

Bezirklicher Radverkehrsplan für Lichtenberg



ENTWURF

Version vom 18.12.2022

Vorwort

Auf der Sitzung des Verkehrsausschusses der Lichtenberger BVV am 14.10.2022 hatten Vertreter:innen des Netzwerks Fahrradfreundliches Lichtenberg Gelegenheit, dem Ausschuss ihre Sicht auf den Status Quo der Umsetzung der Radverkehrsnetzes in Lichtenberg und zu den diesbezüglichen Herausforderungen an den Bezirk für die Jahre bis 2030 vorzustellen. Anschließend wurde die Idee zur Entwicklung eines Bezirklichen Radverkehrsplan (Bez. RVP) im Workshopformat vorgeschlagen.

Der erste Workshop zum Bez. RVP fand am 19.11.2022 in der Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung unter Beteiligung von Vertreter:innen der BVV-Fraktionen von CDU, Grünen, Linke und SPD statt. Außerdem waren Verbände und Initiativen anwesend: ADFC Lichtenberg, Carlesshorst, Kiezblocks Alt-Lichtenberg, Weitlingkiez, Kaskelkiez und das Netzwerk Fahrradfreundliches Lichtenberg. Unter der Moderation von Pastor Thorsten Schacht wurde ein Leitbild für den Bez. RVP entwickelt. Anschließend wurden die Ziele für den Bez. RVP und Maßnahmen zu deren Umsetzung diskutiert.

Auf der Grundlage der Diskussionsergebnisse des ersten Workshops wurde von drei Vertreter:innen des Radnetzwerks eine erste Textfassung entwickelt, die beim zweiten Workshop am 10.12.2022 intensiv diskutiert und redigiert wurde.

Entsprechend den Wünschen und Hinweisen der Teilnehmenden wurde abschließend eine Textfassung erarbeitet, die in der vorliegenden Version mündete.

1. Einleitung und Grundlagen

Die Ausgangsbedingungen im Bereich der Mobilität in Lichtenberg wurden vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin im Jahr 2015 untersucht und sind in einem Mobilitätsbericht (Diana Bannehr, 2015) zusammengefasst. Dieser Bericht beschreibt folgende Ausgangssituation: "Lichtenberg weist deutliche Defizite im Bereich des Radverkehrs und zusätzlich ein negatives auto-gerechtes Stadtbild auf, was sich auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum nachteilig auswirkt. Das Potential des Radverkehrs wird nicht ausgeschöpft und deutlich unterschätzt[...]". Die verfügbaren Zahlen der TU Dresden (Regine Gerike, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“¹ in Berlin (Lichtenberg), 2018) zum gesamtstädtischen Modalsplit aus dem Jahr 2018 (Regine Gerike, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin, 2018) bestätigen den Nachholbedarf in Sachen Radverkehr. Mit einem Anteil von 13,4 % ist der Radverkehr in Lichtenberg im Vergleich zum Gesamtberliner Wert von 17,6 % deutlich unterentwickelt.

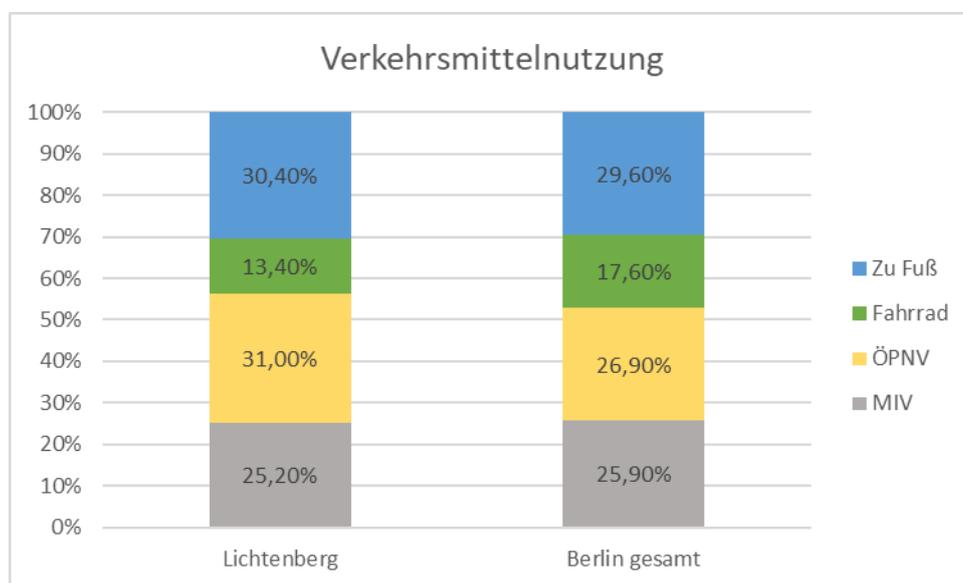


Abbildung 1: Verkehrsmittelnutzung in Lichtenberg (Regine Gerike, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin (Lichtenberg), 2018) im Vergleich zur Verkehrsmittelnutzung Berlin (gesamt) (Regine Gerike, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin, 2018)

