

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE

für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61 und Ullsteinstraße 91 sowie eine Teilfläche des Steinhellenwegs im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Mariendorf

zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Wesentliche umweltbezogene Stellungnahmen
aus der Beteiligung der Behörden und
sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Landesdenkmalamt Berlin, Klosterstraße 47, 10179 Berlin
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
[REDACTED]
Stapl 22

Bearbeiter:
[REDACTED] LDA 2 TÖB 1
Tel. [REDACTED]
Fax. [REDACTED]
[REDACTED]

Altes Stadthaus
Klosterstraße 47, 10179 Berlin
 Parochialstraße

23.03.2026

Entwurf zum Bebauungsplan 7-85 VE

Stellungnahme des LDA zur Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrter [REDACTED]

die o.g. Planung berührt Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege. Wir verweisen dazu grundsätzlich auf unsere bisherigen Stellungnahmen.

Neu ist im Unterschied zum Planstand des letzten Beteiligungsschritts u.a. die textliche Festsetzung 6.2 .

Der Zugang zum Friedhof bildet durch den Portalbau, die beiden seitlichen Platanen und den umfriedeten Vorfahrtplatz eine erkennbar auf Sichtigkeit angelegte und würdige Eingangssituation zum Friedhof. Die Fläche zwischen Einfriedung und Gehweg ist nicht nur im Rahmen des Umgebungsschutzes für den Portalbau nach § 10 DSchG Bln von Bedeutung, sondern selbst Teil der Gesamtanlage. Die vorgesehene Nutzung als Stellplatzfläche führt zu einer, teilweise wesentlichen, Beeinträchtigung von Erscheinungsbild und Eigenart dieser Eingangssituation. Bereits die derzeitige ungeordnete Nutzung als Stellplatz ist denkmalfachlich problematisch, war aber bislang nie Gegenstand eines Verfahrens. Eine Verfestigung durch eine textliche Festsetzung trifft deswegen auf hohe Bedenken.

Insbesondere der mittlere Bereich, die Fläche vor dem Portalbau mit den beiden Platanen, muss bis hin zur Straße von Stellplätzen freigehalten werden. Stellplätze sind denkbar in den seitlich anschließenden Flächen der (dann ehemaligen) Vorfahrt. Eine räumliche

Präzisierung dieser Flächen ist in Planzeichnung, textlichen Festsetzungen und Begründung vorzunehmen. Eine, ggf. auch zeitliche, Nutzungsbeschränkung für begründete Fälle muss Grundlage der ausnahmsweisen Genehmigung sein.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Referent für städtebauliche Denkmalpflege

www.berlin.de/landesdenkmalamt

www.youtube.com/LandesdenkmalamtBerlin

Telefonische Sprechzeiten: Dienstag & Freitag, 9 bis 12 Uhr und nach Vereinbarung

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE25100500000990007600, BIC: BELADEBEXX

elektronische Zugangsöffnung gemäß § 3a Absatz 1 VwVfG

Abwägungstabelle | Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs | DiPlanungBeteiligung Bauleitplanung

Nr.: 1011	Details
eingereicht am: 26.03.2026	Verfahrensschritt: k.A. Einreicher*in/Institution: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Abteilung I Stadtplanung/ Referat I B Name des/der Einreicher*in: [REDACTED] Abteilung: IB 14 Im öffentlichen Bereich anzeigen: Nein Dokument: Plan und Begründung / Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE (Entwurf)

Stellungnahme

Entwurf 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Str. 61, Ullsteinstr. 91 und des Steinhellenwegs, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 Abs. 2 BauGB);

Ihr Schreiben 6142-7-85 VE/Stapl 22 vom 19.02.2026, hier eingegangen am 26.02.2026.

Abwägung / Empfehlung

k.A.

Aufgrund der originären Zuständigkeiten der Referate I A und I B für die vorbereitende Bauleitplanung (Nr. 8 Abs. 2 ZustKatAZG) äußern wir uns zur Abstimmung der Bauleitplanung wie folgt zur:

1. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regional-planerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1)

Der Entwurf zum 7-85 VE ist aus dem FNP, der für den Geltungsbereich Grünfläche mit Zweckbestimmung Friedhof darstellt, derzeit nicht entwickelbar. Ein FNP-Änderungsverfahren im Parallelverfahren mit der Zielsetzung, hier Wohnbaufläche W 2 vorzusehen, konnte bisher noch nicht ohne weitere Klärung auf Ebene des VE-Plans abgeschlossen werden.

Im Hinblick auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine gerechte Abwägung vor dem Hintergrund der Vielzahl und inhaltlichen Relevanz der gegen die FNP-Änderung vorgebrachten Einwendungen der TÖB und der Bürgerinnen und Bürger, auch von Umweltverbänden, unter anderem

auch gegen die erhebliche Nutzungsdichte der geplanten Bebauung auf bisher unversiegelter Fläche, erscheint eine weitere Erhöhung der baulichen Dichte gegenüber den bisherigen Planungen – GF/ GFZ - städtebaulich im Übergang zum Landschaftsraum nicht zu rechtfertigen. Die Notwendigkeit einer Obergrenzen- Überschreitung ist vor diesem Hintergrund nicht zwingend geboten. Die aktuellen Orientierungswerte sind trotz VE-Plan als Ausdruck einer städtebaulichen Ordnungsvorstellung des Gesetzgebers abwägungsrelevant.

Die Begründung legt auf S. 30 nicht ausreichend dar, welche städtebaulichen Gründe eine Überschreitung rechtfertigen: Die bisherige Formulierung „konzeptionelle Besonderheit des Vorhabens und dessen besondere Lage und der damit verbundenen Vielfalt an örtlich zu berücksichtigenden Belangen“ führt noch keinen tatsächlichen Sachgrund aus.

Aus der Auswertung der Stellungnahmen des FNP-Änderungsverfahrens spricht sogar vieles für eine Verringerung der geplanten Nutzungsdichte hin zu einer Wohnbauflächendarstellung von W 3. Damit würde im Übrigen auch den Planungsvorstellungen des Bezirks gefolgt, der im Rahmen der BEP das Plangebiet als Wohnbaufläche W3 ausweist.

Des Weiteren empfehlen wir, im Hinblick auf die Berücksichtigung der Belange der Anwohnenden nicht nur auf die Einhaltung der Abstandflächen zur Nachbarbebauung abzustellen, sondern z.B. auch die Verschattungsproblematik zur nachbarlichen Bestandsbebauung anhand der tatsächlich zu erreichenden Neubauhöhen (Verschattungsgutachten, insbesondere durch Bauteil f) zu beleuchten (Gebot der Rücksichtnahme).

Wir bitten, uns nach erfolgter TÖB das Abwägungsmaterial, die Stellungnahmen sowie später die Abwägung, zur Verfügung zu stellen.

2. Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilträumlichen Entwicklungsplanungen

Es ist hierzu folgendes vorzutragen:

II.2.3.2 // B I.3.2.4 Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (S. 13f, S. 82f):

Die Aussagen zu den Darstellungen des Stadtentwicklungsplans (StEP) Klimas zum Plangebiet sind teilweise nicht vollständig bzw. korrekt. Im Räumlichen Leitbild wird bezogen auf das Plangebiet nicht die Aussage getroffen, dass es sich um einen stadtweiten Schwerpunkt im Bereich Neu- und Weiterbau handelt. Das Plangebiet ist dort in der Kategorie „Grün- und Freiräume für mehr Kühlung klimaoptimieren“ als „Qualifizierung und Klimaoptimierung von Grün- und Freiflächen am Tag und in der Nacht“ dargestellt. Bezogen auf Handlungsansatz 1 „Mit kurzen Wegen das Klima schützen“ befindet sich das Plangebiet außerhalb von „Stadtbereichen mit gut erreichbaren Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs“. Es ist als „weiterer Stadtbereich mit Potenzial für Stadt- und Mobilitätsumbau“ dargestellt. Bezogen auf Handlungsansatz 2 „Bestand und Neubau blau-grün anpassen“ ist der südliche Bereich des Plangebiets als „Klimaoptimierter Neu- und Weiterbau im Einzugsgebiet von Kleingewässern“ dargestellt. Weiterhin sind südlich und östlich angrenzende Bereiche, die als „blau-grüne Maßnahmen zur Kühlung in der Nacht“ als auch „blau-grüne Maßnahmen zur Kühlung am Tag und in der Nacht“ bestimmt sind, dargestellt.

Dementsprechend ist festzustellen, dass sich das Plangebiet nicht im Bereich der „Stadt der kurzen Wege“ und damit in keinem im StEP Klima 2.0 ausgewiesenen Gunstraum für die Anbindung an den Nahverkehr liegt. Die Aussagen sind bitte anzupassen.

IV.5.2, S. 40:

Der Text enthält Aussagen zum StEP Klima sowie zum StEP Klima KONKRET, diese wurden mit dem Beschluss des StEP Klimas 2.0 fortgeschrieben. Die Aussagen sind bitte anzupassen.

B II.1.4.1, B II.1.7.2:

Die Planungshinweise Stadtklima 2015 mit u.a. der Klimaanalysekarte 2015 sind nicht die aktuellsten

Ergebnisse der Klimamodellierung Berlin. Dies sind die Planungshinweise Stadtklima 2022.

StEP Wohnen 2040:

II.2.3.2 S. 13

Der letzte Satz der Ausführungen zum StEP Wohnen ist zu korrigieren. Dort ist für den Titel des Planwerks „StEP Wohnen 20240“ statt „StEP Wohnen 2040“ angegeben.

II.2.6.1 Soziales Infrastruktur-Konzept (SIKo), S. 18
Im Begründungstext ist die Angabe zum aktuellsten, vom BA/BVV beschlossenen SIKo nicht richtig und bitte zu korrigieren: nach Kenntnis SenStadt ist das SIKo 2021/2022 des Bezirks Tempelhof-Schöneberg (Datenstand: 31.12.2019) von der BVV am 11.12.2024 beschlossen worden, auf der Grundlage des BA-Beschlusses vom 04.07.2024. Dieses SIKo basiert allerdings ebenfalls noch auf den „alten“ LOR-Grenzen.

In den weiteren Ausführungen zur Bestandssituation der Versorgung mit sozialer Infrastruktur wird nicht deutlich, welche Datengrundlage jeweils zugrunde gelegt worden ist, daher sollten diese Aussagen geprüft und hinsichtlich des Datenstandes vereinheitlicht und/oder jeweils konkretisiert werden. (Für Kita wird zB angegeben, dass im Rahmen der Erstellung des städtebaulichen Vertrags im Jahr 2025 erneut eine Abfrage zur Betreuungssituation eingeholt worden ist; bei anderen Einrichtungsarten bleibt der zugrunde gelegte Datenstand der dargestellten „Einschätzungen“ unklar). Die hier gemachten Aussagen zur Versorgungssituation sind abzugleichen mit denen in Kap. VIII.3 „Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur“ (S. 65 ff).

Im Auftrag

■■■■■

Abwägungstabelle | Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs | DiPlanungBeteiligung Bauleitplanung

Nr.: 1015	Details
eingereicht am: 23.03.2026	Verfahrensschritt: k.A. Einreicher*in/Institution: Senatsverwaltung f. Mobilität,Verkehr,Klimaschutz und Umwelt m.d. Berliner Forsten (Land- u.Forstw.) Name des/der Einreicher*in: [REDACTED] Abteilung: TÖB Berliner Forsten Im öffentlichen Bereich anzeigen: Nein Dokument: Gesamtstellungnahme Datei: 7-85_VE_waldfläche+_flurstücke.pdf

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter k.A.

[REDACTED]

vielen Dank für die Beteiligung am Verfahren.

In meiner Stellungnahme vom 03.03.2022 habe ich ausgesagt, dass zur Zeit keine Waldeigenschaft im Sinne des § 2 Abs. 1 Gesetz zur Erhaltung und Pflege des Waldes (Landeswaldgesetz - LWaldG) vom 16. September 2004 letzte berücksichtigte Änderung durch Artikel 7 des Gesetzes vom 11.12.2024 (GVBl. S. 614, 618) für die Fläche vorliegt, dass aber aufgrund des hohen Potentials eine weitere Prüfung in ca. 5 Jahren erfolgen muss, sollte keine Nutzung der Fläche erfolgen. Aus diesem Grund habe ich am 18.03.2026 eine erneute Besichtigung mit folgenden Ergebnis durchgeführt:

Durch die ausgebliebene Pflege konnte sich großflächig Naturverjüngung auf den ehemaligen Freiflächen etablieren. Die Mindesthöhe von 1,2 Metern (vgl. Leitfaden zur Waldumwandlung und zum Waldausgleich im Land Berlin; Band 1; Seite 15) wurde bereits überschritten, so dass diese Fläche zusammen mit den bereits vorhandenen waldartigen Bereichen nun die notwendige Flächengröße weit überschreitet.

Für Teile des Geltungsbereichs des B-Plans liegt nun die Waldeigenschaft im Sinne des LWaldG vor.

Die Umsetzung der dargestellten Wohnnutzung erfordert eine Umwandlung der gesamten Waldfläche.

Abwägung / Empfehlung

k.A.

Grundsätzlich ist Wald nach § 1 LWaldG zu erhalten. Sollte dennoch an den Planungen festgehalten werden, müssen die Berliner Forsten eine Abwägung durchführen. Ein wichtiges Entscheidungskriterium liefert ein waldfachliches Gutachten, dass durch den Vorhabenträger zu erstellen und von den Berliner Forsten zu prüfen und freizugeben ist. Weiterhin beeinflusst das Vorhandensein von Kompensationsflächen die Entscheidung erheblich. Der Umfang der Kompensation wird im waldfachlichen Gutachten ermittelt.

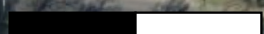
Die Abgrenzung der Waldfläche ist der Anlage zu entnehmen. Bei Bedarf können GIS - Formate nachgereicht werden.

Mit freundlichen Grüßen





0 25 50 m



Von:
Gesendet:
An:
Cc:

Dienstag, 22. August 2023 10:29

Betreff:

AW: Tempelhof-Schöneberg: Eisenacher Straße | Steinhellenweg

Hallo

ich habe nunmehr einige Rückmeldung von den betroffenen Fachbereichen erhalten, die ich Ihnen weiterleiten möchte.

Das Referat IV A hat direkt im Bericht zur VU entsprechende Hinweise und Anmerkungen gegeben (Siehe Anhang).

Die Hinweise der Abt. VI befinden sich ebenfalls im Anhang.

Seitens des Radverkehrs geben wir folgende Anmerkungen:

Die Erschließung des neuen Wohnquartiers für den Radverkehr muss wesentlich über die „Friedhofsstraße“ erfolgen, da die Eisenacher Straße einen engen Straßenquerschnitt aufweist, der Radverkehrsanlagen fast unmöglich macht (Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn wäre als einziges möglich; im Radverkehrsnetz ist die Straße nicht enthalten). Das scheinen die Autor(inn)en der Untersuchung auch zu ahnen (s. nachstehende Textauszüge), aber sie leiten leider keine Maßnahme daraus ab.

Es wird eingeschätzt, dass die Friedhofstraße in ihrem derzeitigen Zustand nicht für den Radverkehr verkehrssicher ist und die Erlaubnis, dort zu fahren, auch nicht ersichtlich ist. Aber die Anbindung für die Erschließung des Wohnquartiers und damit die Asphaltierung eines Radfahrbereichs von 3-4 m Breite wird nun erforderlich (mit Vorbeifahrtmöglichkeiten an den Schranken oder deren Ersatz durch Poller). Bei Umstellung auf Längsparken wären dann neben diesem Radfahrbereich (der auch weiterhin als Kfz-Zufahrt zu Längsparkständen und Kleingärten genutzt werden kann) ein besserer Gehweg nötig und möglich. Bezüglich der Gestaltung im Detail blieben dann durchaus noch einige Variationsmöglichkeiten.

Dazu gibt es aber leider in der Untersuchung keine Hinweise. Der Hinweis (unten ganz am Ende) auf die Eisenacher Straße ist da eher irreführend; der Investor müsste die „Friedhofstraße“ für Fuß- und Radverkehr ausbauen, da dies für die neuen Bewohner den kürzesten, sichersten und besten Weg in die Innenstadt ermöglicht. Über weiterführende Maßnahmen wie Radfahrestreifen in Ullstein- und Schätzelberg/Komturstraße oder die Asphaltierung der Colditzstraße kann man dann auch später reden und diese Straßen nach Bau des Wohngebiets aus öffentlichen Mitteln umgestalten; gleiches gilt für die seinerzeit ebenfalls wegen der Herabstufung der Route (und dem ewigen Personalmangels im SGA) nicht mehr durchgeführte Asphaltierung Kosleckweg.

Hintergrund: Wir hatten vor dem Scheitern der Südzufahrt zum Tempelhofer Feld den Ausbau für die damals hier geplante Hauptroute dem SGA vorgeschlagen; kurz vor den entscheidenden Verhandlungen mit den Kleingärtnern, die die Parkplätze nutzen, kam dann der Volksentscheid und die Hauptroute wurde unrealistisch wegen der fehlenden Südzufahrt; die Radfahrestreifen-Planungen auf der B 96 haben dann zur Herabstufung zur Ergänzungsrouten (also zu geringer Dringlichkeit für den übergeordneten Radverkehr) geführt. Das SGA war natürlich nie begeistert, wir hatten es zuletzt vor dem Scheitern der Flugfeld-Südzufahrt-Brücken aber schon so weit gehabt, dass es die Verbindung für den Radverkehr gegen die Kleingärtner durchsetzen wollte (Finanzierung war damals natürlich aus Radverkehrsmitteln vorgesehen).

Zur Ergänzung der textlichen Darstellung werden folgende Vorschläge unterbreitet (dazu grün unterlegt ein Vorschlag zur Ergänzung der grünen Texte):

Das Plangebiet kann von Norden von der Ullsteinstraße nur über die Friedhofstraße

erreicht werden. Diese ist als Privatweg deklariert und nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet, jedoch für zu Fuß Gehende und Radfahrende durchgängig nutzbar.

Die **Friedhofstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 5 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Rasengittersteine sind für den Radverkehr **nicht** schlecht geeignet

Die Anbindung an die Radverkehrsanlagen im Umfeld muss lückenlos hergestellt sein. Durch die Vorgabe im Mobilitätsgesetz, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen hergestellt werden müssen, ist auf eine gute Anbindung an die Eisenacher Straße zu achten. Dies kann nur durch den umgehenden Ausbau der Ergänzungsrouten zwischen Ullsteinstraße und Westphalweg und die nachfolgende Asphaltierung der Colditzstraße bzw. die Markierung von Radverkehrsanlagen in der Ullsteinstraße erfolgen.

IV C hatte keine Einwände, Hinweise und Anmerkungen zur VU.

Ansonsten stehe ich Ihnen für Rückfragen nach Sichtung unserer Anmerkungen selbstverständlich zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
IV B 22
Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung für
Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln,
Tempelhof-Schöneberg, Steglitz-Zehlendorf

Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin
Tel: [Redacted]
Mobil: [Redacted]
Fax: [Redacted]
Mail: [Redacted]

Von: [Redacted]
Gesendet: Sonntag, 13. August 2023 21:46
An: [Redacted]
Cc: [Redacted]
Betreff: AW: Tempelhof-Schöneberg: Eisenacher Straße I Steinhellenweg

Hallo [Redacted]
ich war selbst im Urlaub, so denke ich, dass es mit Mitte August auch ok ist. Unser AG ist natürlich immer in Eile, aber so ist es nun. Wenn Sie noch was benötigen, oder noch ein Termin zur Vorstellung wollen, dann melden Sie sich bitte.
Allerdings bin ich kommende Woche auch nur am 14.8. im Büro, da ich nochmals für 3 Tage ausfalle.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

[Redacted Signature]

Ramboll Deutschland GmbH, Jürgen-Töpfer-Straße 48, 22763 Hamburg
AG Hamburg, HRB 125325; Geschäftsführer: Jens-Peter Saul, Bo Rene Pedersen

Informationen zum Datenschutz gemäß der DS-GVO

Von: [REDACTED]

Gesendet: Donnerstag, 27. Juli 2023 09:58

An: [REDACTED]

Betreff: WG: Tempelhof-Schöneberg: Eisenacher Straße I Steinhellenweg

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [REDACTED] [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

Hallo [REDACTED]

[REDACTED] hat mir Ihr Stellungnahmeanliegen weiter geleitet.

Ich habe die zuständigen Fachkollegen, -innen bereits zur Prüfung einbezogen. Allerdings wurden urlaubsbedingt Kapazitätsengpässe deutlich.

Eine Zulieferung wäre erst in der 2. Augushälfte möglich. Was sagt Ihr Zeitbudget, wäre dies in Ordnung?

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
IV B 22
Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung für
Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln,
Tempelhof-Schöneberg, Steglitz-Zehlendorf

Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

Tel: [REDACTED]
Mobil: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]
Mail: [REDACTED]

Von: [REDACTED]

Gesendet: Montag, 17. Juli 2023 12:09

An: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

Betreff: WG: Tempelhof-Schöneberg: Eisenacher Straße I Steinhellenweg

Hallo [REDACTED]

müsste die Vorabstimmung des Berichtes vor der offiziellen TÖb nicht über Sie an alle Beteiligten verteilt werden?

Was für ein Schreiben meint Herr Heinz (von Abtl 2 – Stephan ist ja nicht mehr da, mir sagt das Schreiben gerade nichts)?

Simon Westphal (zuständiger Bearbeiter bei uns) ist derzeit drei Wochen im Urlaub und wird sich erst danach damit beschäftigen können.

Das würde ich Herrn Heinz auch so mitteilen.

Würden Sie noch die offizielle Verteilung an IV C übernehmen?

Müssen wir sonst noch etwas zu dem Vorhaben wissen?

Vielen Dank und beste Grüße

[REDACTED]

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung Verkehr - IV A 2
Am Köllnischen Park 3 | 10179 Berlin
Tel. + [REDACTED]
Fax [REDACTED]
[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Sonntag, 16. Juli 2023 21:41
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: Tempelhof-Schöneberg: Eisenacher Straße I Steinhellenweg

Sehr geehrte [REDACTED]
mit Schreiben von SenUMVK IV Abtl 2 wurden wir über unseren Auftraggeber aufgefordert, das
o.g. Bauvorhaben mit Ihnen abzustimmen.
In der Anlage übersenden wir Ihnen den Untersuchungsbericht für die doch recht kleine
Wohnungsbaumaßnahme. Wir bitten um Durchsicht und Rückmeldung.

Gern stehen wir auch zu einem Rücksprachetermin zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

Smart Mobility Germany (vormals LK Argus)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Ramboll
Kopenhagener Str. 60-68
Haus D
13407 Berlin
www.ramboll.com/de-de

Ramboll Deutschland GmbH, Jürgen-Töpfer-Straße 48, 22763 Hamburg
AG Hamburg, HRB 125325; Geschäftsführer: Jens-Peter Saul, Bo Rene Pedersen

Informationen zum Datenschutz gemäß der DS-GVO

Classification: Confidential

Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung für das Entwicklungsprojekt Campus Schätzelberg in Berlin-Mariendorf | Kapitel 6 Leistungsfähigkeitsbetrachtung**Stand: 13.12.2022**

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Zahlen geprüft. Es wird davon ausgegangen, dass die Prognosezahlen sowie die Annahmen und Berechnungen für das bauvorhabenbedingte zusätzliche Verkehrsaufkommen und dessen Umlegung mit SenMVKU Abt. IV abgestimmt werden bzw. abgestimmt sind.

Grundsätzlich sind die Berechnungen für alle betrachteten Fälle (Punkt 5.1, S.51) zur Verfügung zu stellen, nicht nur für den maßgeblichen Fall.

Für die Leistungsfähigkeit wurden nur die unmittelbar benachbarten Knotenpunkte Eisenacher Straße/Steinhellenweg – Kosleckweg (Lichtsignalanlage LSA 16063) und Steinhellenweg/Wolfsburger Weg betrachtet. Als Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz sollten jedoch auch die lichtsignalisierten Knotenpunkte LSA 16061 Rixdorfer Straße/Eisenacher Straße – Skutaristraße und LSA 16017 Mariendorfer Damm/Eisenacher Straße – Kurfürstenstraße in die Leistungsfähigkeitsbetrachtung einbezogen werden.

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen können nicht nachvollzogen werden, da die Zählraten der Verkehrszählungen aus dem Mai 2022 nicht im Gutachten enthalten sind. Die für die Berechnung herangezogenen Stunden-Werte können aus den zur Verfügung gestellten Knotenstromdiagrammen (S. 28,29) nicht entnommen werden, da es sich hier um die Darstellung der gesamten 12-Stunden-Zählung handelt. Darüber hinaus kann nicht nachvollzogen werden, wie der neuinduzierte Verkehr in den Spitzenstunden an den Knotenpunkten umgelegt wurde. Das Gutachten verweist unter Punkt 5.2, S.52 nur auf die räumliche Verteilung nach Osten und Westen. Hier wäre eine Grafik geeignet.

Bezugnehmend auf die vorangestellten Erläuterungen kann keine abschließende Stellungnahme zur Leistungsfähigkeitsbetrachtung erfolgen.



Verkehrsuntersuchung

The architectural site plan for the 'Haus der Natur' development, designed by Atelier LOIDL, illustrates a residential complex integrated with a natural landscape. The plan features a central green area with a pond and a large circular structure, surrounded by various houses (Haus 1 to Haus 10) and a parking lot. The plan is labeled with 'Haus 1' through 'Haus 10' and includes a scale bar and a north arrow.

Bildnachweis: Atelier LOIDL

LK Argus GmbH

Bericht

Verkehrsuntersuchung

für das Entwicklungsprojekt Campus Schätzelberg in Berlin-Mariendorf

Auftraggeber

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für Projektentwicklung
mbH

Friedrichstraße 186

10117 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Berlin, 13. Dezember 2022

1	Aufgabenstellung	1	HAMBURG TEAM
2	Bestandsaufnahme und Analyse	2	Gesellschaft für
			Projektentwicklung mbH
2.1	Lage des Plangebietes	2	Verkehrsuntersuchung
2.2	Flächennutzungsplan	2	Campus Schätzelberg
2.3	Bebauungspläne	4	13. Dezember 2022
2.4	Verkehrliche Infrastruktur	5	
2.4.1	Öffentliches Straßennetz	5	
2.4.2	Netzklassifizierung	7	
2.4.3	Straßenbeschreibung	8	
2.4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	15	
2.4.5	Rad- und Fußverkehr	18	
2.4.6	Ruhender Verkehr	22	
2.4.7	Sharing-Angebote im Umfeld (Stand März 2022)	24	
2.4.8	Kfz-Verkehrsstärken	25	
3	Mobilitätskonzept	30	
3.1	Fußverkehr	30	
3.2	Radverkehr	33	
3.3	ÖPNV	37	
3.4	Kfz-Verkehr	38	
3.5	Weitere Mobilitätsangebote	40	
4	Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage	43	
4.1	Festlegung der Eingangsdaten	43	
4.2	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung der Planung	44	
4.3	Verkehrsaufkommen	47	
4.4	Stellplatzbetrachtungen	49	
4.4.1	Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen	49	

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

	4.4.2	Ermittlung der Fahrradstellplätze	49
5		Verkehrsfolgeabschätzung	51
	5.1	Maßgeblicher Betrachtungsfall	51
	5.2	Räumliche Verteilung	52
6		Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	53
	6.1	Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg	56
	6.2	Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg	57
7		Fazit	58
		Abbildungsverzeichnis	59
		Literaturverzeichnis	61
		Anlagen	62

1 Aufgabenstellung

Das Areal Eisenacher Straße 61 soll mit Wohnungsbau sowie einer Kita und einer weiteren sozialen Einrichtung entwickelt werden. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt, für den eine verkehrliche Untersuchung erforderlich ist.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung erfolgt eine Bestandsanalyse für alle relevanten Verkehrsmittel sowie Verkehrszählungen am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg. Auf Grundlage der geplanten Flächennutzungen wird das zukünftige Verkehrsaufkommen getrennt nach den verschiedenen Nutzungen für z. B. Bewohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr ermittelt und mittels spezifischen Tagesganglinien tageszeitlich verteilt. Dabei werden auch die unterschiedlichen Wohnungsangebote berücksichtigt. Aus der Überlagerung der Tagesganglinien können dann wiederum die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zum Vorhaben bestimmt werden. Unter Berücksichtigung der Prognose 2030 wird das resultierende maßgebliche zukünftige Verkehrsaufkommen ermittelt.

Im Rahmen einer Wirkungsanalyse erfolgt mit den resultierenden maßgeblichen Spitzenstundenbelastungen eine Überprüfung der Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg. Sollten Engpässe an den Knotenpunkten auftreten, werden Maßnahmenvorschläge entwickelt.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

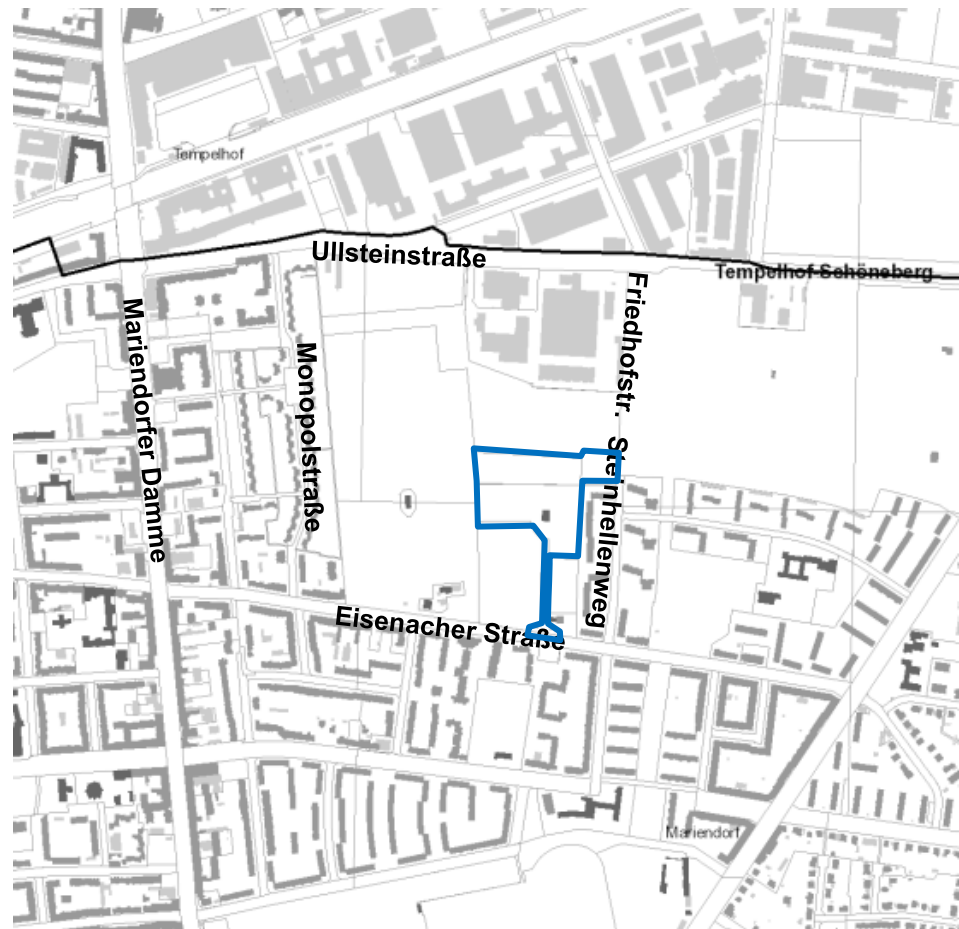
13. Dezember 2022

2 Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin, im Ortsteil Mariendorf. Es wird im Norden durch die Ullsteinstraße, im Osten durch die Friedhofstraße und den Steinhellenweg, im Süden durch die Eisenacher Straße und im Westen durch den Heilig-Kreuz-Friedhof begrenzt.

Abbildung 1: Geltungsbereich des Plangebiets

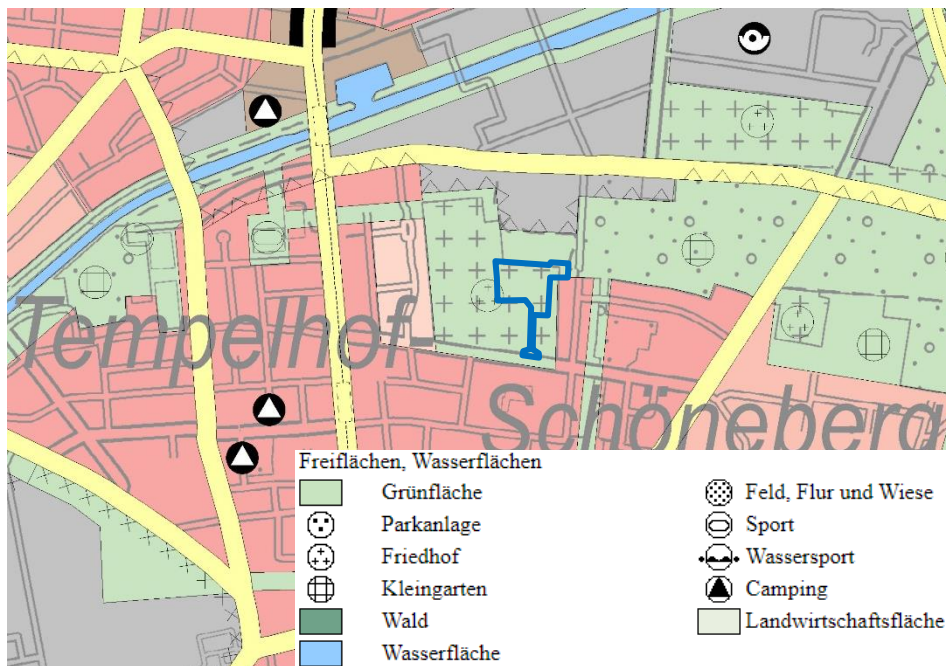


Quelle: Geoportal Berlin / ALKIS Berlin s/w (Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem), Ausschnitt und eigene Darstellung des Geltungsbereiches des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 14.03.2022.

2.2 Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan (Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015) legt für das Plangebiet eine Grünfläche, gekennzeichnet als Friedhof fest (Abbildung 2).

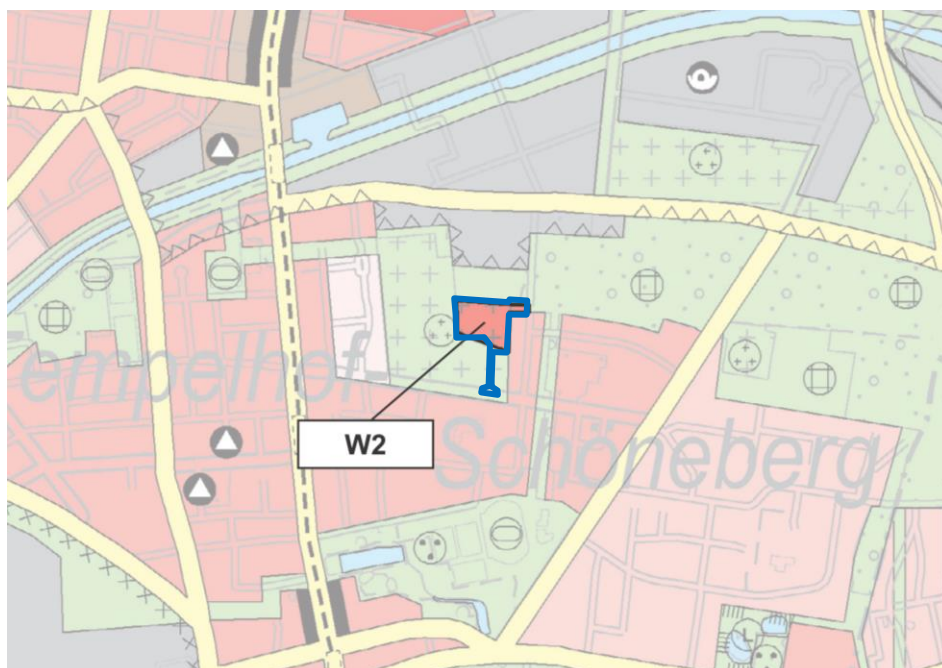
Abbildung 2: Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan Berlin, Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 2. September 2021 (ABl. S. 3809), Auszug und eigene Darstellung des Geltungsbereiches des Plangebietes, Zugriff: 16.11.22.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes für das Plangebiet in eine Wohnbaufläche W2 (GFZ bis 1,5) ist derzeit in Vorbereitung, die öffentliche Auslegung lief bis 14.10.2022. Abbildung 3 zeigt dabei die geplante Änderung:

Abbildung 3: Flächennutzungsplan Berlin (Änderung, Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan - Änderung, Eisenacher Straße / Steinhellenweg, Tempelhof-Schöneberg - Lfd. Nr. 02/18; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen.

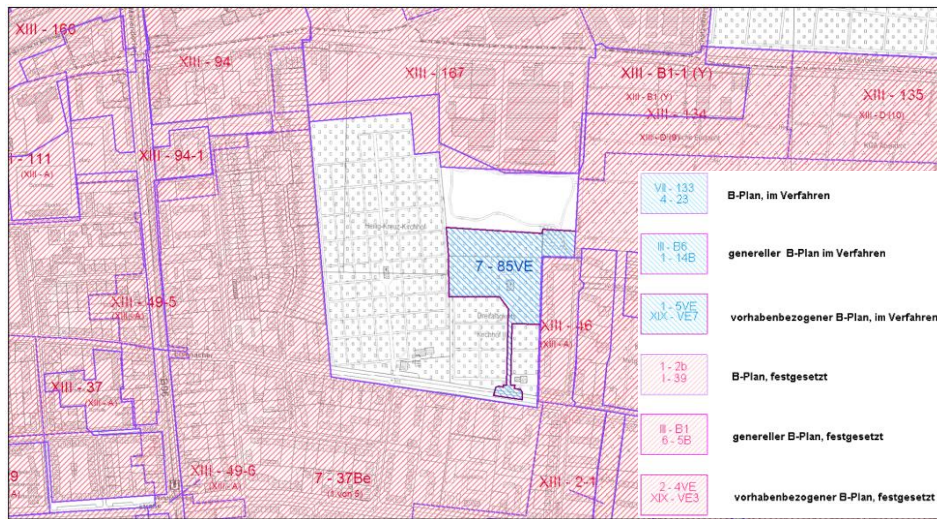
HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

13. Dezember 2022

2.3 Bebauungspläne

Für das Plangebiet befindet sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan 7-85 VE (Abbildung 4) im Verfahren. Am 24.11.2020 wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom 19.04.2022 bis 19.05.2022 durchgeführt.

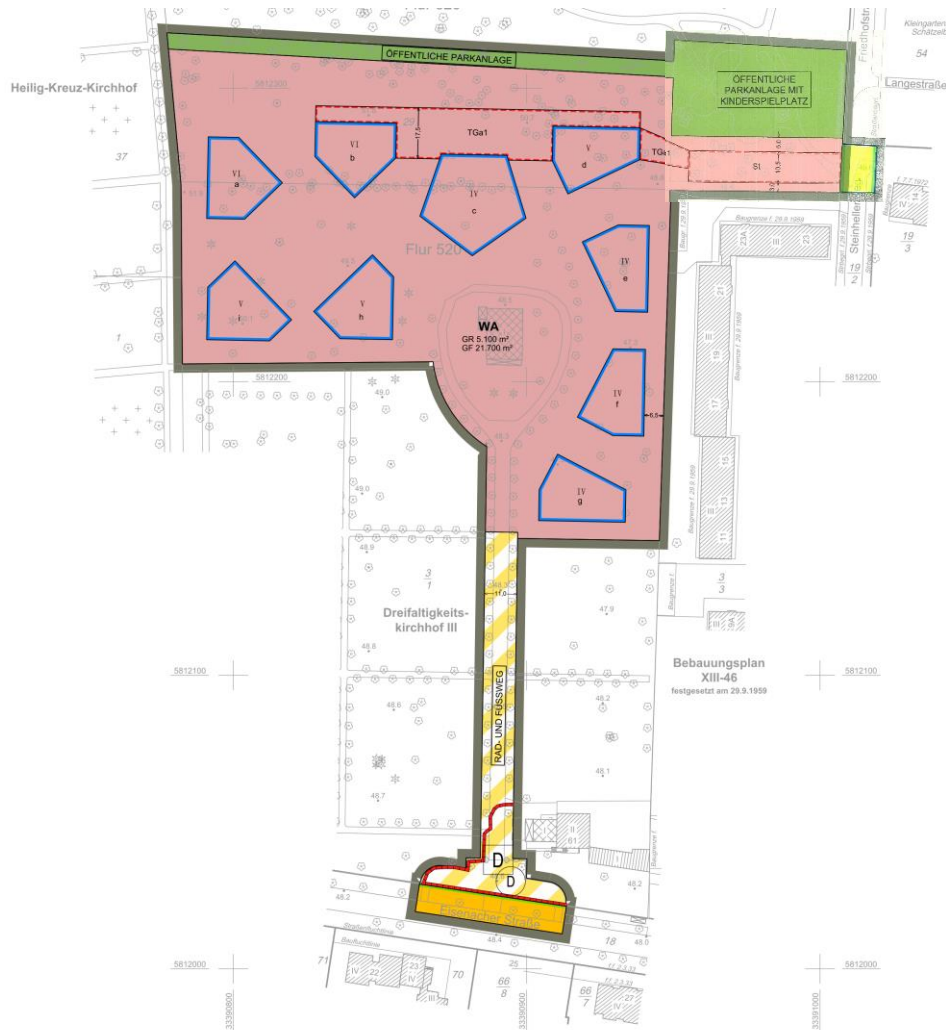
Abbildung 4: Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans



Quelle: FIS-Broker, Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne (Geltungsbe-
reiche), Auszug, Zugriff: 14.11.2022.

Die Planung für den Bebauungsplan sieht ein Allgemeines Wohngebiet (WA), sowie eine private Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung und eine öffentliche Parkanlage vor.

Abbildung 5: Entwurf des Bebauungsplans 7-85 VE inkl. Geltungsbereichserweiterung vom 01.04.22



HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Quelle: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Entwurf vom 29.11.2021; Geltungsbereichserweiterung vom 01.04.2022.

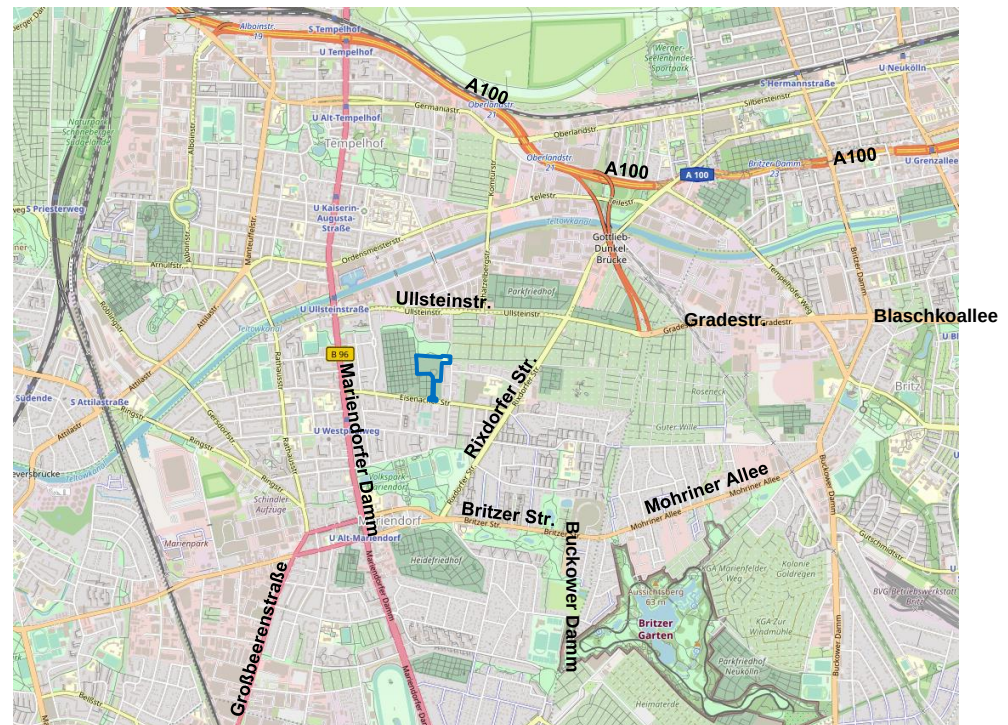
2.4 Verkehrliche Infrastruktur

2.4.1 Öffentliches Straßennetz

Das Plangebiet ist im Norden von der Hauptverkehrsstraße Ullsteinstraße und im Süden von der Eisenacher Straße umgeben. Beide Straßenzüge verlaufen als Ost-West-Verbindung und treffen im Osten auf die Rixdorfer Straße und im Westen auf den Mariendorfer Damm. Der Mariendorfer Damm (B 96) führt nach Norden zur A 100 und nach Süden zum Knotenpunkt Mariendorfer Damm / Alt-Mariendorf / Reißeckstraße / Friedensstraße. Dort führt nach Süden der Mariendorfer Damm als B 96 weiter. Nach Südwesten führt die Großbeerenstraße (B 101) über Marienfelde und Großbeeren bis zum südlichen Berliner Ring (Abbildung 6).

Die Rixdorfer Straße verläuft als Südwest-Nordost-Verbindung und trifft im Süden auf die Britzer Straße, die nach Westen die Verbindung zu den Bundesstraßen 96 und 101 herstellt. Nach Norden führt die Rixdorfer Straße bis zur A 100 (Abbildung 6).

