

Titel des Vorhabens:

## Entwicklung eines zukunftsweisenden Konzeptes für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf mit Schwerpunkt auf dem Campus Charlottenburg (MobCC)

Fördermaßnahme: MobilitätsWerkStadt 2025, Phase I

Förderkennzeichen: 01UV2014

Berichtszeitraum: 1.1.2020-31.3.2021

Antragsteller:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Bezirksstadtrat Oliver Schruoffeneger

Koordination:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin - Umwelt- und Naturschutzamt

Rudolf-Mosse-Straße 9, 14197 Berlin

Susanne Thoring (Projektleitung), Telefon (030) 9029-18803,

E-Mail [susanne.thoring@charlottenburg-wilmersdorf.de](mailto:susanne.thoring@charlottenburg-wilmersdorf.de)

Gunnar Thöle, Telefon (030) 9029-18870, E-Mail [gunnar.thoele@charlottenburg-wilmersdorf.de](mailto:gunnar.thoele@charlottenburg-wilmersdorf.de)

Konsortialpartner:

Technische Universität Berlin

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP)

Salzufer 17-19, D-10587 Berlin

Leitung: Prof. Oliver Schwedes

Anna Loffing, Telefon: 030-314-73651, E-Mail [anna.loffing@tu-berlin.de](mailto:anna.loffing@tu-berlin.de)

Annika Hanke, Telefon: 030-314-73651, E-Mail [a.hanke@tu-berlin.de](mailto:a.hanke@tu-berlin.de)

Stand: 8.7.2021



# Formaler Schlussbericht MobCC - Phase I

## ABSCHNITT I

### 1. Aufgabenstellung

Kommunales Ziel ist es, die Mobilität für alle Bevölkerungsschichten zu gewährleisten, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt insgesamt zu stärken und negative Folgen des motorisierten Verkehrs zu vermindern. Damit rückt insbesondere die Senkung der Luftschadstoffbelastung, die Förderung des Klimaschutzes durch Senkung der Treibhausgasemissionen und die Reduktion von Lärmemissionen und Flächenverbrauch durch den motorisierten Verkehr in den Fokus.

Gleichzeitig wird das stadträumliche Ziel verfolgt, die Aufenthaltsqualität und die Qualität der Wegebeziehungen für nicht-motorisierten Individualverkehr (vorrangig Fuß- und Radverkehr) zu erhöhen. Durch neue Mobilitätsangebote und die Verbesserung der ÖPNV-Zugänge soll zudem die Mobilität insgesamt gefördert werden.

Durch die Verknüpfung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten mit den wissenschaftlichen und institutionellen Potentialen vor Ort kann eine langfristige strategische Weichenstellung hin zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten und einer qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raums vollzogen werden. Für die kommunale Praxis werden wichtige Schlüsse für ein effizientes und zielgerichtetes Verwaltungshandeln gezogen.

Das durchweg partizipative, experimentelle und transparente Vorgehen setzt bei den individuellen Mobilitätsbedürfnissen und -gewohnheiten an, um kooperativ an einem veränderten Mobilitätsverhalten der Campusnutzer\*innen zu arbeiten.

Deshalb wird Wert darauf gelegt, dass die Maßnahmen und Projekte nicht isoliert voneinander stehen. Stattdessen greifen sie ineinander und erzeugen Synergieeffekte. Somit sind beste Voraussetzungen gegeben, um bei erfolgreichem Projektabschluss die Anschlussfähigkeit an die Mobilitätsplanung im Bezirk zu gewährleisten.

### 2. Voraussetzungen, unter denen der FE-Auftrag durchgeführt wurde

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf stellt seine Aktivitäten als „Stadtlabor 2050“ unter einen gemeinsamen Handlungsstrang.

Es werden konkrete Einzelmaßnahmen und Modellprojekte im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf durchgeführt, um den Rad- und Fußverkehr zu stärken, z.B. mit den Projekten Distribut-e zur Durchführung des Lieferverkehrs auf der letzten Meile mit Transporträdern und fLotte kommunal, der Schaffung von wohnortnahen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten. Im Rahmen des Projektes Neue Mobilität Berlin wurde die Aktion „Deine Sommerflotte“ mit dem Ziel durchgeführt, multimodale Mobilität ohne eigenes Auto erlebbar zu machen. Im Verkehrslabor des Bezirks wird mit



ADFC (2010): ADFC - Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen (Stand: Mai 2010) Seite 1 von Hinweisen für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. Online verfügbar unter [https://www.adfcnrw.de/uploads/media/ADFC\\_Hinweise\\_Planung\\_Abstellanlagen.pdf](https://www.adfcnrw.de/uploads/media/ADFC_Hinweise_Planung_Abstellanlagen.pdf).

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2020): Fahrradfreundlicher Arbeitgeber. Leicht gemacht. Online verfügbar unter <https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/beratung/handbuch/>.

Agentur für clevere Städte (Hg.) (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. Mobilität und Flächengerechtigkeit. Eine Vermessung Berliner Straßen. Online verfügbar unter <https://docplayer.org/1557990-Wem-gehört-die-stadt.html>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V. (2021): Verbände schenken Senat fertiges Radnetz, Version 2.0. Online verfügbar unter <https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/776-verbaende-schenken-senat-fertiges-radnetz-version-2-0.html>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Ball, Mira; Blümel, Hermann; Bormann, René; Daubitz, Stephan; Holzapfel, Helmut; Klare, Arno et al. (2019): Hürden auf dem Weg zur Zukunftsstadt. Strategien für eine integrierte Stadt- und Verkehrspolitik. Hg. v. Friedrich-Ebert-Stiftung (WISO Diskurs, 12). Online verfügbar unter [https://publications.iass-potsdam.de/rest/items/item\\_4909900\\_8/component/file\\_4917907/content](https://publications.iass-potsdam.de/rest/items/item_4909900_8/component/file_4917907/content).

BANA-Projektseminar "Stadt zum Selbermachen": Stadt zum Selbermachen. Erkundungen zu Plätzen und Wegen auf dem Campus Charlottenburg der TU Berlin. [Unveröffentlicht.]

Baur, Leon.; Demirer, Bilal; Erdogan, Gülen; Hübner, Jonas; Leber, Christina; Loeser, Stephan et al. (2019): Integriertes Mobilitätskonzept für die Umgestaltung des Severin-Geländes zum Verkehrscampus. Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, FG Integrierte Verkehrsplanung. Berlin. Online verfügbar unter [https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Lehre/Ergebnisse\\_Lehre/Endbericht\\_MOFO\\_1819.pdf](https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Lehre/Ergebnisse_Lehre/Endbericht_MOFO_1819.pdf).

Berliner Verkehrsbetriebe (2020): Jelbi. Die Stationen. Du willst Verkehr, hier sind die Mittel. Online verfügbar unter <https://www.jelbi.de/jelbi-stationen/>, zuletzt aktualisiert am 21.12.2020, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (2020): Parkraumerhebung Geodatensatz. Unter Mitarbeit von Gunnar Thöle. [Unveröffentlicht.]

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (2021): Mobilitätspunkte - Carsharingplätze und Ladestationen. Wo sollten Mobilitätspunkte sein? Unter Mitarbeit von Gunnar Thöle. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/ba-charlottenburgwilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/klimaschutz/artikel.728505.php>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (2016): Verkehrskonzept für Charlottenburg-Wilmersdorf. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/ordnungsamt/stassenverkehrparken/artikel.576690.php>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin; Gruppe Planwerk (2019): Fortschreibung der Untersuchungen des Fahrradparkens innerhalb des S-Bahnringes.

Bokobza, Nils; Jennerjahn, Hannes (2020): Schrotträder & Fahrradleichen, Bikespacebooming. Projektbericht P USch -Fahrradparkplatz. Online verfügbar unter <https://www.arbeits->

umweltschutz.tuberlin.de/menue/umweltschutz/projektarbeiten/fahrradparkplatz/p\_usch\_fahrradparkplatz\_19\_schrottraeder\_und\_fahrradleichen/parameter/en/maxhilfe/?tx\_tubgallery\_pi1%5Bpage%5D=1&tx\_tubgallery\_pi1%5Bfileid%5D=395508&tx\_tubgallery\_pi1%5Baction%5D=single&tx\_tubgallery\_pi1%5Bcontroller%5D=Gallery&cHash=7971f1382e7cc0258d97cafb90f4d8e9.

Borner, Joachim; Kraft, Anne H. (2018): Konzeptpapier zum Reallabor-Ansatz. Arbeitspapier im Rahmen von ENavi. Online verfügbar unter [http://komob.de/wp-content/uploads/2018/08/ENavi\\_Reallabore\\_Borner-Kraft.pdf](http://komob.de/wp-content/uploads/2018/08/ENavi_Reallabore_Borner-Kraft.pdf).

Bundesnetzagentur (2021): Ladesäulenkarte. Online verfügbar unter [https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen\\_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte\\_node.html](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html), zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Buro Happold Ingenieurbüro GmbH: Mobilitätsstrategie City West 2040. Schaufenster zukünftiger Mobilität. Online verfügbar unter [https://www.berlin.de/ba-charlottenburgwilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2020/citywest\\_mobilitatsstrategie\\_2040.pdf](https://www.berlin.de/ba-charlottenburgwilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2020/citywest_mobilitatsstrategie_2040.pdf).

Campus Charlottenburg (2021): Der Campus. Online verfügbar unter <https://www.campuscharlottenburg.org/index.php?id=161&L=1%27%22>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Campus Charlottenburg (2021): Kooperationspartner. Online verfügbar unter <https://www.campuscharlottenburg.org/index.php?id=169&L=1%2525090%2525090%2525090%2525>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Changing Cities e.V. (26.06.2020): Amtliches Wunschdenken – 2 Jahre Mobilitätsgesetz. Online verfügbar unter <https://changingcities.org/amtliches-wunschdenken/>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Competitionline (2011): AIV-Schinkel-Wettbewerb 2011 - Science City, Die unbedingte Universität. Sonderpreis Kategorie Landschaftsarchitektur. Competitionline. Online verfügbar unter <https://www.competitionline.com/de/beitraege/43187>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Creutzig, Felix; Javaid, Aneeqe; Soomaaroo, Zakia; Lohrey, Steffen; Milojevic-Dupont, Nikola; Ramakrishnan, Anjali et al. (2020): Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. In: Transport Reviews 40 (6), S. 711–733. DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795.

Der Polizeipräsident in Berlin (Hg.) (2019): Sonderuntersuchung "Radfahrerverkehrsunfälle" in Berlin 2018.

Der Polizeipräsident in Berlin (Hg.) (2020): Pressekonferenz zur Verkehrssicherheitslage in Berlin 2019.

Der Polizeipräsident in Berlin (2021): Verkehrsunfallstatistik. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Der Tagesspiegel (2018): Verkehrslücken. Online verfügbar unter <https://verkehrsluecken.tagesspiegel.de/>, zuletzt aktualisiert am 01.02.2018, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Deutscher Stadtetag (Hg.) (2018): Nachhaltige städtische Mobilität. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin, Köln. Online verfügbar unter <https://www.staedtetag.de/positionen/positionspapiere/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018>.