Das in den Jahren 2014-15 entwickelte Lichtenberger Mobilitätskonzept (Bezirksamt Lichtenberg, 2015) ist nur in Teilbereichen fertiggestellt worden, wobei der Bereich Radverkehr leider nicht adressiert wurde².

Der beschriebene Stand aus den Jahren 2014-15 und 2018 stellt die aktuelle verfügbare Datenlage dar. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Situation bis zum Jahr 2022 nicht wesentlich verändert hat.

In dieser Ausgangssituation setzt der vorliegende Bezirkliche Radverkehrsplan (Bez. RVP) für den Bezirk Lichtenberg an, der auf der Grundlage des § 12 Abs. 2 Nr. 10 Bezirksverwaltungsgesetz Vorgaben für Leitbild, Ziele und Maßnahmen beim Ausbau und der Sanierung der Radinfrastruktur macht.

Dabei stützt sich der Bez. RVP auf folgende Gesetze und Grundsatzdokumente des Landes Berlin:

¹ Die Studie "Mobilität in Städten – SrV" wird von der TU Dresden als Zeitreihenuntersuchung mit 5-jährigen Abständen in ca. 500 deutschen Städten und Gemeinden durchgeführt.

² Vgl. <https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/politik-und-verwaltung/beauftragte/klimaschutz/artikel.256494.php>

- Berliner Mobilitätsgesetz insbesondere in den für den Radverkehr relevanten §§ 36-49
- Berliner Radverkehrsplan: Ziele bei der Umsetzung des MobG im Radverkehrsbereich
- Berliner Radverkehrsnetz: Umsetzung in Vorrang- und Ergänzungsnetz sowie Radschnellverbindungen und Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen

2. Leitbild

Der im vorigen Kapitel beschriebene Ausgangssituation setzt der Bez. RVP folgendes Leitbild als grundlegende Orientierung für das Handeln aller bezirklichen Akteure bei der Mobilitätsplanung, -umsetzung und -sanierung als Ziel und Zukunftsvision:

Schnell und sicher auf längeren Strecken, bequem durch den 15-Minuten-Kiez: Umweltgerechte Radmobilität für alle Menschen in Lichtenberg.

Allen Lichtenberger:innen soll unabhängig vom Alter die notwendige Radinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden, damit sie sich angstfrei und sicher per Rad fortbewegen können. Im Kiez strebt der Bezirk eine so gut ausgebaute Radinfrastruktur an, damit die täglichen Wege im Wohnquartier von und zu den Kitas und Schulen, beim Einkaufen, in einen Park, zum Spielplatz oder zu medizinischen Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten zurückgelegt werden können (15-Minuten-Kiez).

Zugleich ist Lichtenberg ein wichtiger Transitraum für die umliegenden Bezirke und Lichtenberg:innen fahren in andere Bezirke Berlins: Hier wollen wir Radfahrenden sichere und schnelle Infrastruktur für die Wege durch unseren Bezirk zur Verfügung stellen.

Bei der Umsetzung von Verbesserungen für Radfahrende ist zu berücksichtigen, dass der Fußverkehr überall sicher gewährleistet sein muss: Dem Fußverkehr ordnen sich alle anderen Verkehrsarten unter.

Radverkehr ist umweltgerecht, ressourcenschonend und sozial, er sollte Menschen aller Alters- und sozioökonomischen Gruppen offenstehen. Eine attraktive, sichere und leistungsfähige Radinfrastruktur stellt den größten Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad dar und verdient deshalb größte Priorität im Handeln des Bezirksamtes.

3. Ziele

Für die Umsetzung des im vorherigen Kapitel dargestellten Leitbildes sollen die folgenden Ziele den Handlungsrahmen vorgeben.