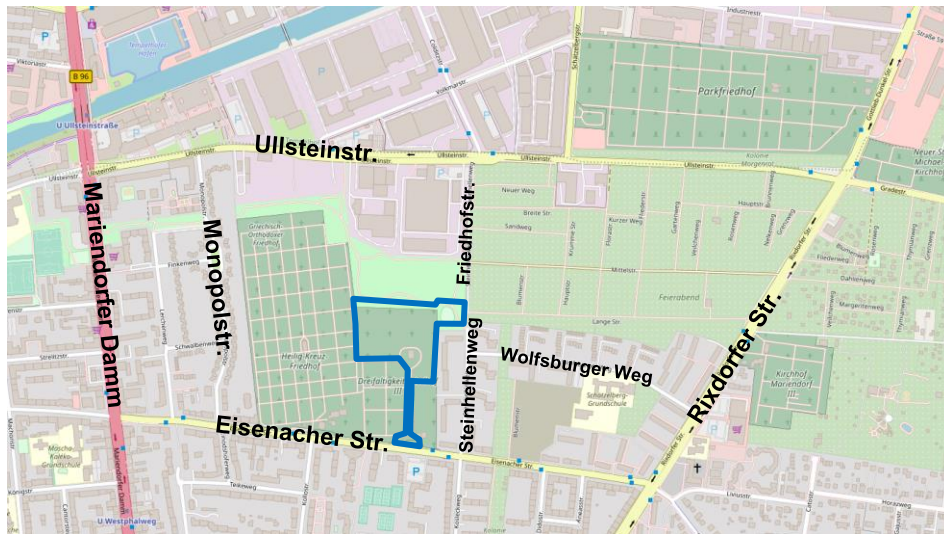
Abbildung 6: Weiteres öffentliches Straßennetz



Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 15.03.2022.

Die Zufahrt zum Plangebiet bindet an den östlich grenzenden Steinhellenweg an. Von dort führt der Wolfsburger Weg nach Osten auf die Rixdorfer Straße. Das Plangebiet kann von Norden von der Ullsteinstraße nur über die Friedhofstraße erreicht werden. Diese ist als Privatweg deklariert und nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet, jedoch für zu Fuß Gehende und Radfahrende durchgängig nutzbar.

Abbildung 7: Umliegendes öffentliches Straßennetz



Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 14.03.2022.

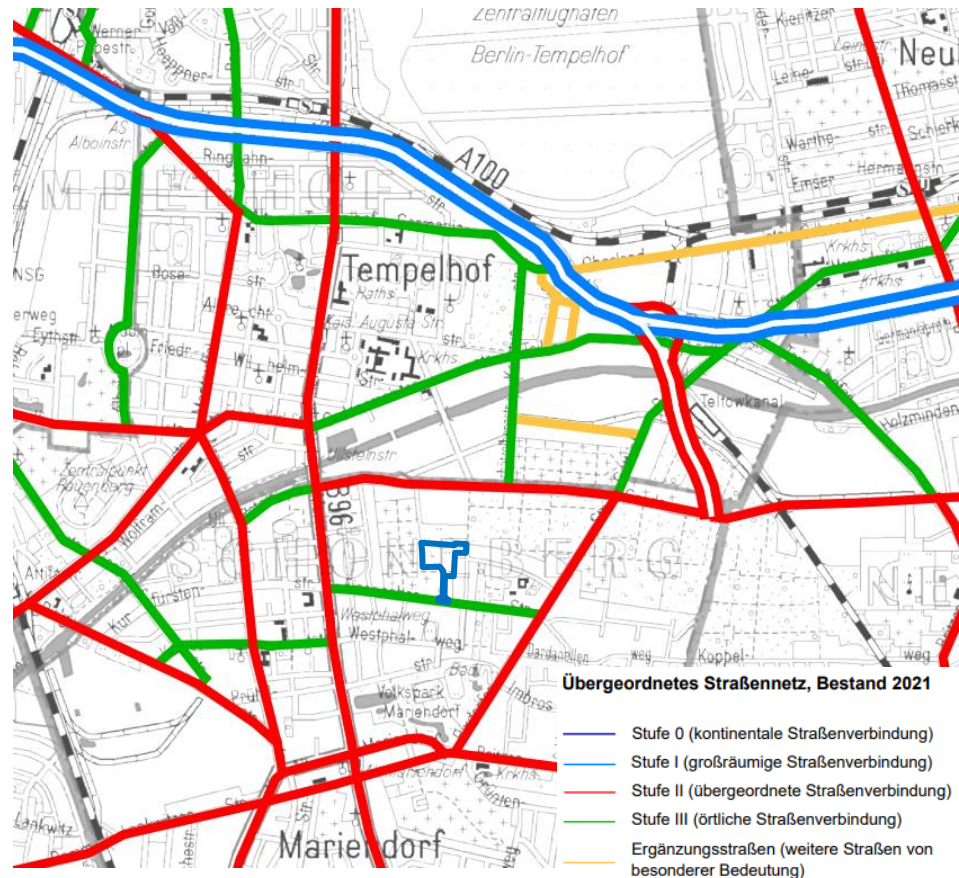
2.4.2 Netzklassifizierung

In den aktualisierten Karten zum übergeordneten Straßennetz Berlin¹ der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz wird die Ullsteinstraße nördlich vom Plangebiet, der Mariendorfer Damm westlich vom Plangebiet und die Rixdorfer Straße in Stufe II als übergeordnete Straßenverbindung (rot) eingestuft. Die Eisenacher Straße südlich vom Plangebiet zwischen dem Mariendorfer Damm und der Rixdorfer Straße ist in Stufe III als örtliche Straßenverbindung (grün) eingeordnet.

¹ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr vom 20. März 2021. Die Karten zum Übergeordneten Straßennetz, Bestand 2021 und Planung 2030, Stand: Dezember 2021 sind unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/> abrufbar.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

Abbildung 8: Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2021)



Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>, Karte: Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2021, Stand: Dezember 2021, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes, Zugriff am 26.04.2022.

In der Planung für das übergeordnete Berliner Straßennetz 2030 sind im Umfeld des Plangebietes keine Änderungen vorgesehen.

2.4.3 Straßenbeschreibung

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Auf allen umgebenden Straßen des Plangebiets (Mariendorfer Damm, Ullsteinstraße, Rixdorfer Straße, Eisenacher Straße) gilt 50 km/h als grundsätzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Der Steinhellenweg, der Wolfsburger Weg sowie die Monopolstraße sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Friedhofstraße als Privatweg ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h beschildert. Zusammen mit dem Steinhellenweg sind beides Sackgassen für den Pkw-Verkehr.

Ullsteinstraße

Die Ullsteinstraße ist eine asphaltierte Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße existieren zwei Fahrstreifen sowie ein Parkstreifen pro Fahrtrichtung. Zudem existiert ein Mittelstreifen, der ebenfalls beparkt wird (Abbildung 9). Auf dem Mittelstreifen wird schräg geparkt. Der Mittelstreifen ist zu schmal, sodass Pkws gelegentlich längs parken. Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße befinden sich auf der südlichen Straßenseite zwei Privatwege. Einer für Zufußgehende und einer ist eine Einfahrt für Kfz zu Stellplätzen für die Kleingartenkolonie, die bis zum Plangebiet führen.

Abbildung 9: Straßenraum des Kfz der Ullsteinstraße zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße, Blick Richtung Osten, Höhe Ullsteinstraße 68



Nördliche Fahrbahn in Fahrtrichtung von Osten nach Westen



Südliche Fahrbahn in Fahrtrichtung von Westen nach Osten

Quelle: LK Argus, Januar 2022.

Friedhofstraße

Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße befinden sich auf der südlichen Straßenseite zwei Privatwege, die die Zugänge von Norden zum Plangebiet darstellen. Eine für Zufußgehende mit einer Breite von ca. 1,2 m und eine Einfahrt für Kfz mit einer Breite von ca. 2,6 m zu Stellplätzen für die Kleingartenkolonie (Abbildung 10).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Abbildung 10: Friedhofstraße, Höhe Ullsteinstraße 65, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus, März 2022.

Abbildung 11: Friedhofstraße, Höhe 2. Querstraße Kolonie Fröhliche Eintracht e. V., Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus, März 2022.

Im Anschluss bilden beide Wege eine Fahrrinne mit Stellplätzen. Die Fläche ist ca. 7,25 m breit. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Rasengittersteinen. Am Ende des Privatweges verengt sich die Fläche, sodass nur noch Zufußgehende und Radfahrende passieren können und der Weg geht in den Steinhellenweg über (Abbildung 12).

Abbildung 12: Friedhofstraße, Höhe Spielplatz Schätzelberg, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus, März 2022.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Steinhellenweg

Der Steinhellenweg verläuft östlich vom Plangebiet und ist als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Betonplatten. Der Straßenquerschnitt unterteilt sich von West nach Ost in 3 m Gehweg, 6 m Fahrbahn und 3 m Gehweg. Auf der östlichen Straßenseite herrscht nur bis etwa 25 Meter nördlich des Knotenpunktes mit der Eisenacher Straße absolutes Haltverbot (Abbildung 13). Die westliche Straßenseite hat sich jedoch als Parkstreifen eingebürgert. Im Norden des Steinhellenwegs verläuft die Straße aus Pflastersteinen bestehen in einer Sackgasse für den Kfz. Der Fuß- und Radverkehr kann entweder die öffentliche Grünanlage Schätzelberg betreten oder über einen schmalen Weg auf die Friedhofstraße gelangen, die als Privatstraße gekennzeichnet ist (Abbildung 14).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

13. Dezember 2022

Abbildung 13: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 4 und 9, Blick Richtung Norden und Süden



Höhe Hausnr. 9, Blick Richtung Süden



Höhe Hausnr. 4, Blick Richtung Norden

Quelle: LK Argus, März 2022.

Abbildung 14: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 48, Blickrichtung Norden und Zugang zur Grünanlage und Friedhofstraße



Quelle: LK Argus, März 2022.

Derzeit besteht keine Zuwegung zum Vorhabengebiet.

Eisenacher Straße

Die Eisenacher Straße verläuft südlich des Plangebiets von Westen nach Osten. Die Straße ist eine einstreifige, asphaltierte Straße mit einem Fahrstreifen je Richtung, allerdings ohne Fahrbahnmarkierung. Es ist beidseitig Gehwegparken erlaubt. Der Straßenquerschnitt unterteilt sich von Norden nach Süden in

2,9 m Gehweg, 3 m Parken, 7,5 m Fahrbahn, 2,7 m Parken und 3 m Gehweg (Abbildung 15). Auf der Eisenacher Straße verläuft die Buslinie 282. Die Haltestellen in der Nähe des Plangebiets sind überdacht, besitzen Sitzmöglichkeiten sowie einen Mülleimer. Es fehlen Blindenleitlinien (Abbildung 16).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

13. Dezember 2022

Abbildung 15: Eisenacher Straße, Höhe Hausnr. 62 und 23, Blickrichtung Westen und Osten



Höhe Hausnr. 23, Blick Richtung Osten



Höhe Hausnr. 62, Blick Richtung Westen

Quelle: LK Argus, März 2022.

Abbildung 16: Eisenacher Straße, Bushaltestelle Kosleckweg Höhe Hausnr. 27a, Blick Richtung Osten



Quelle: LK Argus, März 2022.

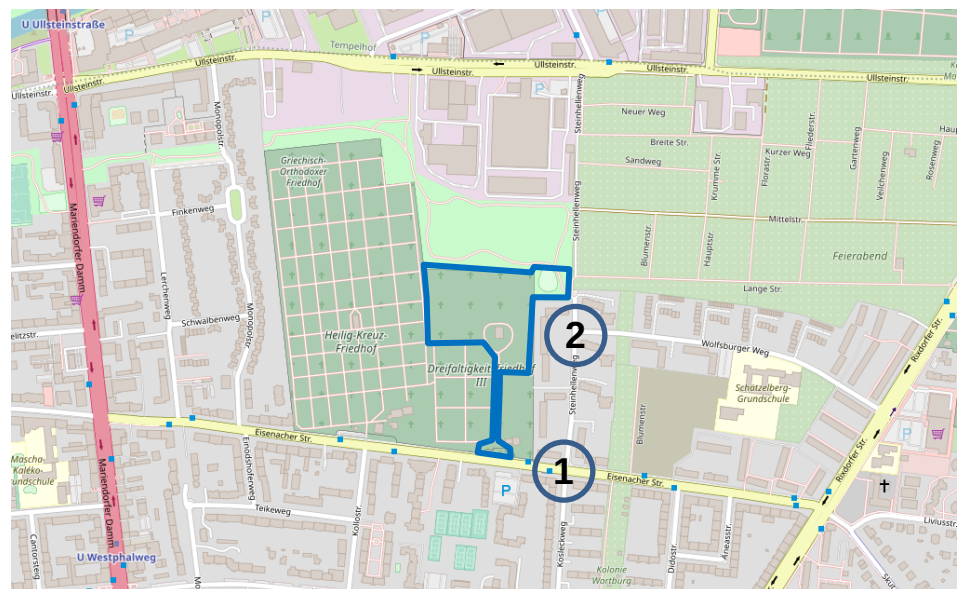
Knotenpunkte

Relevant für das Plangebiet sind vor allem (Abbildung 17):

- der lichtsignalgesteuerte Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg (1) und
- der Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg (2)

aufgrund dessen, dass sich dort die größten Mengen der zukünftigen, zusätzlichen Verkehrsmengen des Plangebietes bewegen. (Am Knotenpunkt Wolfsburger Weg / Rixdorfer Straße sind nach der angenommenen Netzspinnverteilung durch die Senatsverwaltung (siehe Kapitel 5.2) nur geringfügige neue Verkehrsströme in den Spitzenstunden zu erwarten.)

Abbildung 17: Relevante Knotenpunkte



Quelle: OSM-Mitwirkende sowie eigene Darstellung.

Der Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg ist ein vierarmiger, lichtsignalisierter Knotenpunkt. Alle Knotenpunktarme besitzen Furten für Zufußgehende. Der Radverkehr besitzt Schutzstreifen im Knotenpunktbereich auf jeder Straße (Abbildung 18).

Der Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg ist vorfahrtsregelt.

Abbildung 18: Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg



Quelle: LK Argus, März 2022.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

2.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Laut Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP)² liegen die Erschließungs- und Bedienungsstandards für alle Verkehrsmittel im Tagesverkehr zwischen 300 und 500 m und mindestens bei einem 20-Minuten-Grundtakt³. Zusätzlich zu dem Grundtakt gibt es je nach Verkehrsmittel und Verkehrszeit einen Mindesttakt, der bei 10 Minuten liegt. Gemäß Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen liegt die Einwohnerdichte im Umfeld des Plangebiets zwischen 7100 - 25.000 Einwohner je km². Für den Bedienstandard mit dem ÖPNV gilt somit der Ziel- und Toleranzwert für die vorliegende hohe Nutzungsdichte bei einem Radius von 300 bzw. 400 m, um das Plangebiet als mit dem ÖPNV als ausreichend erschlossen anzusehen.

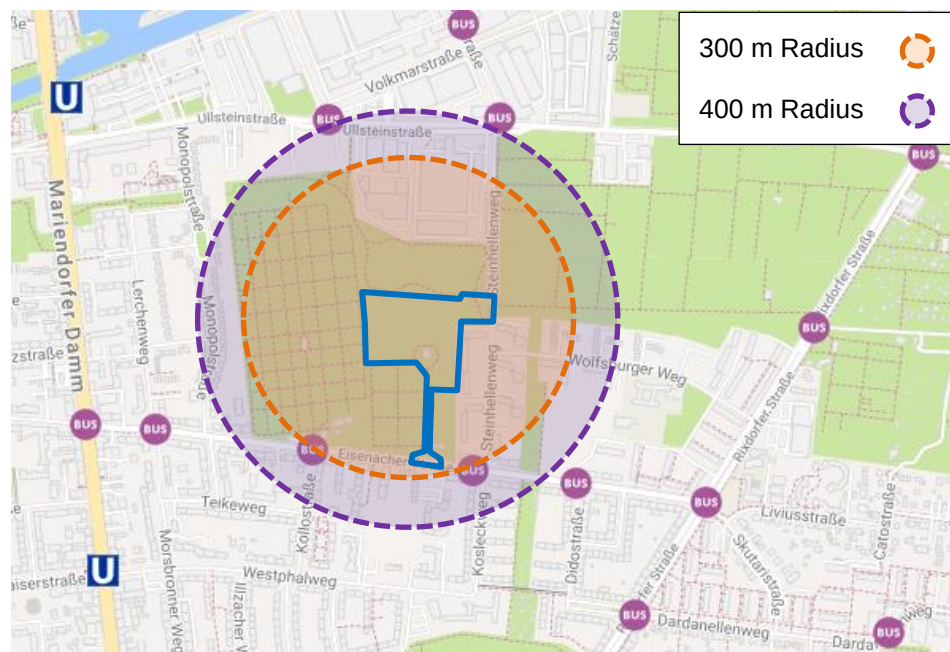
Die nächsten Haltepunkte des ÖPNV in einem Radius von 300 m sind (siehe auch Abbildung 19) die Haltestellen Kosleckweg und Kollostraße (beide Bus 282).

² Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Stand: 25. Februar 2019.

³ 300 m bzw. 400 m ist der Zielwert für eine hohe bzw. niedrige Nutzungsdichte und 400 m bzw. 500 m der Toleranzwert für eine hohe bzw. niedrige Nutzungsdichte. Eine hohe Nutzungsdichte besteht ab 7.000 Einwohner je km², NVP S. 120.

In einem Radius von 400 m sind noch die Bushaltestellen Colditzstraße / Ullsteinstraße (170) und Volkmarstraße / Ullsteinstraße (170) zu erreichen.

Abbildung 19: Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)



Quelle: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/verbindungssuche>, Ausschnitt und eigene Darstellung der Radien und des Plangebietes, Zugriff am 23.03.2022.

Unter Inkaufnahme eines größeren Radius ist auch der U-Bahnhof Ullsteinstraße (U6, N6; 800 m Radius) erreichbar.

Die wichtigsten Verkehrsmittel des ÖPNV im Umfeld des Plangebietes sind damit Busse:

- Buslinie 282 (U Breitenbachplatz ◀▶ Mariendorf, Dardanellenweg),
- Buslinie 170 (S+U Rathaus Steglitz ◀▶ Baumschulenstr./Fähre).

Die Bedienhäufigkeiten der genannten ÖPNV-Linien sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Bedienhäufigkeit des ÖPNV

ÖPNV-System	Linie	Montag - Freitag		Wochenende / Feiertag	
		Takt tags [min]	Takt nachts [min]	Takt tags [min]	Takt nachts [min]
Bus	282	10 - 20	-	10 - 20	-
Bus	170	10 - 20	-	10 - 20	-

Quelle: BVG-Linienverläufe, <https://www.bvg.de/de/Fahrinfo>, Zugriff am 23.03.2022.

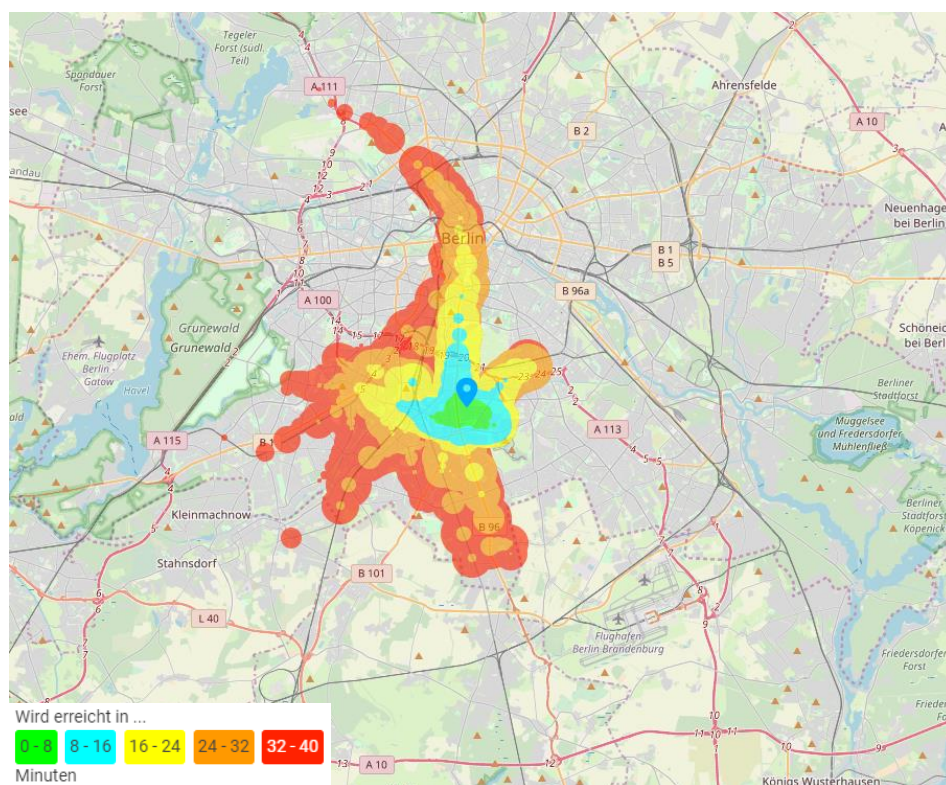
Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes entspricht den Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans und ist als mit dem ÖPNV ausreichend erschlossen zu bewerten. Der Attraktivitätsstandard, der vorgibt, dass in dem entsprechenden Einzugsbereich ein 10-Minuten-ÖPNV-Angebot werktags erreicht werden sollte, wird aufgrund des 10-20 Minuten-Taktes der der Busse teilweise nur tagsüber erreicht.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

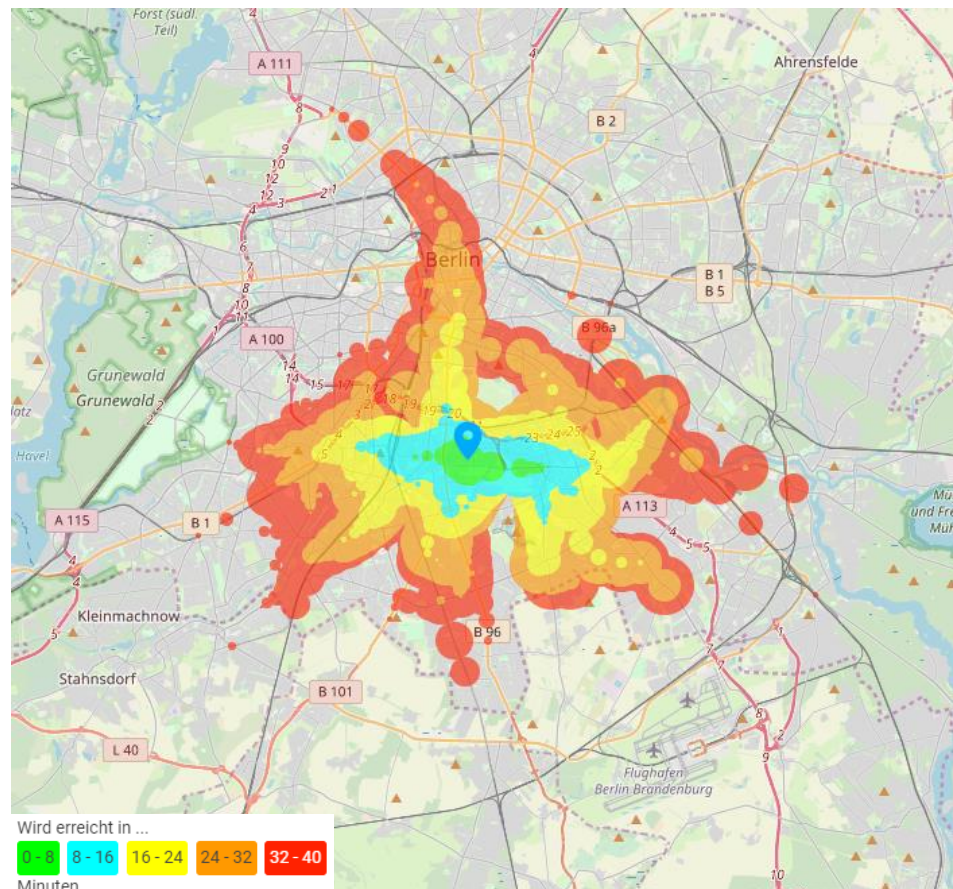
Nach SrV 2018 beträgt die durchschnittliche Reisezeit der Berliner Bevölkerung mit dem ÖPNV ca. 40 Minuten. Abbildung 20 zeigt die Erreichbarkeit innerhalb von 40 Minuten mit dem ÖPNV von der Haltestelle Kollostraße. Vom Plangebiet aus kann innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit der Westen und Süden sowie Teile des Nordens Berlins gut erreicht werden. In Abbildung 21 von der Haltestelle Colditzstraße / Ullsteinstraße kann innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit vor allem der Westen und Osten sowie Teile des Nordens und Südens Berlins gut erreicht werden.

Abbildung 20: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Kollostraße



Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Livekarte, Zugriff: 23.03.2022.

Abbildung 21: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle
Colditzstraße / Ullsteinstraße



Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Livekarte, Zugriff: 23.03.2022.

2.4.5 Rad- und Fußverkehr

Radverkehr

Die **Ullsteinstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Asphaltdecke ist gut befahrbar.

Der **Steinhellenweg** besitzt am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg Schutzstreifen im Knotenpunktbereich. Abseits des Knotenpunkts besitzt der Steinhellenweg keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Betonplatten weisen gelegentlich Setzungsunterschiede untereinander auf.

Die **Eisenacher Straße** besitzt am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg Schutzstreifen im Knotenpunktbereich. Abseits des Kno-

13. Dezember 2022

tenpunkts besitzt die Eisenacher Straße keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Asphaltdecke ist gut befahrbar.

Die **Friedhofstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 5 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Rasengittersteine sind für den Radverkehr schlecht geeignet.

Im näheren Umfeld des Plangebiets sind generell keine Radverkehrsanlagen verzeichnet (Abbildung 22).

Abbildung 22: Radverkehrsanlagen



Quelle: Geoportal Berlin / Radverkehrsanlagen, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, Zugriff: 23.03.2022.

Das 2021 beschlossene neue Radverkehrsnetz von SenUMVK ordnet für die zukünftige Planung den Steinhellenweg und die Friedhofstraße als Ergänzungsnetz ein (Abbildung 23). Nach dem Radverkehrsnetz gelten für Radvorrangnetze Regelbreiten von 2,5 m und für Ergänzungsnetze 2,3 m (in Ausnahmefällen 2m)⁴.

⁴ Radverkehrsnetz Berlin: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/>, Stand vom 12.08.2021, abgerufen am 25.03.2022.

Abbildung 23: Radverkehrsnetz Berlin



Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Netzplan Radverkehrsnetz Berlin (Ausschnitt), 23.03.2022.

Fußverkehr

Der Straßenraum der **Eisenacher Straße** östlich des Knotenpunktes auf der Nordseite wird geprägt durch beidseitige Gehwege mit dichtem Baumbestand und Parken auf der Straße. Der Gehweg ist grundsätzlich befestigt. Der Querschnitt der Gehwege unterteilt sich in 1,2 m Oberstreifen, 2 m Gehbahn und 1,2 m Unterstreifen. Der Ober- und Unterstreifen besteht aus kleinem Kopfsteinpflaster und die Gehbahn aus Gehwegplatten. Auf der Südseite ist der Straßenquerschnitt identisch. Die Oberflächenbeschaffenheit auf dem Ober- und Unterstreifen hingegen ist unbefestigt (Abbildung 24).

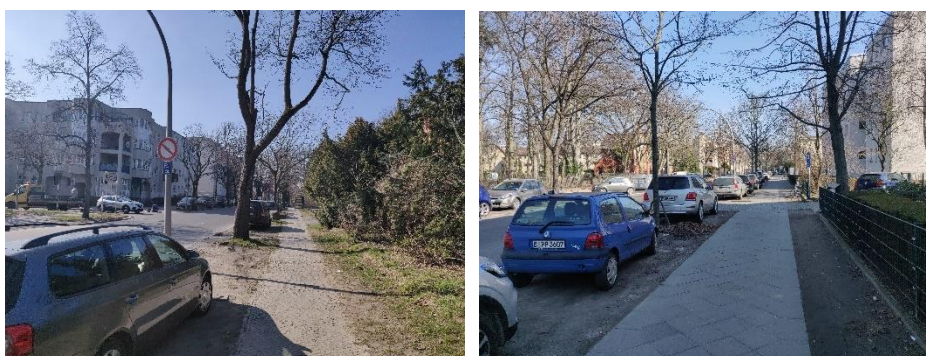
Abbildung 24: Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Hausnr. 55, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 31, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus, März 2022.

Der Straßenraum der **Eisenacher Straße** westlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg auf der Höhe des Friedhofes wird geprägt durch beidseitige Gehwege mit dichtem Baumbestand und Parken auf dem Gehweg. Der Gehweg unterteilt sich auf der Nordseite in 1,3 m Oberstreifen, 1,6 m Gehbahn und 3 m Unterstreifen (Parken). Die Gehbahn besteht aus kleinem Kopfsteinpflaster und der Ober- und Unterstreifen aus Schotter- oder Rasenflächen. Auf der Südseite unterteilt sich der Straßenquerschnitt in 1 m Oberstreifen, 2 m Gehbahn und 2,7 m Unterstreifen (Parken). Die Oberflächenbeschaffenheiten sind unterschiedlich. Der Ober- und Unterstreifen ist teilweise befestigt mit kleinem Kopfsteinpflaster und teilweise unbefestigt. Die Gehbahn ist mit Gehwegplatten verlegt (Abbildung 25).

Abbildung 25: Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Kollostraße, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 23, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus, März 2022.

Der **Steinhellenweg** besitzt einen identischen Straßenquerschnitt auf der Ost- und Westseite. Die Gehbahn auf der Ost- und Westseite unterteilt sich in 0,8 m Unterstreifen, 1,5 m Gehbahn und 0,7 m Oberstreifen. Die Ober- und Unterstreifen sind mit kleinem Kopfsteinpflaster verlegt und die Gehbahn mit Gehwegplatten (Abbildung 26).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Abbildung 26: Steinhellenweg, Westseite Höhe Hausnr. 3, Blickrichtung Süden und Ostseite Höhe Hausnr. 4, Blickrichtung Norden



Quelle: LK Argus, März 2022.

Die **Friedhofstraße** ist ein Privatweg, der in einer Sackgasse endet und nur für Fuß- und Radverkehr passierbar ist. Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Friedhofstraße ist eine Einfahrt für den Kfz und ein getrennt geführter Gehweg (siehe Abbildung 10). Der Gehweg besteht aus ca. 0,4 m Unterstreifen, 1,1 m Gehbahn und 0,4 m Oberstreifen. Dabei sind Ober- und Unterstreifen Grünflächen, während die Gehbahn aus Pflastersteinen besteht. Am Sackgassenende, der Passiermöglichkeit für Fuß- und Radverkehr, ist der Gehweg ca. 2,5 m breit, teilweise asphaltiert und teilweise besteht dieser aus Pflastersteinen und Rasengittersteinen (siehe Abbildung 12).

2.4.6 Ruhender Verkehr

Die Abwicklung des ruhenden Verkehrs im Plangebiet und direkten Umfeld erfolgt sowohl auf privaten Stellplatzanlagen wie auch im öffentlichen Straßenraum.

In der **Eisenacher Straße** westlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wird beidseitig auf dem Gehweg längs geparkt. Die Parkflächen sind dabei überwiegend unbefestigt und werden durch regelmäßigen Baumbestand unterbrochen. Östlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wird beidseitig auf der asphaltierten Fahrbahn längs geparkt.

Abbildung 27: Eisenacher Straße, westlich vom KP, Blickrichtung Westen und östlich vom KP, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus, März 2022.

Im **Steinhellenweg** wird (mit Ausnahme nördlich vom Wolfsburger Weg und) mit einzelnen Unterbrechungen größtenteils ausschließlich auf der westlichen Straßenseite längs geparkt (Abbildung 28). Zudem sind zahlreiche Zufahrten zu Privatparkplätzen der Wohnanlagen vorhanden.

Abbildung 28: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 6, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus, März 2022.

In der **Friedhofstraße** wird auf den östlichen Flächen überwiegend schräg geparkt. Die westliche Seite wird als Fahrrinne genutzt (Abbildung 29).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Abbildung 29: Friedhofstraße, Höhe Kleingartenkolonie, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus, März 2022.

In der **Ullsteinstraße** wird grundsätzlich beidseitig auf der Fahrbahn längs geparkt. Westlich vom Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße / Friedhofstraße wird zudem auf einem Mittelstreifen schräg geparkt (siehe Abbildung 9).

2.4.7 Sharing-Angebote im Umfeld (Stand März 2022)

Das Plangebiet liegt rund 2,5 km außerhalb des S-Bahn-Rings. Sharing-Angebote sind in diesen dezentraleren Stadtlagen bisher selten. Dennoch gibt es einige Angebote.

- **Roller-Sharing (E-Mopeds):** Das Plangebiet liegt innerhalb des Geschäftsbereiches des Anbieters Tier. Die Geschäftsbereiche der Anbieter Emmy und Felyx schließen das Plangebiet aus.
- **Bikesharing (Fahrräder):** Das Plangebiet liegt außerhalb der Geschäftsbereiche der in Berlin vertretenen Anbieter. Die nächste Station des außerhalb des S-Bahn-Rings stationsgebundenen Systems nextbike befinden sich am U-Bahnhof Ullsteinstraße am Ullsteinhaus.
- **E-Scooter (E-Tretroller):** Umliegend vom Plangebiet sind vereinzelt die Anbieter Lime, Tier, Bolt als Free-Floating Angebote zu finden. Das Plangebiet liegt nicht im Geschäftsbereich der Anbieter Bird und VOI.
- **RideSharing (Fahrtenbündelung):** Das Plangebiet liegt außerhalb des Geschäftsgebiets des Anbieters BerlKönig der BVG.

- **CarSharing:** Das Plangebiet liegt innerhalb der Geschäftsgebiete des free-floating-Anbieters (stationsungebunden) ShareNow. Der Geschäftsbereich des Anbieters Miles (inkl. WeShare) schließt das Plangebiet nicht mit ein, enthält jedoch die einzelnen Straßen Mariendorfer Damm und Rixdorfer Straße. Die stationsgebundenen Anbieter Cambio, greenwheels, mobileee und stadtmobil haben keine Stationen in der Nähe.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

2.4.8 Kfz-Verkehrsstärken

Die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes im Umfeld des Plangebietes wurden der Verkehrsmengenkarte entnommen. Um Informationen über die örtliche und zeitliche Verteilung an den Knotenpunkten zu erhalten, wurden zudem eigene Verkehrszählungen durchgeführt.

Verkehrsmengenkarten

Die Straßenverkehrszählung Berlin 2019⁵ zeigt folgende durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastungen (DTV_w) im Umfeld des Plangebietes (Abbildung 30 und Abbildung 31):

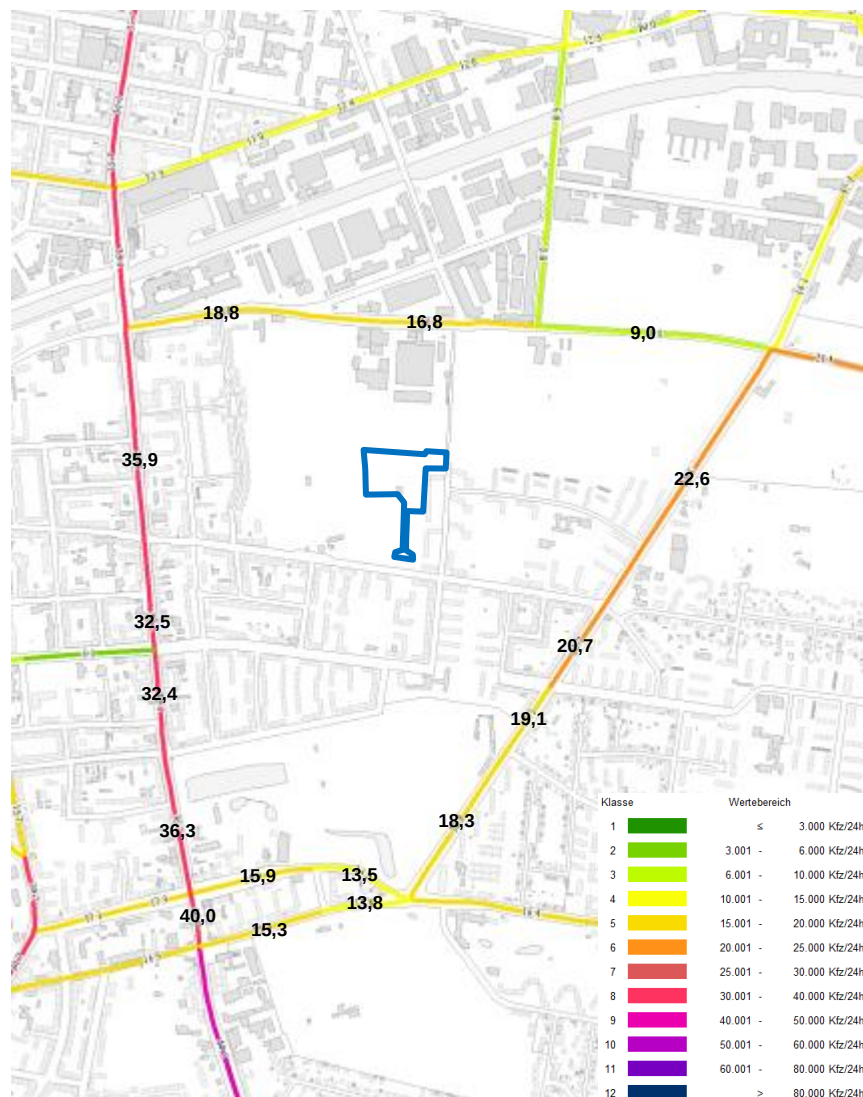
- Ullsteinstraße zwischen Mariendorfer Damm und Rixdorfer Straße: DTV_w 9.000 - 18.800 Kfz/24 h, davon sind 360 - 990 Lkw,
- Rixdorfer Straße zwischen Ullsteinstraße und Britzer Straße: DTV_w 18.300 - 22.600 Kfz/24 h, davon sind 840 – 1.100 Lkw,
- Alt Mariendorf und Reißbeckstraße zwischen Britzer Straße und Mariendorfer Damm: DTV_w 13.500 - 15.900 Kfz/24 h, davon sind 560 – 790 Lkw,
- Mariendorfer Damm zwischen Alt-Mariendorf / Reißbeckstraße und Ullsteinstraße: DTV_w 32.500 - 40.000 Kfz/24 h, davon sind 950 – 1120 Lkw,
- Für die Eisenacher Straße und den Steinhellenweg liegen keine Zähldaten vor.

⁵ <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebung-gen/#strassenverkehrszaehlung>, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Abteilung Verkehrsmanagement: Straßenverkehrszählung Berlin 2019, Geoportal Berlin / Verkehrsmengenkarte DTV_w 2019, Kfz-Verkehrsstärken 1.000 Kfz/24h, werktags und Lkw Verkehrsstärken 100 Lkw/24h, werktags, Stand: 30.04.2021.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

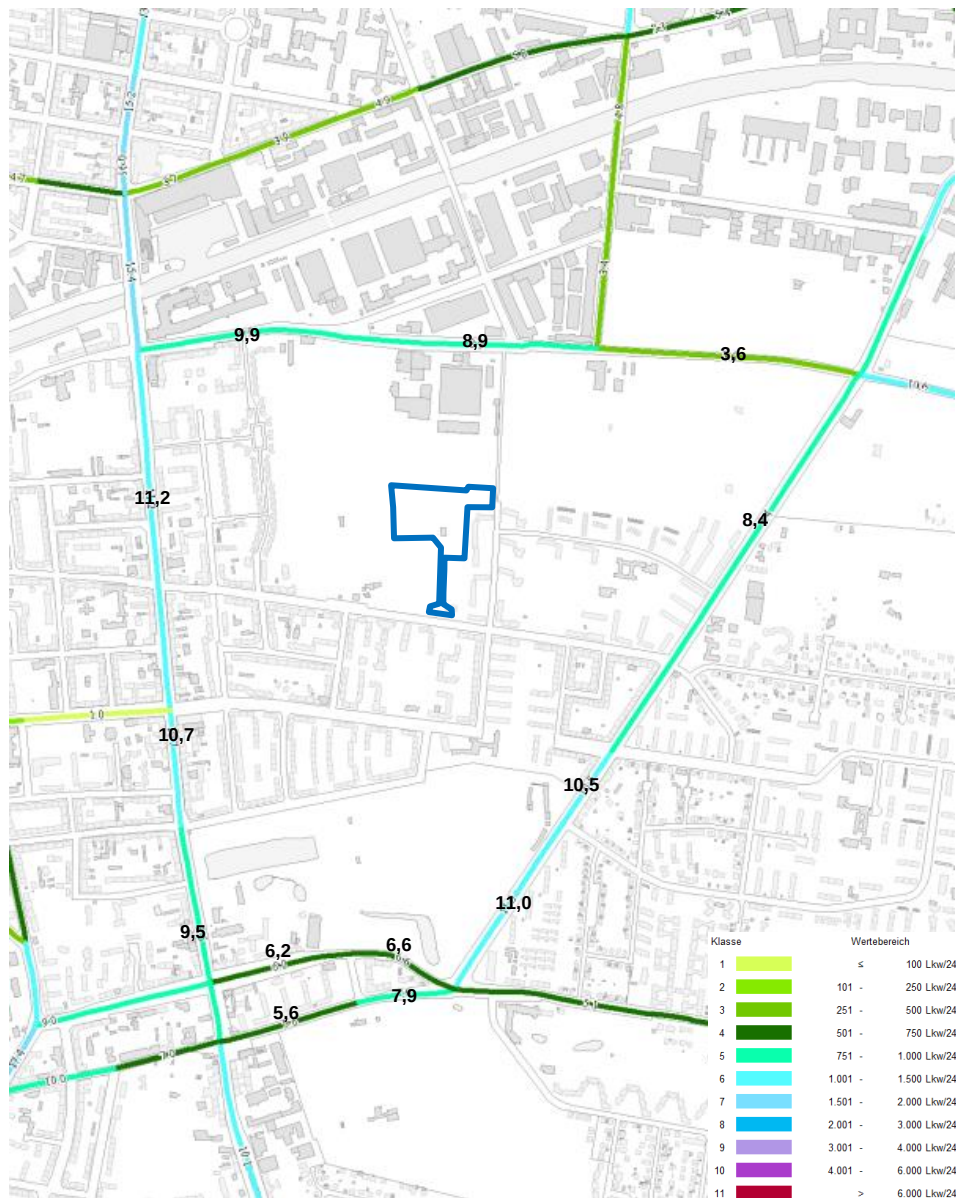
13. Dezember 2022

Abbildung 30: Kfz-Verkehrsmengen in 2019



Quelle: Straßenverkehrszählung Berlin 2019, Geoportal Berlin / Verkehrsmengen DTVw 2019, Kfz-Verkehrsstärken 1.000 Kfz/24h, werktags, Zugriff: März 2022 ,Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

Abbildung 31: Lkw-Verkehrsmengen in 2019



Quelle: Straßenverkehrszählung Berlin 2019, Geoportal Berlin / Verkehrsmengen DTVw 2019, Lkw Verkehrsstärken 100 Lkw/24h, werktags, Zugriff: März 2022, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

Verkehrszählung

Grundlage für die Verkehrsfolgeabschätzung ist die Kenntnis der Verkehrsbelastungen im Umfeld des Plangebietes. Verkehrserhebungen dokumentieren die Verteilung der Verkehrsmengen im Tagesverlauf sowie die Spitzenstunden maximaler Belastung. Um die Verkehrsmengen sowie -verteilungen auf den an- und umliegenden Straßenabschnitten zu bestimmen, wurden im Mai 2022 Verkehrszählungen an den Knotenpunkten

- Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg und

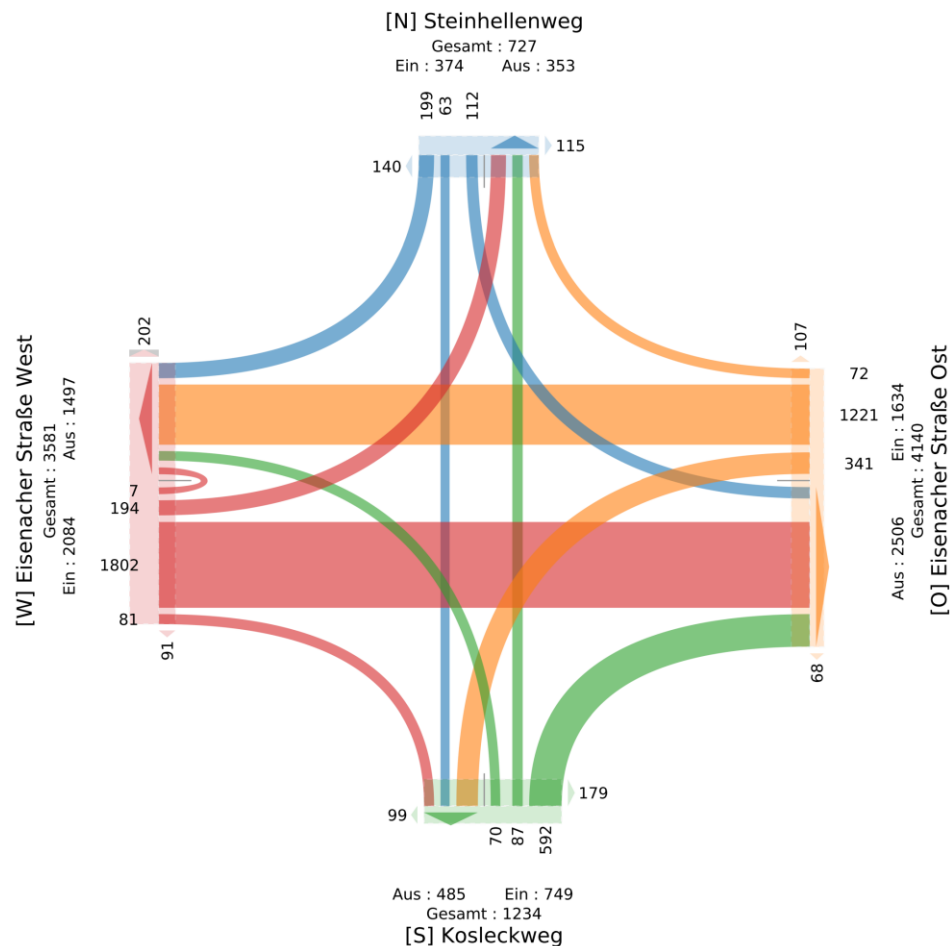
HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

- Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

durchgeführt (siehe Abbildung 17).⁶

Die Zählergebnisse zeigen Abbildung 32 und Abbildung 33.

