



stadtraum



**Mobilitätskonzept
für die Erweiterung des
Wohnstandortes Cité Foch
Nord im Bezirk Reinickendorf
von Berlin
– Abschlussbericht –**

Angebots-Nr.:

1 5100 2303 0024

Anfragender:

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
Sparte Portfoliomanagement
Fasanenstraße 87
10623 Berlin

Anbieter:

stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin

Projektleiter:

Dipl. -Ing. Winfried Müller-Brandes

Telefon:
E-Mail

030 / 556 75 – 136
mueller-brandes@stadtraum.com

18.04.2024

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	5
2	Grundlagenermittlung.....	7
2.1	Berliner Mobilitätsgesetz	7
2.2	AV Geh- und Radwege.....	7
2.3	Konzepte zur Reduzierung des MIV in Wohnquartieren.....	7
2.3.1	Autoarmes Quartier	8
2.3.2	Stellplatzreduziertes Quartier	8
2.3.3	Autoreduziertes Quartier	8
2.3.4	Autofreies Quartier	8
3	Bestandsanalyse	8
3.1	B-Plan XX-277a	8
3.2	Stadträumliche Analyse.....	9
3.3	Radverkehrsnetz und Radverkehrsinfrastruktur	10
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	12
3.5	Ruhender Kfz-Verkehr	13
3.6	Sharing-Angebote	14
3.7	SWOT-Analyse	15
4	Mobilitätskonzept	16
4.1	Leitbild	16
4.2	Fußverkehr.....	16
4.3	Radverkehr	19
4.3.1	Radabstellanlagen im Bereich der Wohnungen	20
4.3.2	Bike & Ride	21
4.4	ÖPNV	22
4.4.1	Ursprüngliches gutachterliches Buskonzept	24
4.4.2	Bus-Konzept der BVG	25
4.4.3	Empfehlung zur Weiterentwicklung des Bus-Konzepts	27
4.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	27
4.5.1	Autoverzichtserklärung	27
4.5.2	Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum.....	28
4.5.3	Sichere Wege für Kita und Schulkinder	30

4.5.4	Quartiersgarage.....	32
4.6	Sharing-Angebote.....	32
4.6.1	Mobilitätsstation	32
4.6.2	White Labeling.....	34
5	Fazit	37
	Anlagen.....	41
	Literatur.....	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verortung des Plangebietes (eigene Darstellung)	5
Abbildung 2: Übersichtslageplan Entwurfsplanung Verkehrsanlagen (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben)	6
Abbildung 3: Zeichnerische Darstellung des Entwurfs des Bebauungsplans XX-277a (Bezirksamt Reinickendorf)	9
Abbildung 4: Stadträumliche Analyse des Planungsraumes (eigene Darstellung auf Basis von OSM)	10
Abbildung 5: Radverkehrsnetz und bestehende Radverkehrsinfrastruktur Cité Foch Nord (eigene Darstellung)	11
Abbildung 6: ÖPNV Erschließungsradius Cité Foch (eigene Darstellung)	13
Abbildung 7: Flächen für den ruhenden Verkehr in der Cité Foch Nord im Bestand (eigene Darstellung)	14
Abbildung 8: Tabellarische SWOT-Analyse Cité Foch (eigene Darstellung)	15
Abbildung 9: Maßnahmenverortung Fußwegenetz (eigene Darstellung)	17
Abbildung 10: Herzustellende Fußwege außerhalb des Untersuchungsgebietes (eigene Darstellung)	19
Abbildung 11: S-Bahnhof Waidmannslust südlicher Zugang (Quelle: stadtraum)	21
Abbildung 12: Radabstellanlagen am S-Bahnhof Waidmannslust südlicher Zugang (Quelle: stadtraum)	21
Abbildung 13: Beispiel zugangsgesicherte Fahrradboxen (Quelle: stadtraum)	22
Abbildung 14: Beispiel für Doppelstockparker (EASYLIFT 500 D mit BWA® Bausystem Flachdach) ...	22
Abbildung 15: Verlängerung der Linie 122 (eigene Darstellung)	24
Abbildung 16: Verlegung der Linie 322 (eigene Darstellung)	25
Abbildung 17: Buslinienführung nach BVG-Konzept (eigene Darstellung nach BVG)	26
Abbildung 18: Maßnahmenverortung (eigene Darstellung)	29
Abbildung 19: Lieferzone in der Bergmannstraße, Bezirk Fhn.-Kreuzberg von Berlin (Foto: stadtraum)	30
Abbildung 20: Jelbi-Station in am S+U- Bahnhof Schönhauser Allee (Foto: stadtraum)	33
Abbildung 21: Vorüberlegungen für ein Jelbi-Netz (eigene Darstellung)	34
Abbildung 22: Standorte für stationäres Carsharing (eigene Darstellung)	35
Abbildung 23: Zusammenfassung der Maßnahmen (eigene Darstellung)	37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Radabstellanlagen für Wohnungsneubau (BImA und *stadtraum nach AV Stellplätze Anlage 2)	20
Tabelle 2: Berechnung Fahrradstellplätze im Bestand nach AV Stellplätze Anlage 2 (stadtraum nach AV Stellplätze Anlage 2)	21
Tabelle 3: Übersicht Stellplätze	28
Tabelle 4: Übersicht Wohneinheiten	29
Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmen	38