3.1 Zügiger Ausbau des Radverkehrsnetzes

In Lichtenberg soll das Radverkehrsnetz zügig ausgebaut werden. Dabei wird eine zeitnahe, dauerhafte Umsetzung angestrebt. Sofern die Verwaltungsabläufe oder fehlende finanzielle Ressourcen dies noch nicht ermöglichen, werden smarte Sofortmaßnahmen angewendet.

Durch das Festlegen von Prioritäten soll ein Fokus gesetzt werden.

3.2 Innovationen und Verkehrsversuche

Durch Innovationen und Verkehrsversuche sollen verkehrliche Veränderungen für Verkehrsteilnehmende erlebbar gemacht werden, ohne dass sofort langfristige Baumaßnahmen notwendig sind. Smarte Sofortmaßnahmen sind kostengünstiger, liefern Erfahrungswerte und werden für eine Übergangszeit eingesetzt, bis eine konsolidierte Meinung zum Verkehrsversuch vorliegt.

3.3 Sanierung der vorhandenen Radinfrastruktur

Die vorhandene Radinfrastruktur in Lichtenberg wird in einem gepflegten und funktionsfähigen Zustand erhalten. Der vorhandene Sanierungsrückstau wird zügig abgearbeitet.

3.4 Der 15-Minuten-Kiez

Die Radinfrastruktur in den Lichtenberger Kiezen (hiermit sind die Ortsteile³ gemeint) soll so gestaltet und ausgebaut werden, dass die Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheits-, Bildungs- und Kultureinrichtungen für alle Bewohner:innen im Regelfall in 15 Minuten per Rad erreichbar sind.

Öffentliche Gebäude und ÖPNV-Knoten sollen prioritär an das Radverkehrsnetz angeschlossen und mit Fahrradabstellanlagen versehen werden.

3.5 Vereinfachungen für Radfahrenden

Vereinfachungen für Radfahrende werden entsprechend den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung und den Leitfäden von SenUMVK proaktiv umgesetzt.

3.6 Vision Zero

Lichtenberg verpflichtet sich dem Ziel der Vision Zero, so dass keine Menschen bei Verkehrsunfällen getötet oder schwer verletzt werden. Umzusetzende Maßnahmen werden stets zuerst aus Sicht der zu Fuß gehenden gedacht und sicher gestaltet. Wenn nötig, müssen die Mobilitätsformen getrennt geführt werden. Die Verkehrsinfrastruktur wird so gestaltet, dass bei menschlichen Fehlern keine Todesfälle passieren.

³ <https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/ueber-den-bezirk/ortsteile/>

3.7 Enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Sen-UMVK

Enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Senatebene: Nur durch eine zielorientierte und kommunikativ gute Zusammenarbeit kann bei der arbeitsteiligen Arbeitsweise in Berlin die Umsetzung der Radverkehrsvorhaben gelingen.

1. Der Bezirk beteiligt sich proaktiv an Arbeitsgruppen,
2. arbeitet mit SenUMVK, infraVelo und anderen Einheiten der Senatebene zusammen und
3. setzt sich dafür ein, dass bei Vorhaben auf Lichtenberger Bezirksgebiet die Zuständigkeiten klar bekannt sind und die Verantwortung für den Zuständigkeitsbereich wahrgenommen wird.

3.8 Verbesserung des Modal Split

Der Modal Split für den Radverkehr soll von 13,4 % (2018) auf den Zielwert von mindestens 23 % im Jahre 2030 verbessert werden, wie vom Berliner Radverkehrsplan vorgegeben.

3.9 Ausreichende Ressourcen

Ausreichende Ressourcen sind ein Schlüssel zum Erfolg. In jedem Jahr führt das SGA Lichtenberg daher Maßnahmen durch, um die personellen und finanziellen Ressourcen in Lichtenberg in adäquater Höhe für die anstehenden Aufgaben sichern und sich als attraktiver Arbeitgeber bei potenziellen und bisherigen Beschäftigten darzustellen. Der Bezirk bemüht sich aktiv um Fördermittel von den unterschiedlichen Ebenen.

3.10 Transparenz, Messbarkeit und Evaluation

Transparenz, Messbarkeit und Evaluation dokumentieren den stetigen Fortschritt. Bei allen geplanten Maßnahmen werden Erfolgs- bzw. Messkriterien vorab definiert. Die für die Dokumentation genutzten Werkzeuge sind leicht zugänglich und auf aktuellem Stand. Konkrete Umsetzungen für dieses Ziel finden sich im Kapitel 5.