Abbildung 32: Grafische Darstellung der 12 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Eisenacher Straße

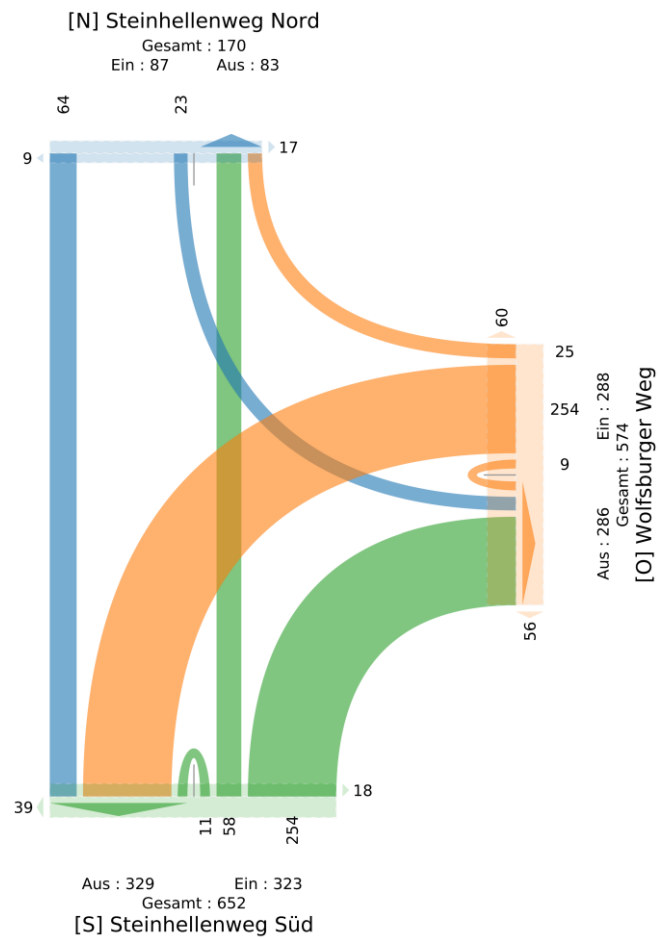


⁶ Relevante Effekte durch die Covid-19-Pandemie sind 2022, in dem die Zählungen auch durchgeführt worden sind, nicht zu erwarten. Zudem wird bei den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen ohnehin auf die von temporären Ereignissen losgelöste Prognose zurückgegriffen und mit deren Hilfe die Zählergebnisse hochgerechnet.

Abbildung 33: Grafische Darstellung der 24 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022



3 Mobilitätskonzept

Um den Kfz-Verkehrsanteil zu senken, sollte ein Standort grundsätzlich so gestaltet werden, dass die Attraktivität der verschiedenen Verkehrsarten und -mittel die Ziele des Mobilitätskonzeptes – eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs - unterstützt. **Das bedeutet eine allgemeine Attraktivitätsabnahme von Fußverkehr → Radverkehr → öffentlicher Verkehr → geteilte Kfz → private Kfz.** Die Gestaltung des Plangebietes sollte dazu führen, dass die Menschen nicht mit dem Kfz fahren möchten, ohne dies als negative Restriktion zu bewerten.

Die Attraktivität von Verkehrsmitteln wird sowohl von rationalen Kriterien (neben dem Kostenfaktor hauptsächlich die Reisezeit) wie auch von emotionaleren Kriterien wie dem Wohlbefinden, Komfort und (subjektiver) Sicherheit geprägt. Bei den verschiedenen Maßnahmen sollte grundsätzlich auf beide Ebenen eingegangen werden. Der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr sollte folglich im Optimalfall attraktiver, schneller und günstiger sein als der Kfz-Verkehr. Nur so nutzen Menschen diese Verkehrsangebote, ohne das Gefühl zu bekommen, dass sie gegenüber dem Kfz benachteiligt sind. Bleibt das Kfz hingegen das attraktivste Verkehrsmittel, kann von Menschen nur schwer erwartet werden, dass sie entgegen dieser Attraktivität sich für andere Verkehrsmittel entscheiden.

Sowohl infrastrukturelle wie auch organisatorische Maßnahmen gilt es zu berücksichtigen, ebenso worauf im Rahmen dieser Planung Einfluss genommen werden kann. Dies betrifft sowohl das Plangebiet wie auch das umliegende öffentliche Straßenland.

3.1 Fußverkehr

Jeder Weg, unabhängig vom Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – auch wenn weitere Verkehrsmittel mitgenutzt werden. Mit dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege kann insbesondere der Fußverkehr gefördert werden. Wichtige Nutzungen wie Kita sowie die nahegelegene Schule(n) sind und werden nah an den Wohnflächen angeordnet und mit komfortablen und direkten Wegen verbunden. So lassen sich viele notwendige Wege zu Fuß erledigen.

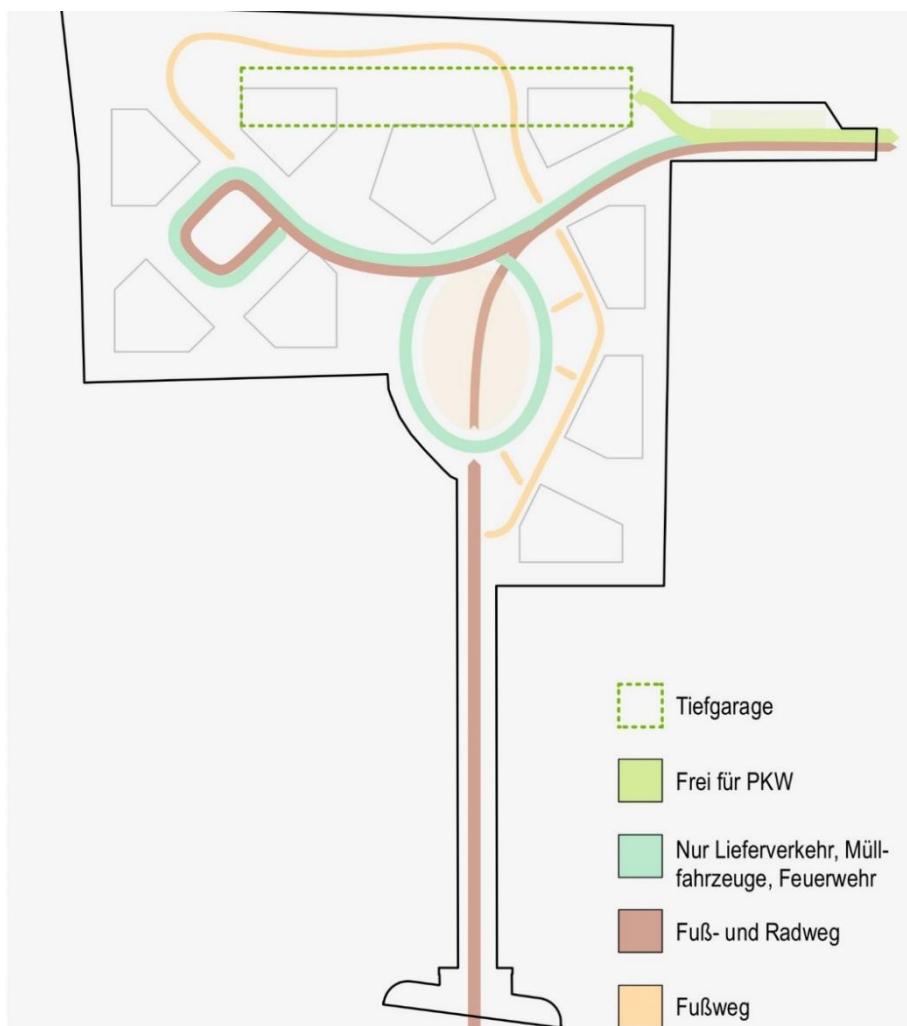
Die Flexibilität des Fußverkehrs kann jedoch auch ein großer Nachteil sein. Weil Personen, die gut zu Fuß sind, bei Hindernissen und Engstellen gut ausweichen können, werden Gehwege oft eng dimensioniert, Straßenschilder stehen auf Gehwegen im Weg, Leihräder werden auf dem Fußweg abgestellt und Pkw parken an Querungsstellen. Dies stellt nicht nur Personen mit Mobilitätseinschränkung vor große Probleme, sondern es mindert Qualität und Sicherheit im Allgemeinen und verhindert, das volle Potenzial zu heben. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf komfortable, barrierefreie und sichere Gehverbindungen zu legen. Das Ziel der Planung, den Fußverkehr zu fördern, sollte sich auch in der Qualität der Fußverkehrsanlagen ausdrücken. Die Investitionen für eine

gute Fußverkehrsinfrastruktur sind im Vergleich zu den Infrastrukturen der anderen Verkehrsmittel aber sehr gering und sollten daher von Beginn an im Auge behalten werden.

Für das Entwicklungsvorhaben ergeben sich folgende Empfehlungen und Maßnahmen:

- Entsprechend § 54, Abs. 1 MobG BE⁷ („Die Bezirke kategorisieren und priorisieren [...] ihre bezirklichen Fußverkehrsnetze“) sind im Quartier durchgängig Gehrouten definiert (siehe Abbildung 38). Sie binden die relevanten Orte im Plangebiet an und bilden Übergänge zu den Nachbarquartieren, Versorgungseinrichtungen und der ÖPNV-Haltestelle Kosleckweg.

Abbildung 34: Geplante Wegeverbindungen



Quelle: Grüntuch Ernst Architekten mit eigenen Anpassungen.

⁷ Berliner Mobilitätsgesetz (MOBG) Begründungen, Erlassen als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung (GVBl. 464) und geändert durch das Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes (GVBl. S. 152).

- In § 50, Abs. 6 MobG BE steht: „Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen [...] verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen [...]“. Deshalb ist die attraktive Gestaltung der Fußwegeverbindung zum ÖPNV von besonderer Bedeutung, sodass signalisiert wird, dass dem Fußverkehr ein hoher Stellenwert zugestanden wird und dieser auf dem Grundstück gewollt ist. Die Bewohnenden, Besuchenden und Mitarbeitenden sollen sich auf dem Weg zur Bus-Station Kosleckweg wohl fühlen. Ist die Aufenthaltsqualität hoch und wird der Weg zum Beispiel aufgrund der städtebaulichen Struktur und der Straßenraumgestaltung als interessant und abwechslungsreich wahrgenommen, so steigt auch die Bereitschaft, längere Wege zu gehen. Im Vordergrund der Straßenraumgestaltung sollte daher der Fußverkehr und nicht der Kfz-Verkehr stehen. Straßenraumparken und somit wohnungsnahe Stellplätze sollten beispielsweise vermieden werden, Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sollten durch die bauliche Gestaltung sehr geringgehalten werden.
- Der öffentliche Raum für den Fußverkehr dient nicht nur der Verbindungsfunktion, sondern auch dem Aufenthalt. § 50, Abs. 8 MobG legt hierzu fest: „[...] Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. [...]“. Verweilmöglichkeiten wie bspw. Sitzbänke auf dem Weg zum Bus führen dazu, dass sich Menschen zu Fuß gerne auch länger in diesen Bereichen aufhalten. Zudem sind unkommerzielle Verweilmöglichkeiten notwendige Voraussetzung dafür, dass Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sich zu Fuß bewegen können. Nach § 54, Abs. 2 MobG sollen sich „die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr [...] durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. [...]“. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen [...] ein Programm zur Errichtung und Erneuerung freier Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang aufgesetzt werden.“
- Eine hohe soziale Sicherheit ist wichtig. Dies wird erreicht durch gute Beleuchtung und Einsehbarkeit der Wege sowie durch die Anwesenheit anderer Personen, erzielbar durch eine hohe Aufenthaltsqualität und einen hohen Fußverkehrsanteil. Die Barrierefreiheit der Wege ist gesetzlich vorgeschrieben.⁸ Dazu gehören mit dem Rollstuhl befahrbare Straßenbeläge, Ni-

⁸ Die Vorgabe ist u.a. im Behindertengleichstellungsgesetz BGG § 4 festgehalten: „[...] öffentliche Wege, Plätze und Straßen [...] sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

veaugleichheit oder abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen sowie Rampen mit geringer Neigung und Handläufen. Seheingeschränkten helfen taktile Leitsysteme und eine kontrastreiche Gestaltung. Sitzbänke und Elemente zum Abstützen bieten Platz für Pausen, dies ist für manche Personen eine Grundvoraussetzung, um Wege zu Fuß zurückzulegen. Kleine Unterstände helfen bei Regen, Bäume und Wasserspiele kühlen bei Sonne und Hitze.

- Neben den verkehrlichen Kriterien spielt die Identifikation mit dem Raum eine große Rolle. Unter dem Stichwort „die beispielbare Stadt“ können sich Kinder und Erwachsene öffentliche Räume zu Eigen machen. Einfache Ausstattungselemente regen zu Aufenthalt und kreativem Kinderspiel an, zum Beispiel kleine Mauern, flache Steinpoller, Findlinge oder Bäume zum Klettern. Einfache und robuste Geräte wie Kletterstangen sprechen auch Jugendliche und Erwachsene an. Die Verkehrssicherheit muss zu jeder Zeit gegeben sein. Zusammen mit Aufenthaltselementen ermöglicht die Gestaltung, sich im öffentlichen Raum zu orientieren und sich mit seiner nächsten Umgebung zu identifizieren.

3.2 Radverkehr

Das Fahrrad ist in Berlin bereits aktuell ein wichtiges Verkehrsmittel, der Radverkehrsanteil ist in den Jahren von 2013 bis 2018 deutlich auf 18 % gestiegen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in der Zukunft fortsetzen. Derzeit wird die Radverkehrsinfrastruktur durch den Berliner Senat massiv ausgebaut. Das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz setzt klare Prioritäten für die Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, entsprechend ist davon auszugehen, dass sich die allgemeinen Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Berlin weiter verbessern werden.

Auf Quartiersebene bringt das Fahrrad viele Vorteile. Es ist platzsparend, sowohl in Bewegung wie auch beim Parken benötigt das Fahrrad weniger Platz als der Kfz-Verkehr. Ein hoher Radverkehrsanteil kann die Kfz-Verkehrsmengen reduzieren. Bauvorhaben können somit unter Umständen einfacher in ein bestehendes Verkehrsnetz integriert werden.

Das Fahrrad ist günstig, da Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur erschwinglicher sind als bei der Kfz-Infrastruktur. Durch geringe Verkehrsflächen sinken die Kosten für die Investitionen. Für die Nutzenden ist das Fahrrad ebenfalls ein günstiges Verkehrsmittel, sodass die Mobilität seltener aus ökonomischen Gründen eingeschränkt ist.

Ein weiterer Vorteil ist, dass das Fahrrad leise und umweltfreundlich ist sowie Quartiere attraktiv macht, denn Lärmemissionen und Luftschadstoffe werden von Radfahrenden nicht verursacht. Insbesondere für die Erschließung innerhalb des Plangebietes ist dies ein großer Vorteil, da die öffentlichen Räume so

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

13. Dezember 2022

attraktiver bleiben, als wenn ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen die Straßenräume belastet.

Das Angebot für Radfahrende muss so attraktiv sein, dass Fahrradfahren komfortabel und sicher ist. Neben dem Vorhandensein von Infrastrukturangeboten für den Radverkehr und der objektiven Sicherheit sollte daher bei der Gestaltung unbedingt darauf geachtet werden, dass das Angebot von allen Gruppen als attraktiv und positiv angesehen wird.

Für das Vorhabengebiet ergeben sich folgende Empfehlungen und Maßnahmen:

- Attraktive Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Gelände mit günstig gelegenen Zufahrten wie auch eingangsnahen Fahrradabstellanlagen. Grundsätzlich sollte das Fahrrad schneller erreichbar sein als das Kfz. Dies sollte sowohl auf die Wohnbevölkerung, wie auch auf Besuchende zutreffen. Wenn der Radverkehr nicht über eigene straßenunabhängige Wege geführt werden kann, wird er innerhalb von Wohngebieten in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies macht die Gestaltung der Wohnstraßen umso wichtiger. Das Motto der Straßenraumgestaltung muss sein: wie können Straßenräume so gestaltet werden, dass sich die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, hier die Radfahrenden, trotz der teilweisen Mischnutzung mit dem motorisierten Verkehr sicher und wohl auf der Fahrbahn fühlen und nicht ihrerseits Fußgänger auf den Gehwegen stören. Die wichtigsten Punkte hierbei sind: wenig Kfz-Verkehr, langsamer Kfz-Verkehr und eine Straßenraumgestaltung, die nicht das Gefühl vermittelt, dass der Kfz-Verkehr bevorzugt ist. Denn in den Wohnstraßen sollten sich alle Verkehrsteilnehmenden auf einer Augenhöhe begegnen können.
- Die Anbindung an die Radverkehrsanlagen im Umfeld muss lückenlos hergestellt sein. Durch die Vorgabe im Mobilitätsgesetz, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen hergestellt werden müssen, ist auf eine gute Anbindung an die Eisenacher Straße zu achten.
- Eine direkte Radwegeführung auf dem Gelände, sodass die Radabstellanlagen schnell, sicher und bequem zu erreichen sind. An möglichen Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr sollte der Radverkehr im besten Fall vorfahrtsberechtigt sein. Wie bei den Fußverkehrsanlagen gilt es auch hier durch eine ansprechende Gestaltung zu signalisieren, dass Radverkehr begrüßt wird.
- Fahrradabstellanlagen sollten sicher und wettergeschützt hergestellt werden. Neben eingangsnahen Radabstellanlagen, die eine schnelle Erreichbarkeit des Fahrrads ermöglichen, können diese zusätzlich in zentraleren Fahrradgaragen hergestellt werden. Eine zentrale Fahrradgarage in qualitativ hochwertiger Ausführung kann den Radverkehr im Quartier in den Mittel-

punkt stellen und somit aufwerten. Durch die soziale Kontrolle einer zentralen Fahrradgarage kann diese auch sicherer sein als ein dezentraler Fahrradkeller. Abbildung 35 zeigt überdachte Doppelstockparker, wie sie beispielsweise eingangsnah und dezentral im Gebiet verteilt werden können. Abbildung 36 zeigt eine zentrale Fahrradgarage, die eine Dachnutzung ermöglicht und somit das Fahrrad in den Mittelpunkt des öffentlichen Raumes rückt.

Geeignete Radabstellanlagen⁹ ermöglichen es, die Fahrräder standfest an einen Bügel zu schließen. Reine Vorderradhalter sind keine geeigneten Abstellanlagen. Die Abstände von Radbügeln sollten für beidseitiges Parken mit Standardfahrrädern 1,20 m betragen. Im privaten Bereich sind 1,30 m bis 1,50 m als komfortabel anzusehen. Bei kurzer Aufenthaltszeit werden enge Verhältnisse seltener akzeptiert, ebenso wenig, wenn Fahrradtaschen (zum Beispiel zum Einkaufen) genutzt werden. Doppelstockparker erhöhen die Flächeneffizienz, müssen aber ohne Kraftaufwand sicher bedienbar sein. Schutz vor Diebstahl bieten stabile Anschliebmöglichkeiten sowie abschließbare Räume. Im öffentlichen Raum ist zusätzlich eine gute Einsehbarkeit zur sozialen Kontrolle von Vorteil. Für hochpreisige Räder wie Lastenrad und Pedelec sind sichere Bedingungen besonders wichtig.

Die Vielfalt an Fahrrädern wird immer größer: Familien nutzen Räder zum Kindertransport, im privaten und professionellen Bereich werden Güter mit Lastenrädern befördert, Mobilitätseingeschränkte nutzen Dreiräder, u.v.m. Einige Abstellplätze sollten daher länger und einige breiter dimensioniert werden. Sie benötigen einen standsicheren Untergrund ohne vorgelagerte Schwellen, Borde etc. Anlehnmöglichkeiten sind hingegen weniger wichtig.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

⁹ Einen guten Überblick über Radabstellanlagen bieten die Empfehlungen des ADFC: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>.

Abbildung 35: Doppelstockparken



Quelle: FLEXHUB Doppelstockparken.

Abbildung 36: Zentrale Fahrradgarage



Quelle: Curtin Bike Hub Perth, urbanbikes.news 2019.

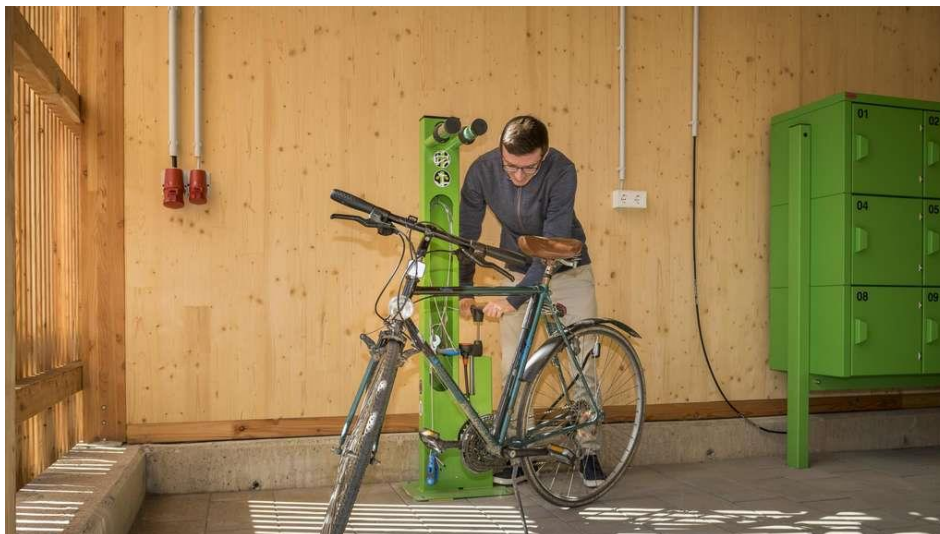
- Auch für die Kita oder der sozialen Einrichtung sollten eingangsnähe Radabstellanlagen geschaffen werden. Für Besuchende und Beschäftigte kann so die Entscheidung erleichtert werden mit dem Fahrrad das Ziel anzusteuern. Grundsätzlich sollten Radabstellanlagen stets attraktiver zu den Zielen positioniert werden als Kfz-Stellplätze, sodass für die Radfahrenden ein Zeitvorteil entsteht und Menschen, die (noch) nicht mit dem Fahrrad fahren, ermutigt werden, dieses attraktive Angebot zu nutzen.
- Als Ergänzung für die sozial genutzten Flächen können Dusch- und Umkleemöglichkeiten für die dort beschäftigten Personen geschaffen werden.

13. Dezember 2022

Dies senkt die Hürde, auch bei schlechtem oder warmem Wetter längere Strecken mit dem Fahrrad zu fahren. Diese Dienstleistungen könnten beispielsweise in einer zentralen Fahrradgarage untergebracht werden.

- Neben infrastrukturellen Maßnahmen sollte auch ein Serviceangebot für Radfahrende im Quartier vorhanden sein. Deshalb sollte die Ansiedlung einer Radwerkstatt gefördert werden. Flächen können in einer Mobilitätsstation oder einer Quartiers-/ Fahrradgarage bereitgestellt werden. Kleinteilige Serviceangebote wie Luftpumpen bedeuten wenig Aufwand und eignen sich dazu, den Radverkehr im öffentlichen Raum sichtbarer zu machen. Abbildung 37 zeigt eine Servicestation, die in ihrer Aufmachung grundsätzlich sehr einfach gehalten ist. Sie besteht aus einer Luftpumpe, den notwendigen Werkzeugen (an Ketten / Seilen gesichert) sowie einem integrierten Montagegeständer, der es ermöglicht das Fahrrad für die Reparatur aufzuhängen. Für vergleichsweise geringe Anschaffungskosten kann so ein gutes Angebot für Radfahrende entstehen. Die Platzierung dieser Servicepunkte an sichtbaren Orten kann das Fahrrad in der Wahrnehmung weiter aufwerten.

Abbildung 37: Einfache Servicestation für Fahrräder



Quelle: Reparaturstation für Mitarbeiter bei Alnatura Darmstadt, fr.de 2019.

3.3 ÖPNV

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ergibt sich sowohl aus der Fahrzeit und Taktung des Verkehrsmittels wie auch aus den attraktiven Zugangswegen. Durch die geplante Zuwegung zur Eisenacher Straße und der dort anliegenden Bushaltestelle ergibt sich am Standort zumindest Potential, die ÖPNV-Nutzung zu stärken. Der Fokus der Attraktivierung des ÖPNV liegt daher im Rahmen des Bauvorhabens in der Gestaltung der Zuwegungen zu den Haltestellen sowie

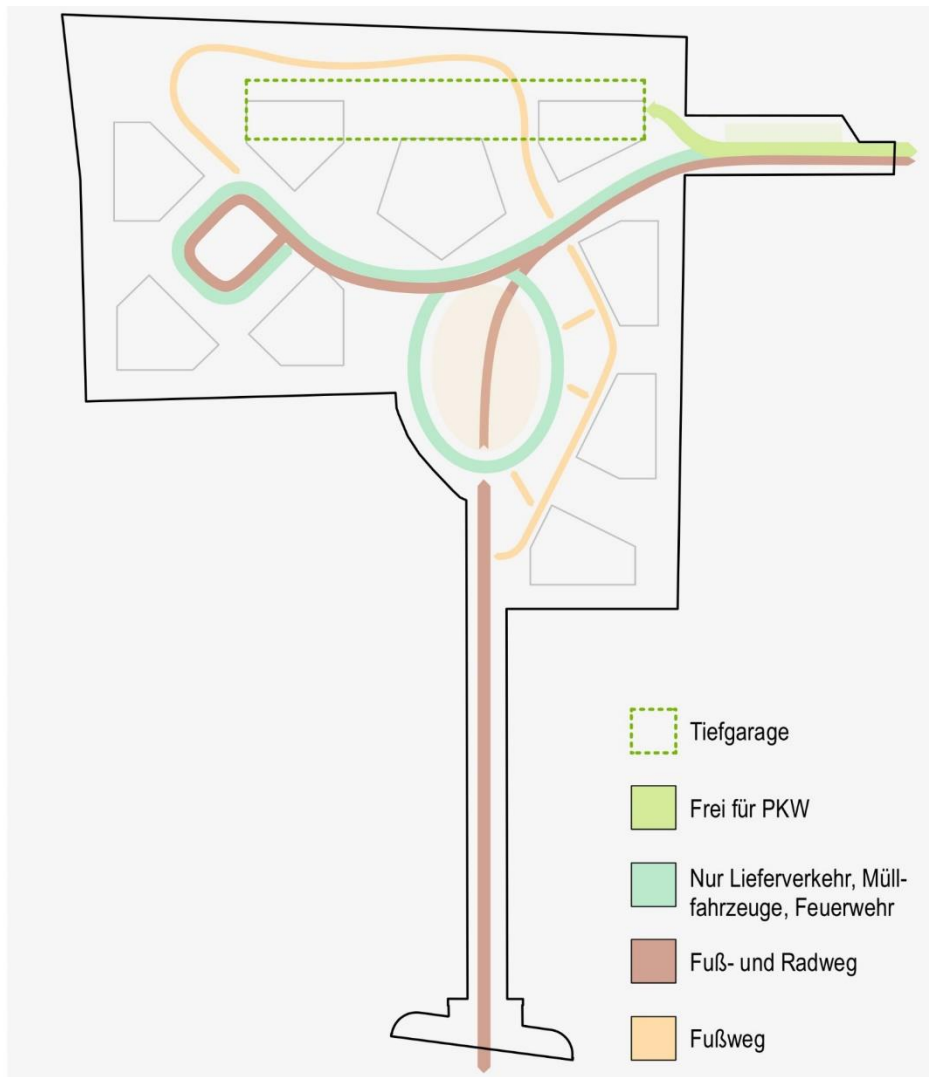
guten Informationen zum ÖPNV für die Bewohnenden, Beschäftigten und Besuchenden.

- Es können in zentralen Bereichen auf dem Gelände und an der Ausfahrt Wegweiser mit den ÖPNV-Zielen der näheren Umgebung (Kosleckweg und Colditzstraße / Ullsteinstraße) aufgestellt werden. Diese Wegweiser können mit Zielangaben der einzelnen Linien ergänzt werden.
- Die Arbeitgeber der sozialen Einrichtungen können durch Jobtickets den ÖPNV für die Angestellten vergünstigen und zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV führen.

3.4 Kfz-Verkehr

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, sollte dem motorisierten Verkehr nur so wenig Raum wie nötig zur Verfügung gestellt werden, um die Flächen dem Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Räumen zusprenken zu können. Dennoch muss das Plangebiet auch durch den motorisierten Verkehr erschlossen werden, um so beispielsweise die Ver- und Entsorgung sicherzustellen. Bei der Organisation des Kfz-Verkehrs sollte jedoch differenziert werden, welche Fahrten tatsächlich bis vor die Haustüre notwendig sind und welche Fahrten auch dezentraler enden können. Während ein Müllfahrzeug möglichst nahe an Müllsammelstellen halten muss, können Privatpersonen durchaus einige hundert Meter zu Fuß zurücklegen. Durch diese Art der Organisation kann von Verboten abgesehen werden. Selbstverständlich muss es Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen geben. Derzeit sind für das Plangebiet folgende Wegeverbindungen für den Kfz-Verkehr vorgesehen:

Abbildung 38: Geplante Wegeverbindungen



Quelle: Grüntuch Ernst Architekten mit eigenen Anpassungen.

Für das Plangebiet bedeutet dies:

- Ein Unterbringen in die Hauptsammelanlage des Plangebietes für Pkw erfolgt in den Planungen bereits früh kurz nach der östlichen Einfahrt.
- Mögliche Carsharing-Stellplätze sollten attraktiver positioniert werden als Stellplätze für private Fahrzeuge.
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sollten geschaffen werden. Hierbei sind die technischen Standards zu beachten. Für zukünftige Standards sollten in Kabelkanälen Kapazitäten freigehalten werden, beispielsweise für Schnellladepunkte.
- Für den Ver- und Entsorgungsverkehr sind bereits Wege auf dem Plangebiet vorgesehen. Es sollte jedoch differenziert werden, welche Fahrten des

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Wirtschaftsverkehrs bis an die Wohnungstüre getätigt werden müssen und welche Fahrten auch dezentraler enden können.

- Um den Lieferverkehr innerhalb des Plangebiets so gering wie möglich zu halten, bieten sich zentrale Paketstationen an. Sind diese so positioniert, dass die Lieferfahrzeuge nicht mehr in das Plangebiet fahren müssen, können die Wohnstraßen weiter entlastet werden.

Zusätzlich ist anzuregen, im Abschnitt nördlich des Wolfsburger Weges mind. auf der östlichen Seite des Steinhellenwegs ein Halteverbot einzurichten. Im Idealfall ist beidseitig Halteverbot vorzusehen.

Eine weitere Empfehlung besteht darin, im Steinhellenweg südlich des Wolfsburger Weges Ausweichstellen einzurichten. Damit kann bei einem Begegnungsfall mögliches Gehwegfahren aufgrund der westlichen Parkseite verhindert werden.

3.5 Weitere Mobilitätsangebote

Um eine Kfz-arme Gebietsentwicklung zu erreichen, sollten die beschriebenen Verkehrsangebote ergänzt werden. Durch verschiedene Sharing- Angebote kann der Umstieg auf den Umweltverbund weiter erleichtert werden und somit die Abhängigkeit vom privaten Kfz reduziert werden. Wie in Kapitel 2.4.7 beschrieben, liegt das Plangebiet außerhalb der Geschäftsgebiete der gängigen Sharing-Anbieter. Umso wichtiger ist es daher, Angebote in dem Plangebiet zu schaffen:

- Bikesharing funktioniert insbesondere, wenn ein stadtweites System vorhanden ist, in dem Nutzende Fahrräder flexibel an verschiedenen Orten ausleihen und zurückgeben können. In Berlin gibt es solche Systeme, leider jedoch (noch) nicht in dezentraleren Bereichen, wie dem Bereich des Plangebiets. Bei der Vergrößerung der Geschäftsbereiche der Bikesharing Anbieter sollte frühzeitig Kontakt mit den Anbietern aufgenommen werden, um sicherzustellen, dass auch im Plangebiet dann eine Station aufgebaut wird.
- Unabhängig von den stadtweiten Systemen können jedoch auch kleinere „Nachbarschaftssysteme“ aufgebaut werden. Diese eignen sich insbesondere für den Verleih von Sonderfahrrädern, wie Lastenfahrrädern. Mit diesen Fahrrädern lassen sich noch mehr Wege von dem Kfz auf das Fahrrad verlagern. Gleichzeitig werden diese Fahrräder häufig nicht alltäglich benötigt, sondern beispielsweise nur für Großeinkäufe, Fahrten zum Baumarkt, Familienausflüge etc. Ein nachbarschaftliches Verleihsystem von verschiedenen Lastenfahrrädern kann somit dazu führen, dass weniger Menschen das Gefühl haben ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Zusätzlich zu Lastenfahrrädern können in ein solches nachbarschaftliches System aber auch

„normale“ Fahrräder integriert werden, um beispielsweise Besuchenden ein Fahrrad zur Verfügung zu stellen.

- Zu überlegen wäre, einen Stellplatz für CarSharing-Nutzer zu reservieren. Das Plangebiet liegt innerhalb der Geschäftsgebiete des free-floating-Anbieters (stationsungebunden) ShareNow.

Generell kann sich für die Organisation und Bündelung dieser verschiedenen Mobilitätsangebote Mobilitätsstationen eignen. Mobilitätsstationen dienen der räumlichen Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel, eine multimodale und intermodale Mobilität im Quartier und dessen Umfeld zu ermöglichen und zu fördern. Diese sollen sichtbar, attraktiv, flexibel und zu jeder Zeit zugänglich sein. Eine Mobilitätsstation kann aus verschiedenen Bestandteilen zusammengesetzt werden und je nach Bedarf vor Ort in der Größe und dem Angebot angepasst werden. Bestandteile sind z.B.:

- Carsharing-Station (privater Anbieter oder eigenes Verleihsystem),
- Bikesharing-Station (nextbike (für die Zukunft zu prüfen), eigenes Verleihsystem oder Quartiers-/Nachbarschaftsverleih),
- Leihsystem für Lastenräder,
- Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder (Schlauchautomat, Self-Service-Station),
- Fahrradwerkstatt mit Service,
- Informationen zu Mobilitätsangeboten, beispielsweise Mobilitätsberatungen,
- Paketstation in der Nähe¹⁰.

Als Standorte innerhalb eines Gebietes bieten sich zum einen zentrale Orte an, um die öffentliche Wahrnehmung für diese Mobilitätsstationen zu steigern. Gleichzeitig sollte jedoch auch bedacht werden, dass die Sharing-Fahrzeuge möglichst gut an das umliegende Straßennetz angebunden werden müssen. Möglich ist auch eine Kombination einer Mobilitätsstation mit einem zentralen Fahrradparkhaus, wie in Kapitel 3.2 beschrieben. Auch ein möglicher gemeinschaftlicher Quartiersraum könnte in Verbindung mit einer Mobilitätsstation zu einem zentralen öffentlichen Ort im Gebiet werden. Durch eine attraktive Gestaltung und Verortung soll eine Mobilitätsstation auch dabei helfen, ein Mobilitätsverhalten, das kein privates Fahrzeug benötigt, zu bewerben.

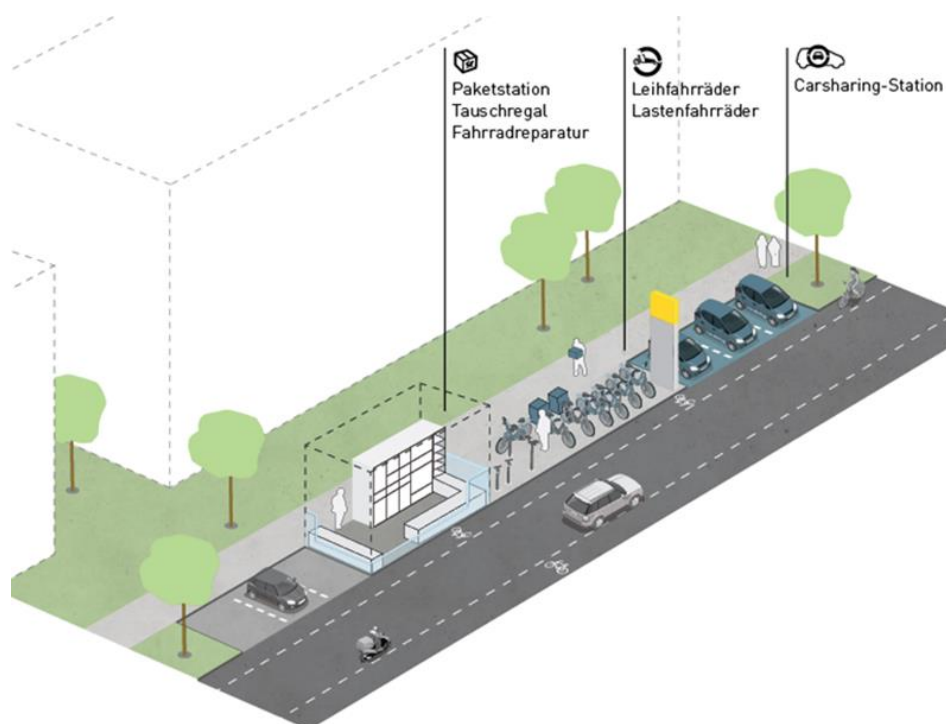
¹⁰ Mobilitätsstationen bieten gegenüber klassischen Paketstationen den Vorteil, dass hier alle Dienste gemeinsam gesammelt werden können. Falls klassische Paketstationen erwogen werden, ist von einem Bedarf von 1 Box für 4 Mietparteien (allerdings nur für einen Paketdienst!) auszugehen.

13. Dezember 2022

Eine Barriere für die Nutzung einer Mobilitätsstation und den damit verbundenen Angeboten können kompliziert wahrgenommene Anmeldevorgänge und Ausleihprozesse sein. Absolut relevant für die Nutzung des Mobilitätshubs ist daher die Bereitstellung von Informationen zu allen Aspekten von Mobilität, Verkehr und den vorhandenen Angeboten. Diese gehören zur Minimausstattung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements. Das Mobilitätsmanagement sollte daher niederschweligen Zugang dazu bieten, um einen Umstieg zu fördern. Es sollte versucht werden, möglichst viele Bewohnenden durch ein einfaches System zu integrieren. Beispielsweise kann jedem Bewohnenden direkt beim Einzug ein „Mobilitätspaket“ zur Verfügung gestellt werden, in dem eine Mobilitätsberatung angeboten wird und die Anmeldeunterlagen für verschiedene Sharing-Systeme mit zugesendet werden. Im Optimalfall wird der Neubaustandort bereits mit diesen Angeboten beworben, sodass sich die zukünftigen Bewohnenden bereits auf die zukünftige Situation einstellen können.

Ein Beispiel einer Mobilitätsstation ist in Abbildung 39 dargestellt.

Abbildung 39: Beispiel einer Mobilitätsstation



Quelle: Argus Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg.

4 Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage

Zur Ermittlung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Verkehrsaufkommensberechnung der einzelnen Nutzungen sowie ggf. weiter zu berücksichtigende Bauvorhaben. Ergebnis der Berechnung ist die Abschätzung des durch die neue Bebauung entstehenden zusätzlichen Kfz-Verkehrs. Im Anschluss wird der Kfz-Verkehr auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld des Bebauungsplangebietes zeitlich und räumlich umgelegt.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

4.1 Festlegung der Eingangsdaten

Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau¹¹. Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß:

- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]),
- Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSV, 2006) und
- des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden.

Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen liegen folgende Daten vor:

Tabelle 2: Geplante, neu entstehende Nutzungen

Nutzung	Größe	Einheit
Wohnen	225	Wohneinheiten
Kita	ca. 160	Plätze ¹²
Trägerkonzept – soziale Nutzung	ca. 500	m² BGF

¹¹ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; aktueller Stand.

¹² Entspricht ungefähr 2.000 m² BGF.

4.2 Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung der Planung

Als Grundlage dient die SrV-Erhebung für Berlin aus dem Jahre 2018, die nach den Bezirken unterscheidet. Wegen der Verortung des Plangebietes wird auf die Kennwerte des Bezirks Tempelhof-Schöneberg zurückgegriffen. Kennwerte, die nicht über die SrV abgedeckt werden, sind den oben angegebenen Quellen entnommen. Durch die Gestaltung des Standorts und den im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen können die hier aufgeführten Werte teilweise von den Quellen abweichen, da Ziel des Entwicklungsvorhabens und Mobilitätskonzeptes ein Kfz-reduziertes Mobilitätsverhalten ist.

Wohnen

- **Wohnende = 2 Personen pro Wohnung (EW).**

Dieser Wert entspricht dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, 11/2018).

- **Anteil der Personen am Wohnort = 94,9 %.**

In der Regel sind durch Urlaub, Dienstreisen, Krankheit, Fluktuation und Leerstand nicht alle theoretisch möglichen Einwohnenden während einer durchschnittlichen Woche am Wohnort. Dies wird durch einen Abminderungsfaktor berücksichtigt. Grundlage ist die SrV-Erhebung aus dem Jahr 2018 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

- **Wege der Personen am Wohnort = 3,5.**
(SrV 2018 für Berlin-Tempelhof-Schöneberg).

- **Anteil der Wege außerhalb des Untersuchungsgebietes = 20,0 %.**

Nicht alle Wege gehen von der eigenen Wohnung aus. So werden z.B. auch Wegeketten wie Arbeit - Einkauf - Besuch durchgeführt, bei der der Einkaufsweg nicht in Bezug zur Wohnung steht und damit außerhalb des Wohngebietes liegt.

Dieser Wert wird der SrV-Erhebung 2018 entnommen (Kennwert für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg).

- Modal Split für die Wege von Einwohnenden- und Besuchenden:

Verkehrsmittel	MIV	Umweltverbund
Einwohnende	30 %	70 %
Besuchende	25 %	75 %

Die Verkehrsmittelwahl wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2018 für Tempelhof-Schöneberg entnommen, jedoch aufgrund der **ÖPNV-Anbindung aufgerundet** (von 24 auf 30 % sowie von 22 auf 25 %). Der MIV-Anteil für Besuchende wurde dabei dem Fahrtzweck „Freizeit“ entnommen.

- Anteil des Besuchendenverkehrs an allen Wegen der Einwohnenden = **5 %**.

Entnommen der FGSV 2006.

(Hierzu liegen aus der SrV-Erhebung keine Angaben vor.)

- Pkw-Besetzungsgrad im
Einwohnendenverkehr = **1,3** (Alle Wege, SrV 2018)
Besuchendenverkehr = **1,7** (Freizeitverkehr, SrV 2018).
- **Fahrten im Wirtschaftsverkehr** = **0,05 pro Einwohnenden** (HSVV).
- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Einwohnendenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Besuchendenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

Kita

- Belegschaft pro 10 Kinder = **1** (Annahme).
- Anwesenheit der Belegschaft = **85 %** (FGSV).
- Kinderplätze = **160** (HAMBURG TEAM).
- Anzahl der Wege der Beschäftigten = **2,25 Wege/Tag** (FGSV),
Anzahl der Wege der Besuchenden = **6,0 Wege/Tag** (FGSV).
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten = **1,1 Personen/Kfz**,
Pkw-Besetzungsgrad der **Kundschaft** = **1,5 Personen/Kfz**.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

- Modal Split für die Nutzung Gewerbe im Gebiet:

Nutzer (Zweckgruppe)	MIV	Umweltverbund
Beschäftigte (Eigener Arbeitsplatz)	30 %	70 %
Besuchende (Kita)	20 %	80 %

Der Modal Split wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2018 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „Kita“ entnommen und **aufgerundet**.

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,2 Fahrten/Beschäftigtem**.

Aufgrund der örtlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Beschäftigtenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - **Kunden**verkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

Trägerkonzept – soziale Nutzung

- Belegschaft je 100 m² = **1,5 m²** (FGSV/HSVV).
- Anwesenheit der Belegschaft = **85 %** (FGSV).
- Besuchende je 100 m² = **9** (HSVV).
- Anzahl der Wege der Beschäftigten = **2,25 Wege/Tag** (FGSV),
Anzahl der Wege der Besuchenden = **2,0 Wege/Tag** (FGSV).
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten = **1,1 Personen/Kfz**,
Pkw-Besetzungsgrad der **Kundschaft** = **1,3 Personen/Kfz**.

Für den Beschäftigten- und **Kundschafts**verkehr wurden die Richtwerte der SrV-Erhebung 2018 für Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „gesamt“ angewendet.

- Modal Split für die Nutzung Gewerbe im Gebiet:

Nutzer (Zweckgruppe)	MIV	Umweltverbund
Beschäftigte (Eigener Arbeitsplatz)	30 %	70 %
Besuchende (Ausbildung)	20 %	80 %

13. Dezember 2022

Der Modal Split wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2018 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „Ausbildung“ entnommen, allerdings zur sicheren Seite hin geschätzt und auf volle Zehner **aufgerundet**.

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,2 Fahrten/Beschäftigtem**.

Aufgrund der örtlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Beschäftigtenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Kundenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

4.3 Verkehrsaufkommen

Für die Verkehrsaufkommensermittlung werden die noch einmal in Tabelle 3 dargestellten Kennwerte verwendet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Wegeanzahl je Nutzergruppe, dem MIV-Anteil und der Anzahl der Personen je Pkw.