Dignet-PS (2021): Urbane Mobilität der Zukunft. Online verfügbar unter <https://dignet-ps.de/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Dziekhan, Katrin; Riedel, Veronique; Müller, Sonja; Abraham, Michael; Kettner, Stefanie; Daubitz, Stephan (2013): Evaluation matters. A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures. Münster/New York: Waxmann.

Einstein Center Digital Future (2021): SimRa: Sicherheit im Radverkehr. Online verfügbar unter <https://www.digitalfuture.berlin/forschung/projekte/simra/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Follmer, Robert (2020): Mobilitätsreport Nr1. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Mai. Ausgabe 29.05.2020. Bonn, Berlin.

Geoportal Berlin (2014): Attributbeschreibung der Straßenbefahrung 2014. Online verfügbar unter [https://fbinter.stadtberlin.de/fb\\_daten/beschreibung/datenformatbeschreibung/Datenformatbeschreibung\\_Stra%C3%9Fenbefahrung\\_2014.pdf](https://fbinter.stadtberlin.de/fb_daten/beschreibung/datenformatbeschreibung/Datenformatbeschreibung_Stra%C3%9Fenbefahrung_2014.pdf).

Geoportal Berlin (2014): Straßenbefahrung 2014. Online verfügbar unter [https://fbinter.stadtberlin.de/fb/wms/senstadt/k\\_StraDa](https://fbinter.stadtberlin.de/fb/wms/senstadt/k_StraDa), zuletzt geprüft am 18.03.2021.

Geoportal Berlin (2019): Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB). Online verfügbar unter <https://fbinter.stadtberlin.de/fb/index.jsp>.

Geoportal Berlin (2020): Radverkehrsanlagen, inklusive Bussonderfahrstreifen. Online verfügbar unter <https://fbinter.stadtberlin.de/fb/index.jsp>, zuletzt geprüft am 01.02.2021.

Gerike, Regine; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2019): Mobilitätssteckbrief für Berlin. Mobilität in Städten 2018. Online verfügbar unter [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-undfakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin\\_steckbrief\\_berlin\\_gesamt.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-undfakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_steckbrief_berlin_gesamt.pdf).

Google (2015): Map data ©2015 Google. Google Satellite. Online verfügbar unter <https://www.google.at/permissions/geoguidelines/attr-guide.html>.

Gössling, Stefan (2016): Urban transport justice. In: *Journal of Transport Geography* 54, S. 1–9. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.05.002.

Gössling, Stefan; Schröder, Marcel; Späth, Philipp; Freytag, Tim (2016): Urban Space Distribution and Sustainable Transport. In: *Transport Reviews* 36 (5), S. 659–679. DOI: 10.1080/01441647.2016.1147101.

Hammann, Henndrik; Rinaldi, Selina; Scheer, Catalina; Siefkes, Meike; Wirjatijasa, Maximilian (2017): Untersuchung der Zufahrt und Zugänglichkeit von Fahrradparkplätzen. Projekt Umweltschutz Fahrradparkplatz 05. Online verfügbar unter [https://www.arbeitsumweltschutz.tuberlin.de/menue/umweltschutz/projektarbeiten/fahrradparkplatz/p\\_usch\\_fahrradparkplatz\\_05\\_zufahrt\\_und\\_zugaenglichkeit/parameter/en/maxhilfe/](https://www.arbeitsumweltschutz.tuberlin.de/menue/umweltschutz/projektarbeiten/fahrradparkplatz/p_usch_fahrradparkplatz_05_zufahrt_und_zugaenglichkeit/parameter/en/maxhilfe/).

Hartman, Laura M.; Prytherch, David (2015): Streets to Live In: Justice, Space, and Sharing the Road. In: *Environmental Ethics* 37(1), S. 21–44. DOI: 10.5840/enviroethics20153713.

Hinz, Anna; Kray, Tim Oliver; Maiwald, Amanda; Schein, Antonia (2016): Konzept: Fahrradparken. für die Stabsstelle Sicherheitstechnische Dienste und Umweltschutz (SDU) M. Walther von Loebenstein (Leitende Sicherheitsingenieurin, Leitende Umweltbeauftragte); Koordination Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz Managementsystem (Michael Hüllenkrämer) TU Berlin. Hg. v. Umweltmanagement und -auditing Dr. -Ing. Strecker.

Huber, Robert K. (2021): bauhaus reuse, Ernst-Reuter-Platz. Online verfügbar unter <http://www.bauhausreuse.de/index.php/content/ernst-reuter-platz/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Hüllenkrämer, Michael (2018): Fahrradparken leicht gemacht. In: Christian Thomsen (Hg.): Nachhaltigkeitsbericht Technische Universität Berlin 2018. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 208. Online verfügbar unter [www.tu-berlin.de/?16120](http://www.tu-berlin.de/?16120).

infraVelo GmbH (2021): Radschnellverbindung - West-Route. Auf direktem Weg vom Westen Berlins Richtung Stadtmitte. Online verfügbar unter <https://www.infravelo.de/projekt/west-route/>, zuletzt aktualisiert am 11.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Jones, Ian Henning (2014): Road Space Allocation. The Intersection of Transport Planning, Governance, and Infrastructure. Submitted in total fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy.

Kiezbote (2021): Kiezbote. Online verfügbar unter <https://kiezbote.berlin/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

KiezFreund (2021): KiezFreund. Online verfügbar unter <https://kiezfreund.berlin/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Klandt, Jule Marie (2020): Was bedeutet Flächengerechtigkeit? Eine handlungsorientierte Präzisierung des Begriffs. Analyse unterschiedlicher Positionen relevanter Akteur:innen der Berliner Stadt- und Verkehrspolitik, der Verkehrswissenschaft und der Zivilgesellschaft mit Fokus auf Berlin-Moabit. Hg. v. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Berlin. [Unveröffentlicht.]

Klingbeil, Kirsten (2011): Super-Campus City West. In: Bauwelt (13), S. 16. Online verfügbar unter <https://www.bauwelt.de/themen/Super-Campus-City-West-Schinkel-Wettbewerb-2011-2089408.html>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Land Berlin (22.03.2016): Berliner Energiewendegesetz. EWG Bln. Online verfügbar unter <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-EWendGBErahmen>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Land Berlin (95.07.2018): Berliner Mobilitätsgesetz. MobG BE. Online verfügbar unter <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBErahmen>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Leininger, Melanie; Gottschalk, Jessica (2015): Projekt "Umweltschutz und Fahrradparkplatz: Bestandsaufnahme und Nutzungs-/Auslastungsanalyse" (P USch Fahrradparkplatz). Dokumentation. Online verfügbar unter [https://www.arbeitsumweltschutz.tuberlin.de/menue/umweltschutz/projektarbeiten/fahrradparkplatz/p\\_usch\\_fahrradparkplatz\\_01\\_campus\\_sued/parameter/en/font0/minhilfe/mobil/](https://www.arbeitsumweltschutz.tuberlin.de/menue/umweltschutz/projektarbeiten/fahrradparkplatz/p_usch_fahrradparkplatz_01_campus_sued/parameter/en/font0/minhilfe/mobil/).

Li, Xiangyu; Maghelal, Praveen; Tso, Yi-en; Jensen, Kimberly; Ryan, Matt; Durodoye, Julia; Wangpatravanich, Pongpruk: Evaluating Walkability and Bikeability in a Campus Setting.

Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? In: Transport Policy 20, S. 105–113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.

Lucas, Karen (2019): A new evolution for transport-related social exclusion research? In: Journal of Transport Geography 81, S. 102529. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102529.

Lucas, Karen; Mattioli, Giulio; Verlinghieri, Ersilia; Guzman, Alvaro (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. In: Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport 169 (6), S. 353–365. DOI: 10.1680/jtran.15.00073.

Lutz, Susanne; Kim, Taegyun; Matznick, Marcus: Erlebnis.Campus. Gesundheit und Bewegung im städtischen Kontext. Praxisprojekt Zwischenbericht 1. Halbjahr 01.01.2020 bis 30.06.2020.

Malinka, Jonas; Trebus, Sebastian (2016): Projekt "Umweltschutz und Fahrradparkplatz: Campus Nord Bestandsaufnahme mit Nutzungs-/ Auslastungsanalyse" (P USch Fahrradparkplatz 02). Dokumentation. Online verfügbar unter [https://www.arbeitsumweltschutz.tu-berlin.de/fileadmin/abt2/Dokumente/Dokument/P\\_USch\\_Fahrradparkplatz\\_01\\_Dokumentation.pdf](https://www.arbeitsumweltschutz.tu-berlin.de/fileadmin/abt2/Dokumente/Dokument/P_USch_Fahrradparkplatz_01_Dokumentation.pdf).

Martens, Karel (2017): Transport justice. Designing fair transportation systems. New York, NY: Routledge.

Martinez, Roberto Sanchino (2020): Streit um Semesterticket in Berlin: Kompromiss gefunden. In: taz, 27.11.2020. Online verfügbar unter <https://taz.de/Streit-um-Semesterticket-in-Berlin/!5729470/>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Nello-Deakin, Samuel (2019): Is there such a thing as a 'fair' distribution of road space? In: Journal of Urban Design 24 (5), S. 698–714. DOI: 10.1080/13574809.2019.1592664.

Netzwerk Fahrradfreundliches Charlottenburg-Wilmersdorf (2019): Fahrradfreundliche Fasanenstraße. Vorstellung des Konzepts. [Unveröffentlicht.]

Netzwerk Fahrradfreundliches Charlottenburg-Wilmersdorf (2021): Verkehrspolitische Fahrradtour am 11.07.2019. Online verfügbar unter <https://www.rad-chawi.de/2019/07/verkehrspolitische-fahrradtour-am-11-07-2019/#sdfotnote2sym>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Netzwerk Fahrradfreundliches Charlottenburg-Wilmersdorf; ADFC Berlin Stadtteilgruppe City-West; VCD Nordost (06.03.2020): Übergabe des Radnetzes 2.0 der Verbände an den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Online verfügbar unter <https://www.radchawi.de/2020/03/uebergabe-des-radnetzes-2-0-der-verbaende-an-den-bezirk-charlottenburg-wilmersdorf/>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

netzwerk n; VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hg.) (2020): Nachhaltige Mobilität an Hochschulen. Online verfügbar unter <https://diy.vcd.org/angebote/themenheft-mobilitaet/>.

NEUE MOBILITÄT BERLIN (2021): Neue Mobilität Berlin. Online verfügbar unter <http://neue-mobilitaet.berlin/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

nextbike GmbH (2021): CAMPUSbike. Online verfügbar unter <https://www.nextbike.de/de/berlin/campusbike/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende - über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. Discussion Paper. Hg. v. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Berlin. Online verfügbar unter [https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion\\_Paper/DP10\\_Notz\\_Privatisierung\\_%C3%B6ffentlichen\\_Raums\\_durch\\_parkende\\_Kfz.pdf](https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP10_Notz_Privatisierung_%C3%B6ffentlichen_Raums_durch_parkende_Kfz.pdf).

Pahl-Weber, Elke; Knyphausen-Aufseß, Dodo zu; Kratzer, Jan; Straube, Frank (Hg.) (2020): Kiez-Logistik für die letzte Meile. Das Reallabor Distribute. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin. Online verfügbar unter [https://depositonce.tuberlin.de/bitstream/11303/11178/3/kiez-logistik\\_fuer\\_die\\_letzte\\_meile.pdf](https://depositonce.tuberlin.de/bitstream/11303/11178/3/kiez-logistik_fuer_die_letzte_meile.pdf).