3.11 Einhaltung der SenUMVK-Leitfäden

Die von SenUMVK für bestimmte Anwendungsgebiete (z.B. Fahrradstraßen, Führung des Radverkehrs im Bereich von Arbeitsstellen, Temporäre Spielstraßen, ...) verfassten Leitfäden werden bei allen Projekten und Baustellen umgesetzt.

4. Maßnahmen

Für die Umsetzung der im vorherigen Kapitel beschriebenen Ziele, werden in diesem Kapitel die in Verantwortung des Bezirksamtes umzusetzenden Maßnahmen beschrieben. Viele Maßnahmen adressieren mehrere Ziele.

4.1 Zügiger Ausbau Radverkehrsnetz

Das Berliner Radverkehrsnetz wird in Lichtenberg mit klaren Prioritäten und transparent umgesetzt. Das Berliner Mobilitätsgesetz ist ein beschlossenes Gesetz, das Radverkehrsnetz eine dazugehörige Rechtsverordnung. Die Streckenführung steht durch den Radverkehrsplan fest.

1. Die zuständigen Stellen in Lichtenberg setzen die Streckenabschnitte des Vorrangnetzes entsprechend den priorisierten Vorgaben von SenUMVK und in enger Zusammenarbeit mit SenUMVK ohne Verzögerungen um.
2. Vom Vorrangnetz, das sich auf Lichtenberger Gebiet befindet, werden bis 2025 50% der Streckenabschnitte (33 von 67 Streckenabschnitten) ausgebaut. Sofern dies aufgrund finanzieller Restriktionen oder Verwaltungsabläufen nicht möglich ist, soll mit smarten Methoden aufgebaut werden.
3. Im Vorrang- und Ergänzungsnetz werden pro Jahr mindestens 10 Fahrradstraßen nach vorheriger Anordnung umgebaut.
4. Als Konkretisierung von §44 (1) MobG BE werden Streckenabschnitte sowohl des Vorrang- als auch des Ergänzungsnetzes in Nebenstraßen immer als Fahrradstraßen ausgeführt. Ausnahmen werden vorher im FahrRat beraten.
5. Der Bezirk arbeitet bereits ab 2023 an der Herstellung des Ergänzungsnetzes.
6. Um den Modal Split für Radverkehr zu erhöhen sowie die rechtlichen Vorgaben für Fahrradstraßen umzusetzen, wird der motorisierte Durchgangsverkehr im Ergänzungsnetz durch geeignete Maßnahmen unterbunden.

4.2 Innovationen und Verkehrsversuche

Durch Verkehrsversuche werden in Lichtenberg innovative Maßnahmen ausprobiert. Hier wird kostengünstig und mit kürzeren Planungszeiten eine mögliche Infrastruktur getestet. Erfahrungswerte werden generiert. Bei der Verstetigung sind dann Verbesserungen aus den gemachten Erfahrungen möglich.

Spätestens bei der Verstetigung von Radinfrastruktur werden die Qualitätsanforderungen des Mobilitätsgesetzes erreicht.

Mögliche Verkehrsversuche wären: Schulzonen, Tempo 30 Zonen, Fahrradzonen, grüner Pfeil für abbiegende Radfahrende (Zeichen 721), Fußgängerzonen.

4.3 Sanierung der vorhandenen Radinfrastruktur

Zur transparenten und bedarfsorientierten Steuerung der Sanierung von Radinfrastruktur wird vom Bezirk jährlich die Liste der Sanierungsprojekte neu priorisiert und veröffentlicht. Der FahrRat wird in den Priorisierungsprozess eingebunden. Dadurch wird erreicht, dass der aktuelle Zustand, die Änderung von örtlichen Gegebenheit - z.B. Schulneubauten etc. – jährlich neu in die Priorisierung einfließen.

Für die Sanierung werden, wo immer möglich, Finanzmittel von SenUMVK akquiriert und eingesetzt.

4.4 Der 15-Minuten-Kiez

Für die schrittweise Umsetzung des 15-Minuten-Kiezes sollen öffentliche Gebäude und ÖPNV-Knoten prioritär an das Radverkehrsnetz angeschlossen und mit Fahrradabstellanlagen versehen werden.

- Öffentliche Gebäude sollen über das Radverkehrsnetz erreichbar sein. Bei Fortschreibungen des berlinweiten Radnetzplans setzt sich der Bezirk dafür ein, dass öffentliche Gebäude gut angebunden sind.

