353411F5B4?cmd=navigationShowResult&mid=K.k_vmengen2019@senstadt [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2020): LOR Lebensweltlich orientierten Räume, 1:1000, 2020, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=E7062A604EE239F456FA2F466CE0DB69?cmd=navigationShowResult&mid=K.k_lor_2021@senstadt [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2021): Bundesfernstraßen, 1:50000, 2021, SenUVK [online] <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=E7062A604EE239F456FA2F-466CE0DB69?cmd=navigationShowResult&mid=K.bundesfernstr@senstadt> [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2022): Radverkehrsnetz, 1:1000, 2022, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=088EA96A9544CE-080D94E2353411F5B4?cmd=navigationShowResult&mid=K.k_radverkehrsnetz@senstadt [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2023a): ALKIS Berlin Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem, 1:5000, 2023, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=E7062A604EE239F456FA2F466CE0DB69?cmd=navigationShowResult&mid=K.wmsk_alkis@senstadt [abgerufen am 23.01.2023]
Geoportal Berlin (2023b): Übergeordnetes Straßennetz Bestand, 1:5000, 2023, SenUVK [online] https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/gisbroker.do;jsessionid=24DAFF382434ED00B412184F965284C6?cmd=navigationShowResult&mid=K.verkehr_strnetz@senstadt [abgerufen am 23.01.2023]

Sonstige

Rozol, Martina (2021): Stadt statt A 104 – AIV fordert Abriss der gesamten ehemaligen A 104 in Berlin, Architekten und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V. [online] <https://www.aiv-berlin-brandenburg.de/stadt-statt-a-104-aiv-fordert-abriss-der-gesamten-ehemaligen-a-104-in-berlin-modellprojekt-des-zukuenftigen-stadtumbaus-moeglich-neue-entwuerfe-vorgestellt/> [abgerufen am 23.01.2023]
Wettbewerbe aktuell (2022): Ökologischer Grünzug Wrangelkiez, Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Wettbewerbe aktuell [online] <https://ovf.wettbewerbe-aktuell.de/de/wettbewerb-28848> [abgerufen am 23.01.2023]

Paris (nach Projekten)

Grand Paris Expres

Société du Grand Paris (2023): L'Essentiel du Grand Paris Express, Société du Grand Paris [online] <https://www.societedugrandparis.fr/gpe-essentiel> [abgerufen am 23.01.2023]
Klimm, Leo (2018): Groß, größer, Grand Paris, in: *Süddeutsche Zeitung*, 2709.2018 [online] <https://www.sueddeutsche.de/geld/stadtplanung-gross-groesser-grand-paris-1.4145883> [abgerufen am 23.01.2023]
Société du Grand Paris (2019): *Grand Paris Express Notre nouveau métro*, Paris, Frankreich: Société du Grand Paris [online] <https://media-mediatheque.societedugrandparis.fr/medias/domain1/media679/77405-ho1xop7ale.pdf> [abgerufen am 23.01.2023]
Société du Grand Paris (2022): *Grand Paris Express Investors Presentation*, Paris, Frankreich: Société du Grand Paris [online] https://media-mediatheque.societedugrandparis.fr/pm_1_162_162296-5tt0joo6a0.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

Plan Vélo

Ville de Paris (2021a): *Plan Vélo 2021-2026 Dossier de presse*, Paris, Frankreich: Ville de Paris [online] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjBrd_u4eD8AhV2_bslHT7HCS0QFnoECB8QAQ&url=https://cdn.paris.fr/paris/2021/12/08/2fc9cb8ad6db58b6b-fde3e6ccfc4c48c.pdf&usg=AOvVaw3iuGIH4ATkVuMCLWREh4EF [abgerufen am 23.01.2023]
Ville de Paris (2021b): Un nouveau plan vélo pour une ville 100 % cyclable, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville->