Parodi, Oliver; Ley, Astrid; Fokdal, Josefine; Seebacher, Andreas (2018): Empfehlungen für die Förderung und Weiterentwicklung von Reallaboren: Erkenntnisse aus der Arbeit der BaWü-Labs. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 27 (1), S. 178–179. DOI: 10.14512/gaia.27.1.15.



Pereira, Rafael H. M.; Schwanen, Tim; Banister, David (2017): Distributive justice and equity in transportation. In: *Transport Reviews* 37 (2), S. 170–191. DOI: 10.1080/01441647.2016.1257660.

Pointner, Johannes (2020): *Digital Salon*, 2nd Edition, 02.05.2019. Online verfügbar unter <http://johannespointner.eu/Digital%20Salon.html>, zuletzt aktualisiert am 19.03.2020, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Present Futures Forum Berlin (2020): *Research Forum Stadt und Klima: Gewünschte Zukünfte für den Campus Charlottenburg. 4 Perspektiven*. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=LNBF1aM4AbM>.

Randal, Edward; Shaw, Caroline; Woodward, Alistair; Howden-Chapman, Philippa; Macmillan, Alex; Hosking, Jamie et al. (2020): *Fairness in Transport Policy. A New Approach to Applying Distributive Justice Theories*. In: *Sustainability* 12 (10102). DOI: 10.3390/su122310102.

Randelhoff, Martin (2014): *Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person)*. Hg. v. *Zukunft Mobilität*. Online verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-busstrassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>, zuletzt aktualisiert am 10.05.2019, zuletzt geprüft am 02.02.2021.

RBB24 (2021): *Berlin will Nutzung von Carsharing, E-Scootern und Leihrädern regulieren*. Online verfügbar unter <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2020/11/berlin-leihwagen-carsharing-e-scooter-leihraeder-regulierung.html>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Schönfeld, Kim Carlotta von; Bertolini, Luca (2017): *Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility*. In: *Cities* 68, S. 48–55. DOI: 10.1016/j.cities.2017.04.012.

Schultz, Julia (2009): *Umwelt und Gerechtigkeit in Deutschland. Beitrag zu einer Systematisierung und ethischen Fundierung*. Zugl.: Greifswald, Univ., Diss., 2008. Marburg: Metropolis (Beiträge zur Theorie und Praxis starker Nachhaltigkeit, 4).

Schwedes, Oliver (Hg.) (2018): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer VS.

Schwedes, Oliver (2021): *Öffentliche Mobilität*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Schwerdtfeger, Stefanie (2019): *Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung)*.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2009): *Leitlinien für die City West*. Online verfügbar unter [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische\\_konzepte/leitbild\\_city\\_west/index.shtml](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/leitbild_city_west/index.shtml), zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011): *Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. Senatsbeschluss vom 29.03.2011*. Online verfügbar unter [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplanverkehr/stadtentwicklungsplan\\_verkehr\\_berlin\\_gesamt.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplanverkehr/stadtentwicklungsplan_verkehr_berlin_gesamt.pdf).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2021): *Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050*. Potsdam, Berlin. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/das-berliner-energie-undklimaschutzprogramm-bek/machbarkeitsstudie-klimaneutrales-berlin-2050/>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2012): Kernindikatoren zur nachhaltigen Entwicklung Berlins. Online verfügbar unter [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/foren\\_initiativen/nachhaltige\\_stadtentwicklung/kernindikatoren\\_nachhaltige\\_entwicklung/index.shtml](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/foren_initiativen/nachhaltige_stadtentwicklung/kernindikatoren_nachhaltige_entwicklung/index.shtml), zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2016): Berliner Nachhaltigkeitsprofil. Online verfügbar unter [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/foren\\_initiativen/nachhaltige\\_stadtentwicklung/berlinernachhaltigkeitsprofil/index.shtml](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/foren_initiativen/nachhaltige_stadtentwicklung/berlinernachhaltigkeitsprofil/index.shtml), zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2017): Umweltatlas Berlin. 03.11.1 Verkehrsbedingte Emissionen 2015. Online verfügbar unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kf311.htm>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2017): Umweltatlas Berlin. 04.10 Klimamodell Berlin - Analysekarten. Online verfügbar unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb410.htm>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2017): Umweltatlas Berlin. 04.11 Klimamodell Berlin - Planungshinweise Stadtklima. Online verfügbar unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb411.htm>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2017): Umweltatlas Berlin. 07.01 Verkehrsmengen. Online verfügbar unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/id701.htm>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2017): Umweltatlas Berlin. 07.05 Strategische Lärmkarten. Online verfügbar unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb705.htm>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2021): Umweltatlas Berlin. 09.01 Umweltgerechtigkeit. Online verfügbar unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/k901.htm>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin: Mobilität der Stadt. Berliner Verkehr in Zahlen Ausgabe 2017.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2018): BEK 2030. Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030. Online verfügbar unter [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/klimaschutz/publikationen/bek2030\\_broschuere.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/klimaschutz/publikationen/bek2030_broschuere.pdf).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019): Basisbericht Umweltgerechtigkeit. Grundlagen für die sozialräumliche Umweltpolitik. Online verfügbar unter [https://datenbox.stadt-berlin.de/filr/public-link/filedownload/8a8ae3ab73c9245d0173fc744ea3719c/2007/6593154860902717743/umweltgerechtigkeit\\_broschuere.pdf](https://datenbox.stadt-berlin.de/filr/public-link/filedownload/8a8ae3ab73c9245d0173fc744ea3719c/2007/6593154860902717743/umweltgerechtigkeit_broschuere.pdf).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023. Nach Maßgabe des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/>, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hg.) (2020): Luftgütemessdaten. Jahresbericht 2019.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Radverkehrszählstellen. Jahresbericht 2019. Online verfügbar unter [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zaehlstellen-undfahrradbarometer/bericht\\_radverkehr\\_2019.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zaehlstellen-undfahrradbarometer/bericht_radverkehr_2019.pdf).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2021): Zählstellen und Fahrradbarometer: Fahrradverkehr in Zahlen. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitereradinfrastruktur/zaehlstellen-und-fahrradbarometer/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

StadtManufaktur (2021): Reallabore. Online verfügbar unter <https://stadtmanufaktur.info/reallabore/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

StadtManufaktur (2021): StadtManufaktur. Online verfügbar unter <https://stadtmanufaktur.info/stadtmanufaktur/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020): Unfallatlas. Online verfügbar unter <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, zuletzt aktualisiert am 16.12.2020, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Szell, Michael (2018): Crowdsourced Quantification and Visualization of Urban Mobility Space Inequality. In: Urban Planning 3 (1), S. 1–20. DOI: 10.17645/up.v3i1.1209.

Technische Universität Berlin (2019): SELECT. Second life assessment of Lithium-ion cells for micro grid energy storage. Online verfügbar unter <https://www.tu-berlin.de/?202971>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin (2019): Touristische Pfade auf dem Campus. Online verfügbar unter <https://www.tuberlin.de/?205548>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin (2020): Barrierefreier Zugang. Online verfügbar unter <https://www.tu-berlin.de/?40955>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin (2020): Das Bauvorhaben am Campus Ost der Technischen Universität Berlin. Online verfügbar unter <https://www.tu.berlin/ueber-die-tu-berlin/themenportal-ueber-die-tu-berlin/2020/maerz/campus-ost/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin (2020): Stadtradeln im "Team TU Berlin". Online verfügbar unter <https://www.tu-berlin.de/?195931>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin (2021): Campus Berlin-Charlottenburg-Wilmersdorf - Campus der kurzen Wege. Online verfügbar unter <https://www.tu.berlin/ueber-die-tu-berlin/standorte/berlin/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin (2021): "Hören" Sie den TU-Nordcampus. Online verfügbar unter <https://www.tu-berlin.de/?51632>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Technische Universität Berlin; Einstein Center Digital Future (2020): Ergebnisse SimRa: August 2020. Alle Abschnitte. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (2018): Mobilität erfolgreich managen. Konzepte und Strategien für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik mit Mobilitätsmanagement. Online verfügbar unter [https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Mobilitaetsmanagement/Broschuere\\_Mobilitaetsmanagement\\_web.pdf](https://www.ivp.tuberlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Mobilitaetsmanagement/Broschuere_Mobilitaetsmanagement_web.pdf).

Technische Universität Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft (2020): CampusBike Berlin - Begleitforschung. Online verfügbar unter <https://www.tu-berlin.de/?217265>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Thomsen, Christian (Hg.) (2018): Nachhaltigkeitsbericht Technische Universität Berlin 2018. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin. Online verfügbar unter [www.tu-berlin.de/?16120](http://www.tu-berlin.de/?16120).

Thoring, Susanne; Borchert, Isabell (2020): Verleih von Lastenrädern und Probefahren. In: Elke Pahl-Weber, Dodo zu Knyphausen-Aufseß, Jan Kratzer und Frank Straube (Hg.): Kiez-Logistik für die letzte Meile. Das Reallabor Distribute. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin, S. 194–217.

TU Berlin (2019): Bestandsplan Stammgelände CH-STN und CH-STs. Unter Mitarbeit von Büro Rückert. Hg. v. TU Berlin, Abteilung IV F. [Unveröffentlicht.]

UdK Berlin, Referat GA/GA 15 (2020): Stellplatzkapazitäten UdK Berlin. [Unveröffentlicht.]

Umweltbundesamt (Hg.): Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2013. Aktuelle Erhebung zu den Arbeitswegen und Dienstreisen der Beschäftigten. Kurzfassung. Online verfügbar unter <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaetsumfrage-desumweltbundesamtes->

unirad (2021): unirad. Die Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt der TU Berlin. Online verfügbar unter <http://unirad.blogspot.de/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

United Nations (2015): Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. Online verfügbar unter <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>.

Universität der Künste Berlin (2020): Die UdK Berlin ruft den Klimanotstand aus. Online verfügbar unter <https://www.udkberlin.de/universitaet/klimagerechtigkeit-und-nachhaltigkeit/die-udk-berlin-ruft-den-klimanotstand-aus/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Universität der Künste Berlin (2020): Bestandslageplan Berlin - Charlottenburg Hardenbergstr. 33 / Fasanenstraße 1B. Unter Mitarbeit von Büro Rückert. Hg. v. TU Berlin, Abteilung IV F. [Unveröffentlicht.]

Universität der Künste Berlin (2021): Entwurf MA/BA - NODE. Online verfügbar unter <https://www.udkberlin.de/studium/architektur/fachgebiete/digitales-und-experimentelles-entwerfen/entwurf-maba-node/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Universität Stuttgart (Hg.) (2019): MobiLab: Mobility Living Lab. Der emissionsfreie Campus als Forschungs- und

Innovationslabor. Online verfügbar unter [https://www.uni-stuttgart.de/forschung/projekte/document/mobilabdoc/Broschuere\\_MobiLab.pdf](https://www.uni-stuttgart.de/forschung/projekte/document/mobilabdoc/Broschuere_MobiLab.pdf).

Verkehrswende, Agora (2019): Bikesharing im Blickpunkt. Eine datengestützte Analyse von Fahrradverleihsystemen in Berlin.