Radabstellanlagen werden in ihrer Anzahl weiter erhöht und verbessert. Pro Jahr werden mindestens 400 neue Kreuzberger Bügel aufgebaut. Zusätzlich zu Kreuzberger Bügeln wird auch in Lichtenberg überdachtes und gesichertes Fahrradparken aufgebaut.

- In jeder Straße wird es im Umkreis von 300m ausreichend Abstellmöglichkeiten geben.
- Die Kapazitäten zu Radabstellanlagen an Bildungseinrichtungen werden kontinuierlich erhöht.
- Radabstellanlagen nahe an öffentlichen Gebäuden motivieren bei der Verkehrsmittelwahl den Weg öfter mit dem Rad zurückzulegen. Daher sollen bei allen öffentlichen Gebäuden kontinuierlich die Radabstellanlagen erweitert werden.
- Die Kapazitäten der Radabstellanlagen an Stationen des Personennahverkehrs werden erhöht, um den Umweltverbund zu stärken.
- Auch Abstellanlagen für Lastenräder werden errichtet.

4.5 Vereinfachungen für Radfahrende

1. Entsprechend §46 (1) MobG BE werden in den Jahren 2023 und 2024 alle Einbahnstraßen in Lichtenberg systematisch geprüft und bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.
2. Entsprechend §46 (2) MobG BE werden bis 2025 alle Sackgassen in Lichtenberg systematisch geprüft und für Radfahrende passierbar gemacht, sofern mit vertretbarem Aufwand umsetzbar. Alle Grenzfälle sind im FahrRat zu diskutieren.
3. Kreuzungen in Lichtenberg werden mit dem grünen Pfeil für abbiegende Radfahrende (Zeichen 721) ausgestattet sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, insbesondere auf Vorschläge von Bürger:innen hin.
4. Haltebügel werden an großen Kreuzungen montiert.

4.6 Vision Zero

1. Die Unfallkommission wird auch im Gebiet Lichtenberg durch aktive Zusammenarbeit mit dem Bezirk eingebunden, um Fortschritte bei der Sicherheit aller Mobilitätsmodi zu erzielen.
2. Höhere Verkehrssicherheit wird in Lichtenberg durch Schulzonen erreicht, von denen pro Jahr 10 neu eingerichtet werden, damit Kinder selbstständig und sicher zur Schule gelangen können.
3. 20 Kreuzungen pro Jahr werden durch das Aufstellen von Radbügeln (vgl. § 55 (6) MobG BE) auf dem ersten Autoparkplatz nach dem 5-Meter-Radius sicherer gestaltet. Diese Kreuzungsumgestaltungen tragen zu den Zielen erhöhte Sicherheit und mehr Radabstellanlagen bei.
4. Einrichtung von Lieferzonen, um die Interessen von fließendem Rad- und Autoverkehr einerseits und Lieferverkehr andererseits besser in Einklang zu bringen.

4.7 Enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Sen-UMVK

Der Bezirk beteiligt sich proaktiv an Arbeitsgruppen, wie z.B. an der Projektgruppe Radverkehrsanlagen und bringt pro Jahr mindestens ein Projekt ein.

4.8 Bürger:innenbeteiligung

1. Beteiligungsverfahren in Lichtenberg werden weiter professionalisiert und bewusst alle betroffenen Personengruppen zur Teilnahme aktiviert. Im gesetzlichen Rahmen wird in Beteiligungsverfahren die Bevölkerung beteiligt, wie die gesetzlichen Aufgaben umgesetzt werden. Durch das Zulassen einer Fehlerkultur und das Einbinden agiler iterativer Ansätze, wird eine gute Abwägung zwischen schneller Umsetzung (der smarten Pop-Up-Lösung) und umfassender Beteiligung (bei der Verstetigung) gefunden.
2. Der Lichtenberger Bürgerhaushalt soll ein Beteiligungsformat sein, bei dem Vorschläge der Bürger:innen erfolgreich Impulse für das Verwaltungshandeln geben, auch im Bereich Mobilität und öffentlicher Raum. Im Jahr 2023 wird die Beteiligung des Straßen- und Grünflächenamtes Lichtenberg evaluiert und ausgehend von diesen Ergebnissen verbessert.

4.9 Weitere Maßnahmen

1. Der Bezirk kooperiert mit dem und unterstützt das Lastenradprojekt fLotte.
2. Der Bezirk setzt sich dafür ein, dass mindestens 2 Fahrradbarometer (Radverkehrszähler mit Display) an Lichtenberger Straßen bis 2025 aufgestellt werden.
3. Maßnahmen für Verlagerungen des Wirtschaftsverkehrs auf umweltfreundliche Modalitätsformen werden unterstützt und in Planungen miteinbezogen, beispielsweise der Einsatz von Lastenrädern.
4. Der Bezirk setzt sich für verstärkte Geschwindigkeitskontrollen ein.