- 100-cyclable-19554 [abgerufen am 23.01.2023]
- Réinventons nos places** **Ville de Paris (2022c):** Le Plan vélo de Paris (2015-2020), Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225> [abgerufen am 23.01.2023]
- Apur (2016):** Réaménagements de 7 places parisiennes, Apur [online] <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/reamenagements-7-places-parisiennes>
- TVK (2013): Place de la République, TVK [online] <http://www.tvk.fr/en/architecture/place-de-la-republique-paris> [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville de Paris (2019a):** Le renouveau des grandes places parisiennes, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/le-renouveau-des-grandes-places-parisiennes-6994> [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville de Paris (2019b):** Réinventons nos places!, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/reinventons-nos-places-2540> [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville du quart d'heure** **Ville de Paris (2020a):** La ville du quart d'heure en images, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-en-images-15849> [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville de Paris (2022d):** Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37> [abgerufen am 23.01.2023]
- Boulevard Peripherie** **Armand, César (2020):** Municipales à Paris: Hidalgo veut transformer le périphérique en boulevard urbain et végétal, in: *La Tribune*, 14.02.2020 [online] <https://www.latribune.fr/regions/ile-de-france/municipales-a-paris-hidalgo-veut-transformer-le-peripherique-en-boulevard-urbain-et-vegetal-839765.html> [abgerufen am 23.01.2023]
- Bertrand, Solennel (2022):** Végétalisation, voie de covoiturage: la marie de paris veut transformer le périphérique en „ceinture verte“, in: *BFM île-de-france*, 18.05.2022 [online] https://www.bfmtv.com/paris/vegetalisation-voie-de-covoiturage-la-mairie-de-paris-veut-transformer-le-peripherique-en-ceinture-verte_AN-202205180292.html [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville de Paris (2019c):** 40 propositions pour transformer le périphérique, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844> [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville de Paris (2022a):** De la ceinture grise à la ceinture verte, comment le Périphérique va se transformer, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/de-la-ceinture-grise-a-la-ceinture-verte-comment-le-peripherique-va-se-metamorphoser-21145> [abgerufen am 23.01.2023]
- Ville de Paris (2022b):** Le périphérique, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/le-peripherique-3213/> [abgerufen am 23.01.2023]
- Zone à trafic limité** **Ville de Paris (2022d):** Paris crée une zone apaisée dans le centre de la capitale, Ville de Paris [online] <https://www.paris.fr/pages/paris-cree-une-zone-apaisee-dans-le-centre-de-la-capitale-20426> [abgerufen am 23.01.2023]
- O'Sullivan, Fergus (2021):** Paris will ban through traffic in the city centering, in: *Bloomberg*, 13.05.2021 [online] <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-05-13/new-paris-car-ban-will-target-through-traffic> [abgerufen am 23.01.2023]
- Barcelona (n. Projekten)**
- Superilla Modell** **Ajuntament de Barcelona (2014):** *Urban Mobility Plan of Barcelona PMU 2013-2018*, Barcelona, Spanien: Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/PMU_Sintesi_Catala.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Àrea de Ecologia, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad (2023) Supermanzana Barcelona: nueva etapa, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es> [abgerufen am 23.01.2023]
- Oficina Tècnica Superilla Barcelona (2022):** *Superilla Barcelona Presenatió Projectes Executius*, Barcelona, Spanien: Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20220210_presentacio_projectesexecutius.pdf [abgerufen am 23.01.2023]
- Dambeck, Natalie/Helene Zuber (2020):** Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will, in: *Spiegel*, 27.10.2020 [online] <https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrraeder-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5> [abgerufen am 23.01.2023]
- Mueller, Natalie et. al. (2018):** *Changing the urban design of cities for health: The superblock model*, Barcelona, Spanien: Environment International [online] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223?via=ihub> [abgerufen am 23.01.2023]
- Superilla Piloten** **Ajuntament de Barcelona (2018):** *Presentació Comissió de Treball Poblenou amb veïns*, Barcelona, Spanien: Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/poblenou/sites/default/files/2018-11/181129_Presentacio_Comissio_de_Treball_Poblenou_amb_veins.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

celona.cat/superilles/sites/default/files/20180124_Presentació_CdT_Superilla_P9.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

Ajuntament de Barcelona Digital City (2019): The new Sant Antoni superblock regains 5,000 square metres for use by local residents, Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/digital/en/noticia/the-new-sant-antoni-superblock-regains-5000-square-metres-for-use-by-local-residents_663863 [abgerufen am 23.01.2023]

Distrito Sant Martí (2023b): Supermanzana del Poblenou, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/poblenou> [abgerufen am 23.01.2023]