Verlinghieri, Ersilia; Schwanen, Tim (2020): Transport and mobility justice: Evolving discussions. In: Journal of Transport Geography 87. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102798.

Vogel, Matthias (2018): Hertzallee führt wieder bis zum Ernst-Reuter-Platz. In: Berliner Woche, 30.04.2018. Online verfügbar unter [https://www.berliner-woche.de/charlottenburg/c-bauen/hertzallee-fuehrt-wieder-bis-zum-ernst-reuter-platz\\_a159044](https://www.berliner-woche.de/charlottenburg/c-bauen/hertzallee-fuehrt-wieder-bis-zum-ernst-reuter-platz_a159044), zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Wecker, Frank (2013): Ernst-Reuter-Platz: Hier kracht's häufiger als anderswo. In: Berliner Woche, 14.10.2013. Online verfügbar unter [https://www.berliner-woche.de/charlottenburg/c-sonstiges/ernst-reuter-platz-hier-krachts-haeufiger-alsanderswo\\_a37913](https://www.berliner-woche.de/charlottenburg/c-sonstiges/ernst-reuter-platz-hier-krachts-haeufiger-alsanderswo_a37913), zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Werkbund Berlin (26.07.2017): Studentischer Ideenwettbewerb. Visionen für den Ernst-Reuter-Platz. Online verfügbar unter <http://www.werkbund-berlin.de/wp-content/uploads/2017/07/Pressemitteilung-2.pdf>.

WerkStadtForum (2020): Charta City West 2040. Online verfügbar unter <https://www.werkstadtforum.de/app/download/5815799799/Charta+Berlin+City+West+2040+-+Die+offene+Stadt+-+WerkStadtForum.pdf>.

WerkStadtForum (2021): Wie könnte die CityWest von Berlin im Jahr 2040 aussehen? Online verfügbar unter <https://www.werkstadtforum.de/>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 12.01.2021.

Westphal, Sara (2020): Mikromobilität an der TU Berlin. Standortübergreifende Bedarfsanalyse und Entwicklung eines Angebotskonzepts. Masterarbeit am Institut für Psychologie und Arbeitswissenschaft, Fachgebiet Mensch-Maschine-Systeme der Technischen Universität Berlin. [Unveröffentlicht.]

Wulf, Caro Antonia (2020): Land use justice of public street space as an approach to humane urban redevelopment. Thesis in the course of studies Stadt-und Regionalplanung in the Dual Master Program Urban Planning and Mobility. Technische Universität Berlin; Universidad de Buenos Aires. [Unveröffentlicht.]

## 5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Partner im geplanten Gesamt-Prozess (Phase I und II)

- Technische Universität Berlin (Präsidium, Nachhaltigkeitsrat, Abteilung Gebäude- und Dienstmanagement, BANA-Studiengang)
- Universität der Künste (UdK)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin (SenUVK)
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- Changing Cities e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Kanzlei Becker Büttner Held (BBH)
- Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO)
- Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

- Freie Universität Berlin (FU)

Detaillierte Darstellung in Abschnitt II, AP 1.1 Akteursanalyse und –ansprache.

## ABSCHNITT II – eingehende Darstellung

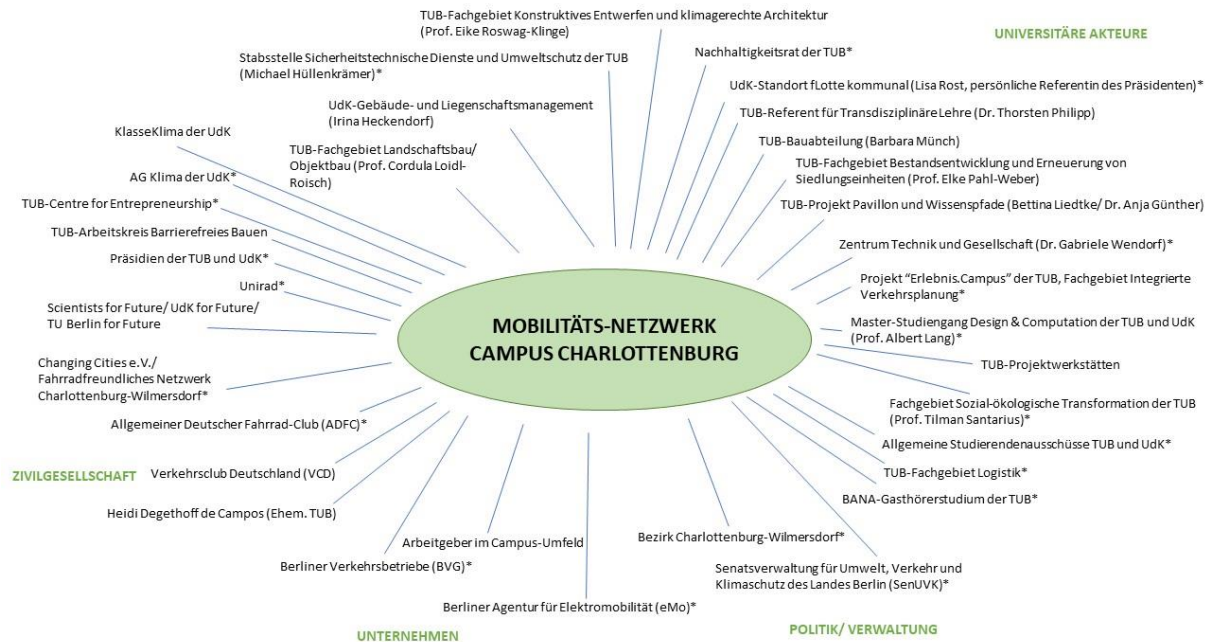
### 1. Erzielte Ergebnisse

Der Campus Charlottenburg befindet sich am Rand der Berliner City West und ist eines der größten zusammenhängenden innerstädtischen Universitätsareale Europas. Der Campus und seine Durchwegung sind geprägt durch mehrere große Straßen sowie deren Erschließungsstraßen und angrenzende Parkplätze. Dies gilt insbesondere für den Kerncampus, der den Planungsraum des Projektes MobCC bildet. Er grenzt direkt an den Ernst-Reuter-Platz, einen mehrspurigen Kreisverkehr, und wird durch die Straße des 17. Juni zerschnitten. Der Campus Charlottenburg wird hauptsächlich durch die Technische Universität Berlin und die Universität der Künste Berlin mit rund 37.000 Studierenden und 9.000 Beschäftigten genutzt. Der Untersuchungsraum des Projektes umfasst den Campus im weitergefassten Sinne und schließt die Einbettung in den Bezirk sowie die engen Beziehungen zu umliegenden wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Einrichtungen ein.

Um die Voraussetzungen für die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts zu schaffen, wurden in der ersten Projektphase die gegenwärtige Verkehrssituation wissenschaftlich untersucht und Herausforderungen und Potentiale identifiziert. Die ausführlichen Forschungsergebnisse sind auf der Website der TU Berlin sowie in deren Repositorium DepositOnce einzusehen: [www.tu-berlin.de/?216963](http://www.tu-berlin.de/?216963). Daher erfolgt im Rahmen dieses Berichts lediglich eine knappe Zusammenfassung anhand der im Projektantrag definierten Arbeitspakete (AP) der Phase I.

#### *AP 1.1. Akteursanalyse und -ansprache*

Ausgehend von der Annahme, dass eine Mobilitätswende nur durch eine Mentalitätswende umzusetzen ist, spielen die Menschen, die sich am Campus bewegen, ebenso wie mittelbar Betroffene, Multiplikator\*innen und Personen in Entscheidungspositionen eine elementare Rolle im Projekt. Ein entscheidender Bestandteil von Phase I war es daher, die relevanten Akteure und ihre Rollen im Projektvorhaben zu identifizieren. Die folgende Grafik liefert einen Überblick über Schlüsselakteure, die in Phase II als Teil des zu gründenden Mobilitätsnetzwerkes Campus Charlottenburg vorgesehen waren.



Neben dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (Projektleitung) und dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin (Wissenschaftliche Begleitforschung) kommt dabei insbesondere der Universität der Künste Berlin eine zentrale Rolle zu. Diese wären in Phase II über die Vergabe von Werkverträgen sowie die Teilnahme in der gemeinsamen Steuerungsrunde in das Konsortium eingebunden gewesen.

Die TUB hat bei der Ersten Vizepräsidentin, Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend, das Ressort Transfer etabliert. Dazu haben die TUB, deren Zentrum Technik und Gesellschaft sowie das Einstein Center Digital Future die StadtManufaktur gegründet, wobei sie mit der UdK, der Hochschule für Technik und Wirtschaft und der Wohnungsbaugesellschaft HOWOGE kooperieren. Hier werden in Reallaboren anwendungs- und umsetzungsorientierte Forschungsprojekte zusammengeführt. Das Forschungsprojekt MobCC war Teil der StadtManufaktur und eng in die Aktivitäten des Netzwerks eingebunden.

Im Rahmen der ersten Förderphase wurde mit dem TUB-Präsidium vereinbart, dass die StadtManufaktur zur zweiten Projektphase einen Integration Expert einstellt. Diese Person wird das Projekt dabei unterstützen, die relevanten Akteure auf Seiten der TUB und UdK Berlin, des Bezirks und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu identifizieren, die verkehrlichen Maßnahmen auf gemeinsame Schnittstellen und Synergien hin zu untersuchen, sowie die Akteure gezielt zusammenzuführen, um die Aktivitäten im Sinne des betrieblichen Mobilitätsmanagements sinnvoll zu bündeln und das Mobilitätsverhalten am Campus Charlottenburg nachhaltig zu verändern. Eine Finanzierung soll im Rahmen des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) erfolgen.

In der ersten Projektphase wurde der Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf als Partnerkommune gewonnen. Dabei besteht ein besonderes Interesse an einem Wissenstransfer der Erkenntnisse, die am Campus Charlottenburg gesammelt werden. Wäre eine Förderung der zweiten Projektphase zustande gekommen, hätte Interesse bestanden, das erarbeitete Mobilitätskonzept und Teil-Aspekte des Reallabors in einer lokal angepassten Form auf den Bezirk Steglitz-Zehlendorf zu übertragen, wofür sich der dortige Campus der Freien Universität Berlin (FU) anbietet. Ein gegenseitiger Austausch über Praxiserfahrungen erscheint besonders wertvoll, da auch die FU aktuell an der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsprogramms arbeitet.

Im Rahmen der Datenerhebung und Akteursansprache wurden Interviews mit ausgewählten Expert\*innen geführt, die sich aus beruflicher und/oder aktivistischer Sicht für einen nachhaltigen

Mobilitätswandel am Campus Charlottenburg einsetzen. Die Interviews behandelten unter anderem die folgenden Themen:

- Verständnis des Campus Charlottenburg (räumlich, organisatorisch, institutionell, akteursbezogen).
- Bisherige und in Planung befindliche Initiativen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität am Campus Charlottenburg.
- Vision für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung am Campus Charlottenburg.
- Strukturelle, prozessuale und handlungsbezogene Voraussetzungen zur Erreichung dieser Vision.
- Priorisierung von erwünschten Maßnahmen zur Erreichung der Vision.
- Restriktionen und Potentiale (finanziell, strukturell, räumlich, personell etc.).
- Identifikation weiterer Schlüsselakteure.
- Gestaltung partizipativer Prozesse.