5. Monitoring und Berichte

5.1 Monitoring

Innerhalb eines Jahres nach Beschluss des bezirklichen Radverkehrsplans sichert das Bezirksamt den Workflow zur Projektseite von infravelo für alle Lichtenberger Radinfrastrukturprojekte. Das Bezirksamt stellt sicher, dass alle vom Bezirk betriebenen Radverkehrsprojekte mit aktuellem Stand der Öffentlichkeit zugänglich sind.

5.2 Jährliche Berichte

Das Bezirksamt erstellt für jedes Jahr einen Bericht zur Umsetzung des Bez. RVP bis zum 31.3. des Folgejahres und übersendet diesen als Drucksache an BVV und FahrRat. Der/die zuständige Stadt-rät:in präsentiert diesen Bericht dann in der nachfolgenden BVV-Sitzung. Der Bericht soll u.a. folgende Kriterien umfassen, die den Kriterien des Berichtswesens an SenUMVK (vgl. Fahrrad Berlin Fortschrittsbericht) entsprechen, um Doppelarbeit zu vermeiden:

- Umsetzung des Radverkehrsnetzes (Vorrangnetz, Ergänzungsnetz, entlang HVS⁴ außerhalb des Netzes) in km und % des Lichtenberger Netzes.
- Wie viele km Radinfrastruktur wurden als smarte Sofortmaßnahmen neu errichtet? Davon Vorrangnetz, Ergänzungsnetz, entlang HVS außerhalb des Netzes.
- Wie viele km Radinfrastruktur wurden neu gebaut? Davon Vorrangnetz, Ergänzungsnetz, entlang HVS außerhalb des Netzes.
- Wie viele km Radinfrastruktur wurden saniert? Davon Vorrangnetz, Ergänzungsnetz, entlang HVS.
- Wie viele km Radinfrastruktur wurden farblich markiert? Davon Vorrangnetz, Ergänzungsnetz, entlang HVS außerhalb des Netzes.
- Wie viele Fahrradstraßen wurden neu ausgewiesen? Davon Vorrangnetz, Ergänzungsnetz.
- Wie viel und welche Knotenpunkte wurden umgestaltet?
- Wie viele Fahrradbügel wurden wo aufgestellt?
- Welche Einbahnstraßen wurden für Radfahrende geöffnet?
- Welche Sackgassen wurden für Radfahrende geöffnet?
- Welche Maßnahme wurden zur Erreichung der Vision Zero umgesetzt?

5.3 Fünf-jährliche Berichte

Außerdem ist alle 5 Jahre bzw. sobald neue Zahlen aus der „Mobilität in Städten“ Studie - Srv - der TU Dresden vorliegen (voraussichtlich 2024, 2029 etc.), zur Erreichung folgender Ziele sechs Monate nach Erscheinen schriftlich Bericht an BVV und FahrRat als Drucksache zu erstatten und nachfolgend in der BVV vorzustellen:

- Wurden die notwendigen Verbesserungen für die Erreichung der Zielwerte für den Modalsplit für Radverkehr erreicht?
- Welche Verbesserungen zur Anbindung bezirklicher Gebäude konnten erreicht werden?

⁴ Hauptverkehrsstraßen

Literaturverzeichnis

- Bezirksamt Lichtenberg. (2015). *Lichtenberger Mobilitätskonzept*. Von <https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/politik-und-verwaltung/beauftragte/klimaschutz/artikel.256494.php> abgerufen
- Diana Bannehr, M. B. (2015). *Mobilitätsbericht für den Bezirk Berlin-Lichtenberg*. TU Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, FG Integrierte Verkehrsplanung. Berlin: Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, FG Integrierte Verkehrsplanung. Von https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Lehre/Ergebnisse_Lehre/MoFo_Mobilit%C3%A4tsbericht_Lichtenberg2_webansicht_1.pdf abgerufen
- Regine Gerike, S. H. (2018). *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin*. Dresden: Technische Universität Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Von https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_tabellen_berlin_gesamt.pdf abgerufen
- Regine Gerike, S. H. (2018). *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin (Lichtenberg)*. Dresden: Technische Universität Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Von https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_tabellen_lichtenberg.pdf abgerufen