Leku Studio (2023): Superblock St. Antoni, Leku Studio [online] <https://lekustudio.com/> [abgerufen am 23.01.2023]

Eixos verdes

Oficina Tècnica Superilla Barcelona (2021): *Model nous eixos verdes*, Barcelona, Spanien: Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/model_eixos_verds_web.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

Oficina Tècnica Superilla Barcelona (2022): *Superilla Barcelona Presenació Projectes Executius*, Barcelona, Spanien: Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20220210_presentacio_projectesexecutius.pdf [abgerufen am 23.01.2023]

Àrea de Ecologia, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad (2023): Superilles Así será la calle del siglo XXI, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/asi-sera-la-calle-del-siglo-xxi> [abgerufen am 23.01.2023]

Distrito Sant Martí (2023a): Ejes verdes de Sant Martí, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/ejes-verdes-de-sant-marti> [abgerufen am 23.01.2023]

Oficina 22@ (2023): 22@, more inclusive and sustainable, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/mpgm22@/en/> [abgerufen am 23.01.2023]

Distrito Sant Martí (2021): L'eix verd de Cristóbal de Moura, distingit amb un premi Ciudad y Territorio, Ajuntament de Barcelona [online] https://ajuntament.barcelona.cat/santMartí/ca/noticia/el-nou-eix-de-cristobal-de-moura-guanyador-dun-premi-ciudad-y-territorio-2_1126753 [abgerufen am 23.01.2023]

Hauptachsen

Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad (2023a): Meridiana Presentación, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/meridiana/es/presentacion> [abgerufen am 23.01.2023]

Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad (2023b): Meridiana La Transformació, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/meridiana/ca/ambits-d-actuacio> [abgerufen am 23.01.2023]

Ajuntament de Barcelona (2023a): El parque de las Glòries, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/glories/es/gfase/nou-parc-de-les-glories/> [abgerufen am 23.01.2023]

Ajuntament de Barcelona (2023b): Les Glòries Fases del proyecto, Ajuntament de Barcelona [online] <https://ajuntament.barcelona.cat/glories/es/fases/> [abgerufen am 23.01.2023]

Ajuntament de Barcelona (2021): One step closer to the first stage to connect the tram systems, Ajuntament de Barcelona [online] https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/mobility-and-trans...closer-to-the-first-stage-to-connect-the-tram-systems_1050347.html [abgerufen am 23.01.2023]