Tabelle 3: Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung

Nutzung (Größe)	Gruppe	Personen-faktor	Faktor	Wege / Pers.	MIV-Anteil	Pers. / Pkw
Wohnen (ca. 225 WE)	Einwohnende	2/WE	94,9 %	2,8 ¹³	0,30	1,3
	Besuchende	5 %	-	2,0	0,25	1,7
Kita (ca. 160 Plätze)	Beschäftigte	10/Platz	85 %	2,0	0,30	1,1
	Besuchende	-	-	6,0	0,20	1,5
Soziale Nutzung (ca. 500 m²)	Beschäftigte	1,5/100 m²	85 %	2,25	0,30	1,1
	Besuchende	9/100 m²	-	2,0	0,20	1,3

Die Verkehrsaufkommensermittlung mit den Eingangsgrößen und Kennwerten aus Tabelle 3 ergibt, dass in der Summe für das Neubauvorhaben zukünftig ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von etwa 420 Kfz-Fahrten / Tag erwartet wird (Tabelle 4).

¹³ 3,5 Wege abzüglich 20 % als Anteil der Wege außerhalb des Untersuchungsgebietes.

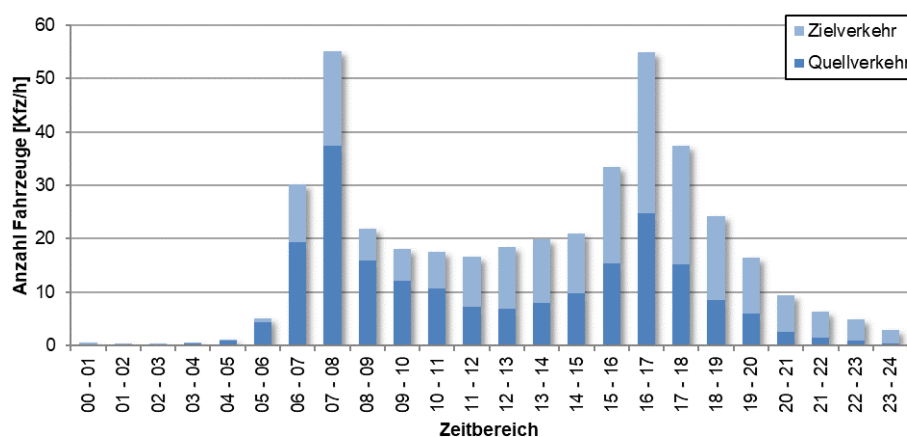
HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

Tabelle 4: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung¹⁴

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Anzahl Wege	Kfz-Fahrten/ Werktag
Wohnen (ca. 225 WE)	Einwohnende	ca. 450	ca. 1.195	ca. 275
	Besuchende	ca. 35	ca. 75	ca. 10
	Wirtschaftsverkehr			ca. 25
Kita (ca. 160 Plätze)	Beschäftigte	ca. 15	ca. 25	ca. 5
	Besuchende	ca. 160	ca. 960	ca. 80
	Wirtschaftsverkehr			ca. 5
Soziale Nutzung (ca. 500 m²)	Beschäftigte	ca. 15	ca. 30	ca. 5
	Kundschaft	ca. 5	ca. 10	ca. 10
	Wirtschaftsverkehr			< 5
Summe				ca. 420

Abbildung 40 zeigt dabei die tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs mit Überlagerung der Tagesganglinien der Wohn- und Gewerbenutzungen.

Abbildung 40: Kfz-Verkehrsverteilung der Wohn- und Gewerbenutzung im überlagerten Quell- und Zielverkehr



¹⁴ Für die Darstellung wurden die einzelnen Werte jeweils auf 5er gerundet, ebenso wie die Endsummen nach Aufsummierung der ungerundeten Werte. Eine Aufsummierung der einzelnen gerundeten Werte muss daher nicht zwangsläufig der gerundeten Endsumme entsprechen.

4.4 **Stellplatzbetrachtungen**

4.4.1 **Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen**

Als Richtzahlen der Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende im öffentlichen Raum nach §49 BauO Bln¹⁵ gelten folgende Kennwerte:

„Bildungseinrichtung“

- je Einrichtung 1 Stellplatz.

Kinderbetreuungseinrichtungen

- ab 50 Betreuungsplätzen 1 Stellplatz.

Damit ergäben sich unter Berücksichtigung der Kita und der sozialen Einrichtung (unter Einordnung nach Bildungseinrichtung) 2 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen.

4.4.2 **Ermittlung der Fahrradstellplätze**

Im Land Berlin besteht eine Verpflichtung für die Herstellung von Fahrradstellplätzen, die in § 49 Bauordnung i. V. m. der Ausführungsvorschrift (AV Stellplätze) geregelt ist. Die Ausführungsvorschriften geben Richtzahlen für verschiedene Nutzungen vor, wobei die Fahrradstellplätze grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück zu realisieren sind.

Die jeweils benötigte Anzahl ist in Tabelle 5 dargestellt. Es sind demnach bei den gewählten Annahmen etwa 496 Fahrradstellplätze zu realisieren. Bei einem Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, wenn bspw. der Eigenbesitz an Fahrrädern durch angebotenes Bikesharing geringer ist als theoretisch berechnet, kann die Zahl der Abstellplätze ermäßigt werden.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

¹⁵ Oberste Bauaufsicht Berlin, Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (Lesefassung), 16. Juni 2021.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

Tabelle 5: Stellplatzbedarf Fahrrad

Nutzung	Bezugsgröße	Stellplatz/Einheit	Stellplatzanzahl
Wohnen	225 WE	1-4 je x m ² WF ¹⁶	483
Kita	160 Plätze	1 je 18 Plätze	9
Tageseinrichtung ¹⁷	400 m ² NF ¹⁸	1 je 100 m ² NF	4
Summe			496

Gemäß AV Stellplätze müssen die Fahrradstellplätze gut zugänglich sein und eine Möglichkeit zum Anschließen des Fahrradrahmens bieten. Empfohlen werden die in Berlin üblichen Fahrradanklehnbügel, die zwei Fahrrädern ein bequemes und sicheres Abstellen bieten. Zudem sollen 5 % der Abstellplätze den Anforderungen an Sonderfahrrädern genügen.

¹⁶ Die Berechnung der erforderlichen Stellplätze für die Wohnnutzung erfolgt nach den Wohnungsgrößen und deren Anzahl. Da diese noch nicht bekannt sind, wurde ein pauschaler Ansatz von 1,5 SP je WE bei den förderfähigen Wohnungen (80 WE) und 2,5 SP je WE bei den nicht-förderfähigen WE (145 WE) gewählt.

¹⁷ Für die soziale Nutzung wurde zur Berechnung von Radabstellplätzen mit Tageseinrichtung eine vergleichbare Nutzung gewählt.

¹⁸ Bei der sozialen Nutzung wurden 80 % der BGF als NF angenommen.

5 Verkehrsfolgeabschätzung

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

13. Dezember 2022

5.1 Maßgeblicher Betrachtungsfall

Die Verkehrsfolgeabschätzung erfolgt zunächst für verschiedene verkehrliche Fälle, um den „maßgebenden Fall“ zu ermitteln. Gebildet werden die zu betrachtenden Fälle durch die IST-Situation (Bestand) oder den Prognosezustand (zukünftig) jeweils mit und ohne Vorhaben. Die Mindestfälle sind:

- Bestand: IST-Situation,
- Bestand-Planfall: IST-Situation + Neuverkehr,
- Prognose-Nullfall: Prognose 2030,
- Prognose-Planfall: Prognose 2030 + Neuverkehr.

Die übergebene Prognose 2030 des Verkehrsmodells der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Stand: 2019), die die zukünftige verkehrliche Situation ohne das Planvorhaben abbildet, weist auf den relevanten Straßenabschnitten folgende Verkehrsbelegungen aus:

- **Planfall** 2030 Eisenacher Str.: ca. 7.000 Kfz/24 h DTV_w, 1 % Lkw > 3,5 t.

Die Bestandsbelastung (siehe Kapitel 2.4.8) als DTV_w ergibt sich mit durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz herausgegeben **Hochrechnungsfaktoren**¹⁹:

- Bestand Eisenacher Str. **West**: ca. 4.820 Kfz/24 h DTV_w,
- Bestand Eisenacher Str. **Ost**: ca. 5.570 Kfz/24 h DTV_w.

Aufgrund des geringeren Bestandsaufkommens **wird für die Bildung des „maßgebenden Falls“ als Grundlage daher die Verkehrsprognose verwendet.**

Zusätzlich wurde folgendes, nicht in der Prognose enthaltenes geplantes Bauvorhaben für den Prognose-Nullfall berücksichtigt:

- Schulneubau „Eisenacher Straße“ (Gutachten über die verkehrliche Erschließung, 20.08.2020, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH).

Die direkte Anbindung des Schulneubaus erfolgt dabei ausschließlich über die Eisenacher Straße (Abbildung 41):

¹⁹ Straßenverkehrszählung Berlin Teil A, Ergebnisbericht – Verkehrsmengenkarte DTV_w Kfz / Lkw 2019, Stand: 30.04.2021, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, April 2022, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Abbildung 41: Verortung und Anbindung des geplanten Schulneubaus



Quelle: Schulneubau „Eisenacher Straße“, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, 07.08.2020.

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden übernommen. (Bzgl. der Grundschule sind die Fahrten bereits in den Bestandszählungen enthalten.) Werden zuzüglich die Neuverkehre aus dem Plangebiet berücksichtigt, ergibt sich der Prognose-Planfall als „maßgebender Fall“. Dieser ergibt sich also aus den Prognosedaten **sowie des Schulneubaus** zzgl. dem Neuverkehr des Plangebietes.

5.2 Räumliche Verteilung

Für die räumliche Verteilung wurden von der Senatsverwaltung eine Netzverteilung für das Bauvorhaben zur Verfügung gestellt.

Demnach verteilt sich der Verkehr **zu ca. 40 % nach Osten sowie zu ca. 60 % nach Westen**. Es ergeben sich folgende Verkehrsstärken für den Prognose-Planfall 2030:

Tabelle 6: Prognoseplanfall 2030

Straße	Abschnitt	DTV _w	SV-Anteil
Eisenacher Straße	westlich Steinhellenweg	ca. 7.500	4 %
Eisenacher Straße	östlich Steinhellenweg	ca. 7.500	4 %
Steinhellenweg	nördlich Eisenacher Straße	ca. 1.100	4 %
Kosleckweg	südlich Eisenacher Straße	ca. 1.700	2 %
Wolfsburger Weg	östlich Steinhellenweg	ca. 600	2 %

6 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten ist maßgeblich für die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz. Um die Auswirkungen des Verkehrszuwachses in den anliegenden Straßen zu beurteilen, wird die Leistungsfähigkeit des lichtsignalisierten Knotenpunktes

- Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg

berechnet und bewertet.

Außerdem wird für den nicht-signalisierten Knotenpunkt

- Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

ebenfalls die Leistungsfähigkeit berechnet und bewertet. Die Berechnung erfolgt jeweils für die maßgebende Bemessungsverkehrsstärke.

Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage wird nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) über die Bewertungsgröße „Qualität des Verkehrsablaufs“ (QSV) bewertet, die sich aus der mittleren Wartezeit ergibt (siehe Tabelle 7 sowie Tabelle 8).

Für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage werden diese über einen Verkehrsingenieur-Arbeitsplatz für Lichtsignalprogramme ermittelt (LISA+), an dem auch die wesentlichen Kennwerte zur Bewertung der Lichtsignalsteuerung hinterlegt sind. Für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage mit Vorfahrtsregelung gibt es ein entsprechendes Rechenverfahren im HBS 2015.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Tabelle 7: HBS-Qualitätsstufen – Lichtsignalisierte Knotenpunkte

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	$\leq 20 \text{ s}$
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	$\leq 35 \text{ s}$
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	$\leq 50 \text{ s}$
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	$\leq 70 \text{ s}$
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	$> 70 \text{ s}$
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	Verkehrsstärke $>$ Kapazität

Tabelle 8: HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	$\leq 10 \text{ s}$
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	$\leq 20 \text{ s}$
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	$\leq 30 \text{ s}$
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	$\leq 45 \text{ s}$
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	$> 45 \text{ s}$
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Verkehrsstärke > Kapazität

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Bemessungsverkehrsstärken für die einzelnen Knotenströme jeweils für die Früh- und Spätspitze benötigt. Betrachtet wird als „maßgebender Fall“ der Prognose-Planfall, der sich aus der Basisbelastung aus den Verkehrszählungen, den Verkehrsmengen aus der Verkehrsprognose 2030 der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sowie dem neu entstehenden Verkehr durch die Bauvorhaben ergibt.

Die Ableitung der Spitzenstunden ergibt sich aus den Ergebnissen der Verkehrserhebungen und tageszeitlichen Verteilung der Verkehre aus dem Plangebiet. Die Spitzenstunden an den beiden Knotenpunkten unterscheiden sich nicht, sie liegen in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Abend zwischen 16 und 17 Uhr.

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Erhöhungen der täglichen Verkehrsbelastungen vom Bestand zur Prognose (ca. +26 % östlich sowie ca. +45 % westlich der Eisenacher Straße) in der Eisenacher Straße auf die Spitzenstunden in gleicher Weise angewandt.

6.1 Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg

Für den vierarmigen LSA-geregelten Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung für einen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage durchgeführt. Für die Spitzenstunden ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall die Verkehrsbelastung entsprechend Tabelle 9, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigt.

Danach kann in allen Zufahrten eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht werden.

Die Berechnungsnachweise für den Knotenpunkt sind in der Anlage 1 dokumentiert.

Tabelle 9: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg, Spitzenstunden, Prognose-Planfall

Knotenarm	Zufahrt	Richtung	Fahrzeuge		Wartezeit [s]		Qualität	
			Früh	Spät	Früh	Spät	Früh	Spät
Eisenacher Straße (West)	1	Links	48	36				
		Gerade	200	330	12,3	14,5	A	A
		Rechts	4	10				
Steinhellenweg (Nord)	2	Links	29	22				
		Gerade	5	9	15,1	14,0	A	A
		Rechts	53	29				
Eisenacher Straße (Ost)	3	Links	17	42				
		Gerade	172	130	11,5	12,8	A	A
		Rechts	21	18				
Kosleckweg (Süd)	4	Links	7	1				
		Gerade	8	7	14,7	14,9	A	A
		Rechts	52	60				

6.2 Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

Für den dreiarmligen und vorfahrtsregulierten Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung ohne Lichtsignalanlage durchgeführt. Für die Spitzenstunden ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall die Verkehrsbelastung entsprechend Tabelle 10, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigt.

Danach kann eine gute bis sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht werden.

Die Berechnungsnachweise für den Knotenpunkt sind in der Anlage 2 dokumentiert.

Tabelle 10: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten für den Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

KP: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg			
Stunde	Anzahl Fahrzeuge	Wartezeit	Qualitätsstufe
Frühspitze	146	3,5 s	A/B
Spätspitze	114	2,7 s	A/B

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

7 Fazit

Das Areal Eisenacher Straße 61 soll mit Wohnungsbau sowie einer Kita und einer weiteren sozialen Einrichtung entwickelt werden. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt, für den die verkehrliche Untersuchung erfolgte.

Die Planungen gehen von 21.350 m² Geschossfläche mit etwa 225 Wohneinheiten und 160 Kitaplätzen sowie 500 m² für ein soziales Trägerkonzept aus. Die Verkehrsaufkommensermittlung ergibt dafür ein theoretisches Verkehrsaufkommen in Höhe von etwa 420 Kfz-Fahrten pro Tag.

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen an den beiden Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg ergeben nach dem HBS gute bis sehr gute Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes und damit ausreichende Leistungsfähigkeiten.

Insgesamt ist das Entwicklungsvorhaben damit gut und leistungsfähig erschlossen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bedienhäufigkeit des ÖPNV	16
Tabelle 2:	Geplante, neu entstehende Nutzungen	43
Tabelle 3:	Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung	47
Tabelle 4:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktätliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung	48
Tabelle 5:	Stellplatzbedarf Fahrrad	50
Tabelle 6:	Prognoseplanfall 2030	52
Tabelle 7:	HBS-Qualitätsstufen – Lichtsignalisierte Knotenpunkte	54
Tabelle 8:	HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte	55
Tabelle 9:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg, Spitzenstunden, Prognose-Planfall	56
Tabelle 10:	Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten für den Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg	57

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

13. Dezember 2022

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Geltungsbereich des Plangebiets	2
Abbildung 2:	Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)	3
Abbildung 3:	Flächennutzungsplan Berlin (Änderung, Auszug)	3
Abbildung 4:	Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	4
Abbildung 5:	Entwurf des Bebauungsplans 7-85 VE inkl. Geltungsbereichserweiterung vom 01.04.22	5
Abbildung 6:	Weiteres öffentliches Straßennetz	6
Abbildung 7:	Umliegendes öffentliches Straßennetz	7
Abbildung 8:	Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2021)	8
Abbildung 9:	Straßenraum des Kfz der Ullsteinstraße zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße, Blick Richtung Osten, Höhe Ullsteinstraße 68	9
Abbildung 10:	Friedhofstraße, Höhe Ullsteinstraße 65, Blickrichtung Süden	10
Abbildung 11:	Friedhofstraße, Höhe 2. Querstraße Kolonie Fröhliche Eintracht e. V., Blickrichtung Süden	10
Abbildung 12:	Friedhofstraße, Höhe Spielplatz Schätzelberg, Blickrichtung Süden	11
Abbildung 13:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 4 und 9, Blick Richtung Norden und Süden	12

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
13. Dezember 2022

Abbildung 14:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 48, Blickrichtung Norden und Zugang zur Grünanlage und Friedhofstraße	12
Abbildung 15:	Eisenacher Straße, Höhe Hausnr. 62 und 23, Blickrichtung Westen und Osten	13
Abbildung 16:	Eisenacher Straße, Bushaltestelle Kosleckweg Höhe Hausnr. 27a, Blick Richtung Osten	13
Abbildung 17:	Relevante Knotenpunkte	14
Abbildung 18:	Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg	15
Abbildung 19:	Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)	16
Abbildung 20:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Kollostraße	17
Abbildung 21:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Colditzstraße / Ullsteinstraße	18
Abbildung 22:	Radverkehrsanlagen	19
Abbildung 23:	Radverkehrsnetz Berlin	20
Abbildung 24:	Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Hausnr. 55, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 31, Blickrichtung Osten	21
Abbildung 25:	Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Kollostraße, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 23, Blickrichtung Osten	21
Abbildung 26:	Steinhellenweg, Westseite Höhe Hausnr. 3, Blickrichtung Süden und Ostseite Höhe Hausnr. 4, Blickrichtung Norden	22
Abbildung 27:	Eisenacher Straße, westlich vom KP, Blickrichtung Westen und östlich vom KP, Blickrichtung Osten	23
Abbildung 28:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 6, Blickrichtung Süden	23
Abbildung 29:	Friedhofstraße, Höhe Kleingartenkolonie, Blickrichtung Süden	24
Abbildung 30:	Kfz-Verkehrsmengen in 2019	26
Abbildung 31:	Lkw-Verkehrsmengen in 2019	27
Abbildung 32:	Grafische Darstellung der 12 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Eisenacher Straße	28
Abbildung 33:	Grafische Darstellung der 24 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg	29
Abbildung 34:	Geplante Wegeverbindungen	31
Abbildung 35:	Doppelstockparken	36
Abbildung 36:	Zentrale Fahrradgarage	36
Abbildung 37:	Einfache Servicestation für Fahrräder	37
Abbildung 38:	Geplante Wegeverbindungen	39

Abbildung 39: Beispiel einer Mobilitätsstation	42
Abbildung 40: Kfz-Verkehrsverteilung der Wohn- und Gewerbenutzung im überlagerten Quell- und Zielverkehr	48
Abbildung 41: Verortung und Anbindung des geplanten Schulneubaus	52

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

13. Dezember 2022

Literaturverzeichnis

- Bosserhoff, D. (2022). Ver_Bau - Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (2022). Wiesbaden.
- FGSV. (2006[a]). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. Köln: FGSV-Verlag.
- HSV. (2006). Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßennetz (Kap. 1.3). In D. Bosserhoff, *Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik*. Wiesbaden: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung.
- TU Dresden. (2020). *Endbericht zum SrV 2018 für Berlin*. Dresden: Lehrstuhl ViP der Fakultät Verkehrswissenschaften.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

Anlagen

13. Dezember 2022

HBS-Bewertung SZP 01 - Tag

LISA

MIV - SZP 01 - Tag (TU=40) - Frühspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nK} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1,2, KL2	14	15	26	0,375	252	2,800	1,931	1864	635	7	0,386	2,522	5,208	32,935		-	0,397	12,259	A	
2	1		K3,4	8	9	32	0,225	87	0,967	2,069	1740	358	4	0,182	0,990	2,673	16,311		-	0,243	15,103	A	
3	1		K5,6, KL1	13	14	27	0,350	210	2,333	1,917	1878	632	7	0,287	2,029	4,438	28,013		-	0,332	11,534	A	
4	1		K7,8	8	9	32	0,225	67	0,744	2,078	1732	347	4	0,135	0,754	2,223	13,565		-	0,193	14,715	A	
Knotenpunktssummen:								616				1972											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,331	12,681		
TU = 40 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 01 - Tag (TU=40)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1-2	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
2	1 (2)	F3-4	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	
3	1 (3)	F5-6	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
4	1 (4)	F7-8	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfszeit	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 16063 Eisenacher Straße / Steinhellenweg - Kosleckweg				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	26.10.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

HBS-Bewertung SZP 01 - Tag

LISA

MIV - SZP 01 - Tag (TU=40) - Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1,2, KL2	14	15	26	0,375	376	4,178	1,921	1874	674	7	0,786	4,132	7,570	47,918		-	0,558	14,449	A	
2	1		K3,4	8	9	32	0,225	60	0,667	2,031	1773	370	4	0,108	0,654	2,022	12,508		-	0,162	14,003	A	
3	1		K5,6, KL1	13	14	27	0,350	190	2,111	1,938	1858	559	6	0,298	1,942	4,299	27,213		-	0,340	12,805	A	
4	1		K7,8	8	9	32	0,225	68	0,756	2,092	1721	340	4	0,141	0,772	2,258	13,751		-	0,200	14,888	A	
Knotenpunktssummen:								694				1943											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,429	14,003		
TU = 40 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 01 - Tag (TU=40)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1-2	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
2	1 (2)	F3-4	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	
3	1 (3)	F5-6	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
4	1 (4)	F7-8	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfszeit	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 16063 Eisenacher Straße / Steinhellenweg - Kosleckweg				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	26.10.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“										
		Knotenpunkt: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg								
		Einmündung: x		Kreuzung: 						
		Verkehrsdaten:		Datum 		Planfall Frühspitze				
				Uhrzeit 		Planung x				
				Analyse 						
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit t_w = 45		Qualitätsstufe D						
Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7	
		LV	Lkw+Bus	Lkw	Kfz	$\sum$ Kfz	$\sum$	ges. Knoten	Wartezeit	Qualitäts-
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]		[Kfz/h]	t_w [s]	stufe QSV
A	1						0			
	2				13	13				
	3				55	55				
B	4				27	27				
	5					0	146	3,5	A/B	
	6				7	7				
C	7				16	16				
	8				28	28				
	9					0				
D	10					0				
	11					0				
	12					0				
								erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fz,ges}		A/B

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“						
Berechnung der mittleren Knotenpunktwarezeit						
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor						
Einmündung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV
Kreuzung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“									
		Knotenpunkt: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg							
		Einmündung: x		Kreuzung: 					
		Verkehrsdaten:		Datum 		Planfall Spätspitze			
				Uhrzeit 		Planung x			
				Analyse 					
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit t_w = 45		Qualitätsstufe D					
Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7
		LV	Lkw+Bus	Lkw	Kfz	$\sum$ Kfz	$\sum$		
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]	ges. Knoten [Kfz/h]	Wartezeit t_w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1					0			
	2				24	24			
	3				20	20			
B	4				27	27			
	5					0	114	2,7	A/B
	6				14	14			
C	7				12	12			
	8				17	17			
	9					0			
D	10					0			
	11					0			
	12					0			
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges}								A/B	

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“						
Berechnung der mittleren Knotenpunktwarezeit						
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor						
Einmündung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV
Kreuzung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

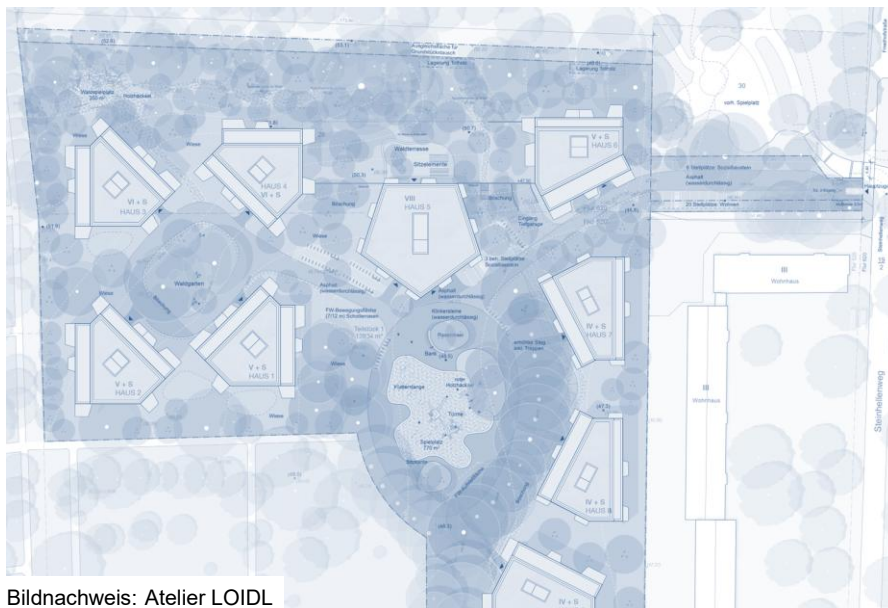
Kassel

Querallee 36
D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Bericht

Verkehrsuntersuchung

für das Entwicklungsprojekt Campus Schätzelberg in Berlin-Mariendorf



Bildnachweis: Atelier LOIDL

17. Februar 2026

Ramboll Deutschland GmbH

Bericht

Verkehrsuntersuchung

für das Entwicklungsprojekt Campus Schätzelberg in Berlin-Mariendorf

Auftraggeber

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für Projektentwicklung mbH

Friedrichstraße 186

10117 Berlin

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH
Department Mobility & Transport
(ehemals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Matthias.heinz@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Berlin, 17. Februar 2026

1	Aufgabenstellung	1	HAMBURG TEAM
2	Bestandsaufnahme und Analyse	3	Gesellschaft für Projektentwicklung mbH
2.1	Lage des Plangebietes	3	Verkehrsuntersuchung
2.2	Flächennutzungsplan	3	Campus Schätzelberg
2.3	Bebauungspläne	5	17. Februar 2026
2.4	Verkehrliche Infrastruktur	6	
2.4.1	Öffentliches Straßennetz	6	
2.4.2	Netzklassifizierung	8	
2.4.3	Straßenbeschreibung	9	
2.4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	15	
2.4.5	Rad- und Fußverkehr	18	
2.4.6	Ruhender Verkehr	22	
2.4.7	Sharing-Angebote im Umfeld (Stand Dezember 2025)	24	
2.4.8	Kfz-Verkehrsstärken	25	
3	Mobilitätskonzept	30	
3.1	Fußverkehr	30	
3.2	Radverkehr	33	
3.3	ÖPNV	37	
3.4	Kfz-Verkehr	37	
3.5	Weitere Mobilitätsangebote	39	
4	Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage	42	
4.1	Festlegung der Eingangsdaten	42	
4.2	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung der Planung	43	
4.3	Verkehrsaufkommen	46	
4.4	Stellplatzbetrachtungen	47	

HAMBURG TEAM
 Gesellschaft für
 Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
 17. Februar 2026

	4.4.1	Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen	49
	4.4.2	Ermittlung der Fahrradstellplätze	49
5		Verkehrsfolgeabschätzung	51
	5.1	Maßgeblicher Betrachtungsfall	51
	5.2	Räumliche Verteilung	52
6		Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	54
	6.1	Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg	57
	6.2	Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg	58
7		Fazit	59
		Tabellenverzeichnis	60
		Abbildungsverzeichnis	60
		Literaturverzeichnis	62
		Anhang	63

1 Aufgabenstellung

Das Areal Eisenacher Straße 61 soll mit Wohnungsbau sowie einem Sozialbaustein mit sozialen Einrichtungen und betreuten Wohngruppen entwickelt werden. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt, für den eine verkehrliche Untersuchung erforderlich ist.

Für die Gebietsentwicklung wird folgender Planfall als Grundlage der verkehrlichen Betrachtung angenommen:

- 350 Wohneinheiten; 25 Kinder in Kita; 1.150 m² soziale Nutzung

Da sich die Bedarfe für soziale Nutzungen nach Festsetzung des Bebauungsplanes verändern können und der Sozialbaustein mit seinen Nutzungen darauf reagieren muss, wird der vorliegende Planfall als sogenanntes Worst Case-Szenario angenommen. Die tatsächliche Initialnutzung des Sozialbausteins sieht mit 700 m² BGF sozialer Nutzung und max. 25 Wohngruppenplätzen eine Nutzungsintensität vor, die geringere verkehrliche Auswirkungen als dieses Worst Case-Szenario hat.

Die nachfolgende Untersuchung ist zudem eine Anpassung der Verkehrsuntersuchung aus Dezember 2022, die durch die geänderten und konkretisierten Planungsabsichten wie auch veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen (aktuelle Verkehrsprognose 2035 und Kennwerte der Verkehrsaufkommensermittlung SrV 2023, siehe auch unten) erforderlich wird.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung bleibt die Bestandsanalyse aus dem Jahr 2022 für alle relevanten Verkehrsmittel sowie die Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg bestehen, da sich die verkehrlichen Randbedingungen im Bestand nicht wesentlich verändert haben. Auf Grundlage der geplanten Flächennutzungen für den Planfall wird das zukünftige Verkehrsaufkommen getrennt nach den verschiedenen Nutzungen für z. B. Bewohner-, Besucher- sowie Wirtschaftsverkehr ermittelt und mittels spezifischen Tagesganglinien tageszeitlich verteilt. Aus der Überlagerung der Tagesganglinien können dann wiederum die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zum Vorhaben bestimmt werden. Unter Berücksichtigung der Prognose 2035 wird das resultierende maßgebliche zukünftige Verkehrsaufkommen ermittelt, mit dem dann die verkehrlichen Auswirkungen betrachtet werden.

Im Rahmen der Wirkungsanalyse erfolgt mit den resultierenden maßgeblichen Spitzenstundenbelastungen eine Überprüfung der Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg. Sollten Engpässe an den Knotenpunkten auftreten, werden Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Grundsätzlich ist zu erwarten, dass trotz der Erhöhung der Wohneinheiten auf Grund der unveränderten Prognosebelastung 2035, der deutlich kleineren Kita

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH

**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

17. Februar 2026

gegenüber dem Jahr 2022 und den günstigeren Kennwerten zur Verkehrserzeugung eher ein gleiches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, so dass die Untersuchungsergebnisse aus dem Jahr 2022 bestätigt werden.

2 Bestandsaufnahme und Analyse

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

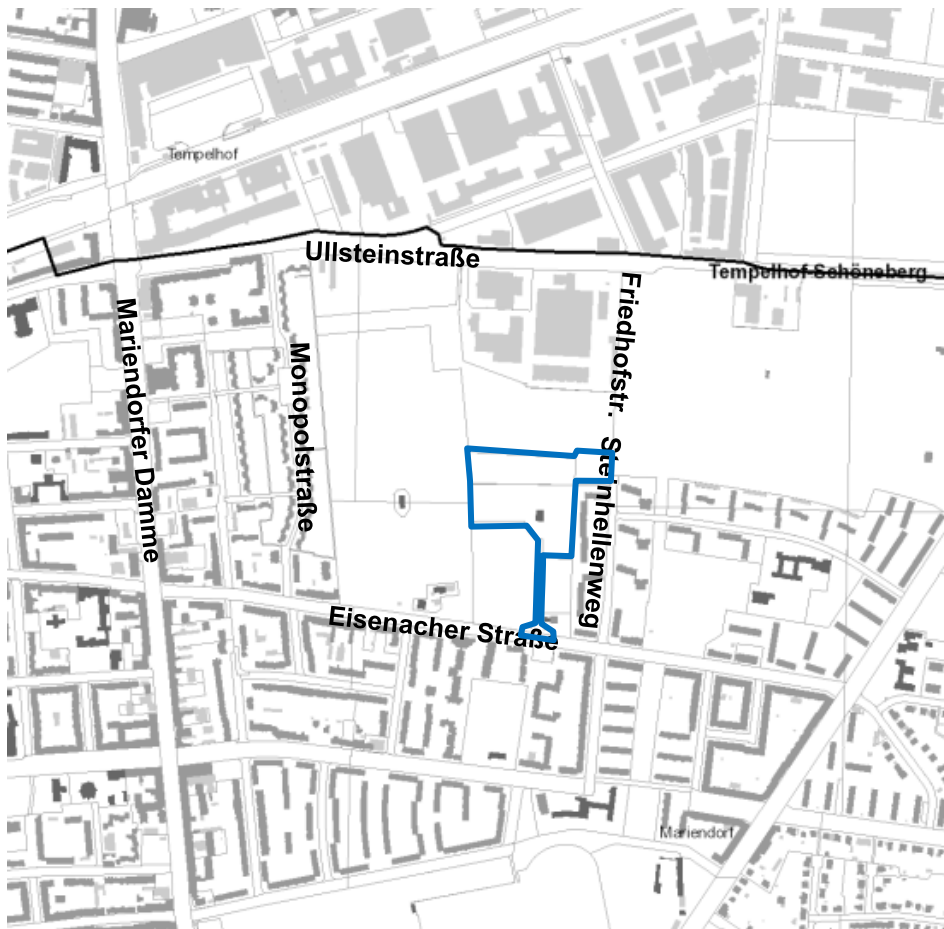
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

2.1 Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin, im Ortsteil Mariendorf. Es wird im Norden durch die Ullsteinstraße, im Osten durch die Friedhofstraße und den Steinhellenweg, im Süden durch die Eisenacher Straße und im Westen durch den Heilig-Kreuz-Friedhof begrenzt.

Abbildung 1: Geltungsbereich des Plangebiets



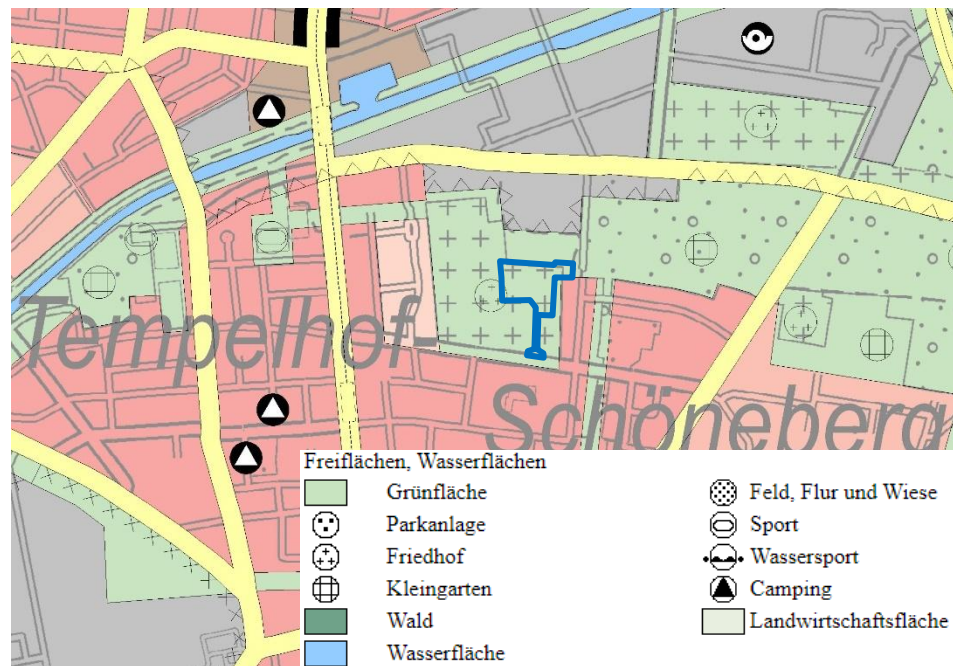
Quelle: Geoportal Berlin / ALKIS Berlin s/w (Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem), Ausschnitt und eigene Darstellung des Geltungsbereiches des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 14.03.2022.

2.2 Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan (Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015) legt für das Plangebiet eine Grünfläche, gekennzeichnet als Friedhof fest (Abbildung 2). Bei der Friedhofsfläche handelt es sich um eine bisher ungenutzte Reservefläche für den Friedhof.

17. Februar 2026

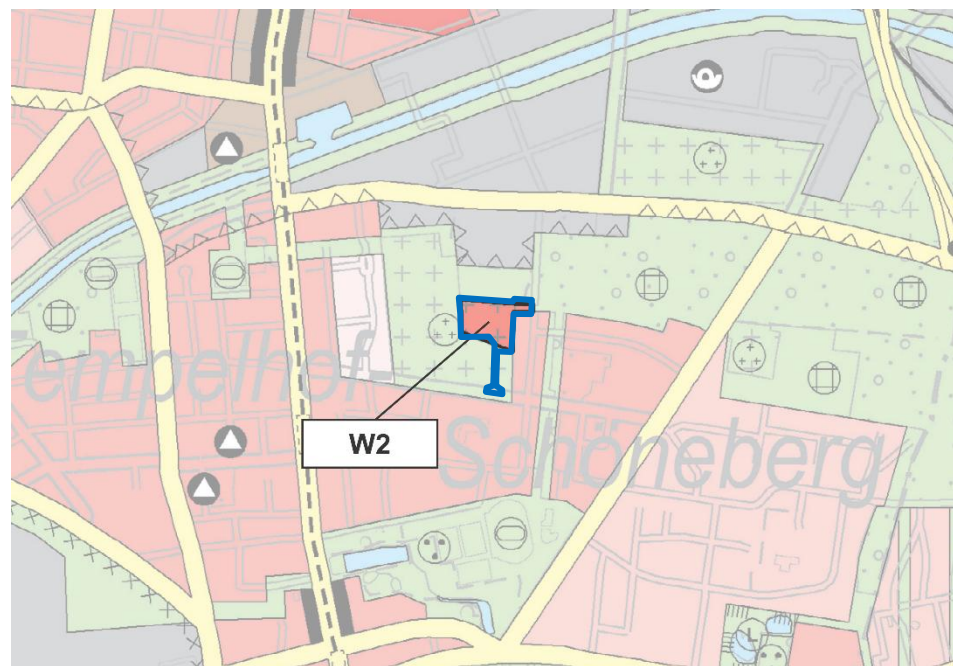
Abbildung 2: Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan Berlin, Neubekanntmachung von 2025, Auszug und eigene Darstellung des Geltungsbereiches des Plangebietes, Zugriff: 19.12.25.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes für das Plangebiet in eine Wohnbaufläche W2 (GFZ bis 1,5) ist derzeit in Vorbereitung, die öffentliche Auslegung lief bis 14.10.2022. Abbildung 3 zeigt dabei die geplante Änderung:

Abbildung 3: Flächennutzungsplan Berlin (Änderung, Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan - Änderung, Eisenacher Straße / Steinhellenweg, Tempelhof-Schöneberg - Lfd. Nr. 02/18; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen.

2.3 Bebauungspläne

Für das Plangebiet befindet sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan 7-85 VE (Abbildung 4) im Verfahren. Am 24.11.2020 wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom 19.04.2022 bis 19.05.2022 durchgeführt.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

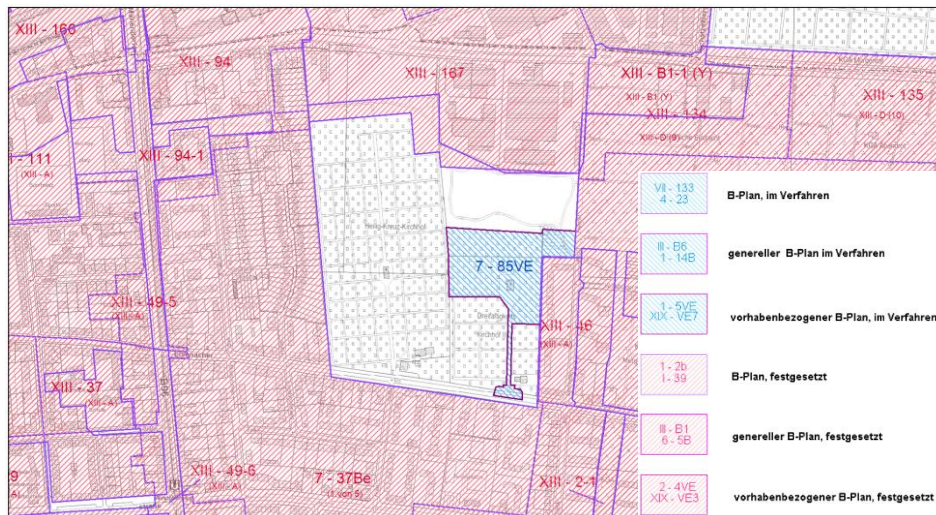
Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

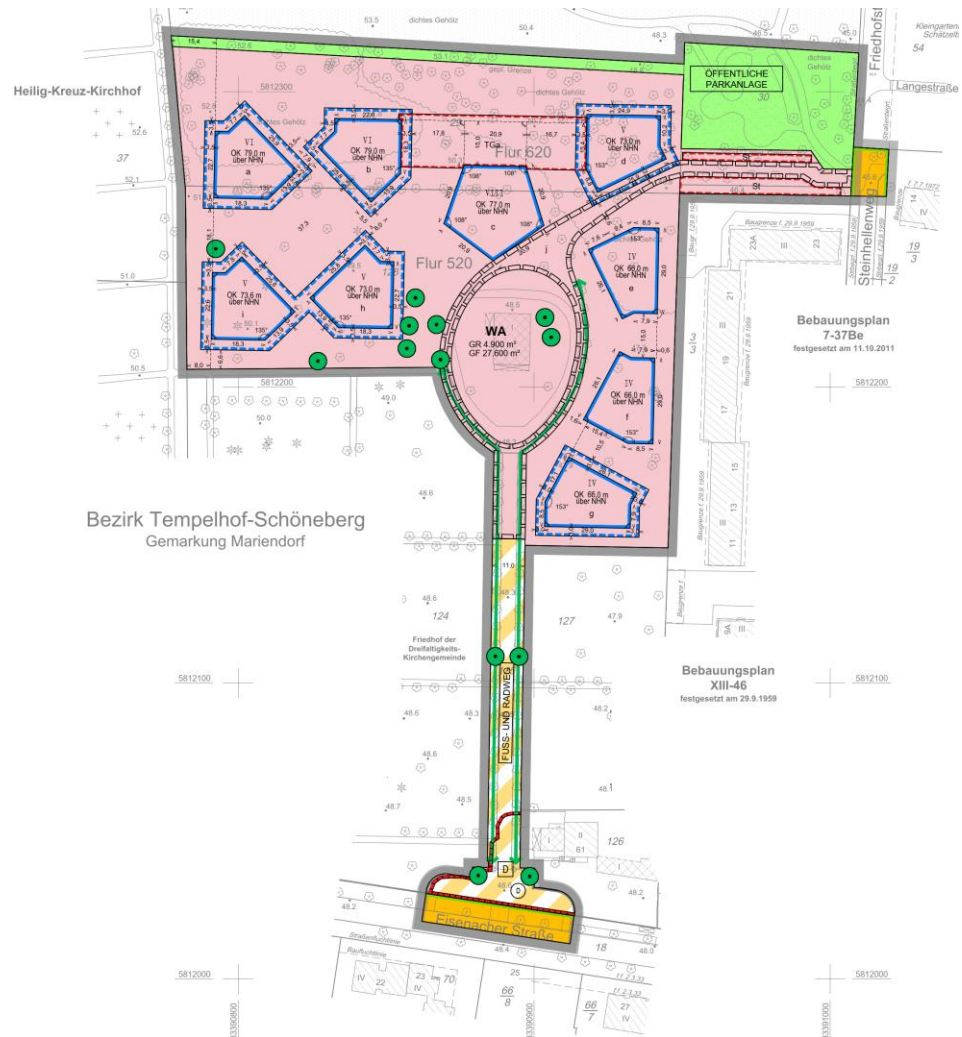
Abbildung 4: Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans



Quelle: FIS-Broker, Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne (Geltungsbereiche), Auszug, Zugriff: 14.11.2022.

Die Planung für den Bebauungsplan sieht ein Allgemeines Wohngebiet (WA), sowie eine private Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung und eine öffentliche Parkanlage vor. Eine Teilfläche des bestehenden Parks gehört ebenfalls zum Geltungsbereich.

Abbildung 5: Entwurf des Bebauungsplans 7-85



Quelle: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Entwurf vom 13.02.2026.