Die folgenden Expert\*innen nahmen an den Interviews teil (genannt in alphabetischer Reihenfolge des Nachnamens):

- Michael Hüllenkrämer (interviewt am 19.10.2020): Der Diplom-Geograph Michael Hüllenkrämer ist Fachkraft für Arbeitssicherheit in der Stabsstelle Sicherheitstechnische Dienste und Umweltschutz (SDU) der TU Berlin. Er ist verantwortlich für die Koordination des Arbeits- und Umweltschutzmanagementsystems (AUMS) der Universität und ist Mitbegründer des SAI-Labs (Labor für nachhaltige und nützliche Innovationen).
- David Pöll (interviewt am 29.10.2020): David Pöll ist Tonmeister-Student an der Universität der Künste Berlin und leitet das Referat für Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit des Allgemeinen Studierendenausschusses der UdK.
- Prof. Dr. Tilman Santarius (interviewt am 30.10.2020): Prof. Dr. Tilman Santarius ist Professor für Sozial-Ökologische Transformation und Nachhaltige Digitalisierung an der TU Berlin und am Einstein Center Digital Futures. Er forscht und publiziert zu den Themen Klimapolitik, Handelspolitik, nachhaltiges Wirtschaften und globale Gerechtigkeit.
- Dr. Gabriele Wendorf (interviewt am 04.11.2020): Die Wirtschaftsingenieurin Dr. Gabriele Wendorf ist Ko-Geschäftsführerin des Zentrums Technik und Gesellschaft (ZTG) und Vorsitzende des Nachhaltigkeitsrats der TU Berlin. Von 2008 bis 2014 war sie 3. Vizepräsidentin der TUB.

Des Weiteren wurden zahlreiche informelle Gespräche mit Schlüsselakteuren geführt, um deren Perspektive in die Analyse des Status Quo und die Konzeptentwicklung einzubeziehen. Dazu zählen unter anderem das Netzwerk Fahrradfreundliches Charlottenburg-Wilmersdorf, die studentisch organisierte Fahrradselbsthilfewerkstatt unirad und das Studienprojekt Erlebnis.Campus.

#### *AP 1.2 Erarbeitung einer Partizipationsstrategie*

Die heterogene Akteurslandschaft muss mithilfe einer gut durchdachten Partizipationsstrategie in das Projekt einbezogen werden. Unterschiedliche Partizipationsformate wurden entworfen, um die zielgruppengerechte Ansprache zu ermöglichen und den notwendigen Informationsoutput für das Projekt zu gewährleisten. Dabei soll ein Mix aus Offline- und Online-Formaten zum Einsatz kommen.

Für eine breitenwirksame Verbreitung des Projektvorhabens wurde ein Blog erstellt, der regelmäßig mit aktuellen Informationen bespielt wurde und die Möglichkeit für kontinuierliches Online-Feedback bietet.



In Phase I wurden zwei Workshops mit Vertreter\*innen aus Politik, Verwaltung, Expert\*innen, Mobilitätsdienstleister\*innen und Campusinstitutionen sowie weiteren Multiplikatoren durchgeführt.

Geplant waren außerdem verschiedene Aktionen auf dem Campus-Gelände, die durch die Einschränkungen der Coronapandemie nicht stattfinden konnten.

Es wurden außerdem verschiedene Partizipationsmaßnahmen für Phase II geprüft und vorbereitet. Wesentliches Charakteristikum des Reallabors in Phase II werden Realexperimente und die Beteiligung von Akteuren in Zukunftslaboren sein.

Als prioritäre Maßnahmen zur Umsetzung im Reallabor werden die Folgenden vorgeschlagen:

- Aufbau eines Mobilitätsnetzwerks Campus Charlottenburg: Das Netzwerk soll der aktiven Einbeziehung der Öffentlichkeit dienen. Idealerweise umfasst es sowohl Partner\*innen, die auf strategischer Ebene an der Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes am Campus Charlottenburg arbeiten, als auch solche, die an der praktischen Umsetzung von Projekten in unterschiedlichem Maßstab interessiert sind. Ein niedrigschwelliger Zugang zum Angebot soll die Partizipation interessierter Personen unabhängig der Vorkenntnisse ermöglichen und so eine hohe Strahlwirkung zur Verbreitung und Umsetzung innovativer Ideen entfalten.
- Umsetzung einer Zukunftswerkstatt als Kern einer umfassenden Partizipationsstrategie: In der Zukunftswerkstatt sollen die bereits entwickelten Ideen, Initiativen und Projekte in konkrete Maßnahmen weiterentwickelt, gefördert und ergänzt werden. Unter aktiver Beteiligung der Öffentlichkeit entstehen so Beiträge zur Umsetzung der Vision einer klimafreundlichen und lebenswerten Stadt.

#### *AP 1.3 Regulatorische Rahmenbedingungen und AP 1.4 Wissenschaftliche Bestandsanalyse und Erhebungen*

##### *Umfrage mit Angehörigen der TU Berlin*

Um ein besseres Verständnis für das Mobilitätsverhalten der Campus-Nutzer\*innen und die sich daraus ergebenden Mobilitätsanforderungen für den Campus zu erlangen, wurde vom 5.10.20 bis 29.10.20 eine Online-Umfrage mit einem Rücklauf von 2.204 Studierenden und Beschäftigten der TUB durchgeführt. Diese liefert Daten unter anderem zur Anreise zum Campus, zum Zugang zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln und zu der Fortbewegung auf dem Campus. Weiterhin liefert die Studie Erkenntnisse zur Änderung des Mobilitätsverhaltens aufgrund der Corona-Pandemie und zu Verbesserungsvorschlägen der Nutzer\*innen, um den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr am Campus Charlottenburg zu fördern. Die hohe Anzahl an Rückmeldungen insbesondere bei den offenen Fragen zu Lösungsvorschlägen belegt die enorme Relevanz des Themas Mobilität für den Alltag der Campus-Nutzer\*innen.

Eine wichtige Rolle bei der Anreise zu dem innerstädtisch gelegenen Campus spielt der ÖPNV (besonders für diejenigen mit langen Anfahrtswegen). Zwei Drittel der TUB-Angehörigen reisen immer oder häufig mit dem ÖPNV an, bei den Studierenden sind es sogar 78 Prozent. 43 Prozent nutzen regelmäßig das Fahrrad, auch wenn von ihnen fast die Hälfte unzufrieden mit der Fahrradinfrastruktur sind. Der MIV spielt eine vergleichsweise untergeordnete Rolle: Nur 11 Prozent kommen immer oder häufig mit dem Auto zum Campus (sogar nur sieben Prozent der Studierenden). Zwei Drittel der Befragten haben kein Auto in ihrem Haushalt. Die Fortbewegung auf dem Campus findet überwiegend zu Fuß statt (97 Prozent), ein Drittel verwenden auch das Fahrrad für diesen Zweck. Die Umfrageergebnisse verdeutlichen, dass es Potential für Veränderung gibt: So wurden viele konkrete Vorschläge gemacht, wie die Mobilitätsbedarfe besser erfüllt werden können. Die Verbesserung des ÖPNV-Services wurde als wichtigster Faktor identifiziert, um Autofahrer\*innen zum Wechsel zum Umweltverbund zu motivieren. Auch die Corona-Pandemie wirkt sich deutlich auf

das Mobilitätsverhalten aus. 43 Prozent nehmen seitdem häufiger das Fahrrad, 27 Prozent gehen öfter zu Fuß. Der Großteil von ihnen möchte dies auch nach der Pandemie zumindest teilweise beibehalten. Die während der Pandemie erprobte Digitalisierung des Universitätsbetriebs könnte auch in Zukunft zur Verkehrsvermeidung beitragen: 57 Prozent wünschen sich in Zukunft eine ausgewogene Mischung aus Präsenzveranstaltungen und digitaler Lehre bzw. Heimarbeit und Büroarbeit. 16 Prozent sagen sogar, sie würden gerne überwiegend im Homeoffice arbeiten/studieren.

#### Verkehrliche Bestandsaufnahme

Die durchgeführte verkehrliche Bestandsaufnahme liefert einen Überblick über die gegenwärtige Mobilitätssituation am Campus Charlottenburg, beispielsweise in Bezug auf verkehrliche Erschließung, Verkehrsaufkommen, ÖPNV-Angebot, Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr, ruhenden Verkehr, Lärm- und Luftbelastung, Verkehrssicherheit sowie Barrierefreiheit. Des Weiteren werden sowohl bestehende Initiativen zur Förderung nachhaltiger Mobilität am Campus als auch existierende Pläne und Konzepte, wie sie beispielsweise im Rahmen von (studentischen) Wettbewerben entwickelt wurden, vorgestellt. Zentrale regulatorische Rahmenbedingungen wie das Berliner Mobilitätsgesetz und die Berliner Umweltgerechtigkeitskonzeption, die für den Campus Charlottenburg von Relevanz sind, werden ebenfalls thematisiert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die verkehrliche Infrastruktur nicht das in der Umfrage erhobene derzeitige Verkehrsverhalten widerspiegelt. Vielmehr entsprechen die Qualität und Quantität der Infrastruktur überholten Idealen einer autogerechten Stadt und stehen damit im Widerspruch zu der ökologischen, sozialen, verkehrlichen und klimapolitischen Zielsetzung des Landes und des Bezirks. Die Verkehrssituation und damit einhergehende Lärm- und Luftbelastung stellen eine starke Belastung für die Campus-Nutzer\*innen dar, nicht nur in Hinsicht auf Gesundheit und Wohlbefinden. Der Kerncampus wird durch Autostraßen eingegrenzt und zerschnitten. Dazu gehören unter anderem die Bundesstraße Straße des 17. Juni mit bis zu 50.000 Fahrzeugen am Tag und der Ernst-Reuter-Platz, der den viertgrößten Unfallschwerpunkt Berlins darstellt. Unzulängliche oder nicht vorhandene Radwege erschweren oder gefährden die Anreise mit dem Rad.

Grundsätzlich besteht eine gute Anbindung an den ÖPNV über verschiedene Busverbindungen, den U-Bahnhof Ernst-Reuter-Platz, S-Bahnhof Tiergarten und S-Bahnhof Zoologischer Garten. Allerdings befinden sich die S-Bahnhöfe in 700 Metern bzw. 1,1 Kilometer Entfernung, wobei Fußgänger\*innen sich entlang lauter, stark befahrener Straßen bewegen müssen. Zudem sind Wartebereiche an Bushaltestellen teilweise unattraktiv, die Busse häufig verspätet und der U-Bahnhof Ernst-Reuter-Platz ist nicht barrierefrei und damit für Viele nicht nutzbar.

Der Campus profitiert von großzügigen Grünräumen und Freiflächen sowie der Nähe zum Tiergarten und Landwehrkanal, die sowohl für Fußgänger\*innen als auch für den Aufenthalt attraktiv sind. Besonders angesichts verschärfter Hygiene-Auflagen in der Pandemie kommt den Außenräumen auf dem Campus eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig gibt es großen Verbesserungsbedarf, um die Infrastruktur stärker an den Bedürfnissen des Fußverkehrs zu orientieren, zum Beispiel in Bezug auf angepasste Ampelschaltungen, den Ausbau von barrierefreien Fußwegen, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Einrichtung eines Wegeleitsystems auf dem Campus.