Abbildung 1	Perspektive Wrangelstraße 2030 (Eigene Darstellung)	1
Abbildung 2	Luftbild Berlin, in Anlehnung an (Apple Karten, 2023a)	7
Abbildung 3	Perspektive Breitscheidplatz 2028 (Eigene Darstellung)	8
Abbildung 4	Prozessdiagramm Transformationstudie Methode (Eigene Darstellung)	9
Abbildung 5	Integrative Planung (Eigene Darstellung)	10
Abbildung 6	Positionierung der Transformationsstudie (Eigene Darstellung)	11
Abbildung 7	Flächenvergleich Transportmittel (Eigene Darstellung)	13
Abbildung 8	Fläche als Potential (Eigene Darstellung)	14
Abbildung 9	Fläche mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten (Eigene Darstellung)	15
Abbildung 10	Überschneidung der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten (Eigene Darstellung)	16
Abbildung 11	Projekte der Mobilitätswende in Paris(Eigene Darstellung)	18
Abbildung 12	Karte von Grand Paris Express, in Anlehnung an (Société du Grand Paris, 2022)	19
Abbildung 13	Karte des Plan Vélo 2021-2026 (Ville de Paris, 2021a, S.5)	20
Abbildung 14	Konzept der 15-Minuten-Stadt, in Anlehnung an (Ville de Paris, 2020a)	21
Abbildung 15	Place de la République Vorher und Nachher (TVK, 2013)	22
Abbildung 16	Transformation Boulevard périphérique (Bertrand, 2022)	23
Abbildung 17	Zone a trafic limité im Pariser Zentrum und Saint Germain, in Anlehnung an (Ville de Paris, 2022d)	24
Abbildung 18	Projekte der Mobilitätswende in Barcelona (Eigene Darstellung)	25
Abbildung 19	Superilla Modell in Barcelona (Eigene Darstellung)	26
Abbildung 20	Transformierte Kreuzung im Superilla Sant Antoni (Knechtel, 2020)	27
Abbildung 21	System der Grünachsen im Bezirk l`Éixample, in Anlehnung an (Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.8)	28
Abbildung 22	Straßenperspektive des Siegerentwurfs für die Grünachse Consell de Cent (Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.51)	28
Abbildung 23	Perspektive einer Kreuzung des Siegerentwurfs für die Grünachse Consell de Cent (Oficina Tècnica Superilla Barcelona, 2022, S.52)	28
Abbildung 24	System der Grünachsen im Sant Martí, in Anlehnung an (Distrito Sant Martí , 2023a)	29
Abbildung 25	Grüne Kreuzung im Superblock Poblenou (Distrito Sant Martí, 2023a)	29
Abbildung 26	Grünachse Cristóbal de Moura (Distrito Sant Martí, 2021)	29
Abbildung 27	Avenida Meridiane mit jeweiligen Abschnitten, in Anlehnung an (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad , 2023)	30
Abbildung 28	Abschnitt Idepencia - Mallorca (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad , 2023)	30
Abbildung 29	Abschnitt Mallorca - Estivill (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad , 2023)	30
Abbildung 30	Abschnitt Estivill - Felip II (Area Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad , 2023)	30
Abbildung 31	Modal Split Berlin im Vergleich (Eigene Darstellung)	32
Abbildung 32	Flächenverbrauch des MIV in Berlin (Eigene Darstellung)	33
Abbildung 33	Die Kosten eines Kraftfahrzeugs (Eigene Darstellung)	34
Abbildung 34	Berlin mit dem vom Gesetzesentwurf betroffenen Innenstadtbereich (Eigene Darstellung)	37
Abbildung 35	Gesetzesentwurf der VE Berlin autofrei GemStrG Bln (VE Berlin autofrei, 2021a)	37

Abbildung 36	Übersicht Sondernutzungsrecht (Eigene Darstellung)	38
Abbildung 37	Prozess Musterstraße 2022 (Eigene Darstellung)	40
Abbildung 38	Prozess Musterstraße 2024 1 (Eigene Darstellung)	41
Abbildung 39	Prozess Musterstraße 2024 2 (Eigene Darstellung)	42
Abbildung 40	Prozess Musterstraße 2025 (Eigene Darstellung)	43
Abbildung 41	Prozess Musterstraße 2026 (Eigene Darstellung)	44
Abbildung 42	Prozess Musterstraße 2028 (Eigene Darstellung)	45
Abbildung 43	Prozess Musterstraße 2029 (Eigene Darstellung)	46
Abbildung 44	Prozess Musterstraße 2030 (Eigene Darstellung)	47
Abbildung 45	Übersicht Ziele Transformation (Eigene Darstellung)	48
Abbildung 46	Prozessdiagramm Transformationstudie Kommunikation (Eigene Darstellung)	50
Abbildung 47	Prozessdiagramm Transformationstudie Integration VE Berlin autofrei (Eigene Darstellung)	51
Abbildung 48	Prozessdiagramm Transformationstudie Integration Mobilitätswende (Eigene Darstellung)	52
Abbildung 49	Prozessdiagramm Mobilitätswende (Eigene Darstellung)	53
Abbildung 50	Stadtgebiet Berlin Autostraßennetz (Eigene Darstellung)	54
Abbildung 51	Stadtgebiet Berlin Autostraßennetz Entwicklung (Eigene Darstellung)	55
Abbildung 52	Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz (Eigene Darstellung)	56
Abbildung 53	Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn (Eigene Darstellung)	57
Abbildung 54	Stadtgebiet Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn und U-Bahn (Eigene Darstellung)	58
Abbildung 55	Stadtgebiet Berlin RV-Netz (Eigene Darstellung)	59
Abbildung 56	Stadtgebiet Berlin RV-Netz Entwicklung (Eigene Darstellung)	60
Abbildung 57	Stadtgebiet Berlin Jelbi (Eigene Darstellung)	61
Abbildung 58	Maßnahmenkatalog (Eigene Darstellung)	62
Abbildung 59	Maßnahmen Berlin Umland (Eigene Darstellung)	63
Abbildung 60	Maßnahmen Berlin Stadtgebiet (Eigene Darstellung)	64
Abbildung 61	Maßnahmen Berlin Innenstadt (Eigene Darstellung)	65
Abbildung 62	Innenstadt Berlin Verwaltungsgrenzen (Eigene Darstellung)	67
Abbildung 63	Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz (Eigene Darstellung)	68
Abbildung 64	Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn (Eigene Darstellung)	69
Abbildung 65	Innenstadt Berlin ÖPNV-Netz Entwicklung S-Bahn Tram (Eigene Darstellung)	70
Abbildung 66	Übersicht Radnetz Radwege (Eigene Darstellung)	71
Abbildung 67	Innenstadt Berlin Radnetz umgesetzt (Eigene Darstellung)	72
Abbildung 68	Innenstadt Berlin Radnetz geplant (Eigene Darstellung)	73
Abbildung 69	Innenstadt Berlin Jelbi (Eigene Darstellung)	74
Abbildung 70	Innenstadt Berlin Straßennetz (Eigene Darstellung)	75