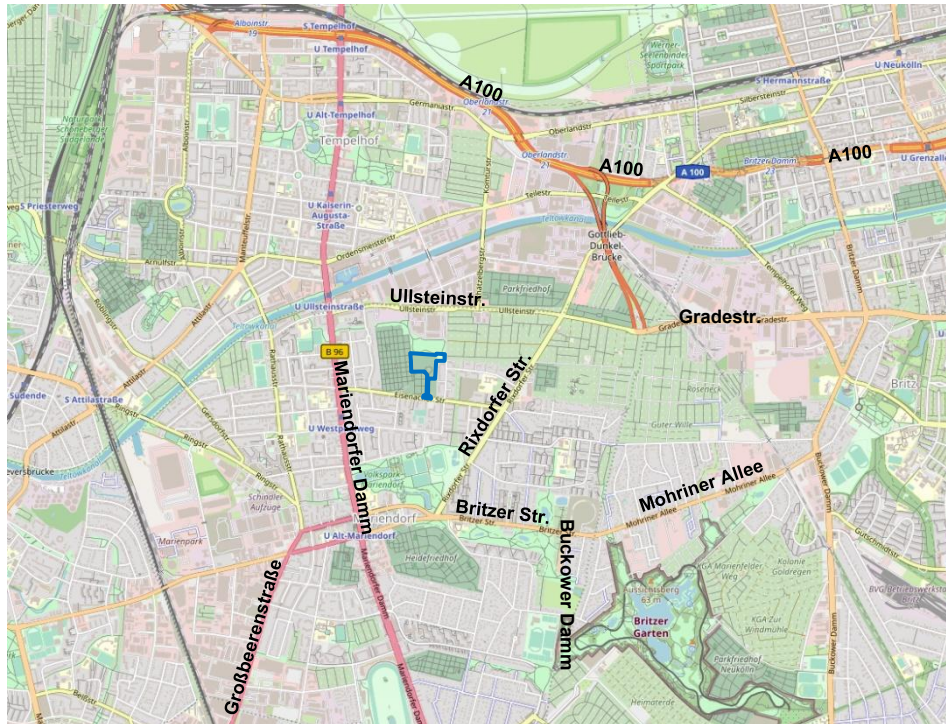
2.4 Verkehrliche Infrastruktur

2.4.1 Öffentliches Straßennetz

Das Plangebiet ist im Norden von der Hauptverkehrsstraße Ullsteinstraße und im Süden von der Eisenacher Straße umgeben. Beide Straßenzüge verlaufen als Ost-West-Verbindung und treffen im Osten auf die Rixdorfer Straße und im Westen auf den Mariendorfer Damm. Der Mariendorfer Damm (B 96) führt nach Norden zur A 100 und nach Süden zum Knotenpunkt Mariendorfer Damm / Alt-Mariendorf / Reißbeckstraße / Friedensstraße. Dort führt nach Süden der Mariendorfer Damm als B 96 weiter. Nach Südwesten führt die Großbeerenstraße (B 101) über Marienfelde und Großbeeren bis zum südlichen Berliner Ring (Abbildung 6).

Die Rixdorfer Straße verläuft als Südwest-Nordost-Verbindung und trifft im Süden auf die Britzer Straße, die nach Westen die Verbindung zu den Bundesstraßen 96 und 101 herstellt. Nach Norden führt die Rixdorfer Straße bis zur A 100 (Abbildung 6).

Abbildung 6: Weiteres öffentliches Straßennetz



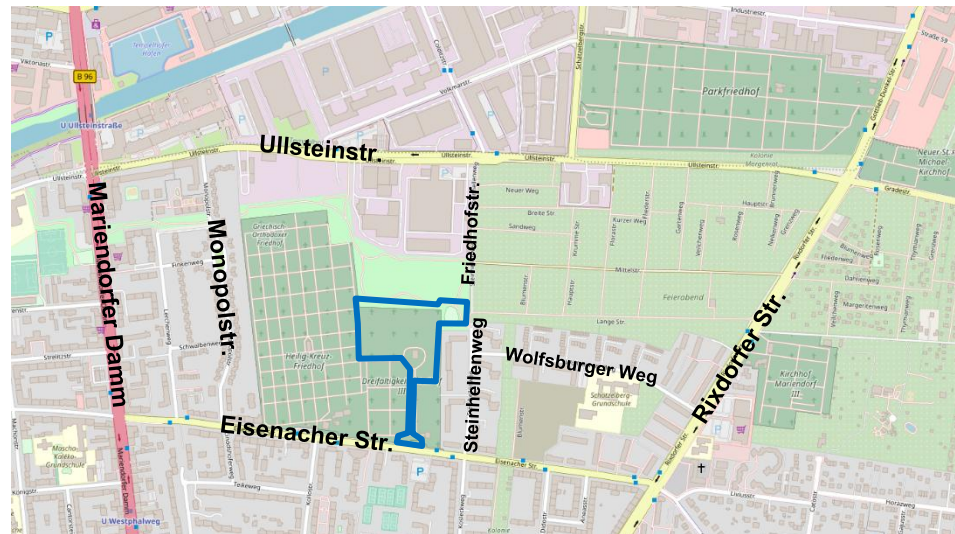
Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 15.03.2022.

Die Zufahrt zum Plangebiet bindet an den östlich grenzenden Steinhellenweg an. Von dort führt der Wolfsburger Weg nach Osten auf die Rixdorfer Straße. Das Plangebiet kann von Norden von der Ullsteinstraße nur über die Friedhofstraße erreicht werden. Diese ist als Privatweg deklariert und nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet, jedoch für zu Fuß Gehende und Radfahrende durchgängig nutzbar.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 7: Umliegendes öffentliches Straßennetz



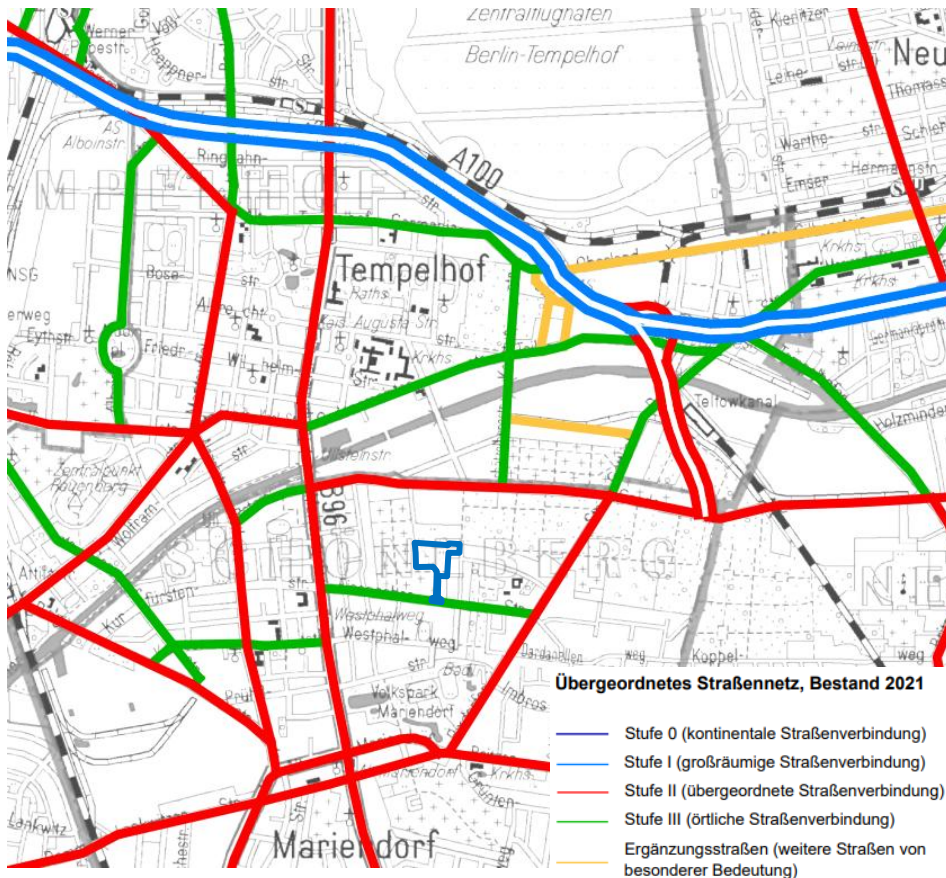
Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 14.03.2022.

2.4.2 Netzklassifizierung

In den aktualisierten Karten zum übergeordneten Straßennetz Berlin¹ der **Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz** wird die Ullsteinstraße nördlich vom Plangebiet, der Mariendorfer Damm westlich vom Plangebiet und die Rixdorfer Straße in Stufe II als übergeordnete Straßenverbindung (rot) eingestuft. Die Eisenacher Straße südlich vom Plangebiet zwischen dem Mariendorfer Damm und der Rixdorfer Straße ist in Stufe III als örtliche Straßenverbindung (grün) eingeordnet.

¹ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr vom 20. März 2021. Die Karten zum übergeordneten Straßennetz (Bestand 2023 und Planung 2030, Stand: Oktober 2023) sind unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/> abrufbar.

Abbildung 8: Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2023)



Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>, Karte: Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2023, Stand: Oktober 2023, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes, Überprüfung am 29.08.2025.

Die Planung für das übergeordnete Berliner Straßennetz 2030 weist im Umfeld des Plangebietes keine Änderungen aus (Stand: Oktober 2023, überprüft am 29.08.2025).

2.4.3 Straßenbeschreibung

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Auf allen umgebenden Straßen des Plangebiets (Mariendorfer Damm, Ullsteinstraße, Rixdorfer Straße, Eisenacher Straße) gilt 50 km/h als grundsätzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Der Steinhellenweg, der Wolfsburger Weg sowie die Monopolstraße sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Friedhofstraße als Privatweg ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h beschildert. Zusammen mit dem Steinhellenweg sind beides Sackgassen für den Pkw-Verkehr.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

17. Februar 2026

Ullsteinstraße

Die Ullsteinstraße ist eine asphaltierte Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße existieren zwei Fahrstreifen sowie ein Parkstreifen pro Fahrtrichtung. Zudem existiert ein Mittelstreifen, der ebenfalls beparkt wird (Abbildung 9). Auf dem Mittelstreifen wird schräg geparkt. Der Mittelstreifen ist zu schmal, so dass Pkws gelegentlich längs parken.

Abbildung 9: Straßenraum des Kfz der Ullsteinstraße zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße, Blick Richtung Osten, Höhe Ullsteinstraße 68



Nördliche Fahrbahn in Fahrtrichtung von Osten nach Westen



Südliche Fahrbahn in Fahrtrichtung von Westen nach Osten

Quelle: LK Argus GmbH, Januar 2022.

Friedhofstraße

Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße befinden sich auf der südlichen Straßenseite zwei Privatwege, die die Zugänge von Norden zum Plangebiet darstellen. Eine für Zufußgehende mit einer Breite von ca. 1,2 m und eine Einfahrt für Kfz mit einer Breite von ca. 2,6 m zu Stellplätzen für die Kleingartenkolonie (Abbildung 10).

Abbildung 10: Friedhofstraße, Höhe Ullsteinstraße 65, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Abbildung 11: Friedhofstraße, Höhe 2. Querstraße Kolonie Fröhliche Eintracht e. V., Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Im Anschluss bilden beide Wege eine Fahrrinne mit Stellplätzen. Die Fläche ist ca. 7,25 m breit. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Rasengittersteinen. Am Ende des Privatweges verengt sich die Fläche, so dass nur noch Zufußgehende und Radfahrende passieren können und der Weg geht in den Steinhelgenweg über (Abbildung 12).

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 12: Friedhofstraße, Höhe Spielplatz Schätzelberg, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Steinhellenweg

Der Steinhellenweg verläuft östlich vom Plangebiet und ist als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Betonplatten. Der Straßenquerschnitt unterteilt sich von West nach Ost in 3 m Gehweg, 6 m Fahrbahn und 3 m Gehweg. Auf der östlichen Straßenseite herrscht nur bis etwa 25 Meter nördlich des Knotenpunktes mit der Eisenacher Straße absolutes Haltverbot (Abbildung 13). Die westliche Straßenseite hat sich jedoch als Parkstreifen eingebürgert. Im Norden des Steinhellenwegs verläuft die Straße aus Pflastersteinen und führt in eine Sackgasse für den Kfz. Der Fuß- und Radverkehr kann entweder die öffentliche Grünanlage Schätzelberg betreten oder über einen schmalen Weg auf die Friedhofstraße gelangen, die als Privatstraße gekennzeichnet ist (Abbildung 14).

Abbildung 13: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 4 und 9, Blick Richtung Norden und Süden



Höhe Hausnr. 9, Blick Richtung Süden



Höhe Hausnr. 4, Blick Richtung Norden

Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Abbildung 14: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 48, Blickrichtung Norden und Zugang zur Grünanlage und Friedhofstraße



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Derzeit besteht vom Steinhellweg keine Zuwegung zum Vorhabengebiet, was jedoch im Rahmen der Entwicklung geplant ist.

Eisenacher Straße

Die Eisenacher Straße verläuft südlich des Plangebiets von Westen nach Osten. Die Straße ist eine einstreifige, asphaltierte Straße mit einem Fahrstreifen je Richtung, allerdings ohne Fahrbahnmarkierung. Es ist beidseitig Gehwegparken erlaubt. Der Straßenquerschnitt unterteilt sich von Norden nach Süden in 2,9 m Gehweg, 3 m Parken, 7,5 m Fahrbahn, 2,7 m Parken und 3 m Gehweg (Abbildung 15). Auf der Eisenacher Straße verläuft die Buslinie 282. Die Haltestellen in der Nähe des Plangebiets sind überdacht, besitzen Sitzmöglichkeiten sowie einen Mülleimer. Es fehlen Blindenleitlinien (Abbildung 16).

Abbildung 15: Eisenacher Straße, Höhe Hausnr. 62 und 23, Blickrichtung Westen und Osten



Höhe Hausnr. 23, Blick Richtung Osten

Höhe Hausnr. 62, Blick Richtung Westen

Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 16: Eisenacher Straße, Bushaltestelle Kosleckweg Höhe Hausnr. 27a, Blick Richtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

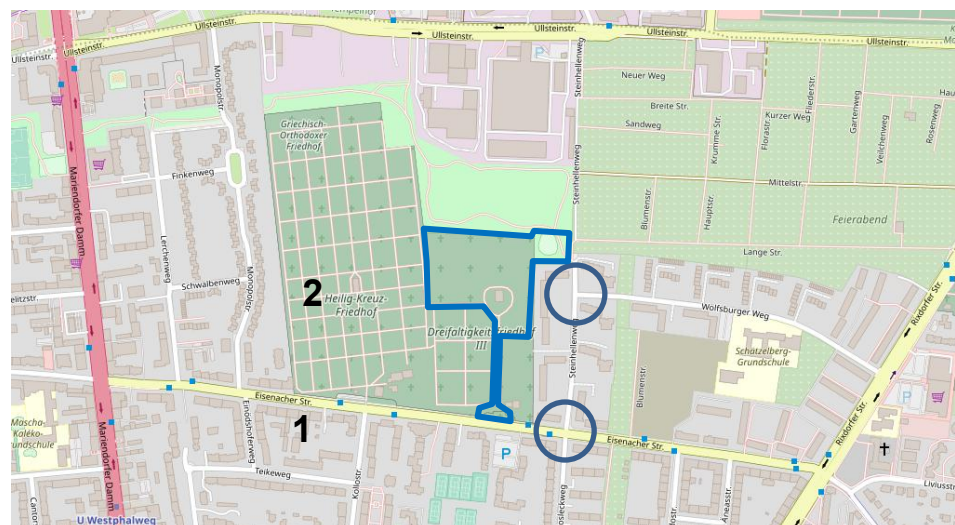
Knotenpunkte

Relevant für das Plangebiet sind vor allem (Abbildung 17):

- der lichtsignalgesteuerte Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg (1) und
- der Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg (2)

aufgrund dessen, dass sich dort die größten Mengen der zukünftigen, zusätzlichen Verkehrsmengen des Plangebietes bewegen. (Am Knotenpunkt Wolfsburger Weg / Rixdorfer Straße sind nach der angenommenen Netzspinnenverteilung durch die Senatsverwaltung (siehe Kapitel 5.2) nur geringfügige neue Verkehrsströme in den Spitzenstunden zu erwarten.)

Abbildung 17: Relevante Knotenpunkte



Quelle: OSM-Mitwirkende sowie eigene Darstellung.

Der Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg ist ein vier-armiger, lichtsignalisierter Knotenpunkt. Alle Knotenpunktarme besitzen Furten für Zufußgehende. Der Radverkehr besitzt Schutzstreifen im Knotenpunktbereich auf jeder Straße (Abbildung 18).

Der Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg ist vorfahrts geregelt.

Abbildung 18: Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

2.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

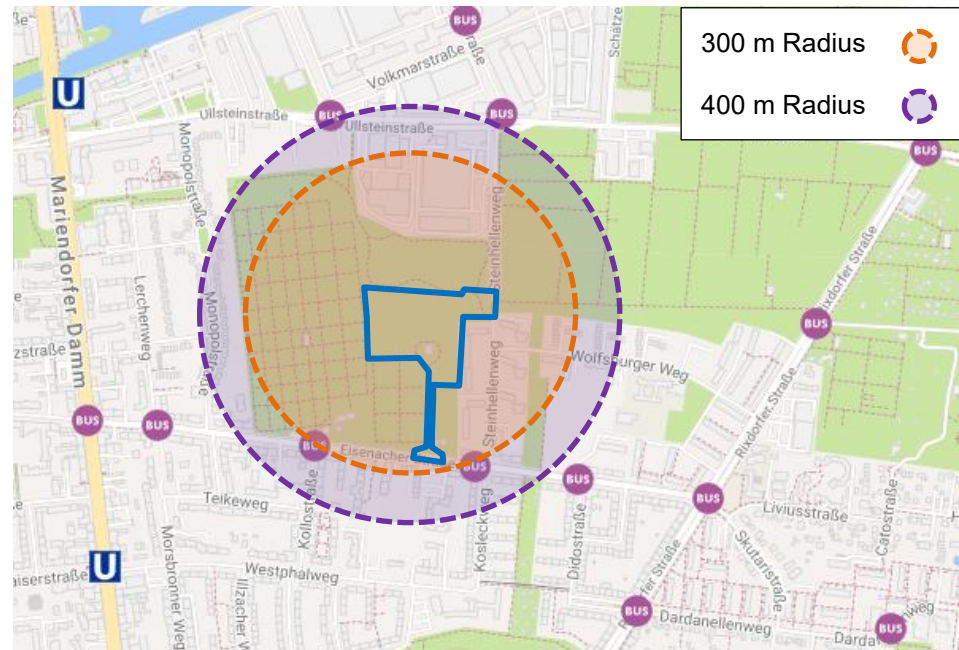
Laut Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP)² liegen die Erschließungs- und Bedienungsstandards für alle Verkehrsmittel im Tagesverkehr zwischen 300 und 500 m (je nach Einwohnerdichte) und mindestens bei einem 20-Minuten-Grundtakt. Zusätzlich zum Grundtakt gibt es je nach Verkehrsmittel und Verkehrszeit einen Mindesttakt, der bei 10 Minuten liegt. Gemäß Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen liegt die Einwohnerdichte im Umfeld des Plangebiets zwischen 7100 - 25.000 Einwohner je km². Für den Bedienstandard mit dem ÖPNV gilt damit der Ziel- und Toleranzwert für die vorliegende hohe Nutzungsdichte bei einem Radius von 300 (Zielwert) bzw. 400 m (Toleranzwert), um das Plangebiet als mit dem ÖPNV als ausreichend erschlossen anzusehen.

² Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Stand: 25. Februar 2019.

Die nächsten Haltepunkte des ÖPNV in einem Radius von 300 m sind (siehe auch Abbildung 19) die Haltestellen Kosleckweg und Kollostraße (beide Bus 282).

In einem Radius von 400 m sind noch die Bushaltestellen Colditzstraße / Ullsteinstraße (170) und Volkmarstraße / Ullsteinstraße (170) zu erreichen.

Abbildung 19: Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)



Quelle: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/verbindungssuche>, Ausschnitt und eigene Darstellung der Radien und des Plangebietes, Zugriff am 23.03.2022.

Unter Inkaufnahme eines größeren Radius ist auch der U-Bahnhof Ullsteinstraße (U6, N6; 800 m Radius) erreichbar.

Die wichtigsten Verkehrsmittel des ÖPNV im Umfeld des Plangebietes sind damit Busse:

- Buslinie 282 (Dillenburg Straße ◀▶ Mariendorf, Dardanellenweg),
- Buslinie 170 (S+U Rathaus Steglitz ◀▶ Baumschulenstr./Fähre).

Die Bedienhäufigkeiten der genannten ÖPNV-Linien sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Bedienhäufigkeit des ÖPNV

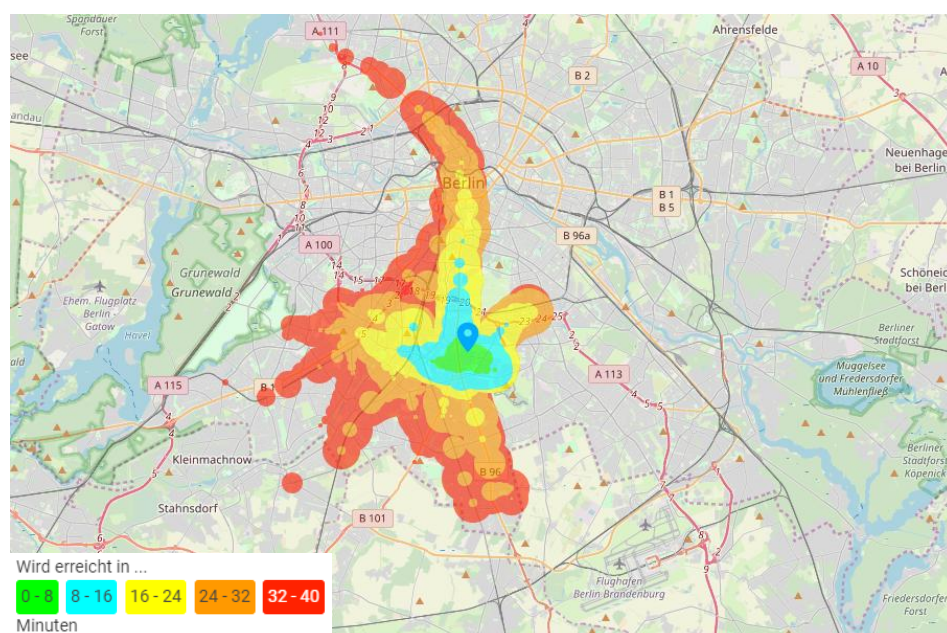
ÖPNV-System	Linie	Montag - Freitag		Wochenende / Feiertag	
		Takt tags [min]	Takt nachts [min]	Takt tags [min]	Takt nachts [min]
Bus	282	10 - 20	-	10 - 20	-
Bus	170	10 - 20	-	10 - 20	-

Quelle: BVG-Linienvverläufe, <https://www.bvg.de/de/Fahrinfo>, Zugriff am 29.08.2025.

Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes entspricht den Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans und ist als mit dem ÖPNV ausreichend erschlossen zu bewerten. Der Attraktivitätsstandard, der vorgibt, dass in dem entsprechenden Einzugsbereich ein 10-Minuten-ÖPNV-Angebot werktags erreicht werden sollte, wird aufgrund des 10-20 Minuten-Taktes der Busse teilweise nur tagsüber erreicht.

Nach SrV 2023 beträgt die durchschnittliche Reisezeit der Berliner Bevölkerung mit dem ÖPNV ca. 40 Minuten. Abbildung 20 zeigt die Erreichbarkeit innerhalb von 40 Minuten mit dem ÖPNV von der Haltestelle Kollostraße. Vom Plangebiet aus kann innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit der Westen und Süden sowie Teile des Nordens Berlins gut erreicht werden. In Abbildung 21 von der Haltestelle Colditzstraße / Ullsteinstraße kann innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit vor allem der Westen und Osten sowie Teile des Nordens und Südens Berlins gut erreicht werden.

Abbildung 20: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Kollostraße



Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Livekarte, Zugriff: 23.03.2022.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

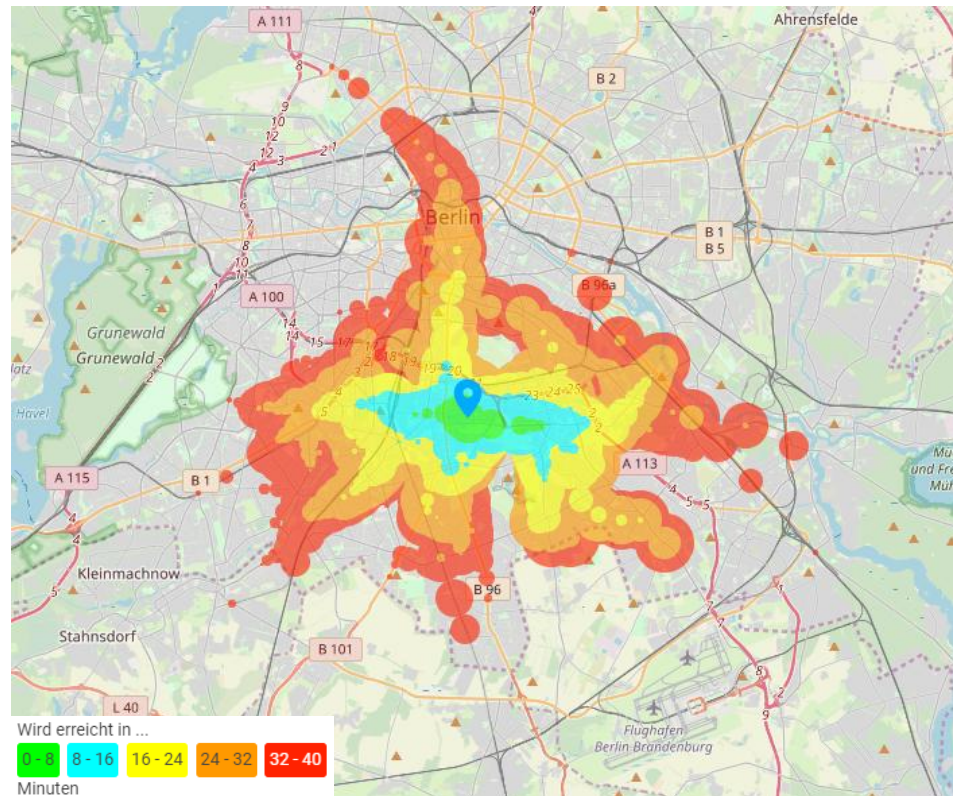
Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 21: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle
Colditzstraße / Ullsteinstraße



Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Livekarte, Zugriff: 23.03.2022.

2.4.5 Rad- und Fußverkehr

Radverkehr

Die **Ullsteinstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Asphaltdecke ist gut befahrbar.

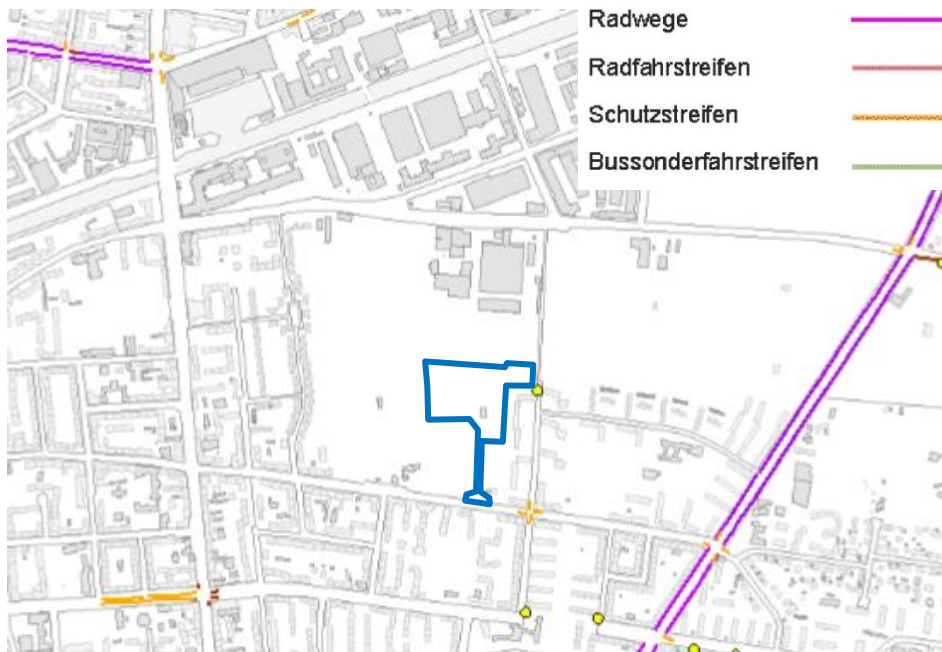
Der **Steinhellenweg** besitzt am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg Schutzstreifen im Knotenpunktbereich. Abseits des Knotenpunkts besitzt der Steinhellenweg keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Betonplatten weisen gelegentlich Setzungsunterschiede untereinander auf.

Die **Eisenacher Straße** besitzt am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg Schutzstreifen im Knotenpunktbereich. Abseits des Knotenpunkts besitzt die Eisenacher Straße keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Asphaltdecke ist gut befahrbar.

Die **Friedhofstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 5 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Rasengittersteine sind für den Radverkehr schlecht geeignet.

Im näheren Umfeld des Plangebiets sind generell keine Radverkehrsanlagen verzeichnet (Abbildung 22).

Abbildung 22: Radverkehrsanlagen



Quelle: Geoportal Berlin / Radverkehrsanlagen, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, Zugriff: 23.03.2022.

Das 2021 beschlossene neue Radverkehrsnetz von SenUMVK ordnet für die zukünftige Planung den Steinhellenweg und die Friedhofstraße als Ergänzungsnetz ein (Abbildung 23). Nach dem Radverkehrsnetz gelten für Radvorrangnetze Regelbreiten von 2,5 m und für Ergänzungsnetze 2,3 m (in Ausnahmefällen 2m)³.

³ Radverkehrsnetz Berlin: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/>, Stand vom Juli 2022, überprüft am 29.08.2025.

17. Februar 2026

Abbildung 23: Radverkehrsnetz Berlin



Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Netzplan Radverkehrsnetz Berlin (Ausschnitt), 29.08.2025.

Fußverkehr

Der Straßenraum der **Eisenacher Straße** östlich des Knotenpunktes auf der Nordseite wird geprägt durch beidseitige Gehwege mit dichtem Baumbestand und Parken auf der Straße. Der Gehweg ist grundsätzlich befestigt. Der Querschnitt der Gehwege unterteilt sich in 1,2 m Oberstreifen, 2 m Gehbahn und 1,2 m Unterstreifen. Der Ober- und Unterstreifen besteht aus kleinem Kopfsteinpflaster und die Gehbahn aus Gehwegplatten. Auf der Südseite ist der Straßenquerschnitt identisch. Die Oberflächenbeschaffenheit auf dem Ober- und Unterstreifen hingegen ist unbefestigt (Abbildung 24).

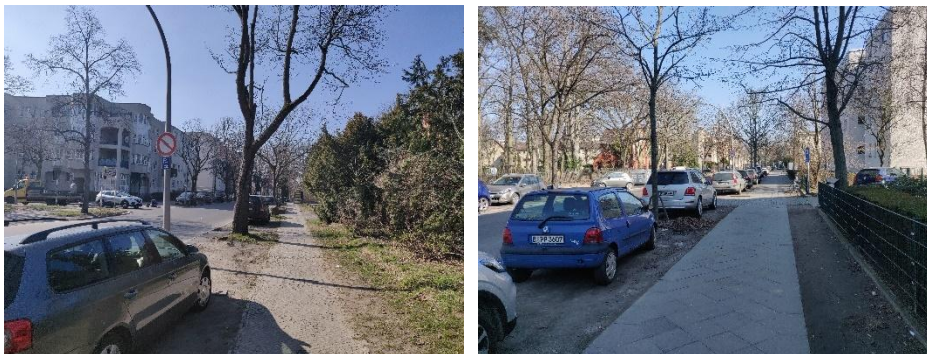
Abbildung 24: Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Hausnr. 55, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 31, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Der Straßenraum der **Eisenacher Straße** westlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg auf der Höhe des Friedhofes wird geprägt durch beidseitige Gehwege mit dichtem Baumbestand und Parken auf dem Gehweg. Der Gehweg unterteilt sich auf der Nordseite in 1,3 m Oberstreifen, 1,6 m Gehbahn und 3 m Unterstreifen (Parken). Die Gehbahn besteht aus kleinem Kopfsteinpflaster und der Ober- und Unterstreifen aus Schotter- oder Rasenflächen. Auf der Südseite unterteilt sich der Straßenquerschnitt in 1 m Oberstreifen, 2 m Gehbahn und 2,7 m Unterstreifen (Parken). Die Oberflächenbeschaffenheiten sind unterschiedlich. Der Ober- und Unterstreifen ist teilweise befestigt mit kleinem Kopfsteinpflaster und teilweise unbefestigt. Die Gehbahn ist mit Gehwegplatten verlegt (Abbildung 25).

Abbildung 25: Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Kollostraße, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 23, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Der **Steinhellenweg** besitzt einen identischen Straßenquerschnitt auf der Ost- und Westseite. Die Gehbahn auf der Ost- und Westseite unterteilt sich in 0,8 m Unterstreifen, 1,5 m Gehbahn und 0,7 m Oberstreifen. Die Ober- und Unterstreifen sind mit kleinem Kopfsteinpflaster verlegt und die Gehbahn mit Gehwegplatten (Abbildung 26).

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 26: Steinhellenweg, Westseite Höhe Hausnr. 3, Blickrichtung Süden und Ostseite Höhe Hausnr. 4, Blickrichtung Norden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Die **Friedhofstraße** ist ein Privatweg, der in einer Sackgasse endet und nur für Fuß- und Radverkehr passierbar ist. Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Friedhofstraße ist eine Einfahrt für den Kfz und ein getrennt geführter Gehweg (siehe Abbildung 10). Der Gehweg besteht aus ca. 0,4 m Unterstreifen, 1,1 m Gehbahn und 0,4 m Oberstreifen. Dabei sind Ober- und Unterstreifen Grünflächen, während die Gehbahn aus Pflastersteinen besteht. Am Sackgassenende, der Passiermöglichkeit für Fuß- und Radverkehr, ist der Gehweg ca. 2,5 m breit, teilweise asphaltiert und teilweise besteht dieser aus Pflastersteinen und Rasengittersteinen (siehe Abbildung 12).

2.4.6 Ruhender Verkehr

Die Abwicklung des ruhenden Verkehrs im Plangebiet und direkten Umfeld erfolgt sowohl auf privaten Stellplatzanlagen wie auch im öffentlichen Straßenraum.

In der **Eisenacher Straße** westlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wird beidseitig auf dem Gehweg längs geparkt. Die Parkflächen sind dabei überwiegend unbefestigt und werden durch regelmäßigen Baumbestand unterbrochen. Östlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wird beidseitig auf der asphaltierten Fahrbahn längs geparkt.

Abbildung 27: Eisenacher Straße, westlich vom KP, Blickrichtung Westen und östlich vom KP, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Im **Steinhellenweg** wird (mit Ausnahme nördlich vom Wolfsburger Weg und) mit einzelnen Unterbrechungen größtenteils ausschließlich auf der westlichen Straßenseite längs geparkt (Abbildung 28). Zudem sind zahlreiche Zufahrten zu Privatparkplätzen der Wohnanlagen vorhanden.

Abbildung 28: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 6, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

In der **Friedhofstraße** wird auf den östlichen Flächen überwiegend schräg geparkt. Die westliche Seite wird als Fahrrinne genutzt (Abbildung 29).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 29: Friedhofstraße, Höhe Kleingartenkolonie, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

In der **Ullsteinstraße** wird grundsätzlich beidseitig auf der Fahrbahn längs geparkt. Westlich vom Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße / Friedhofstraße wird zudem auf einem Mittelstreifen schräg geparkt (siehe Abbildung 9).

Generell ist festzuhalten, dass viele Wohngebäude in der näheren Umgebung, u. a. auch im Steinhellen-, Kosleck- oder Westphalweg, eigene Parkplatzanlagen besitzen, die teilweise aber weniger bis kaum ausgelastet zu sein scheinen.

2.4.7 Sharing-Angebote im Umfeld (Stand Dezember 2025)

Das Plangebiet liegt rund 2,5 km außerhalb des S-Bahn-Rings. Sharing-Angebote sind in diesen dezentraleren Stadtlagen vereinzelt vorhanden.

- **Roller-Sharing (E-Mopeds):** Das Plangebiet liegt außerhalb des Geschäftsbereiches des Anbieters Emmy. Theoretisch bestünde die Möglichkeit, E-Mopeds am Jelbi-Punkt U Ullsteinstraße auszuleihen und abzugeben.
- **Bikesharing (Fahrräder):** Nördlich und südlich am Plangebiet angrenzend liegen die Geschäftsbereiche des in Berlin vertretenen Anbieters nextbike. Die nächsten Stationen befinden sich in der Ullsteinstraße sowie der Eisenacher Straße.
- **E-Scooter (E-Tretroller):** Umliegend vom Plangebiet sind vereinzelt die Anbieter Lime, Dott und Bolt als Free-Floating Angebote zu finden. Das Plangebiet liegt nicht im Geschäftsbereich des Anbieters Voi. Theoretisch

bestünde die Möglichkeit, E-Scooter am Jelbi-Punkt U Ullsteinstraße auszulihen und abzugeben.

- **CarSharing:** Das Plangebiet liegt innerhalb der Geschäftsgebiete des free-floating-Anbieters (stationsungebunden) Free2Move und SIXT share. Der Geschäftsbereich des Anbieters Miles schließt das Plangebiet nicht mit ein, enthält jedoch Teile der Ullsteinstraße und die Rixdorfer Straße.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

2.4.8 Kfz-Verkehrsstärken

Die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes im Umfeld des Plangebietes wurden der Verkehrsmengenkarte entnommen. Um Informationen über die örtliche und zeitliche Verteilung an den Knotenpunkten zu erhalten, wurden zudem eigene Verkehrszählungen durchgeführt.

Verkehrsmengenkarten

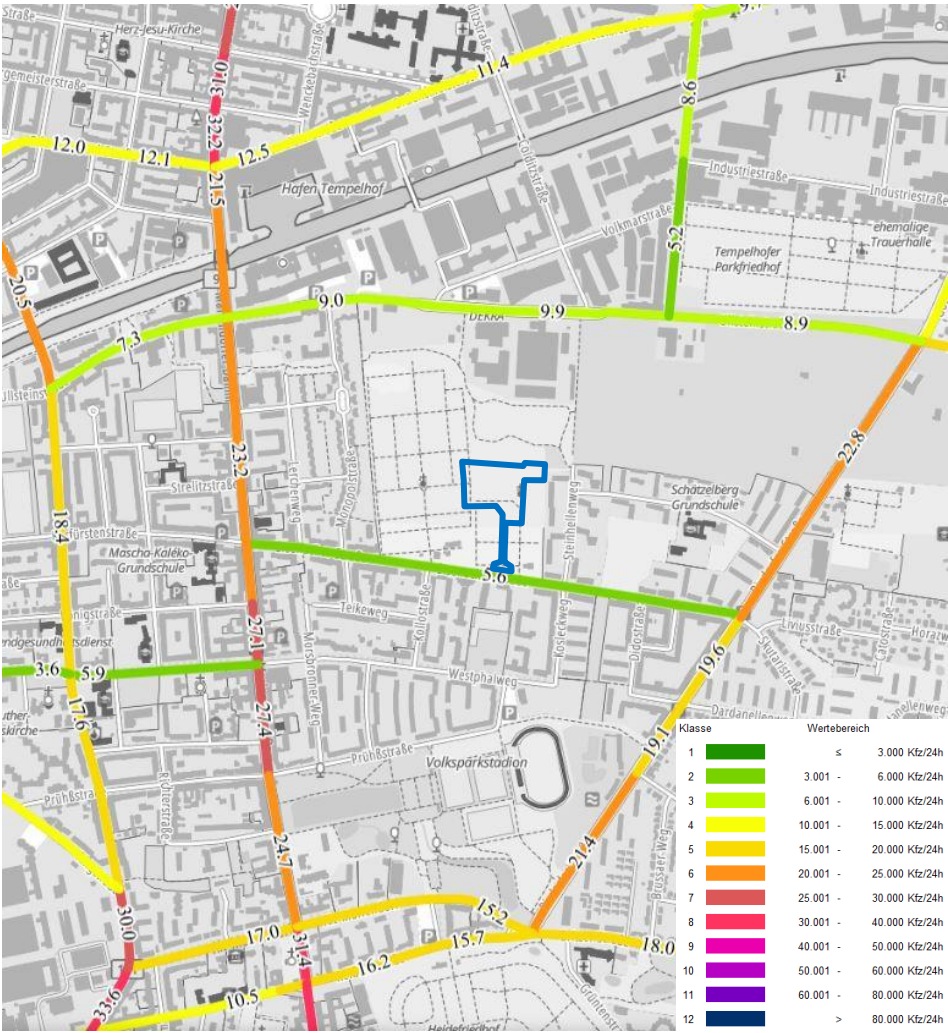
Die Straßenverkehrszählung Berlin 2023⁴ zeigt folgende durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastungen (DTV_w) im Umfeld des Plangebietes (Abbildung 30 und Abbildung 31):

- Ullsteinstraße zwischen Mariendorfer Damm und Schätzelberstraße: DTV_w 9.000 - 9.900 Kfz/24 h, davon sind 270 - 360 Lkw,
- Rixdorfer Straße zwischen Ullsteinstraße und Eisenacher Straße: DTV_w 22.800 Kfz/24 h, davon sind 750 Lkw,
- Eisenacher Straße zwischen Mariendorfer Damm und Rixdorfer Straße: DTV_w 5.600 Kfz/24 h, davon sind **500** Lkw,
- Mariendorfer Damm zwischen Eisenacher Straße und Ullsteinstraße: DTV_w 23.200 Kfz/24 h, davon sind 830 Lkw,
- Für den Steinhellenweg liegen keine Zähldaten aus der Verkehrsstärkenkarte vor.

⁴ <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebung/#strassenverkehrszaehlung>, Senatsverwaltung für **Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz**, Abteilung Verkehrsmanagement: Straßenverkehrszählung Berlin 2023, Geoportal Berlin / Verkehrsmengenkarte DTV_w 2023, Kfz-Verkehrsstärken 1.000 Kfz/24h, werktags und Lkw Verkehrsstärken 100 Lkw/24h, werktags, Stand: 28.08.2025.