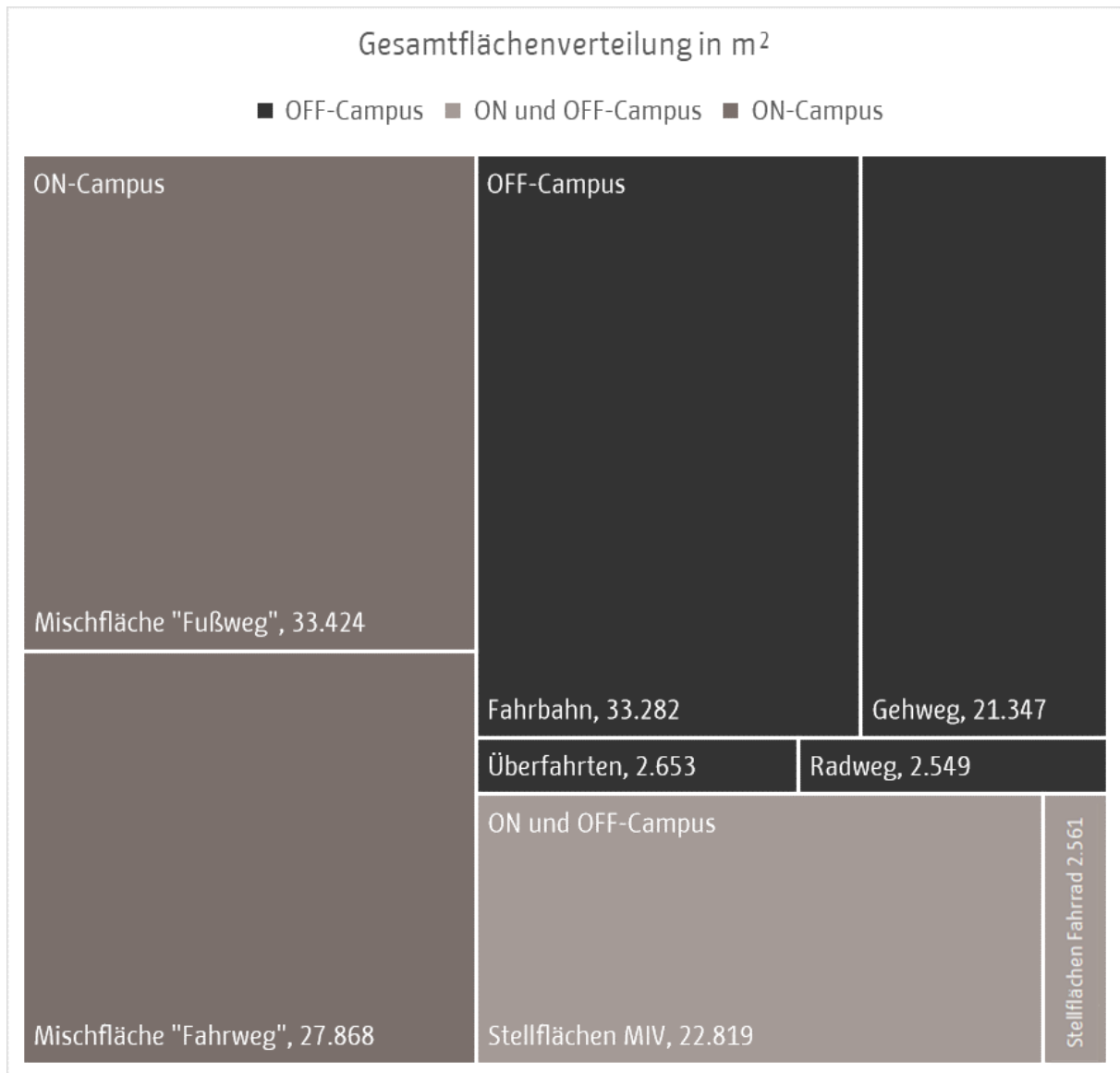
Insgesamt ist zu bemerken, dass kein strategisches studentisches und betriebliches Mobilitätsmanagement existiert. Die Maßnahmen widersprechen zum Teil dem Ziel der nachhaltigen Mobilität. Gleichzeitig konnten eine Vielzahl existierender Initiativen identifiziert werden, deren Gelingen gefördert werden sollte: Unter anderem Projekte zur Lastenradnutzung am Campus, zur Umgestaltung der Außenflächen und die Entwicklung des zukünftigen Verkehrscampus auf dem Severingelände der TUB. Im Untersuchungsraum wird nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch das Bezirksamt mit Fahrradabstellanlagen und Errichtung von Mobilitätspunkten für Sharing-Angebote gefördert. Die Initiativen stehen unverbunden nebeneinander und sehen sich zudem mit

strukturellen Hürden und Konflikten konfrontiert, im Ergebnis werden keine Synergieeffekte gewonnen.

Auch eine Auseinandersetzung mit relevanten Gesetzen, Regelwerken, Planungsinstrumenten und politischen Vorgaben, welche von besonderer Bedeutung für das Projekt sind, fand statt. Insbesondere das Berliner Mobilitätsgesetz von 2018 schafft eine wichtige Rechtsgrundlage für das Projekt MobCC und die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Paradigmenwechsel in der Berliner Verkehrspolitik. Entstanden ist das Gesetz wesentlich durch die Bürgerinitiative für den Volksentscheid Fahrrad und das Engagement des Vereins Changing Cities. Durch den räumlichen Bezug ist auch die Charta City West 2040 von Bedeutung. Sie zeichnet die Vision einer voll vernetzten, digitalen und emissionsfreien Mobilität mit entsprechendem Modal Split. Deutlich weiterentwickelte Mobilitätsknoten sollen für eine bessere Anbindung des Campus sorgen. Die Charta wurde – parallel zu der Erstellung eines Masterplans City West durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – vom wirtschaftsnahen WerkStadtForum City West initiiert. Auch an dem im Aufbau befindlichen Einstein Center Climate Change (ECC) wird das Themenfeld Verkehr und Mobilität aufgrund seiner großen Bedeutung für den Klimawandel einen besonderen Stellenwert einnehmen. Zudem war das Forschungsprojekt MobCC stark in die Stadtlabor 2050-Strategie für Charlottenburg-Wilmersdorf eingebunden. Unter dem Dach des Stadtlabors gibt es die drei Themenfelder Energielabor, Verkehrslabor und Wohnlabor. Das Verkehrslabor ist über den gesamten Bezirk verteilt und neben vielen verschiedenen Modellprojekten geht es darum, in Stadtplanung und Baupolitik zukünftige Anforderungen an Mobilität vorausschauend einzuplanen, die Entwicklung zu beschleunigen und in Richtung einer lebenswerten klimaneutralen Stadt zu lenken. Darüber hinaus ist der Campus Charlottenburg einer der elf Berliner Zukunftsorte. Über das TUB-Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung gibt es eine direkte Verbindung zu dem Lehrprojekt Erlebnis.Campus, das von zwei Krankenkassen finanziert wird und den Campus Charlottenburg unter gesundheitlichen Gesichtspunkten betrachtet, um entsprechende bewegungs- bzw. gesundheitsfördernde Konzepte zu entwickeln. Des Weiteren sind für das bezirkliche Verkehrskonzept für Charlottenburg-Wilmersdorf auch verschiedene campusbezogene Ideenwettbewerbe sowie Pläne einer stärkeren touristischen Nutzung des Campus Charlottenburg von Bedeutung.

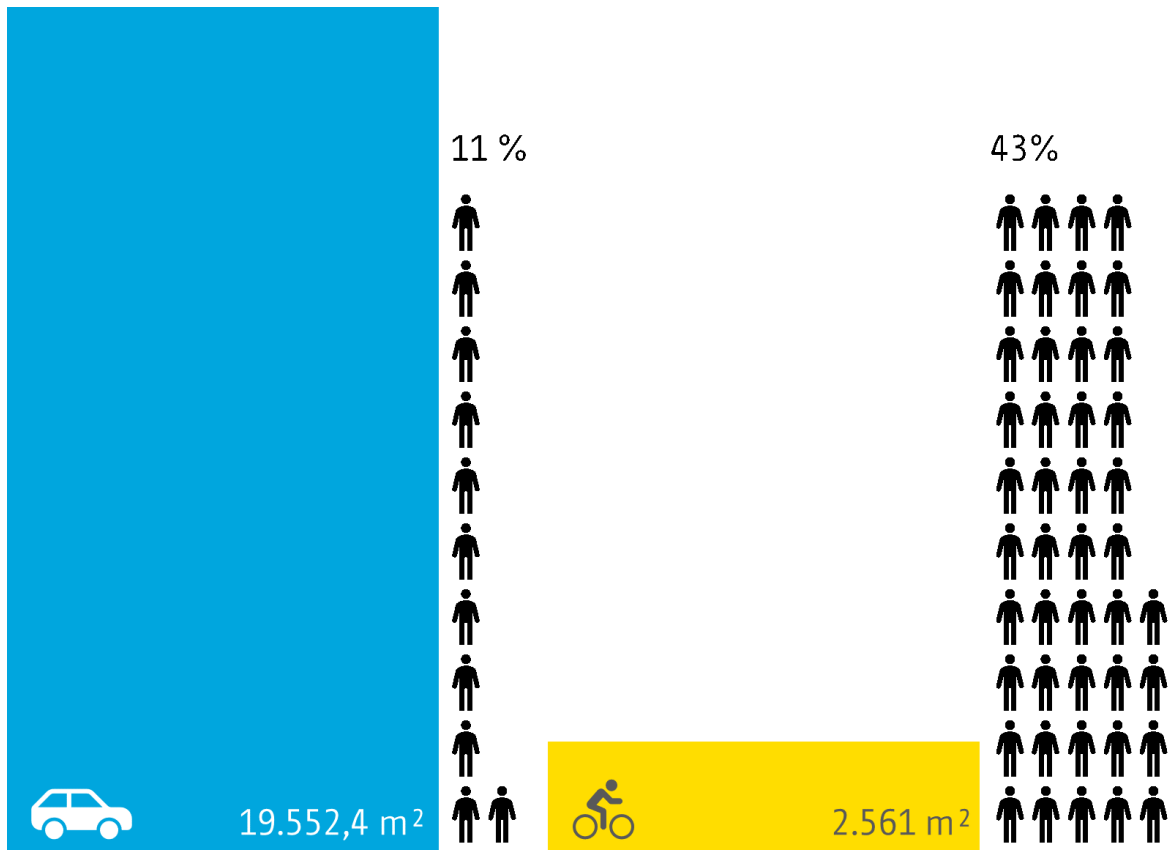
#### [Kartierungen und Analysen zum Thema Flächengerechtigkeit](#)

Die durchgeführte Flächenkartierung liefert einen Einblick wie die Verkehrsfläche am Campus verteilt ist. Dazu wurden acht Kategorien (Fahrbahn, Radwege, Gehwege, Überfahrten und Querungsanlagen, Stellflächen MIV, Stellflächen Fahrrad, Mischfläche "Fußwege, versiegelt" und Mischfläche "Fahrwege, versiegelt") erstellt, die die Verkehrsträger auf dem Betriebsgelände der TUB und der UdK sowie im angrenzenden öffentlichen Raum darstellen. Diese wurden im Anschluss mit Nutzungsdaten aus der Online-Befragung, sowie dem Modal Split Berlins in Bezug gesetzt, um Hinweise auf eine ungerechte Verteilung der Verkehrsflächen zu erlangen.