Abbildung 71	Innenstadt Berlin Verkehrsmengen (Eigene Darstellung)	76
Abbildung 72	Innenstadt Berlin Straßennetz Entwicklung (Eigene Darstellung)	78
Abbildung 73	Innenstadt Berlin Straßennetz Entwicklung Fokus (Eigene Darstellung)	79
Abbildung 74	Hauptstraßenentwicklung Bülowstraße (Eigene Darstellung)	80
Abbildung 75	Hauptstraßenentwicklung Turmstraße (Eigene Darstellung)	81
Abbildung 76	Hauptstraßenentwicklung Torstraße (Eigene Darstellung)	82
Abbildung 77	Hauptstraßenentwicklung Bundesallee (Eigene Darstellung)	83
Abbildung 78	Innenstadt Berlin Kiezblocks (Eigene Darstellung)	85
Abbildung 79	Übersicht Kiezblocks (Eigene Darstellung)	86
Abbildung 80	Innenstadt Berlin Kiezblocks Entwicklung (Eigene Darstellung)	87
Abbildung 81	Innenstadt Berlin Kiezblocks Entwicklung Fokus (Eigene Darstellung)	88
Abbildung 82	Axonometrie Wrangelkiez (Eigene Darstellung)	89
Abbildung 83	Axonometrie Wrangelkiez 2010 (Eigene Darstellung)	90
Abbildung 84	Axonometrie Wrangelkiez 2023 (Eigene Darstellung)	91
Abbildung 85	Axonometrie Wrangelkiez 2030 (Eigene Darstellung)	92
Abbildung 86	Axonometrie Wrangelkiez 2030 Fokus Wrangelstraße (Eigene Darstellung)	93
Abbildung 87	Axonometrie Wrangelstraße 2023 (Eigene Darstellung)	94
Abbildung 88	Axonometrie Wrangelstraße 2030 (Eigene Darstellung)	95
Abbildung 89	Perspektive Wrangelstraße 2023 (Eigene Darstellung)	96
Abbildung 90	Axonometrie Wrangelkiez 2030 Fokus Curvystraße (Eigene Darstellung)	98
Abbildung 91	Axonometrie Curvystraße 2023 (Eigene Darstellung)	99
Abbildung 92	Axonometrie Curvystraße 2030 (Eigene Darstellung)	100
Abbildung 93	Perspektive Curvystraße 2023 (Eigene Darstellung)	101
Abbildung 94	Perspektive Curvystraße 2030 (Eigene Darstellung)	102
Abbildung 95	Axonometrie Wrangelkiez 2030 Fokus Oppelner Straße (Eigene Darstellung)	103
Abbildung 96	Axonometrie Oppelner Straße 2023 (Eigene Darstellung)	104
Abbildung 97	Axonometrie Oppelner Straße 2030 (Eigene Darstellung)	105
Abbildung 98	Perspektive Oppelner Straße 2023 (Eigene Darstellung)	106
Abbildung 99	Perspektive Oppelner Straße 2030 (Eigene Darstellung)	107
Abbildung 100	Prozessdiagramm Transformationstudie folgende Entwicklung (Eigene Darstellung)	110