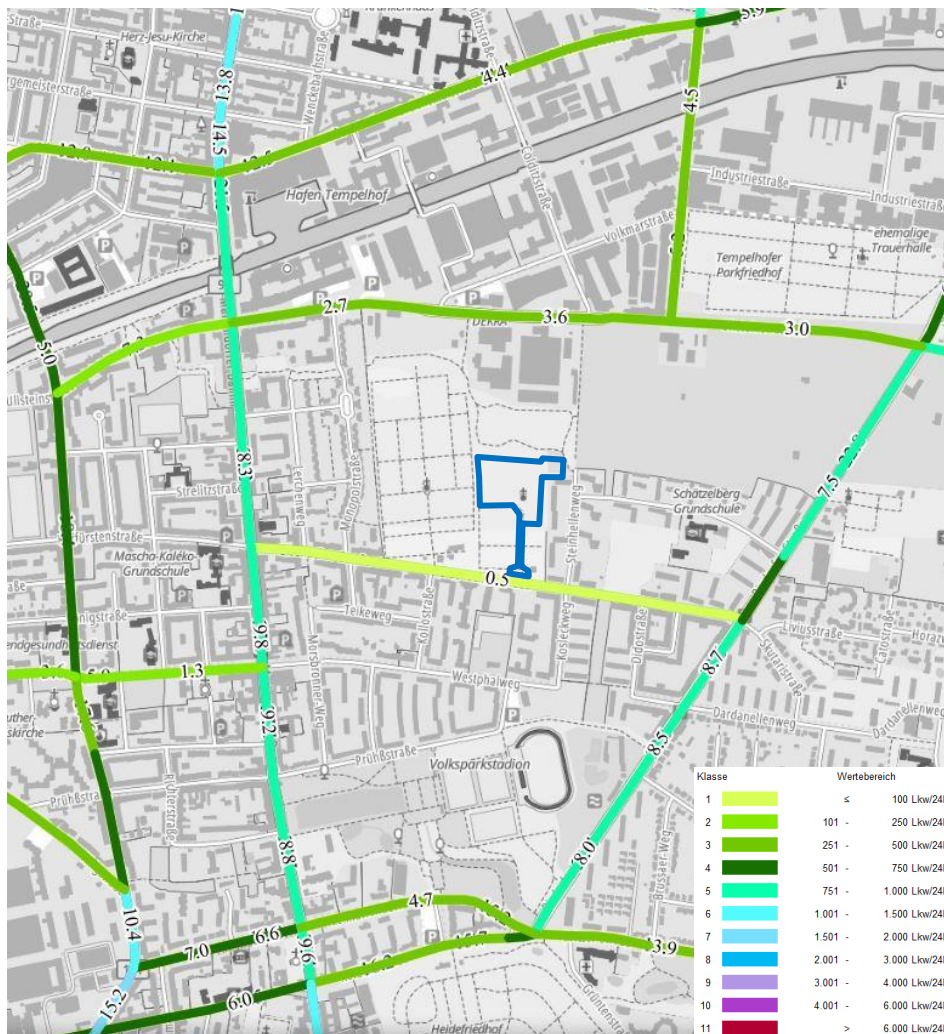
HAMBURG TEAM
 Gesellschaft für
 Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
 17. Februar 2026

Abbildung 30: Kfz-Verkehrsmengen 2023



Quelle: Straßenverkehrszählung Berlin 2023, Geoportal Berlin / Verkehrsmengen DTVw 2023, Kfz-Verkehrsstärken 1.000 Kfz/24h, werktags, Zugriff: 28.08.2025, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

Abbildung 31: Lkw-Verkehrsmengen 2023



Quelle: Straßenverkehrszählung Berlin 2023, Geoportal Berlin / Verkehrsmengen DTWV 2023, Lkw Verkehrsstärken 100 Lkw/24h, werktags, Zugriff: 28.08.2025, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

Verkehrszählung

Grundlage für die Verkehrsfolgeabschätzung ist die Kenntnis der Verkehrsbelastungen im Umfeld des Plangebietes. Verkehrserhebungen dokumentieren die Verteilung der Verkehrsmengen im Tagesverlauf sowie die Spitzenstunden maximaler Belastung. Um die Verkehrsmengen sowie -verteilungen auf den an- und umliegenden Straßenabschnitten zu bestimmen, wurden im Mai 2022 Verkehrszählungen an den Knotenpunkten

- Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg und
- Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

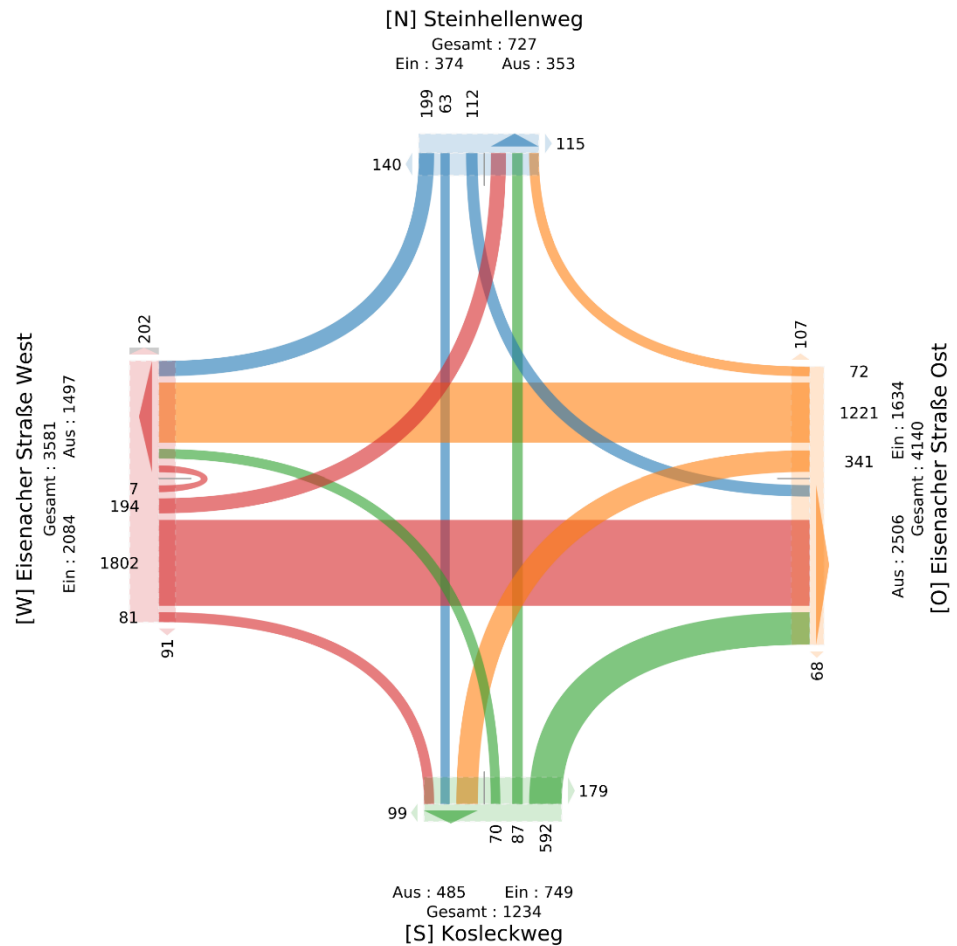
HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

17. Februar 2026

durchgeführt (siehe Abbildung 17).⁵

Die Zählergebnisse zeigen Abbildung 32 und Abbildung 33.⁶

Abbildung 32: Grafische Darstellung der 12 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Eisenacher Straße



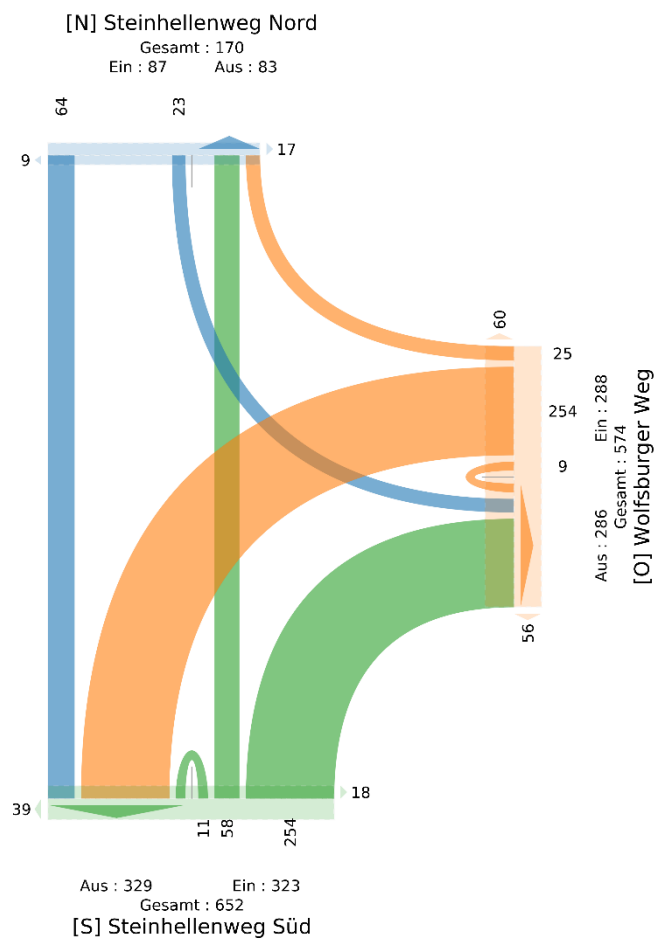
⁵ Relevante Effekte durch die Covid-19-Pandemie sind 2022, in dem die Zählungen auch durchgeführt worden sind, nicht zu erwarten. Zudem wird bei den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen ohnehin auf die von temporären Ereignissen losgelöste Prognose zurückgegriffen und mit deren Hilfe die Zählergebnisse hochgerechnet.

⁶ Die farbliche Einteilung dient nur zur besseren Nachverfolgbarkeit der einzelnen Verkehrsströme aus der jeweiligen, gemeinsamen Ausfahrt.

Abbildung 33: Grafische Darstellung der **24 h-Erhebung** am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026



3 Mobilitätskonzept

Um den Kfz-Verkehrsanteil zu senken, sollte ein Standort grundsätzlich so gestaltet werden, dass die Attraktivität der verschiedenen Verkehrsarten und -mittel die Ziele des Mobilitätskonzeptes – eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs - unterstützt. **Das bedeutet eine allgemeine Attraktivitätsabnahme von Fußverkehr → Radverkehr → öffentlicher Verkehr → geteilte Kfz → private Kfz.** Die Gestaltung des Plangebietes sollte dazu führen, dass die Menschen nicht mit dem Kfz fahren möchten, ohne dies als negative Restriktion zu bewerten.

Die Attraktivität von Verkehrsmitteln wird sowohl von rationalen Kriterien (neben dem Kostenfaktor hauptsächlich die Reisezeit) wie auch von emotionaleren Kriterien wie dem Wohlbefinden, Komfort und (subjektiver) Sicherheit geprägt. Bei den verschiedenen Maßnahmen sollte grundsätzlich auf beide Ebenen eingegangen werden. Der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr sollte folglich im Optimalfall attraktiver, schneller und günstiger sein als der Kfz-Verkehr. Nur so nutzen Menschen diese Verkehrsangebote, ohne das Gefühl zu bekommen, dass sie gegenüber dem Kfz benachteiligt sind. Bleibt das Kfz hingegen das attraktivste Verkehrsmittel, kann von Menschen nur schwer erwartet werden, dass sie entgegen dieser Attraktivität sich für andere Verkehrsmittel entscheiden.

Sowohl infrastrukturelle wie auch organisatorische Maßnahmen gilt es zu berücksichtigen, ebenso worauf im Rahmen dieser Planung Einfluss genommen werden kann. Dies betrifft sowohl das Plangebiet wie auch das umliegende öffentliche Straßenland.

3.1 Fußverkehr

Jeder Weg, unabhängig vom Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – auch wenn weitere Verkehrsmittel mitgenutzt werden. Mit dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege kann insbesondere der Fußverkehr gefördert werden. Bei der vorliegenden Planung sind wichtige Nutzungen wie Kita sowie die nahegelegenen Schulen und ein Supermarkt relativ nah an den Wohnflächen und mit komfortablen sowie direkten Wegen verbunden. So lassen sich viele notwendige Wege zu Fuß erledigen.

Die Flexibilität des Fußverkehrs kann jedoch auch ein großer Nachteil sein. Weil Personen, die gut zu Fuß sind, bei Hindernissen und Engstellen gut ausweichen können, werden Gehwege oft eng dimensioniert, Straßenschilder stehen auf Gehwegen im Weg, Leihräder werden auf dem Fußweg abgestellt und Pkw parken an Querungsstellen. Dies stellt nicht nur Personen mit Mobilitätseinschränkung vor große Probleme, sondern es mindert Qualität und Sicherheit im Allgemeinen und verhindert, das volle Potenzial zu heben. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf komfortable, barrierefreie und sichere Gehverbindungen zu legen. Das Ziel der Planung, den Fußverkehr zu fördern, sollte sich auch in der Qualität der Fußverkehrsanlagen ausdrücken. Die Investitionen für eine

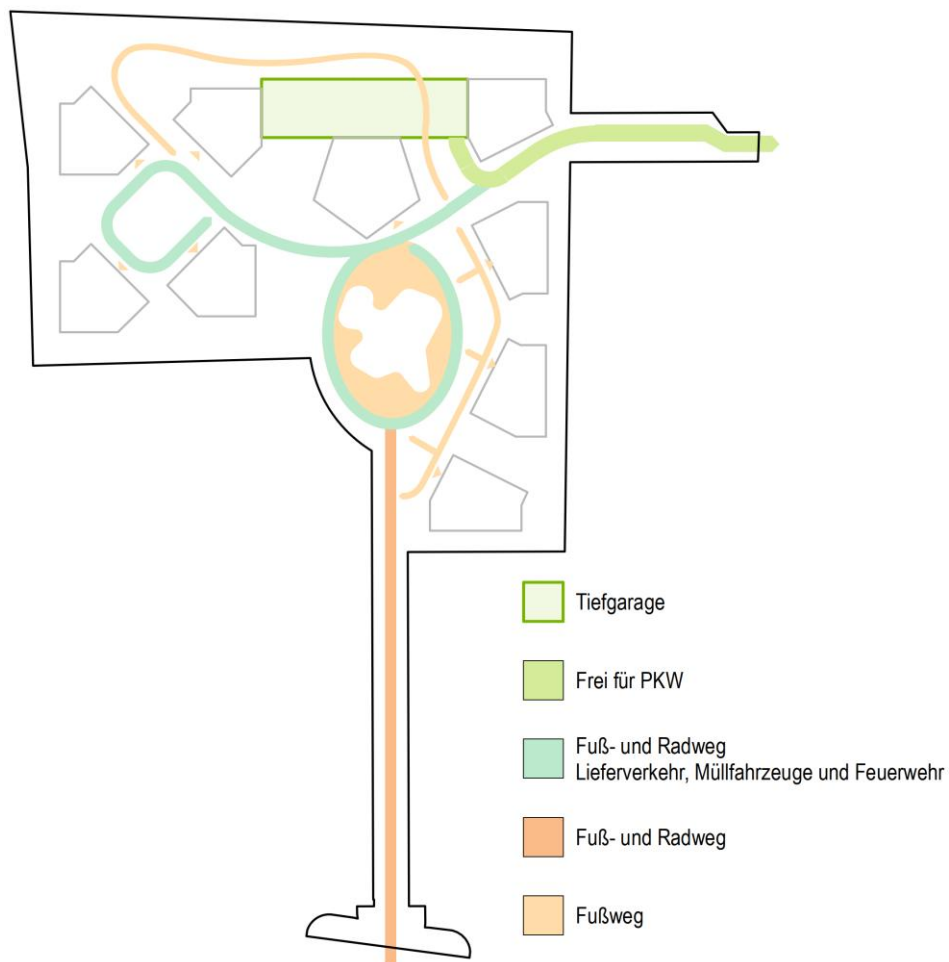
17. Februar 2026

gute Fußverkehrsinfrastruktur sind im Vergleich zu den Infrastrukturen der anderen Verkehrsmittel aber sehr gering und sollten daher von Beginn an im Auge behalten werden.

Für das Entwicklungsvorhaben ergeben sich folgende Empfehlungen und Maßnahmen:

- Entsprechend § 54, Abs. 1 MobG BE⁷ („Die Bezirke kategorisieren und priorisieren [...] ihre bezirklichen Fußverkehrsnetze“) sind im Quartier durchgängig Gehrouten definiert (siehe Abbildung 34). Sie binden die relevanten Orte im Plangebiet an und bilden Übergänge zu den Nachbarquartieren, Versorgungseinrichtungen und der ÖPNV-Haltestelle Kosleckweg.

Abbildung 34: Geplante Wegeverbindungen



Quelle: Grüntuch Ernst Architekten mit eigenen Anpassungen.

⁷ Berliner Mobilitätsgesetz (MOBG) Begründungen, Erlassen als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung (GVBl. 464) und geändert durch das Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes (GVBl. S. 152).

- In § 50, Abs. 6 MobG BE steht: „Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen [...] verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen [...]“. Deshalb ist die attraktive Gestaltung der Fußwegeverbindung zum ÖPNV von besonderer Bedeutung, so dass signalisiert wird, dass dem Fußverkehr ein hoher Stellenwert zugestanden wird und dieser auf dem Grundstück gewollt ist. Die Bewohnenden, Besuchenden und Mitarbeitenden sollen sich auf dem Weg zur Bus-Station Kosleckweg wohl fühlen. Ist die Aufenthaltsqualität hoch und wird der Weg zum Beispiel aufgrund der städtebaulichen Struktur und der Straßenraumgestaltung als interessant und abwechslungsreich wahrgenommen, so steigt auch die Bereitschaft, längere Wege zu gehen. Im Vordergrund der Straßenraumgestaltung des Planvorhabens steht daher der Fußverkehr und nicht der Kfz-Verkehr. Straßenraumparken innerhalb des Quartiers ist nur direkt bei der Grundstückszufahrt am Steinhellenweg und ansonsten nur für barrierefreie Stellplätze möglich. Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs werden durch die bauliche Gestaltung geringgehalten, Fußgänger haben Vorrang.
- Der öffentliche Raum für den Fußverkehr dient nicht nur der Verbindungsfunktion, sondern auch dem Aufenthalt. § 50, Abs. 8 MobG legt hierzu fest: „[...] Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. [...]“. Verweilmöglichkeiten wie bspw. Sitzbänke auf dem Weg zum Bus führen dazu, dass sich Menschen zu Fuß gerne auch länger in diesen Bereichen aufhalten. Zudem sind unkommerzielle Verweilmöglichkeiten notwendige Voraussetzung dafür, dass Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sich zu Fuß bewegen können. Nach § 54, Abs. 2 MobG sollen sich „die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr [...] durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. [...]“. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen [...] ein Programm zur Errichtung und Erneuerung freier Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang aufgesetzt werden.“ Der Quartiersplatz mit Spielplatz im Planvorhaben verbindet alle Gehwege miteinander und sorgt mit seinen Sitzmöglichkeiten für eine hohe Aufenthaltsqualität. In der weiteren Planung sollten zusätzliche Sitzmöglichkeiten entlang der Hauptrouten im Quartier berücksichtigt werden.
- Eine hohe soziale Sicherheit ist wichtig. Dies wird erreicht durch gute Beleuchtung und Einsehbarkeit der Wege sowie durch die Anwesenheit anderer Personen, erzielbar durch eine hohe Aufenthaltsqualität und einen ho-

hen Fußverkehrsanteil. Die Barrierefreiheit der Wege ist gesetzlich vorgeschrieben.⁸ Dazu gehören mit dem Rollstuhl befahrbare Straßenbeläge, Niveaugleichheit oder abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen sowie Rampen mit geringer Neigung und Handläufen. Seheingeschränkten helfen taktile Leitsysteme und eine kontrastreiche Gestaltung. Sitzbänke und Elemente zum Abstützen bieten Platz für Pausen, dies ist für manche Personen eine Grundvoraussetzung, um Wege zu Fuß zurückzulegen. Kleine Unterstände helfen bei Regen, Bäume und Wasserspiele kühlen bei Sonne und Hitze.

- Neben den verkehrlichen Kriterien spielt die Identifikation mit dem Raum eine große Rolle. Unter dem Stichwort „die beispielbare Stadt“ können sich Kinder und Erwachsene öffentliche Räume zu Eigen machen. Einfache Ausstattungselemente regen zu Aufenthalt und kreativem Kinderspiel an, zum Beispiel kleine Mauern, flache Steinpoller, Findlinge oder Bäume zum Klettern. Einfache und robuste Geräte wie Kletterstangen sprechen auch Jugendliche und Erwachsene an. Die Verkehrssicherheit muss zu jeder Zeit gegeben sein. Zusammen mit Aufenthaltselementen ermöglicht die Gestaltung, sich im öffentlichen Raum zu orientieren und sich mit seiner nächsten Umgebung zu identifizieren.
Die Baumallee zum Steinhellenweg sowie der Quartiersplatz bieten hierbei Möglichkeiten zur Integration dieser Elemente.

3.2 Radverkehr

Das Fahrrad ist in Berlin bereits aktuell ein wichtiges Verkehrsmittel, der Radverkehrsanteil ist in den Jahren von 2013 bis 2023 deutlich auf 18 % gestiegen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in der Zukunft fortsetzen. Derzeit wird die Radverkehrsinfrastruktur durch den Berliner Senat massiv ausgebaut. Das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz setzt klare Prioritäten für die Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, entsprechend ist davon auszugehen, dass sich die allgemeinen Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Berlin weiter verbessern werden.

Auf Quartiersebene bringt das Fahrrad viele Vorteile. Es ist platzsparend, sowohl in Bewegung wie auch beim Parken benötigt das Fahrrad weniger Platz als der Kfz-Verkehr. Ein hoher Radverkehrsanteil kann die Kfz-Verkehrsmengen reduzieren. Bauvorhaben können somit unter Umständen einfacher in ein bestehendes Verkehrsnetz integriert werden.

Das Fahrrad ist günstig, da Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur erschwinglicher sind als bei der Kfz-Infrastruktur. Durch geringe Verkehrsflächen

⁸ Die Vorgabe ist u.a. im Behindertengleichstellungsgesetz BGG § 4 festgehalten: „[...] öffentliche Wege, Plätze und Straßen [...] sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

sinken die Kosten für die Investitionen. Für die Nutzenden ist das Fahrrad ebenfalls ein günstiges Verkehrsmittel, so dass die Mobilität seltener aus ökonomischen Gründen eingeschränkt ist.

Ein weiterer Vorteil ist, dass das Fahrrad leise und umweltfreundlich ist sowie Quartiere attraktiv macht, denn Lärmemissionen und Luftschadstoffe werden von Radfahrenden nicht verursacht. Insbesondere für die Erschließung innerhalb des Plangebietes ist dies ein großer Vorteil, da die öffentlichen Räume so attraktiver bleiben, als wenn ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen die Straßenräume belastet.

Das Angebot für Radfahrende muss so attraktiv sein, dass Fahrradfahren komfortabel und sicher ist. Neben dem Vorhandensein von Infrastrukturangeboten für den Radverkehr und der objektiven Sicherheit sollte daher bei der Gestaltung unbedingt darauf geachtet werden, dass das Angebot von allen Gruppen als attraktiv und positiv angesehen wird.

Für das Vorhabengebiet ergeben sich folgende Empfehlungen und Maßnahmen, die teilweise bereits zum jetzigen Planungsstand Berücksichtigung finden:

- Attraktive Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Gelände mit günstig gelegenen Zufahrten wie auch eingangsnahen Fahrradabstellanlagen. Mit den geplanten überdachten Fahrradabstellanlagen in der Erdgeschosszone der Wohngebäude ist das Fahrrad grundsätzlich schneller erreichbar als das Kfz. Dies gilt sowohl für die künftige Wohnbevölkerung wie auch für Besuchende. Stellplätze für den Sozialbaustein werden unmittelbar vor dem Gebäude entlang der Haupteinfahrtswege angeordnet sein.
- Wenn der Radverkehr nicht über eigene straßenunabhängige Wege geführt werden kann, wird er innerhalb von Wohngebieten in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies macht die Gestaltung der Wohnstraßen umso wichtiger. Das Motto der Straßenraumgestaltung muss sein: wie können Straßenräume so gestaltet werden, dass sich die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, hier die Radfahrenden, trotz der teilweisen Mischnutzung mit dem motorisierten Verkehr sicher und wohl auf der Fahrbahn fühlen und nicht ihrerseits Fußgänger auf den Gehwegen stören. Die wichtigsten Punkte hierbei sind: wenig Kfz-Verkehr, langsamer Kfz-Verkehr und eine Straßenraumgestaltung, die nicht das Gefühl vermittelt, dass der Kfz-Verkehr bevorzugt ist. Denn in den Wohnstraßen sollten sich alle Verkehrsteilnehmenden auf einer Augenhöhe begegnen können.
- Die Anbindung an die Radverkehrsanlagen im Umfeld ist laut Planung lückenlos hergestellt. Durch die Vorgabe im Mobilitätsgesetz, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen hergestellt werden müssen, ist auf eine gute Anbindung an die Eisenacher Straße zu achten.
- Eine direkte Radwegführung auf dem Gelände, so dass die Radabstellanlagen schnell, sicher und bequem zu erreichen sind, wurde bereits in der

17. Februar 2026

Planung berücksichtigt. An möglichen Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr sollte der Radverkehr im besten Fall vorfahrtsberechtigt sein. Wie bei den Fußverkehrsanlagen gilt es auch hier durch eine ansprechende Gestaltung zu signalisieren, dass Radverkehr begrüßt wird.

- Geeignete Radabstellanlagen⁹ wird es bei allen Wohngebäuden überdacht in den Eingangsgeschossen und in ausreichender Form geben. (Reine Vorderradhalter sind keine geeigneten Abstellanlagen.) Die Abstände von Radbügeln sollten für beidseitiges Parken mit Standardfahrrädern 1,20 m betragen. Im privaten Bereich sind 1,30 m bis 1,50 m als komfortabel anzusehen. Bei kurzer Aufenthaltszeit werden enge Verhältnisse seltener akzeptiert, ebenso wenig, wenn Fahrradtaschen (zum Beispiel zum Einkaufen) genutzt werden.

Abbildung 35 zeigt als Beispiel Doppelstockparker, die die Flächeneffizienz erhöhen, müssen aber ohne Kraftaufwand sicher bedienbar sein.

Abbildung 35: Doppelstockparken



Quelle: FLEXHUB Doppelstockparken.

- Schutz vor Diebstahl bieten stabile Anschließmöglichkeiten sowie abschließbare Räume. Im öffentlichen Raum ist zusätzlich eine gute Einsehbarkeit zur sozialen Kontrolle von Vorteil. Für hochpreisige Räder wie Lastenrad und Pedelec sind sichere Bedingungen besonders wichtig. Die Vielfalt an Fahrrädern wird immer größer: Familien nutzen Räder zum Kindertransport, im privaten und professionellen Bereich werden Güter mit Lastenrädern befördert, Mobilitätseingeschränkte nutzen Dreiräder, u.v.m. Einige Abstellplätze sollten daher länger und einige breiter dimensioniert

⁹ Einen guten Überblick über Radabstellanlagen bieten die Empfehlungen des ADFC: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>.

werden. Sie benötigen einen standsicheren Untergrund ohne vorgelagerte Schwellen, Borde etc. Anlehnmöglichkeiten sind hingegen weniger wichtig.

- Auch für die soziale Einrichtung sollten eingangsnah Radabstellanlagen geschaffen werden. Für Besuchende und Beschäftigte kann so die Entscheidung erleichtert werden mit dem Fahrrad das Ziel anzusteuern. Grundsätzlich sollten Radabstellanlagen stets attraktiver zu den Zielen positioniert werden als Kfz-Stellplätze, so dass für die Radfahrenden ein Zeitvorteil entsteht und Menschen, die (noch) nicht mit dem Fahrrad fahren, ermutigt werden, dieses attraktive Angebot zu nutzen.
- Als Ergänzung für die sozial genutzten Flächen können Dusch- und Umkleemöglichkeiten für die dort beschäftigten Personen geschaffen werden. Dies senkt die Hürde, auch bei schlechtem oder warmem Wetter längere Strecken mit dem Fahrrad zu fahren.
- Neben infrastrukturellen Maßnahmen sollte auch ein Serviceangebot für Radfahrende im Quartier vorhanden sein. Deshalb sollte die Ansiedlung einer Radwerkstatt gefördert werden. Flächen können in einer Mobilitätsstation oder in den Erdgeschossbereichen bereitgestellt werden. Kleinteilige Serviceangebote wie Luftpumpen bedeuten wenig Aufwand und eignen sich dazu, den Radverkehr im öffentlichen Raum sichtbarer zu machen. Abbildung 36 zeigt eine Servicestation, die in ihrer Aufmachung grundsätzlich sehr einfach gehalten ist. Sie besteht aus einer Luftpumpe, den notwendigen Werkzeugen (an Ketten / Seilen gesichert) sowie einem integrierten Montageständer, der es ermöglicht das Fahrrad für die Reparatur aufzuhängen. Für vergleichsweise geringe Anschaffungskosten kann so ein gutes Angebot für Radfahrende entstehen. Die Platzierung dieser Servicepunkte an sichtbaren Orten kann das Fahrrad in der Wahrnehmung weiter aufwerten.

Abbildung 36: Einfache Servicestation für Fahrräder



Quelle: Reparaturstation für Mitarbeiter bei Alnatura Darmstadt, fr.de 2019.

3.3 ÖPNV

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ergibt sich sowohl aus der Fahrzeit und Taktung des Verkehrsmittels wie auch aus den attraktiven Zugangswegen. Durch die geplante Zuwegung zur Eisenacher Straße und der dort anliegenden Bushaltestelle ergibt sich am Standort zumindest Potential, die ÖPNV-Nutzung zu stärken. Der Fokus der Attraktivierung des ÖPNV liegt daher im Rahmen des Bauvorhabens in der Gestaltung der Zuwegungen zu den Haltestellen sowie guten Informationen zum ÖPNV für die Bewohnenden, Beschäftigten und Besuchenden.

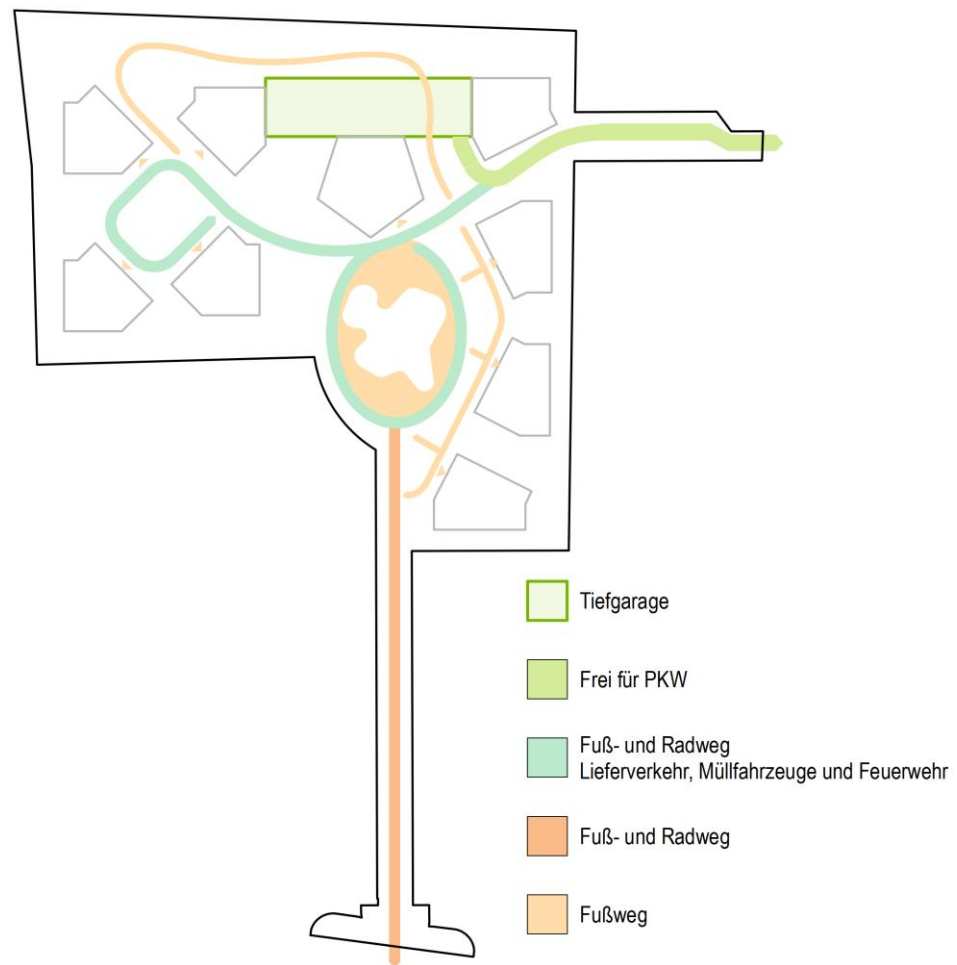
- Es können in zentralen Bereichen auf dem Gelände und an der Ausfahrt Wegweiser mit den ÖPNV-Zielen der näheren Umgebung (Kosleckweg und Colditzstraße / Ullsteinstraße) aufgestellt werden. Diese Wegweiser können mit Zielangaben der einzelnen Linien ergänzt werden.
- Die Arbeitgeber der sozialen Einrichtungen können durch Jobtickets den ÖPNV für die Angestellten vergünstigen und zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV führen.

3.4 Kfz-Verkehr

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, sollte dem motorisierten Verkehr nur so wenig Raum wie nötig zur Verfügung gestellt werden, um die Flächen dem Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Räumen zusprechen zu können. Dennoch muss das Plangebiet auch durch den motorisierten Verkehr erschlossen werden, um so beispielsweise die Ver- und Entsorgung sicherzustellen.

Bei der Organisation des Kfz-Verkehrs wird im Projekt differenziert, welche Fahrten tatsächlich bis vor die Haustüre notwendig sind und welche Fahrten auch dezentraler enden können. Während ein Müllfahrzeug möglichst nahe an Müllsammelstellen halten muss, können Privatpersonen durchaus einige hundert Meter zu Fuß zurücklegen. Durch diese Art der Organisation kann von Verbotsen abgesehen werden. Selbstverständlich muss es Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen geben. Derzeit sind für das Plangebiet folgende Wegeverbindungen für den Kfz-Verkehr vorgesehen:

Abbildung 37: Geplante Wegeverbindungen



Quelle: Grüntuch Ernst Architekten mit eigenen Anpassungen.

Für das Plangebiet bedeutet dies:

- Ein Unterbringen in die Hauptsammelanlage des Plangebietes für Pkw erfolgt in den Planungen bereits früh kurz nach der östlichen Einfahrt.
- Mögliche Carsharing-Stellplätze sollten attraktiver positioniert werden als Stellplätze für private Fahrzeuge.
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sollten geschaffen werden. Hierbei sind die technischen Standards zu beachten. Für zukünftige Standards sollten in Kabelkanälen Kapazitäten freigehalten werden, beispielsweise für Schnellladepunkte.
- Für den Ver- und Entsorgungsverkehr sind bereits Wege auf dem Plangebiet vorgesehen. Es sollte jedoch differenziert werden, welche Fahrten des Wirtschaftsverkehrs bis an die Wohnungstüre getätigt werden müssen und welche Fahrten auch dezentraler enden können.

- Um den Lieferverkehr innerhalb des Plangebiets so gering wie möglich zu halten, bieten sich zentrale Paketstationen an. Sind diese so positioniert, dass die Lieferfahrzeuge nicht mehr in das Plangebiet fahren müssen, können die Wohnstraßen weiter entlastet werden.

Zusätzlich ist anzuregen, im Abschnitt nördlich des Wolfsburger Weges mind. auf der östlichen Seite des Steinhellenwegs ein Halteverbot einzurichten. Im Idealfall ist beidseitig Halteverbot vorzusehen.

Eine weitere Empfehlung besteht darin, im Steinhellenweg südlich des Wolfsburger Weges Ausweichstellen durch wenige, vereinzelte Parkverbotsflächen einzurichten. Damit kann bei einem Begegnungsfall mögliches Gehwegfahren aufgrund der westlichen Parkseite verhindert werden.

3.5 Weitere Mobilitätsangebote

Um eine Kfz-arme Gebietsentwicklung zu erreichen, sollten die beschriebenen Verkehrsangebote ergänzt werden. Durch verschiedene Sharing- Angebote kann der Umstieg auf den Umweltverbund weiter erleichtert werden und somit die Abhängigkeit vom privaten Kfz reduziert werden. Wie in Kapitel 2.4.7 beschrieben, liegt das Plangebiet inzwischen innerhalb oder angrenzend an die Geschäftsgebiete einiger Sharing-Anbieter. Zusätzlich können Angebote im Plangebiet geschaffen werden:

- Kleinere „Nachbarschaftssysteme“ eignen sich bspw. insbesondere für den Verleih von Sonderfahrrädern wie Lastenfahrrädern. Mit diesen Fahrrädern lassen sich noch mehr Wege von dem Kfz auf das Fahrrad verlagern. Gleichzeitig werden diese Fahrräder häufig nicht alltäglich benötigt, sondern beispielsweise nur für Großeinkäufe, Fahrten zum Baumarkt, Familienausflüge etc. Ein nachbarschaftliches Verleihsystem von verschiedenen Lastenfahrrädern kann somit dazu führen, dass weniger Menschen das Gefühl haben ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Zusätzlich zu Lastenfahrrädern können in ein solches nachbarschaftliches System aber auch „normale“ Fahrräder integriert werden, um beispielsweise Besuchenden ein Fahrrad zur Verfügung zu stellen.
- Zu überlegen wäre, einen Stellplatz für CarSharing-Nutzer oder auch Flächen für Bikesharing zu reservieren. Bezogen auf Pkw liegt das Plangebiet innerhalb der Geschäftsgebiete des free-floating-Anbieters (stationsungebunden) Free2Move.

Generell kann sich für die Organisation und Bündelung dieser verschiedenen Mobilitätsangebote Mobilitätsstationen eignen. Mobilitätsstationen dienen der räumlichen Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel, eine multimodale und intermodale Mobilität im Quartier und des-

sen Umfeld zu ermöglichen und zu fördern. Diese sollen sichtbar, attraktiv, flexibel und zu jeder Zeit zugänglich sein. Eine Mobilitätsstation kann aus verschiedenen Bestandteilen zusammengesetzt werden und je nach Bedarf vor Ort in der Größe und dem Angebot angepasst werden. Bestandteile sind z.B.:

- Carsharing-Station (privater Anbieter oder eigenes Verleihsystem),
- Bikesharing-Station (nextbike), eigenes Verleihsystem oder Quartiers-/Nachbarschaftsverleih),
- Leihsystem für Lastenräder,
- Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder (Schlauchautomat, Self-Service-Station),
- Fahrradwerkstatt mit Service,
- Informationen zu Mobilitätsangeboten, beispielsweise Mobilitätsberatungen,
- Paketstation in der Nähe¹⁰.

Als Standorte innerhalb eines Gebietes bieten sich zum einen zentrale Orte an, um die öffentliche Wahrnehmung für diese Mobilitätsstationen zu steigern. Gleichzeitig sollte jedoch auch bedacht werden, dass Sharing-Fahrzeuge möglichst gut an das umliegende Straßennetz angebunden werden müssen. Dies wäre bspw. bei der privaten Fläche in der Eisenacher Straße vor dem Tor der Fall. Auch ein möglicher gemeinschaftlicher Quartiersraum könnte in Verbindung mit einer Mobilitätsstation zu einem zentralen öffentlichen Ort im Gebiet werden. Durch eine attraktive Gestaltung und Verortung soll eine Mobilitätsstation auch dabei helfen, ein Mobilitätsverhalten, das kein privates Fahrzeug benötigt, zu bewerben.

Eine Barriere für die Nutzung einer Mobilitätsstation und den damit verbundenen Angeboten können kompliziert wahrgenommene Anmeldevorgänge und Ausleihprozesse sein. Absolut relevant für die Nutzung des Mobilitätshubs ist daher die Bereitstellung von Informationen zu allen Aspekten von Mobilität, Verkehr und den vorhandenen Angeboten. Diese gehören zur Minimausstattung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements. Das Mobilitätsmanagement sollte daher niederschweligen Zugang dazu bieten, um einen Umstieg zu fördern.

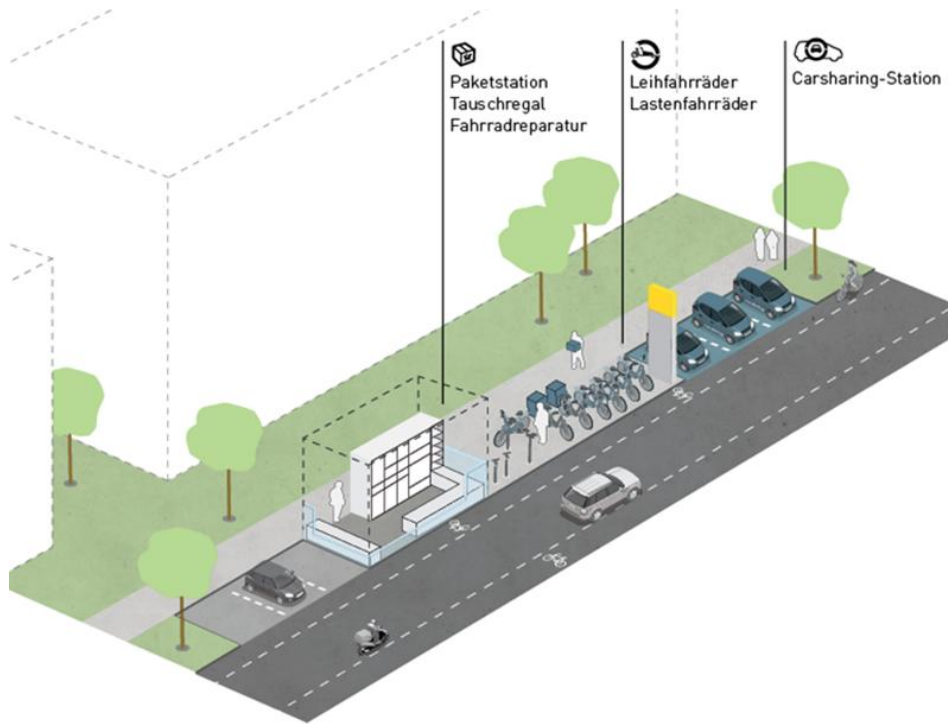
Es sollte versucht werden, möglichst viele Bewohnenden durch ein einfaches System zu integrieren. Beispielsweise kann jedem Bewohnenden direkt beim Einzug ein „Mobilitätspaket“ zur Verfügung gestellt werden, in dem eine Mobili-

¹⁰ Mobilitätsstationen bieten gegenüber klassischen Paketstationen den Vorteil, dass hier alle Dienste gemeinsam gesammelt werden können. Falls klassische Paketstationen erwogen werden, ist von einem Bedarf von 1 Box für 4 Mietparteien (allerdings nur für einen Paketdienst!) auszugehen.

tätsberatung angeboten wird und die Anmeldeunterlagen für verschiedene Sharing-Systeme mit zugesendet werden. Im Optimalfall wird der Neubaustandort bereits mit diesen Angeboten beworben, so dass sich die zukünftigen Bewohnenden bereits auf die zukünftige Situation einstellen können.

Ein Beispiel einer Mobilitätsstation ist in Abbildung 38 dargestellt.

Abbildung 38: Beispiel einer Mobilitätsstation



Quelle: Argus Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

4 Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage

Zur Ermittlung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Verkehrsaufkommensberechnung der einzelnen Nutzungen sowie ggf. weiter zu berücksichtigende Bauvorhaben. Ergebnis der Berechnung ist die Abschätzung des durch die neue Bebauung entstehenden zusätzlichen Kfz-Verkehrs. Im Anschluss wird der Kfz-Verkehr auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld des Bebauungsgebietes zeitlich und räumlich umgelegt.

4.1 Festlegung der Eingangsdaten

Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau¹¹. Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß:

- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]),
- Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und
- des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2023) für Berlin der TU Dresden.

Für die Verkehrsaufkommensermittlung gilt folgendes Nutzungskonzept¹²:

- 350 Wohneinheiten; 25 Kinder in Kita; 1.150 m² Sozialbaustein

¹¹ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; aktueller Stand.

¹² Wie in Kapitel 1 beschrieben, sieht die tatsächliche Initialnutzung eine geringere Fläche vor und damit auch eine geringere verkehrliche Auswirkung als das hier nun betrachtete Worst Case-Szenario. Falls sich daher die Bedarfe für soziale Nutzungen nach Festsetzung des Bebauungsplanes noch einmal verändern, kann der Sozialbaustein mit seinen Nutzungen darauf reagieren, ohne dass eine erneute verkehrliche Betrachtung nötig wäre.

4.2 Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung der Planung

Als Grundlage dient die SrV-Erhebung für Berlin aus dem Jahre 2023, die nach den Bezirken unterscheidet. Wegen der Verortung des Plangebietes wird auf die Kennwerte des Bezirks Tempelhof-Schöneberg zurückgegriffen. Kennwerte, die nicht über die SrV abgedeckt werden, sind den oben angegebenen Quellen entnommen. Durch die Gestaltung des Standorts und den im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen können die hier aufgeführten Werte teilweise von den Quellen abweichen, da Ziel des Entwicklungsvorhabens und Mobilitätskonzeptes ein Kfz-reduziertes Mobilitätsverhalten ist.

Wohnen

- Wohnende = **2 Personen pro Wohnung** (EW).

Dieser Wert entspricht dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, 11/2018).

- Anteil der Personen am Wohnort = **94,2 %**.

In der Regel sind durch Urlaub, Dienstreisen, Krankheit, Fluktuation und Leerstand nicht alle theoretisch möglichen Einwohnenden während einer durchschnittlichen Woche am Wohnort. Dies wird durch einen Abminderungsfaktor berücksichtigt. Grundlage ist die SrV-Erhebung aus dem Jahr 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

- Wege der Personen am Wohnort = **3,4**.
(SrV 2023 für Berlin-Tempelhof-Schöneberg).

- Anteil der Wege außerhalb des Untersuchungsgebietes
= **16,7 %**.

Nicht alle Wege gehen von der eigenen Wohnung aus. So werden z.B. auch Wegeketten wie Arbeit - Einkauf - Besuch durchgeführt, bei der der Einkaufsweg nicht in Bezug zur Wohnung steht und damit außerhalb des Wohngebietes liegt. Dieser Wert wird der SrV-Erhebung 2023 entnommen (Kennwert für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg).

- Modal Split für die Wege der Einwohnerschaft und Besuchenden:

Verkehrsmittel	MIV	Umweltverbund
Einwohnende	22 %	78 %
Besuchende	21 %	79 %

Der Modal Split wurde der SrV-Erhebung von 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg entnommen.

- Anteil des Besuchendenverkehrs an allen Wegen der Einwohnenden = **5 %**.
 Entnommen der FGSV 2006.
 (Hierzu liegen aus der SrV-Erhebung keine Angaben vor.)
- Pkw-Besetzungsgrad im
 Einwohnendenverkehr = **1,3** (Alle Wege, SrV 2023)
 Besuchendenverkehr = **1,8** (Freizeitverkehr, SrV 2023).
- **Fahrten im Wirtschaftsverkehr** = **0,05 pro Einwohnenden** (HSVV).
- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Einwohnendenverkehr: MiD 2017,
 - Besuchendenverkehr: MiD 2017,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

Kita

- Belegschaft pro 10 Kinder = **2,5** (Annahme).
- Anwesenheit der Belegschaft = **85 %** (FGSV).
- Kinderplätze = **25** (HAMBURG TEAM).
- Anzahl der Wege der Beschäftigten = **2,0 Wege/Tag** (FGSV),
 Anzahl der Wege der Besuchenden = **6,0 Wege/Tag** (FGSV).
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten = **1,1 Personen/Kfz**,
 Pkw-Besetzungsgrad der **Kundschaft** = **1,5 Personen/Kfz**.
- Modal Split für die Nutzung Kita:

Nutzer (Zweckgruppe)	MIV	Umweltverbund
Beschäftigte (Eigener Arbeitsplatz)	25 %	75 %
Besuchende (Kita)	20 %	80 %

Der Modal Split wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „Kita“ entnommen und **aufgerundet**.

- Verbund- und Mitnahmeeffekt = **10 %**.

Minderungsfaktor, um Wege zu berücksichtigen, die nicht neu erzeugt werden, da bei diesen die Kita nur ein Zwischenstopp ist (bspw. auf dem Weg zur Arbeit).

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,2 Fahrten/Beschäftigtem**.

Aufgrund der örtlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Beschäftigtenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Kundenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

Sozialbaustein

- Belegschaft je 100 m² = **1,5** (FGSV/HSV).
- Anwesenheit der Belegschaft = **85 %** (FGSV).
- Besuchende je 100 m² = **9** (HSV).
- Anzahl der Wege der Beschäftigten = **2,25 Wege/Tag** (FGSV),
Anzahl der Wege der Besuchenden = **2,0 Wege/Tag** (FGSV).
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten = **1,1 Personen/Kfz**,
Pkw-Besetzungsgrad der **Kundschaft** = **1,8 Personen/Kfz**.

Für den Beschäftigten- und Kundschaftsverkehr wurden die Richtwerte der SrV-Erhebung 2023 für Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „gesamt“ angewendet.

- Modal Split für die Nutzung Sozialbaustein im Gebiet:

Nutzer (Zweckgruppe)	MIV	Umweltverbund
Beschäftigte (Eigener Arbeitsplatz)	25 %	75 %
Besuchende (Ausbildung)	15 %	85 %

Der Modal Split wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „Ausbildung“ entnommen, allerdings zur sicheren Seite hin geschätzt und auf volle Zehner **aufgerundet**.

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,2 Fahrten/Beschäftigtem**.