Die Ergebnisse zeigen, dass Kategorien, die vom motorisierten Individualverkehr genutzt werden, den größten Anteil an der Verkehrsfläche haben. Während im Bereich des Campus der Fußverkehr hohe Flächenanteile nutzen kann, stehen dem fließenden und ruhenden Fahrradverkehr vergleichsweise wenig Radwege und Stellflächen zur Verfügung.

Insbesondere für die Stellflächen ergibt sich ein großes Ungleichgewicht zwischen Nutzungsdaten und Flächenverteilung. Für elf Prozent der Campusnutzer\*innen der TUB, die immer oder häufig das Auto nutzen, steht auf dem Kerncampus fast 9-mal so viel Fläche zur Verfügung wie für die 43 Prozent, die immer oder häufig das Fahrrad nutzen. Die Umfrageergebnisse zum Modal Split der UdK stehen noch aus. Es ist allerdings von einer ähnlichen Verteilung mit hoher Bedeutung des ÖPNV und Fahrrades auszugehen. Dieses Ungleichgewicht ist umso bedeutender, da laut der Mobilitätsumfrage mehr Mitarbeitende mit dem MIV anreisen als Studierende (21 Prozent vs. sieben Prozent). Demzufolge benachteiligt die Flächenverteilung auf dem Campus Studierende besonders stark.



Insbesondere im Kontext der Mischflächen auf dem Betriebsgelände und dem öffentlichen Raum ist jedoch keine abschließende Bewertung des Verhältnisses zwischen Flächenverteilung und Nutzungsanteilen möglich. Es ist methodisch schwierig ableitbar, welcher Flächenanspruch sich insbesondere im fließenden motorisierten Verkehr und Fußverkehr aus der Messung des Nutzungsverhaltens ergibt. Eine ausführlichere konzeptionelle Diskussion, welche Bezugsgrößen neben dem Modal Split sich für die Ableitung einer Flächen(un)gerechtigkeit eignen, ist Voraussetzung für eine weitere Diskussion. Im Rahmen eines Workshops wurden diese Fragen am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung mit internen und externen Wissenschaftler\*innen methodisch und theoretisch weiter diskutiert. Die hier getätigte Analyse knüpft damit an die methodischen Weiterentwicklung der Untersuchung von Flächengerechtigkeit an.

#### AP 1.5 Konzeption der internen Prozess- und Wirkungsevaluation

In Phase I wurde ein wissenschaftliches Evaluationskonzept für Phase II entwickelt, welches sich entsprechend dem gemischten Evaluationsansatz aus den folgenden Bestandteilen zusammensetzt:

Während der gesamten Projektdurchführung werden die Erkenntnisse zum Prozesserfolg der einzelnen Arbeitspakete in schriftlicher Form protokolliert. Diese stetige Selbstreflexion des Vorgehens sowie der Zusammenarbeit mit den Praxispartner\*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung sowie der Bevölkerung wird formell in den Zwischenberichten und abschließend im Projektschlussbericht dokumentiert.

Ziel dieser *Prozessevaluation* ist es, konkrete Erkenntnisse zu den Treibern und Hemmnissen der eigenen Forschungsarbeit, der transdisziplinären Zusammenarbeit bei der Erstellung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu generieren. Diese Prozessevaluation wird in Form von einem Fokusgruppengespräch mit den Projektbeteiligten durchgeführt und in Form des Abschlussberichts aufbereitet, damit es zukünftigen Forschungs- und Praxisprojekten dabei helfen kann, mögliche Risiken frühzeitig zu identifizieren und Chancen rechtzeitig nutzbar zu machen. Darüber hinaus

werden sich die Mitarbeitenden im Projekt in regelmäßigen Reflexionstreffen austauschen. Hierbei wird die Teamdynamik genauso reflektiert wie die Arbeitsprozesse und Kommunikation im Team. Ziel ist es, mögliche Hemmnisse und Treiber in der gemeinsamen Arbeit zu identifizieren, Hemmnisse und ihre Ursachen zu vermindern und Treiber zu verstärken.

Weiterhin werden die Grundlagen für eine mögliche *Wirkungsevaluation* im Anschluss konzipiert. Hierbei soll die Praxis- und Umsetzungstauglichkeit des Mobilitätskonzeptes anhand von noch zu definierenden, messbaren Zielkriterien untersucht werden. Das Ziel ist es herauszufinden, wie das Mobilitätskonzept von den jeweiligen Stakeholdern eingeschätzt wird. Unabhängig davon, wie viele Maßnahmen innerhalb des Projektverlauf tatsächlich umgesetzt werden, liegen die Evaluationsgrundlagen hinsichtlich der Zielgrößen des Konzepts zum Projektabschluss vor. Dies erleichtert eine spätere Evaluation insbesondere der längerfristigen Maßnahmen.

#### *AP 1.6 Projektvorbereitende Konzept- und Strategieentwicklung*

Die Koordination des Gesamtprojekts lag beim Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf. In regelmäßigen Projektsteuerungssitzungen unter Teilnahme von zwei Vertreter\*innen des Bezirksamtes und drei Vertreter\*innen der TU Berlin (Projektmitarbeiter\*innen sowie Leitungsebene) wurden zentrale Absprachen zum Projektfortschritt getroffen und überprüft. (Daten der Sitzungen: 23.09.20, 16.11.20, 24.11.20, 19.1.21, 04.03.21, 11.03.21.) In diesem Zuge wurden die Operationalisierung der Projektziele, die Überarbeitung der weiteren Arbeitspakete und die Definition von Meilensteinen und Zuständigkeiten vorgenommen.

Teil dieses Arbeitspaketes war zudem die begleitende Öffentlichkeitsarbeit seitens der projektbeteiligten Institutionen. Dazu zählt unter anderem die Teilnahme an den folgenden Veranstaltungen:

- 30.09.20: Teilnahme an der digitalen Auftaktveranstaltung der Forschungsagenda "Nachhaltige urbane Mobilität" des BMBF (<https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/auftaktveranstaltung-forschungsagenda-nachhaltige-mobilitaet-thematische-workshops/>)
- 01.10.20: Teilnahme an thematischen digitalen Workshops der Forschungsagenda "Nachhaltige urbane Mobilität" des BMBF: "Mobilitätsstationen und Carsharing" sowie "Betriebliches Mobilitätsmanagement"
- 31.10.20: Vortrag über MobCC, Plakatpräsentation und Diskussion auf dem 2. Mobilitätsfest Steinplatz unter dem Motto "Kommt in Bewegung" (<http://steinplatz.berlin/steinplatz-events/2346/>)
- 10.11.20: Beitrag von Prof. Oliver Schwedes zu öffentlicher digitaler Diskussionsveranstaltung zum Mobilitätskonzept der Charta City West 2040 (<https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.1012062.php>)
- 19.11.20/26.11.20: Teilnahme am zweiteiligen digitalen Workshop "Gewünschte Zukünfte: Wie wollen wir gemeinsam einen nachhaltigen Campus Charlottenburg gestalten?" im Rahmen des transdisziplinären Research Forums Stadt und Klima (<https://www.youtube.com/watch?v=LNBF1aM4AbM>)
- 11.02.21: Organisation eines digitalen Workshops zur methodischen Erfassung und Analyse von Flächengerechtigkeit am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin
- 18.02.21: Teilnahme an digitaler Fachtagung "Herausforderung Reallabor: Methoden - Übertragbarkeit - Impact" der StadtManufaktur Berlin mit dem Karlsruher Transformationszentrum (KIT) und dem Wuppertal Institut (WI) (<https://www.reallabor-netzwerk.de/home/veranstaltungen/tagung-2021-02-18/>)

Im Zuge der Ausarbeitung der Projektskizze für Phase II wurde auf Grundlage der Ergebnisse von Phase I ein Mobilitätskonzept für den Campus Charlottenburg entwickelt, dessen Grundzüge im Folgenden dargestellt werden.

### Mobilitätskonzept Campus Charlottenburg

In Phase I des Projekts wurde folgende Vision für den Campus Charlottenburg entwickelt:

*„Der Campus Charlottenburg ist lebenswert, autofrei und durch Miteinander statt Nebeneinander geprägt. Er bietet barrierefreie, sozial gerechte und klimaneutrale Mobilitätsangebote mit Priorität für den Fuß- und Fahrradverkehr, so dass sich alle (ziel-) sicher zum und auf dem Campus fortbewegen können. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird durch ein starkes Netzwerk unterstützt.“*

Diese Vision ist geleitet von den politisch definierten Klimazielen: Das Berliner Energiewendegesetz macht für Berlin bis zum Jahr 2030 eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 60 % im Vergleich zu 1990 (85 % bis 2050) verpflichtend, wobei insbesondere der Verkehrssektor massiv hinterherhinkt. Zur Erreichung der Vision basiert der im Projekt MobCC entwickelte Lösungsansatz auf den folgenden strategischen Leitlinien:

- Partizipative Konzeptentwicklung und -umsetzung; Schaffung von Experimentierräumen.
- Aufbau eines Netzwerks für nachhaltige Mobilität mit relevanten Akteuren.
- Etablierung eines strategischen betrieblichen und studentischen Mobilitätsmanagements.
- Sichtbar- und Zugänglichmachen vorhandener Angebote und Initiativen.
- Umverteilung der Verkehrsflächen im Sinne der Flächengerechtigkeit und der Klimaziele.
- Bereitstellung von Infrastruktur, die zu der Nutzung des Umweltverbundes animiert.
- Anpassung des ÖPNV- und Sharing-Angebots an die Bedürfnisse der Campus-Nutzer\*innen.
- Anbindung des Campus an Außenstandorte und relevante Bezugspunkte im Bezirk.
- Verbesserung der inneren Erschließung des Campus mit Blick auf kurze, barrierefreie Wege.
- Erhöhung des Wohlergehens durch ruhige Gebiete, in denen saubere Luft geatmet werden kann.
- Gestaltung hochwertiger Außenflächen für Austausch, Lernen, Lehren und Arbeiten im Freien.
- Erfahrbarmachung nachhaltiger Mobilität am Campus und Ermöglichung eines Transfers des hier erprobten Verhaltens auf andere Lebensbereiche, Lebensabschnitte und Räume.
- Senkung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Uni-Betriebs (Dienstreisen, Fuhrpark u. a.).
- Reduzierung der zurückzulegenden Wege durch eine stärkere Digitalisierung der Lehre und des sonstigen Uni-Betriebes wo sinnvoll und möglich.

<b>Baukasten Mobilitätskonzept Campus Charlottenburg 2025</b>			
	<b>Handlungsfeld I: Nachhaltig Bewegen</b>	<b>Handlungsfeld II: Orientierung, Integration und Vernetzung</b>	<b>Handlungsfeld III: Lebensraum und Aufenthaltsqualität</b>
<b>Verkehr (MIV) reduzieren und Mobilität fördern</b>	<b>Unterziele:</b> Ankunft am Campus mit weitgehendem Verzicht auf den privaten PKW. Der Campus kann zu Fuß und per Rad am schnellsten und bequemsten durchquert	<b>Unterziele:</b> Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind durch bedarfsgerechte Bündelung und Synchronisierung miteinander vernetzt. Für die nachhaltige	<b>Unterziele:</b> Der Campus und sein Umfeld entsprechen den ökologischen und sozialen Kriterien eines urbanen, lebenswerten und integrativen Begegnungsortes.

	<p>werden. ÖPNV und Sharing-Angebote sind auf die Bedürfnisse der Campus-Nutzer*innen angepasst. Es ist sicher, barrierefrei und macht Spaß, auch in der näheren Campus-Umgebung zu Fuß, mit Rad oder ÖPNV-unterwegs zu sein. Der betriebliche Fuhrpark und der mit dem Campus in Zusammenhang stehende Wirtschaftsverkehr sind klimaneutral gestaltet.</p>	<p>Mobilität zum und auf dem Campus wird eine barrierearme und aktuelle Bereitstellung von Informationen zum Mobilitätsangebot (von einem eingängigen Wegeleitsystem bis zur besseren Bekanntmachung von Initiativen wie der selbstorganisierten Fahrradreparaturwerkstatt des Campus).</p>	<p>Die Flächenverteilung auf dem Campus wird zunächst an den realen Modal Split angepasst, d. h. max. 10 % Fläche für den ruhenden und fließenden MIV (als Schritt zu einem autofreien Campus).</p>
<p><b>Innovationen adaptieren und integrieren</b></p>	<p>Auf Grundlage der erhobenen Daten über das Verkehrsverhalten und die Bedarfe der Campus-Nutzer*innen werden alternative Angebote für den Weg zum und auf dem Gelände erprobt und erfolgreiche Maßnahmen verstetigt. Ein innovatives universitäres Mobilitätsmanagement wird etabliert, das auf die Bedarfe der Nutzer*innen eingeht, mit dem Ziel den MIV zu reduzieren und neue Mobilitätsangebote zu stärken. Es schafft finanzielle, infrastrukturelle und anderer Anreize.</p>	<p>Analoge und digitale Informationsangebote werden partizipativ (weiter-) entwickelt und miteinander synchronisiert. Die umfassende Informationsplattform bietet Informationen, die in Summe einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten Rechnung tragen und über die Campusgrenzen hinauswirken. Das transdisziplinäre Mobilitätsnetzwerk schafft neue Handlungsmöglichkeiten und fördert Engagierte und Initiativen. Auch in der Lehre werden durch eine verstärkte Verknüpfung der Fachbereiche neue Bezüge hergestellt.</p>	<p>Durch Experimentieren mit neuen Nutzungskonzepten im öffentlichen Raum werden neue Nutzungsszenarien für den Campus erstellt. Insbesondere Parkplätze werden temporär oder dauerhaft für neue Nutzungen geöffnet. Die Kreativität der Studierenden führt hier zu gestalterischen Innovationen.</p>
<p><b>Kommunale, planerische und betriebliche Steuerung anpassen und nutzen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung in die Stadtlabor-Strategie des Bezirks.</li> <li>• Analyse von Best-Practice-Beispielen für Instrumente des betrieblichen und studentischen Mobilitätsmanagements und Anpassung an die Bedarfe des Campus Charlottenburg und des Bezirks.</li> <li>• Wissenschaftliche Begleitung der Realisierung innovativer Maßnahmen im Reallabor Campus Charlottenburg und Transfer der Erkenntnisse auf den Bezirk, die Partnerkommune und andere größere öffentliche</li> </ul>		



	<p>Betriebe.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration in das bezirkliche Mobilitätskonzept.</li> <li>• Erarbeitung von Ansätzen, die im Berliner Mobilitätsgesetz definierten politischen Zielvorgaben erfolgreich in das bezirkliche Verwaltungshandeln zu übertragen.</li> </ul>
--	--

Das Mobilitätskonzept für den Campus Charlottenburg ist dabei eng in weitere bezirkliche Planungen eingebunden. Hierbei kann auf vielfältige Aktivitäten aufgebaut werden, von der Förderung des Fuß- und Radverkehrs, über die Einrichtung von Mobilitätspunkten und Sharing-Angeboten bis hin zu innovativen Modellprojekten. Beispielsweise wurde mehrfach die Aktion „Deine Sommerflotte“ mit dem Ziel durchgeführt, multimodale Mobilität ohne eigenes Auto erlebbar zu machen. Ein weiteres Beispiel ist das Verbundprojekt Distribut-e, in dem ein ganzheitliches Logistikkonzept mit E-Lastenfahrrädern entwickelt und erprobt wurde. Das erweiterte Serviceangebot KiezFreund baut darauf auf. Das Bezirksamt stellt im Projekt fLotte kommunal Lastenfahrräder zur kostenlosen Ausleihe zur Verfügung und lässt Fahrsicherheitstrainings durchführen. Der Spielraum für neue Ideen und die Weiterentwicklung von Ideen für den Campus Charlottenburg ist sehr groß, innovative Maßnahmen der Zukunftswerkstatt sind für die kurzfristige Realisierung vorgesehen.

## 2. Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

0812, eigenes Personal ab E12: Zur Koordination und anteiligen Durchführung der geleisteten Arbeit wurde eine Vollzeit-Beschäftigungsposition während der Projektlaufzeit im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf eingerichtet. Position 0812 wurde ausschließlich zur Deckung der entstandenen Arbeitgeber-Bruttokosten dieser Beschäftigungsposition verwendet.

0835, Auftragsvergabe: Die Arbeit wurde in einem Konsortium des Bezirksamtes und der Technischen Universität Berlin geleistet und nach fachlicher und örtlicher Eignung verteilt. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat die technische Universität Berlin daher mit der Durchführung der Tätigkeit beauftragt. Die Position 0835 wurde ausschließlich dafür verwendet.

## 3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Die von den Projektpartnern geleistete Arbeit war notwendig, da die Verkehrssituation auf dem Campusgelände nicht optimal und zukunftsfähig ist, sich seit der verkehrlichen Planung des Areals das Mobilitätsverhalten der Campusnutzenden maßgeblich verändert hat und die vorhandenen Einrichtungen daher Veränderung bedürfen, um zukunftssicher zu werden (siehe auch unter „verkehrliche Bestandsaufnahme“). Damit die vorzunehmenden Veränderungen den Ansprüchen der Campusnutzenden und den umweltbezogenen Rahmenbedingungen beispielsweise durch Klimaerwärmung langfristig genügen ist es notwendig, mit Hilfe von Datenerfassung und Partizipation diese Ansprüche zu erheben – was die Arbeit der Projektpartner war.

Die geleistete Arbeit war angemessen, da der Umfang der Arbeit sich an der für zukünftige Veränderungen notwendigen Tiefe der Erhebungen orientiert hat. Auf eine Vertiefung in Bereiche, die für die Ausgestaltung zukünftiger Mobilitätsangebote von geringer Relevanz sind, wurde verzichtet.

#### 4. Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses

Die wissenschaftlichen Erhebungen zur Mobilität am Campus Charlottenburg stellen eine essenzielle Grundlage sowohl für weitere Campus-bezogene Forschung als auch für die praktische Anwendung im Zuge von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität dar. Die Open Access-Veröffentlichung nicht nur der Analysen, sondern auch der Rohdaten auf DepositOnce stellt die Verwertbarkeit und Zugänglichkeit der Daten auch über die Projektlaufzeit hinaus sicher. Das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung wurde bereits von verschiedenen Seiten auf die Nützlichkeit und Neuartigkeit der Ergebnisse angesprochen und darauf hingewiesen, dass diese aktive Anwendung in der Lehre unterschiedlicher Fachbereiche der TUB finden.

Das entwickelte Mobilitätskonzept wurde so aufbereitet, dass es entweder in Gänze oder darin enthaltende Teilmaßnahmen sowohl von Seiten der Universität als auch von Seiten des Bezirksamtes leicht wieder aufgegriffen werden können, sollte dies im Rahmen zukünftiger Chancen relevant werden. Hieran besteht von beiden Seiten ein großes Interesse. Beispielhaft sei die digitale Informationsveranstaltung "Anforderungen der öffentlichen Mobilität rund um den Campus Charlottenburg" am 14.04.21 genannt, bei der die Ergebnisse des Forschungsprojektes vorgestellt werden. Gemeinsam mit Vertreter\*innen unter anderem der TU Berlin, der Universität der Künste Berlin, verschiedener Fachabteilung des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf, GrünBerlin InfraVelo GmbH und der BVG werden bei dieser Veranstaltung konkrete weitere Schritte diskutiert.

Darüber hinaus erarbeiten das Präsidialamt der TU Berlin und die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz momentan eine Klimaschutzvereinbarung. Auf Grundlage der MobCC-Ergebnisse wird dort als Maßnahme verankert, ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für den Campus Charlottenburg inklusive angrenzender Flächen in Kooperation mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zu erstellen.

Auch die hergestellten Partnerschaften - insbesondere zur UdK Berlin, zum Netzwerk der StadtManufaktur Berlin und zur Partnerkommune Steglitz-Zehlendorf - stellen ein wichtiges Ergebnis dar, welches die Grundlage für eine zukünftige Zusammenarbeit bildet.

#### 5. Während der Durchführung des FE-Auftrags dem AN bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Auftrags bei anderen Stellen

Keine, da keine anderen Akteure im selben geographischen Raum zur gleichen Zeit das Thema „Mobilität“ bearbeiteten.

Das Projekt MobCC hat aktiv den regelmäßigen Austausch gesucht und Beziehungen hergestellt und damit Aktivitäten Anderen in das Projekt MobCC einbezogen.

#### 6. Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des FE-Ergebnisses nach §11

Des Weiteren dienen die folgenden wissenschaftlichen und nicht-wissenschaftlichen Veröffentlichungen der Verbreitung der Projektergebnisse:

- Veröffentlichung der Forschungsergebnisse auf der Website der TU Berlin (<https://www.tu-berlin.de/?id=216963>)
- Projektsteckbrief auf der Website des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf (<https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/klimaschutz/mobilitaet/artikel.914442.php>)
- Beitrag zum Projektfortschritt auf der Website Begleitforschung Nachhaltige Mobilität/BeNaMo (<https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/nachhaltige-mobilitaet-am-berliner-universitaetscampus-charlottenburg-erste-ergebnisse-jetzt-online/>)

- Projektsteckbrief auf der Website des Netzwerkes Reallabore der Nachhaltigkeit (<https://www.reallabor-netzwerk.de/home/veranstaltungen/steckbriefe-reallabore/>)
- Veröffentlichung ausstehend: Open Access-Veröffentlichung der Forschungsergebnisse im Repositorium DepositOnce (<https://www.depositonce.tu-berlin.de/>)
- Veröffentlichung ausstehend (April 2021): Artikel in der Hochschulzeitung TUintern; print/digital (<https://www.tu-berlin.de/index.php?id=721>)
- Veröffentlichung ausstehend: Beitrag im Nachhaltigkeitsbericht der TU Berlin (<https://www.nachhaltigkeitsrat.tu-berlin.de/menue/nachhaltigkeitsbericht/>)
- Veröffentlichung ausstehend: Projektsteckbrief auf der Website der StadtManufaktur Berlin (<https://stadtmanufaktur.info/>)
- Veröffentlichung als „Klimaschutzipp“ auf der Internetseite des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf (<https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/klimaschutz/artikel.1081005.php>)