Aufgrund der örtlich zusätzlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden, so dass insgesamt weniger Wirtschaftsverkehrsfahrten zu erwarten sind.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Beschäftigtenverkehr: MiD 2017,
 - Kundenverkehr: MiD 2017,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

4.3 Verkehrsaufkommen

Für die Verkehrsaufkommensermittlung werden die noch einmal in Tabelle 2 dargestellten Kennwerte verwendet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Wegeanzahl je Nutzergruppe, dem MIV-Anteil und der Anzahl der Personen je Pkw.

Tabelle 2: Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung

Nutzung (Größe)	Gruppe	Personen-faktor	Faktor	Wege / Pers.	MIV-Anteil	Pers. / Pkw
Wohnen (ca. 350 WE)	Einwohnende	2/WE	94,2 %	2,83 ¹³	0,22	1,3
	Besuchende	5 %	-	2,0	0,21	1,8
Kita (ca. 25 Plätze)	Beschäftigte	2,5/10	85 %	2,0	0,25	1,1
	Besuchende	-	-	6,0	0,20	1,8
Soziale Nutzung (ca. 1.150 m²)	Beschäftigte	1,5/100 m²	85 %	2,25	0,25	1,1
	Besuchende	9/100 m²	-	2,0	0,15	1,8

Die Verkehrsaufkommensermittlung mit den Eingangsgrößen und Kennwerten aus Tabelle 2 lässt bei der Realisierung des Nutzungskonzeptes in der Summe für das Neubauvorhaben ein zukünftiges zusätzliches Verkehrsaufkommen von etwa 420 Kfz-Fahrten / Tag (Tabelle 3) erwarten.

Abbildung 39 zeigt dabei die zugehörige tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehres mit Überlagerung der Tagesganglinien der Nutzungen Wohnen, Kita und soziale Einrichtung. Die resultierende Tagesganglinie zeigt für die Frühspitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von 41 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr (Quellverkehr 32 Kfz-Fahrten und 9 Kfz-Fahrten im Zielverkehr). Für

¹³ 3,4 Wege abzüglich 16,7 % (gerundet) als Anteil der Wege außerhalb des Untersuchungsgebietes.

die Spätspitzenstunde ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von ca. 40 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr (Quellverkehr 17 Kfz-Fahrten und 23 Kfz-Fahrten im Zielverkehr).

Tabelle 3: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung¹⁴

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Anzahl Wege	Kfz-Fahrten/ Werktag
Wohnen (ca. 350 WE)	Einwohnende	ca. 700	ca. 1.870	ca. 315
	Besuchende	ca. 55	ca. 110	ca. 15
	Wirtschaftsverkehr			ca. 35
Kita (ca. 25 Plätze)	Beschäftigte	ca. 5	ca. 10	ca. <5
	Besuchende	ca. 25	ca. 150	ca. 15
	Wirtschaftsverkehr			ca. <5
Soziale Nutzung (ca. 1.150 m ²)	Beschäftigte	ca. 15	ca. 35	ca. 5
	Kundschaft	ca. 105	ca. 205	ca. 25
	Wirtschaftsverkehr			ca. 5
Summe				ca. 420

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

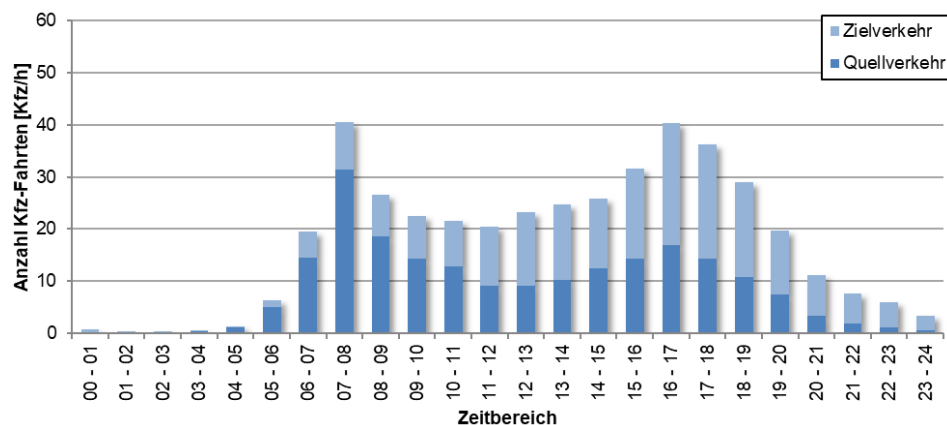
Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Abbildung 39: Kfz-Verkehrsverteilung der Wohn- und Gewerbenutzung im überlagerten Quell- und Zielverkehr



4.4 Stellplatzbetrachtungen

Ausgangspunkt der Stellplatzbetrachtung ist eine durchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit in Tempelhof-Schöneberg von 0,64 pro Haushalt, was sowohl Privat-, als auch Dienst-Pkw einschließt. Dieser Wert gilt jedoch für den **Bestand** und

¹⁴ Für die Darstellung wurden die einzelnen Werte jeweils auf 5er gerundet, ebenso wie die Endsummen nach Aufsummierung der ungerundeten Werte. Eine Aufsummierung der einzelnen gerundeten Werte muss daher nicht zwangsläufig der gerundeten Endsumme entsprechen.

17. Februar 2026

den gesamten Bezirk. Bei einem Neubau können dagegen standortspezifische Eigenschaften mit einfließen, um den Faktor anzupassen (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Ansatz zur Herleitung eines Stellplatzschlüssels

Kriterium	Spannweite	Planfall	Auswahl
Ökonom. Status ¹⁵	-0,2 bis +0,2	ca. 30 % mietpreis- und belegungsgebundene Neubauwohnungen	-0,1
Haushaltsgröße ¹⁶	-0,2 bis +0,2	Die Größe und Anzahl der Zimmer der Wohnungen sind noch unbekannt. Es wird daher von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße ausgegangen.	0,0
Nutzungs- mischung ¹⁷	-0,2 bis +0,2	Es ist keine besonders hohe Nutzungsdichte vorgesehen, allerdings sind Schulen in unmittelbarer Umgebung (geplant) sowie Einkaufsmöglichkeiten in 500 m bzw. ein Shopping Center in ca. 1.000 m Entfernung vorhanden.	-0,1
Schienen- verkehrs- bindung ¹⁸	-0,2 bis +0,2	Der nächstgelegene U-Bahnhof Westphalweg liegt etwa 800 m (Luftlinie) entfernt.	-0,1
Lage in der Stadt ¹⁹	-0,2 bis +0,2	Das Plangebiet liegt außerhalb des S-Bahnringes im Übergangsbereich zwischen dichter Blockbebauung und Einfamilienhäuser.	0,0
Mobilitäts- konzept ²⁰	-0,2 bis ±0	Mobilitätskonzept gemäß Kapitel 3.	-0,1
Ergebnis			0,24

Bei maximal 350 geplanten Wohneinheiten ergäbe sich mit einem Stellplatzschlüssel in Höhe von 0,24 ein Bedarf von etwa 84 Stellplätzen, der um 18

¹⁵ Haushalte mit einem niedrigeren ökonomischen Status besitzen statistisch weniger Kfz als Haushalte mit einem höheren ökonomischen Status.

¹⁶ Kleine Haushalte besitzen statistisch weniger Kfz als große Haushalte.

¹⁷ In Gebieten mit einer ausgeprägten Mischung städtischer Funktionen besteht häufig eine niedrigere Abhängigkeit vom Kfz und eine geringere Notwendigkeit der Kfz-Nutzung als in Gebieten mit weniger ausgeprägter Mischung. Gebiete mit ausgeprägter Mischung städtischer Funktionen verfügen üblicherweise über soziale und schulische Einrichtungen sowie Nahversorgungsmöglichkeiten im näheren Umfeld, wodurch die Wege häufiger zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden.

¹⁸ Eine Anbindung mit S- und U-Bahn in direkter Nähe führt zu geringerem Kfz-Verkehr als ein Erreichen dieser Haltestellen mit langen Zugangswegen und Umsteigen. Der U-Bahnanschluss der U6 ermöglichen eine schnelle und umsteigefreie Verbindung in das Zentrum, wo viele wichtige Ziele im Berufs- und Einkaufsverkehr liegen, vgl. zum Beispiel Nahverkehrsplan 2019-2023, Anhang 1, Abbildung 5 und 6. In Kombination mit Radabstellanlagen am Bahnhof eine ideale Kombination von Bike + Ride.

¹⁹ Innerhalb des S-Bahnringes weisen der Motorisierungsgrad und der Modal-Split des Kfz-Verkehr geringere Werte auf als in den Außenbezirken.

²⁰ Neben den zuvor genannten bestandsorientierten Werten ist zu berücksichtigen, dass ein Mobilitätskonzept das Verkehrsverhalten aktiv beeinflussen kann und dazu beiträgt, niedrigere Quoten beim Kfz-Besitz und geringere Kfz-Verkehrsanteile zu erzeugen. Je ambitionierter das Konzept, desto stärker wirken die Maßnahmen.

Stellplätze höher liegt als das geplante Angebot. Vor dem Hintergrund der zusätzlichen Stellplätze für den Sozialbaustein (9 Stellplätze im Plangebiet) und einer einhergehenden, möglichen **Doppelnutzung** (tagsüber Stellplatznutzung für Sozialbaustein, abends/nachts für Einwohnerschaft) ist das eine vertretbare, geringe **Verlagerung in das öffentliche Straßenland**. Vor allem, wenn die Parksituation im Bestand mit den vielen noch teils stark ungenutzten Privatanlagen offene Verlagerungschancen bietet.

4.4.1 Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Als Richtzahlen der Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende im öffentlichen Raum nach §49 BauO Bln²¹ gelten folgende Kennwerte:

„Soziale Einrichtung“

- je Einrichtung 1 Stellplatz.

Kinderbetreuungseinrichtungen

- ab 50 Betreuungsplätzen 1 Stellplatz.

Damit ergäben sich unter Berücksichtigung der Kita und der sozialen Einrichtung (unter Einordnung nach Bildungseinrichtung) 1 Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen. Aufgrund der besonderen Prägung des Quartiers als Inklusionsstandort werden mit der aktuellen Planung sogar 3 barrierefreie Stellplätze vor dem Sozialbaustein vorgehalten.

4.4.2 Ermittlung der Fahrradstellplätze

Im Land Berlin besteht eine Verpflichtung für die Herstellung von Fahrradstellplätzen, die in § 49 Bauordnung i. V. m. der Ausführungsvorschrift (AV Stellplätze) geregelt ist. Die Ausführungsvorschriften geben Richtzahlen für verschiedene Nutzungen vor, wobei die Fahrradstellplätze grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück zu realisieren sind.

Die jeweils benötigte Anzahl ist in Tabelle 5 dargestellt. Es sind demnach bei den gewählten Annahmen etwa 520 Fahrradstellplätze zu realisieren. Bei einem Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, wenn bspw. der Eigenbesitz an Fahrrädern durch angebotenes Bikesharing geringer ist als theoretisch berechnet, kann die Zahl der Abstellplätze ermäßigt werden.

²¹ Oberste Bauaufsicht Berlin, Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (Lesefassung), 16. Juni 2021.

Tabelle 5: Stellplatzbedarf Fahrrad

Nutzung	Bezugsgröße	Stellplatz/Einheit	Stellplatzanzahl
Wohnen	350 WE	1-4 je x m ² WF ²²	700
Kita	25 Plätze	1 je 18 Plätze	2
Tageseinrichtung ²³	920 m ² NF ²⁴	1 je 100 m ² NF	10
Summe			712

Gemäß AV Stellplätze müssen die Fahrradstellplätze gut zugänglich sein und eine Möglichkeit zum Anschließen des Fahrradrahmens bieten. Empfohlen werden die in Berlin üblichen Fahrradanklehnbügel, die zwei Fahrrädern ein bequemes und sicheres Abstellen bieten. Zudem sollen 5 % der Abstellplätze den Anforderungen an Sonderfahrrädern genügen, bzgl. der Kita wäre mind. ein Stellplatz für Sonderfahrräder anzusetzen.

²² Die erforderliche Anzahl an Fahrradstellplätzen richtet sich nach der Wohnungsgröße. Die genaue Aufteilung der Wohnungen nach Wohnungsgröße ist noch nicht final bekannt, so dass als Überschlag 2 Fahrradstellplätze je Wohneinheit angesetzt werden. Im Rahmen des Bauantrags ist dann die genaue Anzahl an Fahrradstellplätzen nachzuweisen.

²³ Für die soziale Nutzung wurde zur Berechnung von Radabstellplätzen mit Tageseinrichtung eine vergleichbare Nutzung gewählt.

²⁴ Bei der sozialen Nutzung wurden 80 % der BGF als NF angenommen.

5 Verkehrsfolgeabschätzung

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

5.1 Maßgeblicher Betrachtungsfall

Die Verkehrsfolgeabschätzung erfolgt zunächst für verschiedene verkehrliche Fälle, um den „maßgebenden Fall“ zu ermitteln. Gebildet werden die zu betrachtende Fälle durch die IST-Situation (Bestand) oder den Prognosezustand (zukünftig) jeweils mit und ohne Vorhaben. Die Mindestfälle sind:

- Bestand: IST-Situation,
- Bestand-Planfall: IST-Situation + Neuverkehr,
- Prognose-Nullfall: Prognose 2035,
- Prognose-Planfall: Prognose 2035 + Neuverkehr.

Die übergebene Prognose 2035 des Verkehrsmodells der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Stand: 2023), die die zukünftige verkehrliche Situation ohne das Planvorhaben abbildet, weist auf den relevanten Straßenabschnitten folgende Verkehrsbelegungen aus:

- Prognose 2035 Eisenacher Str.: 7.000 Kfz/24 h DTV_w²⁵, 1 % Lkw > 3,5 t²⁶.

Die Bestandsbelastung (siehe Kapitel 2.4.8) als DTV_w ergibt sich mit durch die Senatsverwaltung für **Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz** herausgegeben **Hochrechnungsfaktoren**²⁷:

- Bestand Eisenacher Str. **West**: ca. 4.820 Kfz/24 h DTV_w,
- Bestand Eisenacher Str. **Ost**: ca. 5.570 Kfz/24 h DTV_w.

Aufgrund des geringeren Bestandsaufkommens **wird für die Bildung des „maßgebenden Falls“ als Grundlage daher die Verkehrsprognose verwendet.**

Zusätzlich wurde folgendes, nicht in der Prognose enthaltenes geplantes Bauvorhaben für den Prognose-Nullfall berücksichtigt:

- Schulneubau „Eisenacher Straße“ (Gutachten über die verkehrliche Erschließung, 20.08.2020, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH).

²⁵ DTV_w = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags

²⁶ Die Prognose 2035 weist unveränderte Verkehrsmengen zur Prognose 2030 aus. Email Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vom 15.08.2025

²⁷ Verkehrsmanagement Berlin, Ergebnisbericht Verkehrsmengenkarte DTV_w Kfz / Lkw 2023, Stand: Oktober 2024, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Die direkte Anbindung des Schulneubaus erfolgt dabei ausschließlich über die Eisenacher Straße (Abbildung 40):

Abbildung 40: Verortung und Anbindung des geplanten Schulneubaus



Quelle: Schulneubau „Eisenacher Straße“, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, 07.08.2020.

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden übernommen. (Bzgl. der Grundschule sind die Fahrten bereits in den Bestandszählungen enthalten.) Werden zuzüglich die Neuverkehre aus dem Plangebiet berücksichtigt, ergibt sich der Prognose-Planfall als „maßgebender Fall“. Dieser ergibt sich also aus den Prognosedaten **sowie des Schulneubaus** zzgl. dem Neuverkehr des Plangebietes.

5.2 Räumliche Verteilung

Für die räumliche Verteilung wurden von der Senatsverwaltung eine Netzverteilung für das Bauvorhaben zur Verfügung gestellt.

Demnach verteilt sich der Verkehr **zu ca. 40 % nach Osten sowie zu ca. 60 % nach Westen**. Es ergeben sich folgende gerundeten Verkehrsstärken für den Prognose-Planfall 2035:

Tabelle 6: Prognoseplanfall 2035

Straße	Abschnitt	DTV_w	SV²⁸-Anteil
Eisenacher Straße	westlich Steinhellenweg	ca. 7.500	4 %
Eisenacher Straße	östlich Steinhellenweg	ca. 7.500	4 %
Steinhellenweg	nördlich Eisenacher Straße	ca. 1.100	4 %
Kosleckweg	südlich Eisenacher Straße	ca. 1.700	2 %
Wolfsburger Weg	östlich Steinhellenweg	ca. 600	2 %

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

²⁸ SV = Schwerverkehr

6 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten ist maßgeblich für die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz. Um die Auswirkungen des Verkehrszuwachses in den anliegenden Straßen zu beurteilen, wird die Leistungsfähigkeit des lichtsignalisierten Knotenpunktes

- Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg

berechnet und bewertet.

Außerdem wird für den nicht-signalisierten Knotenpunkt

- Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

ebenfalls die Leistungsfähigkeit berechnet und bewertet. Die Berechnung erfolgt jeweils für die maßgebende Bemessungsverkehrsstärke.

Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage wird nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) über die Bewertungsgröße „Qualität des Verkehrsablaufs“ (QSV) bewertet, die sich aus der mittleren Wartezeit ergibt (siehe Tabelle 7 sowie Tabelle 8).

Für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage werden diese über einen Verkehrsingenieur-Arbeitsplatz für Lichtsignalprogramme ermittelt (LISA+), an dem auch die wesentlichen Kennwerte zur Bewertung der Lichtsignalsteuerung hinterlegt sind. Für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage mit Vorfahrtsregelung gibt es ein entsprechendes Rechenverfahren im HBS 2015.

Tabelle 7: HBS-Qualitätsstufen – Lichtsignalisierte Knotenpunkte

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	$\leq 20 \text{ s}$
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	$\leq 35 \text{ s}$
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	$\leq 50 \text{ s}$
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	$\leq 70 \text{ s}$
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	$> 70 \text{ s}$
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	Verkehrsstärke $>$ Kapazität

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

Tabelle 8: HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte

Qualitäts- stufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10 s
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20 s
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	≤ 30 s
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45 s
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	> 45 s
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Verkehrsstärke $>$ Kapazität

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Bemessungsverkehrsstärken für die einzelnen Knotenströme jeweils für die Früh- und Spätspitze benötigt. Betrachtet wird als „maßgebender Fall“ der Prognose-Planfall, der sich aus der Basisbelastung aus den Verkehrszählungen, den Verkehrsmengen aus der Verkehrsprognose 2035 der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sowie dem neu entstehenden Verkehr durch die Bauvorhaben ergibt.

Die Ableitung der Spitzenstunden ergibt sich aus den Ergebnissen der Verkehrserhebungen und tageszeitlichen Verteilung der Verkehre aus dem Plangebiet. Die Spitzenstunden an den beiden Knotenpunkten unterscheiden sich nicht, sie liegen in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Abend zwischen 16 und 17 Uhr.

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Erhöhungen der täglichen Verkehrsbelastungen vom Bestand zur Prognose (ca. **+26 % östlich sowie ca. +45 % westlich** der Eisenacher Straße) in der **Eisenacher Straße** auf die Spitzenstunden in gleicher Weise angewandt.

Für die erste Planungsvariante wurde im Dezember 2022 (siehe oben) eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung mit einem höheren Verkehrsaufkommen in den jeweiligen Spitzenstunden durchgeführt. Dies resultierte hauptsächlich aus einer deutlich größeren Kita in der damaligen Planung. Der Leistungsfähigkeitsnachweis mit der höheren Verkehrsbelastung wird an dieser Stelle für die beiden zu betrachtende Knotenpunkte übernommen. Trotz der höherer Verkehrsbelastung (der damaligen Planung im Vergleich zur aktuellen Planung) weisen beide Knotenpunkte eine sehr gute Qualität im Verkehrsablauf aus und sind somit ausreichend leistungsfähig.

Mit der hier betrachteten Variante der Knotenpunktleistungsfähigkeit sind also Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden abgebildet, die gemäß dem aktuellen Nutzungskonzept nicht erreicht werden, die die Leistungsfähigkeit der Knoten jedoch nicht beeinträchtigen würden.

Sollte das Projekt noch eine Erweiterung erfahren, wäre dies vor dem Hintergrund der Knotenpunktleistungsfähigkeit daher grundsätzlich möglich.

6.1 Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg

Für den vierarmigen LSA-geregelten Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung für einen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage durchgeführt. Für die Spitzenstunden ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall die Werte entsprechend Tabelle 9, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigt.

Danach kann in allen Zufahrten eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht werden.

Die Berechnungsnachweise für den Knotenpunkt sind in der Anlage 1 dokumentiert.

Tabelle 9: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg, Spitzenstunden, Prognose-Planfall

Knotenarm	Zu- fahrt	Richtung	Fahrzeuge		Wartezeit [s]		Qualität	
			Früh	Spät	Früh	Spät	Früh	Spät
Eisenacher Straße (West)	1	Links	48	36			A	A
		Gerade	200	330	12,3	14,5		
		Rechts	4	10				
Steinhellenweg (Nord)	2	Links	29	22			A	A
		Gerade	5	9	15,1	14,0		
		Rechts	53	29				
Eisenacher Straße (Ost)	3	Links	17	42			A	A
		Gerade	172	130	11,5	12,8		
		Rechts	21	18				
Kosleckweg (Süd)	4	Links	7	1			A	A
		Gerade	8	7	14,7	14,9		
		Rechts	52	60				

6.2 Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

Für den dreiarmigen und vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung ohne Lichtsignalanlage durchgeführt. Für die Spitzenstunden ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall die Verkehrsbelastung entsprechend Tabelle 10, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigt.

Danach kann eine gute bis sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht werden.

Die Berechnungsnachweise für den Knotenpunkt sind in der Anlage 2 dokumentiert.

Tabelle 10: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten für den Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

KP: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg			
Stunde	Anzahl Fahrzeuge	Wartezeit	Qualitätsstufe
Frühspitze	146	3,5 s	A/B
Spätspitze	114	2,7 s	A/B

7 Fazit

Das Areal Eisenacher Straße 61 soll mit Wohnungsbau sowie einem Sozialbaustein mit sozialen Einrichtungen und betreuten Wohngruppen entwickelt werden. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt, für den eine verkehrliche Untersuchung erforderlich ist.

Für die Gebietsentwicklung wurde folgender Planfall als Grundlage der verkehrlichen Betrachtung angenommen:

- 350 Wohneinheiten; 25 Kinder in Kita; 1.150m² soziale Nutzung

Da sich die Bedarfe für soziale Nutzungen nach Festsetzung des Bebauungsplanes verändern können und der Sozialbaustein mit seinen Nutzungen darauf reagieren muss, wurde der vorliegende Planfall als sogenanntes Worst Case-Szenario angenommen. Die tatsächliche Initialnutzung des Sozialbausteins sieht mit 700 m² BGF sozialer Nutzung und max. 25 Wohngruppenplätzen eine Nutzungsintensität vor, die geringere verkehrliche Auswirkungen als dieses Worst Case-Szenario hat.

Die Verkehrsaufkommensermittlung des betrachteten Worst Case-Szenarios ergibt hierbei ein Verkehrsaufkommen in Höhe von etwa 420 Kfz-Fahrten pro Tag und damit bei Realisierung nur ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen. Auch eine Erhöhung auf 400 Wohneinheiten würde an den in der verkehrlichen Untersuchung durchgeführten Betrachtungen keinen relevanten Einfluss nehmen.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an den beiden Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg ergeben nach dem HBS gute (B) bis sehr gute (A) Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes und damit ausreichende Leistungsfähigkeiten. In den Leistungsfähigkeiten sind auch noch Reserven enthalten, ohne dass Maßnahmen an den Knotenpunkten ergriffen werden müssen.

Ebenso ist das Plangebiet mit einer Buslinie in der Eisenacher Straße gut erschlossen, über die die U Bahnlinie U6 am Mariendorfer Damm erreicht werden kann. Östlich am Plangebiet verläuft eine Radroute des Radergänzungsnetzes, über die in verschiedene Richtungen wiederum Radhaupttrouten erreicht werden können. Somit besteht auch für den Radverkehr eine gute Erschließung.

Insgesamt ist das Entwicklungsvorhaben damit gut und leistungsfähig erschlossen und kann aus verkehrlicher Sicht realisiert werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bedienhäufigkeit des ÖPNV	17
Tabelle 2:	Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung	46
Tabelle 3:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung	47
Tabelle 4:	Ansatz zur Herleitung eines Stellplatzschlüssels	48
Tabelle 5:	Stellplatzbedarf Fahrrad	50
Tabelle 6:	Prognoseplanfall 2035	53
Tabelle 7:	HBS-Qualitätsstufen – Lichtsignalisierte Knotenpunkte	55
Tabelle 8:	HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte	56
Tabelle 9:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg, Spitzenstunden, Prognose-Planfall	58
Tabelle 10:	Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten für den Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Geltungsbereich des Plangebiets	3
Abbildung 2:	Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)	4
Abbildung 3:	Flächennutzungsplan Berlin (Änderung, Auszug)	4
Abbildung 4:	Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	5
Abbildung 5:	Entwurf des Bebauungsplans 7-85 VE inkl. Geltungsbereichserweiterung vom 01.04.22	6
Abbildung 6:	Weiteres öffentliches Straßennetz	7
Abbildung 7:	Umliegendes öffentliches Straßennetz	8
Abbildung 8:	Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2023)	9
Abbildung 9:	Straßenraum des Kfz der Ullsteinstraße zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße, Blick Richtung Osten, Höhe Ullsteinstraße 68	10
Abbildung 10:	Friedhofstraße, Höhe Ullsteinstraße 65, Blickrichtung Süden	11
Abbildung 11:	Friedhofstraße, Höhe 2. Querstraße Kolonie Fröhliche Eintracht e. V., Blickrichtung Süden	11
Abbildung 12:	Friedhofstraße, Höhe Spielplatz Schätzelberg, Blickrichtung Süden	12

Abbildung 13:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 4 und 9, Blick Richtung Norden und Süden	12
Abbildung 14:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 48, Blickrichtung Norden und Zugang zur Grünanlage und Friedhofstraße	13
Abbildung 15:	Eisenacher Straße, Höhe Hausnr. 62 und 23, Blickrichtung Westen und Osten	13
Abbildung 16:	Eisenacher Straße, Bushaltestelle Kosleckweg Höhe Hausnr. 27a, Blick Richtung Osten	14
Abbildung 17:	Relevante Knotenpunkte	14
Abbildung 18:	Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg	15
Abbildung 19:	Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)	16
Abbildung 20:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Kollostraße	17
Abbildung 21:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Colditzstraße / Ullsteinstraße	18
Abbildung 22:	Radverkehrsanlagen	19
Abbildung 23:	Radverkehrsnetz Berlin	20
Abbildung 24:	Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Hausnr. 55, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 31, Blickrichtung Osten	21
Abbildung 25:	Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Kollostraße, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 23, Blickrichtung Osten	21
Abbildung 26:	Steinhellenweg, Westseite Höhe Hausnr. 3, Blickrichtung Süden und Ostseite Höhe Hausnr. 4, Blickrichtung Norden	22
Abbildung 27:	Eisenacher Straße, westlich vom KP, Blickrichtung Westen und östlich vom KP, Blickrichtung Osten	23
Abbildung 28:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 6, Blickrichtung Süden	23
Abbildung 29:	Friedhofstraße, Höhe Kleingartenkolonie, Blickrichtung Süden	24
Abbildung 30:	Kfz-Verkehrsmengen in 2023	26
Abbildung 31:	Lkw-Verkehrsmengen in 2023	27
Abbildung 32:	Grafische Darstellung der 12 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Eisenacher Straße	28
Abbildung 33:	Grafische Darstellung der 24 h-Erhebung am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg	29
Abbildung 34:	Geplante Wegeverbindungen	31
Abbildung 35:	Doppelstockparken	35
Abbildung 36:	Einfache Servicestation für Fahrräder	36
Abbildung 37:	Geplante Wegeverbindungen	38

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
17. Februar 2026

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

17. Februar 2026

Abbildung 38:	Beispiel einer Mobilitätsstation	41
Abbildung 39:	Kfz-Verkehrsverteilung der Wohn- und Gewerbenutzung im überlagerten Quell- und Zielverkehr	47
Abbildung 40:	Verortung und Anbindung des geplanten Schulneubaus	52

Literaturverzeichnis

- BBW Software GmbH. (2025). Ver_Bau - Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (2025). Wiesbaden.
- FGSV. (2006[a]). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. Köln: FGSV-Verlag.
- HSV. (2006). Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßennetz (Kap. 1.3). In D. Bosserhoff, *Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik*. Wiesbaden: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung.
- TU Dresden. (2025). *Endbericht zum SrV 2023 für Berlin*. Dresden: Lehrstuhl ViP der Fakultät Verkehrswissenschaften.

Anhang

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

17. Februar 2026

HBS-Bewertung SZP 01 - Tag

LISA

MIV - SZP 01 - Tag (TU=40) - Frühspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nK} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1,2, KL2	14	15	26	0,375	252	2,800	1,931	1864	635	7	0,386	2,522	5,208	32,935		-	0,397	12,259	A	
2	1		K3,4	8	9	32	0,225	87	0,967	2,069	1740	358	4	0,182	0,990	2,673	16,311		-	0,243	15,103	A	
3	1		K5,6, KL1	13	14	27	0,350	210	2,333	1,917	1878	632	7	0,287	2,029	4,438	28,013		-	0,332	11,534	A	
4	1		K7,8	8	9	32	0,225	67	0,744	2,078	1732	347	4	0,135	0,754	2,223	13,565		-	0,193	14,715	A	
Knotenpunktssummen:								616				1972											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,331	12,681		
TU = 40 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 01 - Tag (TU=40)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1-2	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
2	1 (2)	F3-4	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	
3	1 (3)	F5-6	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
4	1 (4)	F7-8	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfszeit	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 16063 Eisenacher Straße / Steinhellenweg - Kosleckweg				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	26.10.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

HBS-Bewertung SZP 01 - Tag

LISA

MIV - SZP 01 - Tag (TU=40) - Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1,2, KL2	14	15	26	0,375	376	4,178	1,921	1874	674	7	0,786	4,132	7,570	47,918		-	0,558	14,449	A	
2	1		K3,4	8	9	32	0,225	60	0,667	2,031	1773	370	4	0,108	0,654	2,022	12,508		-	0,162	14,003	A	
3	1		K5,6, KL1	13	14	27	0,350	190	2,111	1,938	1858	559	6	0,298	1,942	4,299	27,213		-	0,340	12,805	A	
4	1		K7,8	8	9	32	0,225	68	0,756	2,092	1721	340	4	0,141	0,772	2,258	13,751		-	0,200	14,888	A	
Knotenpunktssummen:								694				1943											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,429	14,003		
TU = 40 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 01 - Tag (TU=40)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1-2	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
2	1 (2)	F3-4	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	
3	1 (3)	F5-6	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
4	1 (4)	F7-8	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 16063 Eisenacher Straße / Steinhellenweg - Kosleckweg				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	26.10.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“									
		Knotenpunkt: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg							
		Einmündung: x		Kreuzung: 					
		Verkehrsdaten:		Datum		Planfall		Analyse	
				Uhrzeit		Frühspitze			
				Planung		x			
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit $t_w =$				45			
		Qualitätsstufe				D			
Zufahrt	Strom	1 LV [Pkw/h]	2 Lkw+Bus [Lkw/h]	3 Lkw [LkwK/h]	4a Kfz [Kfz/h]	4b $\sum$ Kfz [Kfz/h]	5 $\sum$ ges. Knoten [Kfz/h]	6 Wartezeit t_w [s]	7 Qualitäts- stufe QSV
A	1					0			
	2				13	13			
	3				55	55			
B	4				27	27			
	5					0	146	3,5	A/B
	6				7	7			
C	7				16	16			
	8				28	28			
	9					0			
D	10					0			
	11					0			
	12					0			
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fz,ges}							A/B		

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“						
Berechnung der mittleren Knotenpunktwarezeit						
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor						
Einmündung	$q \leq 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV	$q > 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV
Kreuzung	$q \leq 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV	$q > 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“									
		Knotenpunkt: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg							
		Einmündung: x		Kreuzung: 					
		Verkehrsdaten:		Datum 		Planfall Spätspitze			
				Uhrzeit 		Planung x			
				Analyse 					
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit t_w = 45		Qualitätsstufe D					
Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7
		LV	Lkw+Bus	Lkw	Kfz	$\sum$ Kfz	$\sum$		
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]	ges. Knoten [Kfz/h]	Wartezeit t_w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1					0			
	2				24	24			
	3				20	20			
B	4				27	27			
	5					0	114	2,7	A/B
	6				14	14			
C	7				12	12			
	8				17	17			
	9					0			
D	10					0			
	11					0			
	12					0			
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges}								A/B	

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“						
Berechnung der mittleren Knotenpunktwarezeit						
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor						
Einmündung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV
Kreuzung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV

Ramboll Deutschland GmbH
Department Mobility & Transport

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Abwägungstabelle | Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs | DiPlanungBeteiligung Bauleitplanung

Nr.: 1019	Details
eingereicht am: 23.03.2026	Verfahrensschritt: k.A. Einreicher*in/Institution: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt- Abteilung IV C. Krause, Referat IV B Name des/der Einreicher*in: [REDACTED] Abteilung: SenMVKU IV B 25 Im öffentlichen Bereich anzeigen: Nein Dokument: Gutachten / Verkehrsuntersuchung Datei: 2026.02.17_VBP_7-85VE_Verkehrsuntersuchung_inkl._Anlagen8.pdf

Stellungnahme

Allgemein:

Das überarbeitete Verkehrsgutachten enthält nicht die geforderten Überarbeitungen und Ergänzungen, die im Rahmen der Stellungnahme von SenMVKU IV B 22 am 22.08.2023 an Ramboll übermittelt wurden. Das Gutachten muss daher erneut überarbeitet werden. Dazu siehe bitte die damalige Stellungnahme, ergänzende Hinweise unten sowie kleinere Anmerkungen im anhängenden Dokument.

Kap. 2.4.8 (Verkehrszählung):

Hier sind Aussagen zu Früh- und Spätspitzen zu ergänzen. Zudem ist nicht ersichtlich warum an einem Knoten eine 12 und am anderen eine 24 Stunden-Erhebung durchgeführt wurde.

Kap. 3 (Mobilitätskonzept):

Ziel sollte sein, nachzuweisen wie die Mobilität des Vorhabens funktioniert. Eine Reduktion der MIV-Nutzung und daraus resultierend des ruhenden Verkehrs kann hierbei eine Begleiterscheinung sein, aber darf nicht das eigentliche Ziel des Vorhabens sein.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichen nicht aus um die dargestellte Verlagerung weg vom MIV zu erzielen und erscheinen in Teilen auch wenig zielführend (bspw. müsste dargelegt werden, wie Dusche an Fahrradabstellanlagen messbaren Einfluss auf den Modal Split hätte, wenn davon praktisch ja nur die Kita-Mitarbeitenden etwas hätten, denn die

Abwägung / Empfehlung

k.A.

Bewohner können auch zu Hause duschen). Sharing ist bereits Teil der Mobilitätsnutzung der Bewohner der Stadt sowie des Bezirks und in SrV-Werten abgebildet.

Kap. 4.4 (Stellplatzbetrachtungen):

Tab. 4.4 ist zu überarbeiten, da bei 4 von 6 Kriterien eine Abminderung nicht nachvollziehbar ist. Eine entsprechende Änderung der benötigten Stellplätze ist in der Untersuchung zu berücksichtigen.

Ökonomischer Status: Bereits die niedrigste Stufe (gem. SrV 2023) beträgt im Bezirk 0,27 PKW je Haushalt. Da sind dann bei einer Durchmischung mit höheren Einkommensgruppen entsprechend höhere Quoten erwartbar.

Nutzungsmischung: Keine Nutzungsmischung, die eine Reduktion rechtfertigt, da nur Kita und soziale Einrichtung zusätzlich zur Wohnnutzung.

Schienerverkehrsanbindung: Der nächstgelegene U-Bahnhof Westphalweg liegt etwa 800 m (Luftlinie) entfernt - und damit weit außerhalb des ÖPNV-Erschließungsradius gemäß NVP 2019-2023. Eine Anbindung an den Schienenverkehr ist somit nur mittels Nutzung des Busverkehrs möglich und somit mit einem Umstieg verbunden. Die Schienenanbindung kann folglich nicht als reduzierendes Argument gelten. Das wäre eher ein Argument für ein "+0,1".

Mobilitätskonzept: Die darin aufgeführten Maßnahmen werden nicht plausibel dafür sorgen, dass die MIV-Nutzung reduziert wird (s.o.).

Eine Doppelnutzung von Stellplätzen ist bei fest vermieteten Stellplätzen schwierig bis gar nicht umsetzbar. Bei den vorgesehenen Nutzungen ist zudem eine Überschneidung der Nutzergruppen absehbar.

Die Erschließung des ruhenden Verkehrs muss gesichert werden. Parkraumbedarf sollte nach Möglichkeit im Vorhabengebiet abgewickelt werden. Ansonsten ist ein qualitativer Nachweis, dass Kapazitäten im umliegenden öffentlichen Straßenraum bestehen, zu erbringen. Alternativ sind auch Vereinbarungen mit Eigentümern umliegender Parkieranlagen denkbar.

Kap. 5 (Verkehrsfolgeabschätzung):

Werte können teilweise nicht nachvollzogen werden.

Bitte zugrunde gelegte Werte und Berechnungen
näher ausführen / erläutern.

Straßenbezeichnungen zum Teil unklar, hier bitte
nachbessern.

Das angesetzte Prognoseverkehrsaufkommen des
Schulneubaus ist bitte nachrichtlich zu ergänzen.

Kap. 6 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen (S. 54 ff)

Mit der Bitte um Beachtung insb. der übermittelten
Stellungnahme aus dem Fachbereich VI B 2-3 vom
18.08.2023 (Gutachten Stand 13.12.2022):

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist auf die lichtsi-
gnalisierten Knotenpunkte LSA 16017 Mariendorfer
Damm / Eisenacher Straße - Kurfürstenstraße und
LSA 16061 Rixdorfer Straße / Eisenacher Straße -
Skutaristraße zu erweitern, da diese die Anschlüsse
des Plangebiets an das übergeordnete Straßennetz
darstellen. Hierfür sind mindestens der als maßgeb-
lich identifizierte Prognose-Planfall als auch zum
Vergleich der Ist-Planfall darzustellen. Für die Prü-
fung der Leistungsfähigkeitsberechnungen ist die
Umlegung des zusätzlichen Verkehrs für Planfall
und Prognose nachvollziehbar für die betrachteten
Knoten aufzuschlüsseln bzw. darzustellen. Die zu-
grundeliegenden Zählzeiten der Zählung aus dem
Jahr 2022 sind in Gänze als Anlage zur Verfügung
zu stellen (neben den bereits vorhandenen Knoten-
stromdiagrammen auch die Zählzeiten als Tabelle).

Abwägungstabelle | Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs | DiPlanungBeteiligung Bauleitplanung

Nr.: 1024	Details												
eingereicht am: 23.03.2026	<table><tr><td>Verfahrensschritt:</td><td>k.A.</td></tr><tr><td>Einreicher*in/Institution:</td><td>Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt- Abteilung IV C. Krause, Referat IV B</td></tr><tr><td>Name des/der Einreicher*in:</td><td>██████████</td></tr><tr><td>Abteilung:</td><td>SenMVKU IV B 25</td></tr><tr><td>Im öffentlichen Bereich anzeigen:</td><td>Nein</td></tr><tr><td>Dokument:</td><td>Plan und Begründung / Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE (Entwurf)</td></tr></table>	Verfahrensschritt:	k.A.	Einreicher*in/Institution:	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt- Abteilung IV C. Krause, Referat IV B	Name des/der Einreicher*in:	██████████	Abteilung:	SenMVKU IV B 25	Im öffentlichen Bereich anzeigen:	Nein	Dokument:	Plan und Begründung / Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE (Entwurf)
Verfahrensschritt:	k.A.												
Einreicher*in/Institution:	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt- Abteilung IV C. Krause, Referat IV B												
Name des/der Einreicher*in:	██████████												
Abteilung:	SenMVKU IV B 25												
Im öffentlichen Bereich anzeigen:	Nein												
Dokument:	Plan und Begründung / Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE (Entwurf)												

Stellungnahme

Zu 6. Sonstige Festsetzungen 6.2

Es ist bekannt, dass die Einteilung der Straßenverkehrsflächen nicht Gegenstand der Festsetzungen des B-Plans ist. Dennoch der Hinweis, dass die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) bei Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen von Straßen für die Berlin Träger der Baulast ist, zwingend zu berücksichtigen sind. Für Privatstraßen, welche für die öffentliche Nutzung zugelassen sind, wird die Anwendung der AV Geh- und Radwege empfohlen. Da zwischen dem denkmalgeschützten Friedhofsportal und der Straßenverkehrsfläche der Eisenacher Straße Stellplätze zugelassen werden, ist darzulegen, dass die nach AV Geh- und Radwege erforderlichen Sichtbeziehungen dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Abwägung / Empfehlung

k.A.

Abwägungstabelle | Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs | DiPlanungBeteiligung Bauleitplanung

Nr.: 1017	Details
eingereicht am: 23.03.2026	Verfahrensschritt: k.A. Einreicher*in/Institution: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt- Abteilung IV C. Krause, Referat IV B Name des/der Einreicher*in: [REDACTED] Abteilung: SenMKU IV B 25 Im öffentlichen Bereich anzeigen: Nein Dokument: Plan und Begründung / Begründung

Stellungnahme

Kap. II.1.4 (S. 9): Hier sollte ergänzt werden, dass die Eisenacher Straße in dem Abschnitt Teil des ÖPNV-Vorangnetzes ist.

Kap. IV 2.3.1 (S. 35): Hier hat sich beim Verweis auf Kap. VIII.4 ein „A“ an den Beginn der Kapitelnummer eingeschlichen. Die Verlinkung funktioniert aber.

Kap. IV.2.3.2 (S. 36): Die Unterbringung von Fahrradstellplätzen im Sockelgeschoss der Gebäude wird begrüßt. Es ist darauf zu achten, dass diese Räume leicht auffindbar sowie leicht erreichbar sind und ihre Gestaltung den Vorgaben der AV Stellplätze entspricht. In der Begründung zum B-Plan wird ausgeführt, dass das Gebäude c über keinen Sockel verfügt, so dass die Fahrradabstellanlagen vor dem Gebäude errichtet werden sollen. Da laut AV Stellplätze 50% der Fahrradstellplätze in den nach § 48 Absatz 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder untergebracht und in der Regel einen Witterungsschutz bieten sollen, wäre zu erläutern, wie der Bedarf an witterungsgeschützten und sicheren Abstellmöglichkeiten für die Nutzenden im Gebäude c gedeckt werden soll, wenn gleichzeitig in der Begründung weitere Nebenanlagen (wie bspw. überdachte Fahrradabstellanlagen) auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ausgeschlossen werden.

Kap. VIII.4 (S. 67-68): Da sich die Friedhofstraße zurzeit in einem nicht radfahrtauglichen Zustand befindet, fehlt für den Radverkehr eine adäquate Erschließung in Richtung Norden. Insofern kann der

Abwägung / Empfehlung

k.A.

Aussage aus der der Begründung zum B-Plan nicht gefolgt werden, dass die Fläche für den Radverkehr gut erschlossen wäre.

Zudem kann auch der letzte Satz ("Insgesamt ist das Entwicklungsvorhaben damit gut und leistungsfähig erschlossen und kann aus verkehrlicher Sicht realisiert werden.") durch SenMVKU so derzeit nicht bestätigt werden, da die Verkehrsuntersuchung noch einige Mängel aufweist und überarbeitet werden muss. Dabei ist insbesondere die Abwicklung des ruhenden MIV ein Problemfeld.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz
und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
Stadtentwicklungsamt
- Stapl 22 -
10825 Berlin

IV B 25

[REDACTED]

Tel. [REDACTED]

[REDACTED]

Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

23. März 2026

Bebauungsplan 7-85 VE im Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB Ihr Stellungnahmeersuchen vom 19. Februar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezüglich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs bestehen aus übergeordneter verkehrlicher und verkehrsorganisatorischer Sicht vorläufig keine Bedenken. Allerdings kann eine abschließende Beurteilung erst nach der geforderten Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung abgegeben werden, da derzeit nicht alle erforderlichen verkehrlichen Aspekte geprüft wurden. Durch den Bebauungsplan 7-85 VE werden übergeordnete Verkehrsanlagen tangiert, wodurch dringende Gesamtinteressen des Landes Berlin berührt sein könnten. Eine Beeinträchtigung dieser dringenden Gesamtinteressen kann derzeit noch abschließend nicht ausgeschlossen werden.

Die konkreten fachlichen Hinweise dazu sowie weitere Hinweise wurden digital über das Onlineportal DiPlanung (www.diplanung.de) abgegeben. Zu folgenden Dokumenten wurden Stellungnahmen abgegeben:

- Plan und Begründung / Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE (Entwurf)
- Plan und Begründung / Begründung
- Gutachten / Verkehrsuntersuchung

Bitte beachten Sie auch die in diesem Zusammenhang hochgeladenen Anhänge, denen weitere, im Rahmen des Verfahren relevante Hinweise zu entnehmen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Elektronische Zugangsöffnung gemäß § 3a Absatz 1 VwVfG: post@senmvku.berlin.de

 barrierefreier Zugang

Verkehrsanbindung: U2 Märkisches Museum; U8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Straße; S3, S5, S7, S9 Jannowitzbrücke;

Buslinien 147, 165, 265 U-Bhf. Märkisches Museum

Berliner Sparkasse DE25 1005 0000 0990 007600

Postbank Berlin DE47 1001 0010 0000 058100

Bundesbank, Filiale Berlin DE53 1000 0000 0010 001520

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Brückenstraße 6, 10179 Berlin

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Stadtentwicklungsamt
FB Stadtplanung

Wasserbehörde

Geschäftszeichen (bitte angeben)
IID45/U460703-0008/2023-0013

Tel. [REDACTED]
[REDACTED]

Brückenstraße 6, 10179 Berlin

20. März 2026

per DiPlanBeteiligung

Bebauungsplan:	Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 7-85 VE
Bezirk, Ortsteil:	Tempelhof-Schöneberg, Mariendorf
Planungsbereich:	Teilflächen der Grundstücke Eisenacher Straße 61 und Ullsteinstraße 91 sowie eine Teilfläche des Steinhellenwegs
Verfahrensstand:	Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Zu dem o. g. Planentwurf wird für die Referate II B (Wasserwirtschaft, Wasserrecht und Geologie), II C (Bodenschutz), II D (Gewässerschutz) und die Stabsstelle II GT (Tiefe Geothermie) wie folgt Stellung genommen:

1 Entwässerung - Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes

Ein Fachgutachten zur Niederschlagsentwässerung (Stand 17.04.2023) liegt vor und kommt zu dem Schluss, dass eine vollständige Bewirtschaftung auf dem Plangebiet möglich bzw. „eine vollständige Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers ohne Einleitung in die öffentliche Kanalisation im vorliegenden Fall realisierbar“ sei.

- Die vollständige Bewirtschaftung entspricht den Vorgaben des Landes Berlin und wird in einer textlichen Festsetzung verbindlich festgehalten. Somit kann die Entwässerung als gesichert betrachtet werden.
- Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass aufgrund der hydrogeologischen Gegebenheiten die Gefahr der Bildung von Schichtenwasser nicht ausgeschlossen werden kann. Bei Planung und Bemessung der Versickerungsanlagen sind die hydrogeologischen Gegebenheiten zu beachten.

- Für die Bemessung wurden im Gutachten Regendaten gemäß KOSTRA DWD 2010R verwendet. Das Gutachten wurde am 17.04.2023 erstellt. Ab dem 01.01.2023 gilt der neue Datensatz KOSTRA-DWD-2020. Dies ist bei der Planung und Bemessung der Versickerungsanlagen zu berücksichtigen.

2 Belange des Bodenschutzes

Durch die Planung sind die Belange des Referates II C nicht betroffen.

Der Geltungsbereich befindet sich in der bodenschutzrechtlichen Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes.

3 Belange der Stabsstelle II GT (Tiefe Geothermie)

Durch die Planung sind die Belange der Stabsstelle II GT nicht betroffen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Brückenstraße 6, 10179 Berlin

♿ barrierefreier Zugang

Verkehrsanbindung: U2 Märkisches Museum; U8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Straße; S3, S5, S7, S9 Jannowitzbrücke;

Buslinien 147, 165, 265 U-Bahnhof Märkisches Museum

Originalstellungnahmen | Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-85 VE für Teilflächen der Grundstücke
Eisenacher Straße 61, Ullsteinstraße 91 und des Steinhellenwegs | DiPlanungBeteiligung Bauleitplanung

Eingangsnummer: Nr.: 1016	Details
eingereicht am: 19.03.2026	Verfahrensschritt: k.A. Einreicher*in/Institution: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Abteilung I Name des/der Einreicher*in: [REDACTED] Abteilung: Keine Abteilung Im öffentlichen Bereich an- zeigen: Nein Dokument: Gesamtstellungnahme

Stellungnahme

Sie erhalten die Stellungnahmen der Referate I C und I D der SenMVKU, die sich auf die gesetzlichen Grundlagen der §§ 4 ff BImSchG und § 47 ff. BImSchG stützen.

Luftreinhalteplanung

Bearbeiterin: Niesel / MVKU I D 204 / Tel.: (030) 9025 - 2140

Die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 wird voraussichtlich im Dezember 2026 durch eine Novellierung der 39. BImSchV in deutsches Recht überführt. In diesem Zuge werden die aktuellen Jahresmittelgrenzwerte demnach auf 20 µg/m³ für NO2 und PM10 sowie auf 10 µg/m³ für PM2,5 deutlich abgesenkt. Diese neuen Grenzwerte sind ab dem Jahr 2030 berlinweit einzuhalten; bis dahin gelten weiterhin die derzeit bestehenden Grenzwerte.

Allerdings entfalten EU-Richtlinien eine sogenannte Vorwirkung, sodass die ab 2030 geltenden Grenzwerte bereits jetzt in der Bauleitplanung zu beachten sind - auch dann, wenn die verschärften Grenzwerte formal noch nicht in deutsches Recht umgesetzt sind.

Ein Eingreifen wäre erforderlich, wenn das Vorhaben ursächlich für eine erstmalige oder weitergehende Grenzwertüberschreitung ab 2030 wäre (etwa durch eine erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens oder durch eine Heizungsanlage, die selbst zu einer Überschreitung führt) und diese auf dem Wege der Luftreinhalteplanung voraussichtlich nicht mehr behoben werden kann. In einem solchen Fall müsste das B-Plan-Verfahren auf die Luftschadstoffsituation reagieren, indem Festsetzungen zu Abhilfemaßnahmen aufgenommen, bauliche Strukturen verändert und im Extremfall von bestimmten Vorhaben Abstand genommen wird.

B-Plan 7-85VE:

Auf Grundlage der aktuellen Luftbelastung im Untersuchungsgebiet des B-Plans 7-85VE ist eine Überschreitung des künftigen PM.-Grenzwerts auch ohne das geplante Vorhaben wahrscheinlich. Diese resultiert im Wesentlichen aus der bestehenden regionalen und städtischen Hintergrundbelastung, die trotz einer leichten Reduzierung bis 2030 weiterhin einen Großteil des Berliner Stadtgebiets betreffen wird.

Nach meiner Einschätzung führt das B-Plan-Vorhaben nicht zu neuen erheblichen Belastungsschwerpunkten, die nicht mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung gelöst werden können.

Es ist im vorliegenden Fall ausreichend in der Abwägung darzulegen, dass im Hinblick auf die zukünftigen

Grenzwerte, keine unzumutbaren erstmaligen oder weitergehenden Überschreitungen durch das B-Plan-Vorhaben verursacht werden und dass bestehende Überschreitungen im Rahmen der Luftreinhalteplanung gelöst werden können.

Lärminderungsplanung

Bearbeiter: Frost / MVKU I D 306 / Tel.: (030) 9025 – 2271

Aus den Planunterlagen geht hervor, dass ein Spielplatz nördlich des Plangeländes erweitert und ein weiterer Spielplatz im Zentrum des Plangeländes verortet werden soll. Für den nördlich gelegenen Spielplatz ist unklar, wo dieser konkret verortet werden soll und ob dieser durch die planbedingten Verkehrsgeräusche (Parkplatz) beeinträchtigt wird. Zudem ist für beide Spielplätze unklar, ob diese negative Lärmwirkungen für die Wohnbebauung (Bestand und Planung) haben. Zwar sind Geräusche von spielenden Kindern („Kinderlärm“) grundsätzlich sozialadäquat und hinzunehmen, jedoch ist bei der Planung von Spielplätzen der Schutz vor dem von ihnen ausgehenden Lärm angemessen zu berücksichtigen. Mögliche und zumutbare Lärmschutzmaßnahmen sollen genutzt werden. Beispielsweise muss der Spielplatz nicht unbedingt unmittelbar neben vorhandenen oder geplanten Wohnhäusern angeordnet werden. Das sollte für beide Spielplätze geprüft und berücksichtigt werden.

Lärmschutz, Luftreinhaltung, Elektromagnetische Felder und Störfall sowie baubedingte Erschütterungen bei nach BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen

Bearbeiter*in (Geruch): Dreßler / MVKU I C 320 / Tel.: (030) 9025 - 2234

Bearbeiter*in (Lärm): Hofele / MVKU I C 330 / Tel.: (030) 9025 - 2258

Zu Geruch:

Die nach BImSchG genehmigte Anlage der Origo-Kaffee Rösterei & Vertriebs GmbH (Ullsteinstraße 73, 12109 Berlin) zum Rösten, Mahlen und Abpacken von Kaffee nach Nr. 7.29.2V der 4. BImSchV befindet sich ca. 130 m nördlich vom Geltungsbereich des B-Plans 7-85 VE mit WA-Flächen.

Die östlich benachbart zur genannten Anlage liegenden Kleingärten (Kolonie Fröhliche Eintracht) haben im Allgemeinen einen geringeren Schutzanspruch vor Geruchsimmissionen als Wohnbebauung. Insofern reicht ein Vergleich der Entfernung der Kleingärten zur Entfernung der geplanten Wohnbebauung nicht aus, um eine Verträglichkeit zu begründen.

Die vorhandenen Wohnhäuser im Steinhellerweg haben einen etwas größeren Abstand zur genannten Kaffeerösterei als die geplante Wohnbebauung. Insofern ist von einer heranrückenden Wohnbebauung durch die Aufstellung des B-Plans auszugehen.

Weiterhin wird ca. 850 m nordöstlich entfernt eine Kaffee-Röstanlage der Andraschko Kaffeemanufaktur GmbH & Co. KG (Industriestraße 18, 12099 Berlin) nach 7.29.2V der 4. BImSchV betrieben, die möglicherweise zu Geruchsimmissionen im Plangebiet beiträgt.

Mir liegt für beide o. g. Anlagen kein Geruchsgutachten vor.

Aus Erfahrungen mit Röstanlagen lässt sich sagen, dass der Betrieb von Kaffee-Röstanlagen deutliche Gerüche in der Nachbarschaft verursachen kann. Kaffee(röst)-gerüche zeichnen sich durch ihre niedrige Geruchsschwelle aus. Gerade bei Schwachwindlagen breitet sich Geruch auch in südliche Richtungen aus, wenngleich das nicht die in Berlin vorherrschende Hauptwindrichtung ist.

Aufgrund der sehr geringen Entfernung und der charakteristischen Gerüche aus der genannten Anlage sollten die Auswirkungen durch Geruchsimmissionen auf das

B-Plangebiet in Form eines Gutachtens auf Grundlage der TA Luft bewertet werden, sofern dies nicht im FNP-Änderungsverfahren erfolgt.

Lärmschutz:

Im Rahmen des B-Planverfahrens 7-85 VE wurde ein schalltechnisches Gutachten inkl. Messbericht (IS-RW Dr.-Ing. Klapdor GmbH vom 14.04.2022) vorgelegt.

Die o.g. Kaffeerösterei Origo-Kaffee Rösterei & Vertriebs GmbH (Ullsteinstraße 73, 12109 Berlin) wurde im Schallgutachten nicht im Einzelnen, jedoch im Zusammenhang mit der Ermittlung der Emissionen aus den gewerblichen Nutzungen in der Ullsteinstraße 73 berücksichtigt. Es wurde sich prognostisch mit den Anliefervorgängen des Geländes Ullsteinstraße 73 auseinandergesetzt. Für den Betrieb der Kaffee Rösterei (gA) sind jedoch weitere Schallquellen relevant, die unbeachtet blieben.

Ob die Kaffee Rösterei während der Messung in Betrieb war, wurde im Messbericht nicht erwähnt. Es kann demnach nicht nachvollzogen werden, ob die Anlagengeräusche der Kaffee Rösterei in den gemessenen Beurteilungspegeln im B-Plangebiet 7-85VE eingeflossen sind.

Eine abschließende Prüfung der Belange des Lärmschutzes bezüglich der an die gA (Kaffee Rösterei) heranrückenden Wohnbebauung im B-Plangebiet 7-85 VE ist demnach nicht möglich.

Weitere nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen sind in einem ausreichend großen Abstand zum B-Plangebiet gelegen, so dass sich das B-Planvorhaben nicht mehr im Einwirkungsbereich nach Ziffer 2.2 TA Lärm dieser Anlagen befindet.

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abteilung für Ordnung, Straßen, Grünflächen, Umwelt und
Naturschutz
Umwelt- und Naturschutzamt



Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, 10820 Berlin

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung und Facility Management
Stadtentwicklungsamt (Stapl 22)
John-F.-Kennedy-Platz 1
10825 Berlin

Geschäfts-/Stellenzeichen:

UmNat 221

Bearbeiter_in: [REDACTED]

Dienstgebäude:

Rathaus Tempelhof, Tempelhofer Damm 165,
12099 Berlin

Zimmer: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/

17.04.2026

Betreff: Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 7-85 VE

1 Immissionsschutz

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken für die Festschreibung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 7-85 E und der geplanten Wohn- und Sozialbebauung auf dem Gelände.

Im Rahmen der Prüfung der Durchführbarkeit, wurden ein Schalltechnisches Gutachten der ISRW Dr.-Ing. Klapdor GmbH, Institut für Schalltechnik, Raumakustik, Wärmeschutz (Bericht-Nr.: L 914236; Dipl. Ing. Krabisch, M.Sc. Jakobs; 33 Seiten mit 4 Anlagen) vom 05.01.2026 und Messberichte zu Vor-Ort-Messungen am Standort gleichfalls durch die ISRW Dr.-Ing. Klapdor GmbH (Messbericht-Nr.: B22001/B22007; internes Zeichen: L 914379; B. Eng. Jakobs; 11 Seiten vom 14.04.2022) vorgelegt.

Es wurde der Einfluss der bestehenden Gewerbebebauung im Norden und des durch das Vorhaben bedingten Mehraufkommens an Verkehr innerhalb und außerhalb des Plangebietes, auch zur Bestandswohnbebauung am Steinhellenweg untersucht. Zu den maßgeblichen Lärmemittenten, zählen Fahrzeugbewegungen der Tiefgarage, Parkplätze und Anlieferungszonen der gewerblichen Nutzung.

Verkehrsaufkommen außerhalb Plangebiet:

Die fachtechnische Beurteilung berücksichtigt vier Immissionsorte (IO), drei entlang des Steinhellenweges und einer an der Kreuzung Steinhellenweg / Wolfsburger Weg, die als ausreichend repräsentativ angesehen werden.

Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Schluss, dass durch die vorliegende Planung keine erheblich negativen Auswirkungen auf die Planfläche und die Umgebung zu erwarten sind. Zu erwartende Erhöhungen der Beurteilungspegel gem. TA Lärm von 0,8 bis 4,2 dB(A) tags und 0,8 bis 4,3 dB(A) nachts sind vertretbar.

Überschreitungen wurden gutachterlich wie folgt festgestellt:

- Tagsüber am IO Steinhellenweg 23 (1,5 dB(A) über dem Orientierungswert der DIN 18005)
- Nachts am IO Steinhellenweg 9 (0,9 dB(A) über dem Grenzwert der 16. BImSchV).

Überschreitungen bis 1 dB(A) gelten als nicht signifikant. Am IO Steinhellenweg 23 sind relevante Pegeländerungen > 3 dB(A) zu erwarten, die eine Abwägung erfordern.

Verkehrliche Besonderheiten und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (z. B. Knicke in der Verkehrsführung) werden berücksichtigt. Gemäß Berliner Lärmleitfaden (SenSW & SenUVK 2021) kann eine Überschreitung der Orientierungswerte bis etwa 4 dB(A) aber als geringfügig beschrieben werden. Weiter werden auf Grund einer abgelenkten Fahrbahnführung im Zufahrtbereich der Tiefgarage und der beengten Verhältnisse, auf Grund der straßenseitig parallel verlaufenden Parkflächen, real niedrigere Lärmpegel erwartet.

Verkehrsaufkommen innerhalb Plangebiet

Als maßgebliche Immissionsorte wurden die Südfassaden der Häuser 1 und 9, sowie die Ostfassade des Hauses 6 berücksichtigt. Nachts wurden Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 von 0,9 dB(A) alleinig am Haus 9 festgestellt. An allen anderen untersuchten IO wurden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 am Tage-, wie zur Nachtzeit eingehalten.

Beurteilung nach TA Lärm

Als maßgebliche Immissionsorte wurde die Nordfassade der Häuser 4 und 6 innerhalb des Geltungsbereiches, sowie der Häuser IO Steinhellenweg 14 und 23a betrachtet.

Wesentliche Emissionen ergeben sich aus dem Lieferverkehr des Gewerbegebietes im Norden sowie den Fahrzeugbewegungen im Plangebiet (Tiefgaragenzufahrt, Stellplatzanlagen). Die Richtwerte der TA Lärm von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts

werden sowohl innerhalb des Plangebietes als auch an den IO Steinhellenweg 14 und 23a eingehalten.

Ausgehend des Schalltechnischen Gutachtens der ISRW Dr.-Ing. Klapdor GmbH ist durch die geplante Bebauung im Plangebiet keine relevante Mehrbelastung hinsichtlich Lärm zu erwarten. Lärmkonflikte werden gutachterlicherseits nicht aufgedeckt.

Durch die Baumaßnahme selbst sind zeitweilige Lärmbelästigungen am Tage möglich. Hierfür wird auf die erforderliche Ausnahmegenehmigung der SenMVKU für die Baustelle und Beachtung einschlägiger Regelwerke und Gesetze (BImSchG, LImSchG Bln, AVV Baulärm) verwiesen.

Die Ausweisung der im Plangebiet angedachten Bebauung als "Allgemeines Wohngebiet" gem. 6.1 e TA Lärm mit einem erhöhten Schutzanspruch, die auch im Gutachten Anwendung findet, wird seitens des Fachbereiches Technischer Umweltschutz (Immissionsschutz) zur Wahrung der Ruheschutzinteressen Dritter mehr als begrüßt.

2 Bodenschutz/Altlasten

2.1 Boden und Altlasten

Zum Bebauungsplan 7-85 VE Eisenacher Str. -frühzeitige Behördenbeteiligung, Stellungnahmeersuchen vom 6.12.2021 erfolgte die letzte Stellungnahme am 14.01.2022.

Die getroffenen Aussagen, die darin im Kapitel 2. „Boden und Altlasten“ getroffen wurden, sind weiterhin gültig.

Darüber hinaus sollte jedoch mit aufgenommen werden, dass im Bereich Eisenacher Str. 61 eine Hochspannungsanlage vor Ort ist, diese beinhaltet u.a. unterirdische Ölausgleichsgefäße, einen oberirdischen Manometerkasten (OMK), Ölleitungen, sowie 110 kV Ölkabel. In 2018 erfolgte die Meldung von einem Ölkabelschaden und hierzu wurden 3 Baugruben errichtet. Die Sohlbeprobung erfolgte in ca. 1,9 m u GOK und detektierte 30.000 mg/kg Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW, C10-C40) in der OMK - Baugrube. Die beiden angrenzenden Baugruben zeigten deutlich geringere Gehalte mit 200 mg/kg MKW und 140 mg/kg MKW.

Eine Sanierung ist noch nicht durchgeführt worden und somit sind erhebliche Restbelastungen von Mineralölkohlenwasserstoffen im Untergrund verblieben. Derzeit besteht kein ordnungsbehördlicher Handlungsbedarf. Die Leitungen werden noch genutzt. Wenn die Leitungen außer Betrieb genommen werden, besteht das Erfordernis der Aufnahme von Boden. Aufgrund der hydrogeologischen Gegebenheiten besteht mit derzeitigem Kenntnisstand keine Sorge, dass ein Grundwasserschaden eingetreten ist.

2.2 Versickerung Niederschlagswasser

Hierzu wurde „KONZEPTIONIERUNG UND BEMESSUNG EINES VERSICKERUNGSSYSTEMS Nr. 16420G03b FS“ von IGU GbR vom 17.04.2023 mit eingereicht. Hierbei wurden keine neuen Feldarbeiten durchgeführt, sondern bestehende Daten zusammengetragen und ausgewertet. Es wurden ein komplexes Versickerungssystem unterschiedlicher Versickerungsvarianten bemessen und Ausführungshinweise formuliert. Es wird darauf hingewiesen, dass Flächen nachweislich altlastenfrei sein müssen um Versickerungsanlagen betreiben zu können.

Es gibt hierzu keine weiteren Ergänzungen.

3 Natur- und Artenschutz

3.1 Biotope und Flora

Baumschutz

Die Textliche Festsetzung Nr. 5.3 gibt vor, dass die Erdschicht über Tiefgaragen mindestens 80 cm betragen muss. Dies ist nicht ausreichend bemessen für die geplanten Baumpflanzungen (siehe Anlage 6 und Anlage 10 zum Durchführungsvertrag), welche zudem auch als Ersatz für vorhabenbedingt zu fällende nach BaumSchVO geschützte Bäume angerechnet werden (Vgl. S. 7 der Eingriffsbilanzierung für den Geltungsbereich, Stand 10.02.2026). Für Pflanzstandorte kleiner Bäume ist eine Bodenmächtigkeit von mehr als 1,0 m vorzusehen, um Wurzelwachstum zu ermöglichen und die Vitalität der anwachsenden Bäume zu gewährleisten. Dies sollte für Baumstandorte im Durchführungsvertrag verbindlich vereinbart werden. Anderenfalls können hier nur kleinere Sträucher oder Stauden gepflanzt werden. Ersatzbaumpflanzungen sind über Tiefgaragen generell nicht anerkennungsfähig. Die Aussage zur Anrechnung von 320 Bäumen als Ersatzpflanzungen gem. BaumSchVO ist dahingehend anzupassen. Die Anzahl der zu Pflanzenden Bäume inkl. der Pflanzqualität ist in einer textlichen Festsetzung des B-Plans unter „5. Grünfestsetzungen“ festzuhalten. Diese fehlt bis jetzt und ist im Zuge der Überarbeitung aller Unterlagen zu ergänzen.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass eine Entscheidung zur Fällung geschützter Bäume und die Ermittlung der notwendigen Ersatzpflanzungen durch das Umwelt- und Naturschutzamt im Rahmen der Bearbeitung des bauvorbereitenden Ausnahmeantrags nach der BaumSchVO erfolgt. Sofern sich ein Mehrbedarf ergibt, ist dieser in der Planunterlage (Freiflächenplan) zu ergänzen.

Für Teile des Plangebietes wurde nach neueren Erkenntnissen seitens der SenMVKU m.d. Berliner Forsten (Land- u. Forstw.) am 18.03.2026 eine großflächige Naturverjüngung am Standort festgestellt. Im Sinne des LWaldG liegt damit die Waldeigenschaft vor. Sollten die

betroffenen Teile nicht umgewandelt und dafür vorausgesetzt kompensiert werden, sind die Planungen obsolet.

3.2 Fauna

Durch NATUR+TEXT wurden im Jahr 2022 faunistische Untersuchungen zu Vögeln und Fledermäusen, 2023 eine Kartierung des Frühblüheraspektes und 2024 eine Erfassung potentieller Habitatbäume für xylobionte Käfer durchgeführt (NATUR+TEXT 2022, 2023, 2024A + B). Aufbauend aus den Kartiierungsergebnissen und dem Vorhabenkonzept wurde ein Artenschutzfachbeitrag erstellt (Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH, Stand: 10.02.2026), der die vorhabenbedingte Betroffenheit der erfassten Arten untersucht, um Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen abzuleiten, mit denen das Auslösen artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden oder zumindest verringert werden soll.

Zur Vermeidung und Verhinderung des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen wurden hierin folgende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz definiert:

- V 1 Bauzeitenregelung
- V 2 kontinuierliche Fortführung der Baumaßnahme
- V 3 Schutz von Eichhörnchenkobeln, Vogelniststätten und Fledermausquartieren in Bäumen, Gehölzstrukturen und Gebäuden sowie von potentiellen Brutbäumen holzbewohnender Käfer
- V 4 Anpassung von Beleuchtung
- V 5 Vermeidung von Vogelschlag bei Glasfassaden
- V 6 Sichtschutz
- V 7 Umweltbaubegleitung (UBB) - Schwerpunkt Artenschutz
- V 8 Erhalt gefährdeter Frühblüher
- V 9 Schutz zu erhaltender Bäume, Erhalt der Lindenallee im Süden
- CEF 1 Anbringen von Nistkästen und Nisthilfen an Bäumen und Gebäude
- CEF 2 Anbringen von Fledermauskästen an Bäumen und Gebäuden
- CEF 3 Maßnahmen Eichhörnchen
- CEF 4 Maßnahmen Xylobionte Käfer
- FCS 1 Begrünung im Plangebiet und Umgebung
- FCS 2 Anbringen von Nistkästen und Nisthilfen an Bäumen

- FCS 3 Anbringen von Fledermauskästen an Bäumen und Gebäuden

Kommen FCS-Maßnahmen zur Anwendung, ist ein Ausnahmeantrag nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bei der Oberen Naturschutzbehörde zu stellen.

Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (V-, CEF- und FCS-Maßnahmen) sind vollständig mit konkreter textlicher Beschreibung als eigene Anlage dem Durchführungsvertrag beizufügen (z.B. als Anlage 10.2), inkl. der Tabelle 5 „Geplante Biotoptypen der einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Eignungsprognose für die vorhandenen Artengruppen“. Zusätzlich ist im § 8 des Durchführungsvertrags auf die in dessen Anlagen aufzunehmenden Maßnahmen hinzuweisen, ggf. sind die Maßnahmen zusätzlich im § 8 mind. wie in dieser Stellungnahme aufzulisten.

Da die Maßnahmen aktuell nicht im Durchführungsvertrag enthalten sind, ist die Sicherung der Maßnahmen nicht gegeben und ein späteres Vertragscontrolling und die Einforderung der Maßnahmen durch die genehmigende Behörde nicht möglich. Die Anlage 10 des ausgelegten Durchführungsvertragsentwurfs ist als Vertragsbestandteil zu ungenau und unbestimmt und damit für eine vertragliche Leistungsdefinition ungeeignet. Zudem fehlen hierin alle Maßnahmen, die nicht flächig dargestellt werden können, welche als Vertragsbestandteil damit nicht vorhanden sind.

Der Durchführungsvertrag ist zwingend zu ergänzen.

3.3 Eingriffsbewertung

Es liegen zwei Eingriffsgutachten vor, erstellt vom Büro Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH, jeweils mit Stand 10.02.2026.

Ein Eingriffsgutachten bilanziert den Vor- und Nacheingriffszustand innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans 7-85 VE. Dabei wird für die Bilanzierung des Nacheingriffszustands der Grün- und Freiflächenplan zum B-Plan (Anlage 6 des Durchführungsvertrags) herangezogen. Dem wird zugestimmt.

Das zweite Gutachten bilanziert die externen Maßnahmen, die zum Ausgleich des vorhabenbedingten Eingriffs durch den B-Plan 7-85 VE umgesetzt werden sollen. Zu den externen Maßnahmenflächen zählen der benachbarte Heilig-Kreuz-Friedhof, die angrenzende Parkanlage Schätzelberge und die Grünanlage Radarberg. Die vorgesehenen Maßnahmen sind zuvor mit den Flächeneigentümern abgestimmt worden.

Da für Teile des Plangebietes nach neueren Erkenntnissen seitens der SenMVKU m.d. Berliner Forsten (Land- u. Forstw.) bei einer Vor-Ort-Begehung am 18.03.2026 eine großflächige Naturverjüngung am Standort festgestellt wurde, die Waldeigenschaften im Sinne des LWaldG aufweist, ist eine Waldumwandlung in Kombination mit einem Waldausgleich vonnöten (nach dem aktuellen Leitfaden zur Waldumwandlung und zum

Waldausgleich im Land Berlin, Band 1 und Band 2). Daraufhin sind die Unterlagen zur Eingriffsbilanzierung anzupassen und erneut vorzulegen.

4 Klimaschutz und Klimaanpassung

Das Vorhaben hat in seiner jetzigen Planung eindeutig negative Klimaauswirkung auf das Planungsgebiet und darüber hinaus, wie durch eine Modellgestützte Klimaanalyse für die "Expertise Klimaökologie: B-Plan 7-85VE „Berlin Mariendorf – Eisenacher Straße“ von GEO-NET Umweltconsulting GmbH gezeigt wurde. Gerade für vulnerable Gruppen wie zum Beispiel Kinder, ältere Menschen, Schwangere und Menschen mit Vorerkrankungen können die erhöhten Temperaturen gesundheitsgefährdend sein. Daher müssen die folgenden Klimaanpassungsmaßnahmen, die in den Schlussfolgerungen der "Expertise Klimaökologie“ beschrieben werden, zwingend in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden:

Erhöhung der Albedo: Die Materialfarbe von Böden und Fassaden ist möglichst hell zu wählen, um die Rückstreuung der solaren Einstrahlung zu begünstigen, wodurch allgemein weniger Energie in Wärme umgewandelt wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich eine großflächige Verwendung heller Materialien auf Platzbereichen durch die hohe Rückstrahlung negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirken kann. Daher müssen dort, wo helle Materialien aus Gründen der Aufenthaltsqualität nicht genutzt werden können, Maßnahmen der Begrünung und Verschattung umgesetzt werden.

Fassadenbegrünung: Die Süd- und Westfassaden sind flächendeckend zu begrünen, um die Aufheizung der Bausubstanz tagsüber zu reduzieren und damit die nächtliche Wärmestrahlung verringern.

Verschattung: Das Außengelände sollte im Nahbereich von Gebäuden (Südseite), von Wegen, von Sitzgelegenheiten und von Spielplätzen intensiv verschatten werden. Dabei sind vorzugweise Bäume zu wählen. Dort, wo Bäume nicht geeignet sind, sollen stattdessen Pergolen (Schattendächer) oder Sonnensegel zur Verschattung genutzt werden.

Begrenzung des Versiegelungsgrades: Die hochversiegelten Infrastrukturwege müssen dort, wo es der Flächenfunktion nicht im Wege steht und wo es aus Boden- und Wasserschutzrechtlicher Sicht möglich ist, in teilversiegelte Untergründe wie Rasengittersteine oder Rasenfugenpflaster abgeändert werden, was die Wärmespeicherung in diesen Bereichen herabsetzt.

Dachbegrünung oder weiße Dächer: Eine intensive, mit Regen- oder Grauwasser bewässerte Dachbegrünung oder ein Dach mit sehr hoher Albedo (z.B. weiße Kieselsteine) bzw. beides in Kombination sind umzusetzen, um sowohl die Innenraumtemperatur als auch die Umgebungstemperatur zu senken.

Gebäude: Gebäudefassaden und deren Dachflächen müssen mit einer möglichst guten Wärmedämmung, außenliegenden Jalousien und hochwertigen Sonnenschutzverglasungen der Fenster ausgestattet sein. Diese reduzieren die Strahlungslast und somit die Erwärmung der Innenräume. Zudem sind die Grundrisse klimaangepasst zu gestalten, mit nach Norden ausgerichteten Schlafräume, sowie einer Ausrichtung der Fenster zu verschiedenen Himmelsrichtungen, um ein Querlüften der Innenräume zu ermöglichen.

Verdunstung: Als weiteres klimaausgleichendes Gestaltungselement sollten Brunnenanlagen und Trinkbunnen in Platzbereichen umgesetzt werden. Dadurch können Temperaturspitzen kleinräumig anhand der durch Wasserflächen erzeugten Verdunstungskälte reduziert werden und somit die Aufenthaltsqualität im Freien verbessert werden.

Mikroklimata: Es sind möglichst vielfältige Mikroklimata in den Außenräumen zu planen, damit Grün- und Freiflächen ihr klimaökologisches Ausgleichspotenzial umfänglich ausschöpfen können. Als Leitbild dient in dieser Hinsicht der erweiterte „Savannentyp“ (KUTTLER 2013). Dies wird durch einen Komplex aus gut wasserversorgten Rasenflächen und kleinen Baumgruppen erreicht, welche durch offene, multifunktionale Wasserflächen, wie bspw. einem Wasserspielplatz oder Retentionsraum für Starkregenereignisse, ergänzt werden. Hügellandschaften, verschatteten Wege und Sitzgelegenheiten erzeugen in Kombination mit Beeten, Rabatten, Blumenwiesen oder Sukzessionsflächen eine hohe Strukturvielfalt (s. Abbildung 19). Das Ziel ist die Schaffung vielgestaltiger „Klimaoasen“, welche ein abwechslungsreiches Angebot für die unterschiedliche Nutzungsansprüche der Menschen (u.a. windoffene / windgeschützte Bereiche, offene „Sonnenwiesen“, beschattete Bereiche) darstellen. Durch diese heterogene Anordnung werden die Voraussetzungen sowohl für eine nächtliche Abkühlung der Luft über Freiflächen als auch für ein angenehmes Kleinklima am Tage geschaffen. Mit Blick auf den Klimawandel ist die Sicherung der Vitalität des Grüns durch Maßnahmen für einen lokalen Wasserrückhalt und eine ausreichende Bewässerung während Hitze-/Trockenperioden eine wichtige Aufgabe („Schwammstadtprinzip“).

Da für das Vorhaben Wald umgewandelt werden muss, ist zu ermitteln, welche Klimarelevanten Ökosystemleistungen dadurch verloren gehen. Diese müssen durch Klimaanpassungsmaßnahme vorrangig innerhalb des Plangebiets wiederhergestellt werden.

Zudem muss das gesamte Vorhaben zwingend mit dem am 07.11.2025 in Kraft getretene Berliner Klimaanpassungsgesetz (KAnGBln) auf Übereinstimmung überprüft werden. Wo es von den Vorgaben des Gesetzes abweicht, müssen Anpassungen vorgenommen werden.

Bereits ohne größere Prüfung ist in den Planungsunterlagen sichtbar, dass die Anzahl geplanter Baumpflanzungen nicht den Anforderungen von § 6 Abs. 2 KAnGBln gerecht wird,

wonach auf beiden Straßenseiten im Durchschnitt alle 15m ein gesunder oder gepflegter Stadtbaum gepflanzt sein muss.

Nach Festlegung der hiermit geforderten Anpassung der Planung soll eine erneute Modellierung der Klimaauswirkung stattfinden. Die Maßnahmen zur Klimaanpassung sind so weit anzupassen, bis die Modellierung keine zusätzliche thermische Belastung durch das Vorhaben feststellt – weder im noch außerhalb des Planbereichs.

Mit freundlichen Grüßen.

Im Auftrag



Verkehrsverbindungen (bitte anpassen je nach Dienstgebäude):

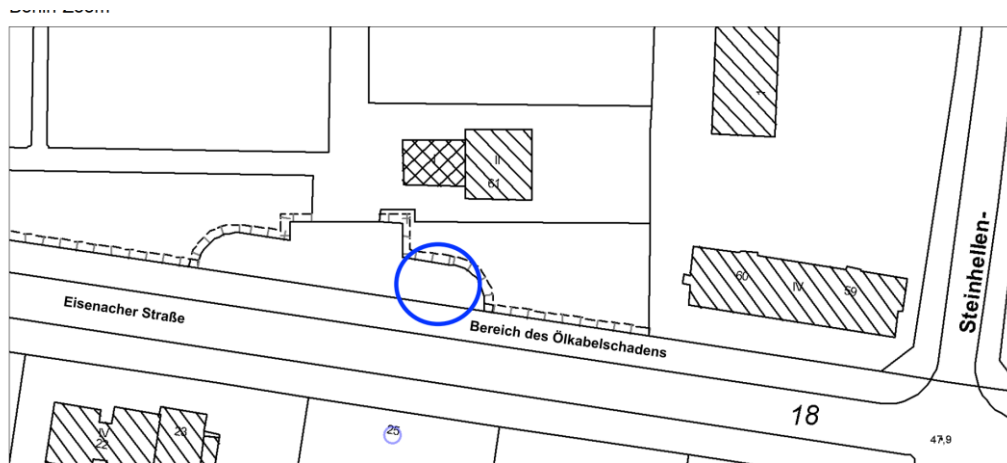
S1, S41, S42, S46 Schöneberg,

U4 Rathaus Schöneberg,

U7 Bayerischer Platz,

Bus M46, M43, 143 Rathaus Schöneberg

Anlage 1: MKW-Schaden



S. 5 Quelle (a)



S. 18 Quelle (a)

(a) Quelle: Projekt Gutachterliche Leistungen im Rahmen der Erkundung und Sanierung von Altlastenverdachts- und Altlastenflächen Untersuchung der Baugrubensohlen im Zusammenhang mit der Sanierung des Ölkabelschadens 19. Juli 2018, Stromnetz Berlin GmbH von Ingenieurbüro Joachim Werner



Abt. Stadtentwicklung und Bauen

Stadtentwicklungsamt

FB Stadtplanung

Stapl 22

Per Mail: <stadtplanung@ba-ts.berlin.de>

Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan 7-85 VE (Eisenacher Straße 61) im Bezirk Tempelhof-Schöneberg Ortsteil Mariendorf

Zum o. g. Bebauungsplanentwurf nimmt das SGA wie folgt Stellung (zwei Stellungnahmen des FBs Grün werden zusätzlich im System freigegeben und liegen hier bei):

Begründung:

II.1.7 Denkmalschutz: Die Lage des Bodendenkmales im Flst. -Nr. 587 (wo liegt dieses?) ist nicht nachvollziehbar.

IV.2.3.1 Ruhender Verkehr: 2. Absatz m. E. muss es hier „östlicher Teil des Plangebietes“ heißen.

IV.3.1 Private Verkehrsfläche TF 6.2: Hier ist dafür zu sorgen, dass diese Fahrzeuge nur über eine befestigte Gehwegüberfahrt den davorliegenden Gehweg überqueren. Entsprechende bauliche Maßnahmen zur Verhinderung des unberechtigten Querens des Gehweges sind vorzusehen. Nicht mehr benötigte Gehwegüberfahrten sind zurückzubauen. Für die hier nur begrenzt mögliche Anzahl von Stellplätzen in diesem Bereich werden nicht 3 Gehwegüberfahrten benötigt. Ein entsprechender Nachweis ist nachzureichen (siehe Erschließungsvertrag § 3 (1) 4. Absatz). Die Durchlässigkeit für Zufußgehende und Radfahrende dürfen hierdurch nicht eingeschränkt werden.

IV.3.2 Geh- und Radfahrrechte TF 6.1: für die privaten Flächen Fuß- und Radweg und die Fläche j im WA: Hier wird nur auf den Begegnungsfall Zufußgehende mit Kinderwagen und Rollstuhlnutzenden angesprochen worden. Der Begegnungsfall von Zufußgehenden und Radfahrenden ist hier nicht benannt worden. Im Mobilitätsgesetz § 50 (13) wird grundsätzlich von einer getrennten Führung von Geh- und Radwegen ausgegangen.

Im Fuß- und Radweg dürfte bei einer Gesamtbreite von 11,00 m genügend Platz vorhanden sein. In der Fläche j dagegen kann die Wegführung rund um den Spielplatz zu Konflikten mit den spielenden Kindern führen. Eine Übereinstimmung der Ausweisung auf der Planzeichnung mit dem Freiflä-

chenplan und den entsprechenden Befestigungen sowie den Anlagen 9 und 10 zum Durchführungsvertrag kann hier nicht festgestellt werden. Entweder stehen dort die Baumalleen auf der Ost- und Westseite (Eintragung des Wegrechtes auf der Planzeichnung an der Grundstücksgrenze; erforderliche Baumscheiben berücksichtigen) oder wenn man weiter nach innen geht, die Fahrradständer auf der Westseite oder die Durchwegung ist nur auf einer Seite eingetragen (Anlage 9) und hat nicht die ausreichende Breite zwischen Fahrradständern und Holzhäckselfläche (Anlage 10). Zudem gibt es laut Verkehrsgutachten in diesem Bereich noch Anlieferverkehr, Müllfahrzeuge und die Feuerwehr. Ggf. Bevorrechtigung des Fußverkehrs durch Z. 239 StVO mit 1022-10 mit Freigabe für den Radverkehr?

Hier sollte zunächst geklärt werden, welches Ziel hier verfolgt werden soll und dies in allen Plänen gleichartig dargestellt werden.

IV.8 Hinweise: Es ist zu prüfen, ob sich die Formulierung von 1. und die TF 6.1 hinsichtlich des privaten Fuß- und Radweges nicht teilweise widersprechen. In der Planzeichnung lautet die Formulierung anders, bezieht sich aber nicht auf die TF 6.1 sondern nur auf die TF 6.2.

Auch hier fehlt die Lokalisierung des Fst.-Nr. 587 (Seite 44) vorgeschichtliches Gräberfeld.

Freiflächenplan am Ende der Begründung: Wenn ein Recht für die öffentliche Nutzung von 3,00 m für Radfahrende und Zufußgehende eingetragen werden soll, so ist im Freiflächenplan darauf zu achten, dass diese Flächen auch von Einbauten freigehalten werden sollten. Wichtig ist dies insbesondere im Bereich der alten Kapelle, wo ein Spielplatz geplant ist. Um diesen herum soll dann dieses Recht führen auf einer Breite von etwa 5,00 m, die im nordwestlichen Bereich noch von Fahrradständern eingeschränkt werden soll. Der Standort dieser Fahrradständer sollte überprüft werden; beim Ausweichen als Radfahrender würde man in den Holzhäcksel gelangen (Lieferverkehr und Müllfahrzeuge sollen dort auch noch durch - Verkehrsgutachten).

Siehe hierzu auch den Auszug aus meiner Stellungnahme vom 17.12.2021:

Hinsichtlich der Ausweisung von Rad- und Fußwegrechten auf dem Privatgelände sollte die Weiterführung auf den angrenzenden Flächen berücksichtigt und ggf. getrennte Ausweisungen gewählt werden.

Verkehrsgutachten:

2.4.5 Rad- und Fußverkehr: auf Seite 19, Abb. 22 sind die Radfahrstreifen auf dem Mariendorfer Damm/Tempelhofer Damm nicht eingetragen worden.

3.1 Fußverkehr: Seite 30 Zitat: „komfortable, barrierefrei und sichere Gehverbindungen“ wird in der Begründung zitiert und führt zum Modal Split. Abb. 34 geplante Wegeverbindungen wird für die Durchwegung wichtig. Seite 32 MobG BE § 50 (6) Vorrang für Fußverkehr; (8) „der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum“ als Quelle für die Gestaltung der öffentlichen Durchwegung und der Erschließung auf dem Privatgelände.

Durchführungsvertrag:

Die Anlagen 7 und 8 sind als Planzeichnung hinsichtlich der Grundstücksaufteilung nicht mehr aktuell (Erschließung der öffentlichen Parkanlage, Parkanlage mit Kinderspielplatz) und sind auszutauschen.

Die Differenzen in der Nutzung von Freiflächenplan Anlage 6, Lageplan für die Durchwegung Anlage 9 und der Abbildung 34 Verkehrsgutachten sowie den Ausgleichsmaßnahmen Anlage 10 sind zu klären (swv. zur Begründung Geh- und Radfahrrechte). Ist die Befestigung auf der Ostseite ausreichend, sollen Fußgänger und Radfahrer getrennt geführt werden?

Die Anlage 9 entspricht nicht der eingetragenen Durchwegung gemäß Planzeichnung, s. a. § 5 2).

In Anlage 10 ist der Müllstandplatz als befestigte Fläche zu berücksichtigen. Hierzu gibt es eine Dienstbarkeit im Erschließungsvertrag.

Es gibt keine Regelungen zu einem Rechtsnachfolger im Durchführungsvertrag! Wie sollen dann die Bauverpflichtung § 5, die Dienstbarkeiten § 15 in Zukunft sichergestellt werden? Wie soll später sichergestellt werden, dass die Erschließung § 12 auch umgesetzt wird? Hier ist eine entsprechende Formulierung einzufügen. Es bietet sich § 15 5) an; hier geht es um eine Teilung oder Verschmelzung des Vorhabengrundstückes; in diesem Zusammenhang sollte man auch die Pflichten des Rechtsnachfolgers klären. Da z. B. die Erschließungsanlagen in zwei Bauabschnitten hergestellt werden, die zeitlich weit auseinanderliegen, wäre eine Neuverhandlung bei Nichtumsetzung bei vielen Wohnungseigentümern nicht zielführend und die Erschließung nicht gesichert.

Erschließungsvertrag:

Da die Stelle der Amtsleitung wieder besetzt ist, kann als Vertragspartner für das Land Berlin nach der Abteilung das Straßen- und Grünflächenamt und dann Herr Alexander Diel eingetragen werden. Dieser wird den Vertrag unterzeichnen.

§ 2 (5) Bislang liegen mir noch keine Angaben darüber vor, ob der vorhandene Schmutzwasserkanal im Steinhellenweg die Entsorgung des Gebietes sicherstellen kann oder ob eine Erweiterung erforderlich ist und ob die Höhenlage für den Anschluss passend ist (Gefälleleitung). Dann kann es während dieser Arbeiten zu einer Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeit im Steinhellenweg zur Baustelle kommen. Entsprechend sind die Arbeiten vor der Herstellung des ersten Abschnittes der Erschließungsanlagen durchzuführen, um einen späteren Aufbruch der hergestellten Flächen zu vermeiden.

§ 9 (2) Zur Klarstellung: Für den Winterdienst auf Gehwegen gilt ab der Übernahme die gesetzliche Regelung, dass die Anlieger dafür verantwortlich sind. Ich schlage folgende Ergänzung vor: nach „gehen die Verkehrssicherungspflicht“ wird der Bereich „, und die Pflicht zur Straßenreinigung und Bestreuung im Winter“ gestrichen und es geht mit „und die Pflicht zur Unterhaltung und Erhaltung der Erschließungsanlagen auf Berlin über.“ Angefügt wird der Satz: „Die Pflicht zur Straßenreinigung und Bestreuung im Winter erfolgt nach den gesetzlichen Regelungen.“ Berlin entspricht hier dem SGA und dieses reinigt und streut nach den gesetzlichen Regelungen keine Verkehrsflächen.

(3) Bitte an den letzten Satz anfügen: „Dies gilt nicht für Unterlagen nach § 13 Abs. 2, die erst nach Herstellung des 2. Abschnittes nachgereicht werden können, z. B. Materialnachweise der Deckschicht.“

§ 17 (4) sieht eine Regelung für eine Veräußerung von Grundstücken vor. Dies sollte noch um die Hinzufügung von: „Für einzelne Wohnungseigentümer mit einem Anteil an der Gesamtläche verbleiben die Verpflichtungen beim Erschließungsträger.“

Zusätzlich bitte ich um Beteiligung des FBs Straßen im Baugenehmigungsverfahren (u. a. Gehwegüberfahrten Eisenacher Straße)!

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