Abkürzungsverzeichnis

Av.	Avenue
Bhf	Bahnhof
BlmA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BPD	Bouwfonds Immobilienentwicklung
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
HVZ	Hauptverkehrszeit (zur Definition s. Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Tab. 5)
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LABO	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit (zur Definition s. Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Tab. 5)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SGA	Straßen- und Grünflächenamt
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Spätverkehrszeit (zur Definition s. Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Tab. 5)
Tempo 30	zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
WE	Wohneinheit

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben beabsichtigt, den für Wohnungsbau prädestinierten Standort auf der ehemaligen Liegenschaft der französischen Streitkräfte „Cité Foch“ mit der Errichtung von 600 Wohneinheiten (WE) zu erweitern. Zusätzlich ist geplant, dass von dem Träger Kindertagesstätten Nordwest im Auftrag des Landes Berlins eine neue Kita im Gebiet gebaut und betrieben wird.

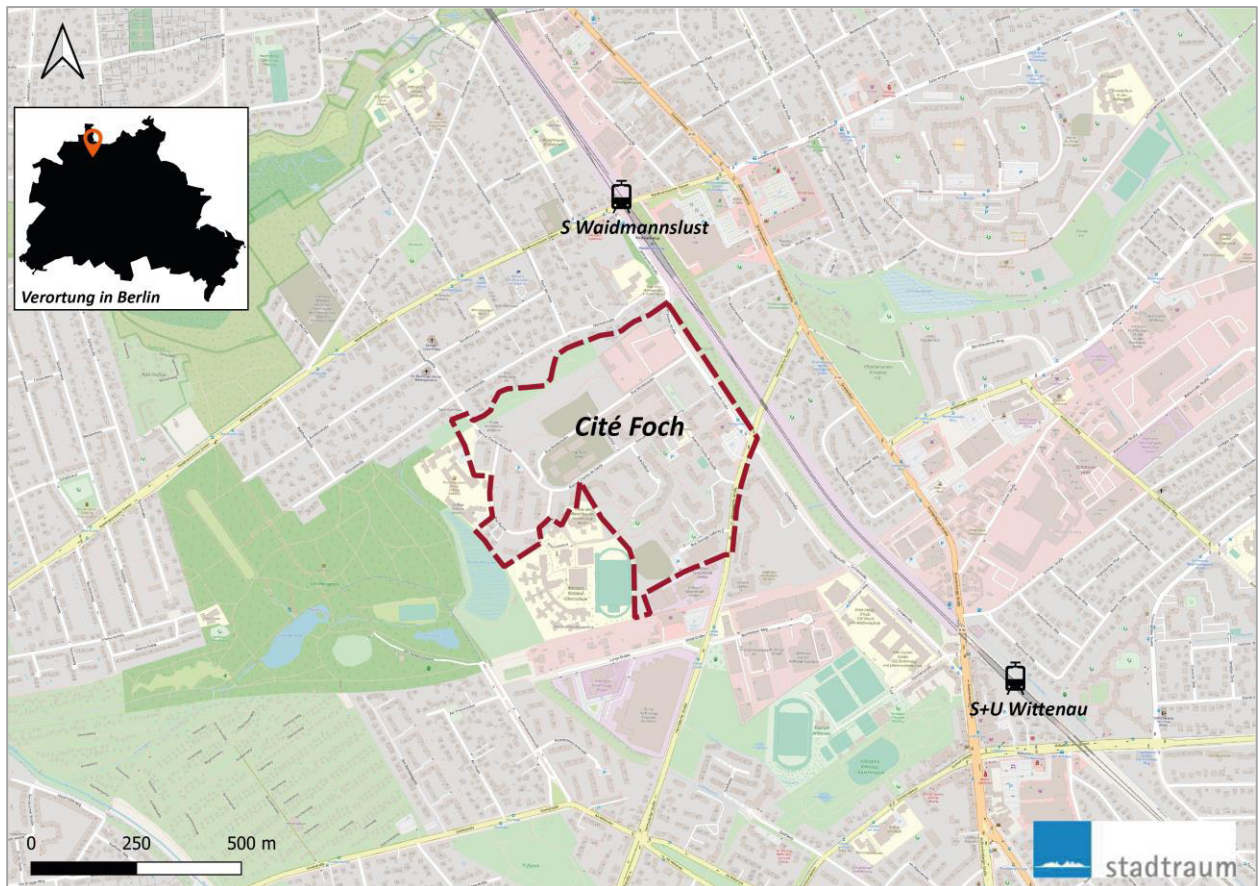


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verortung des Plangebietes (eigene Darstellung)

Da für die neuen Bewohner*innen des Quartiers keine zusätzlichen Pkw-Stellplätze auf den Grundstücken geplant sind, müssen ausreichend attraktive Alternativangebote für die verkehrliche Erreichbarkeit des Quartiers geschaffen werden. Das Mobilitätskonzept hat das Ziel, ergänzend Maßnahmen in Hinblick auf das Leitbild eines möglichst autoarmen bzw. stellplatzreduzierten Quartiers im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu aufzuzeigen.

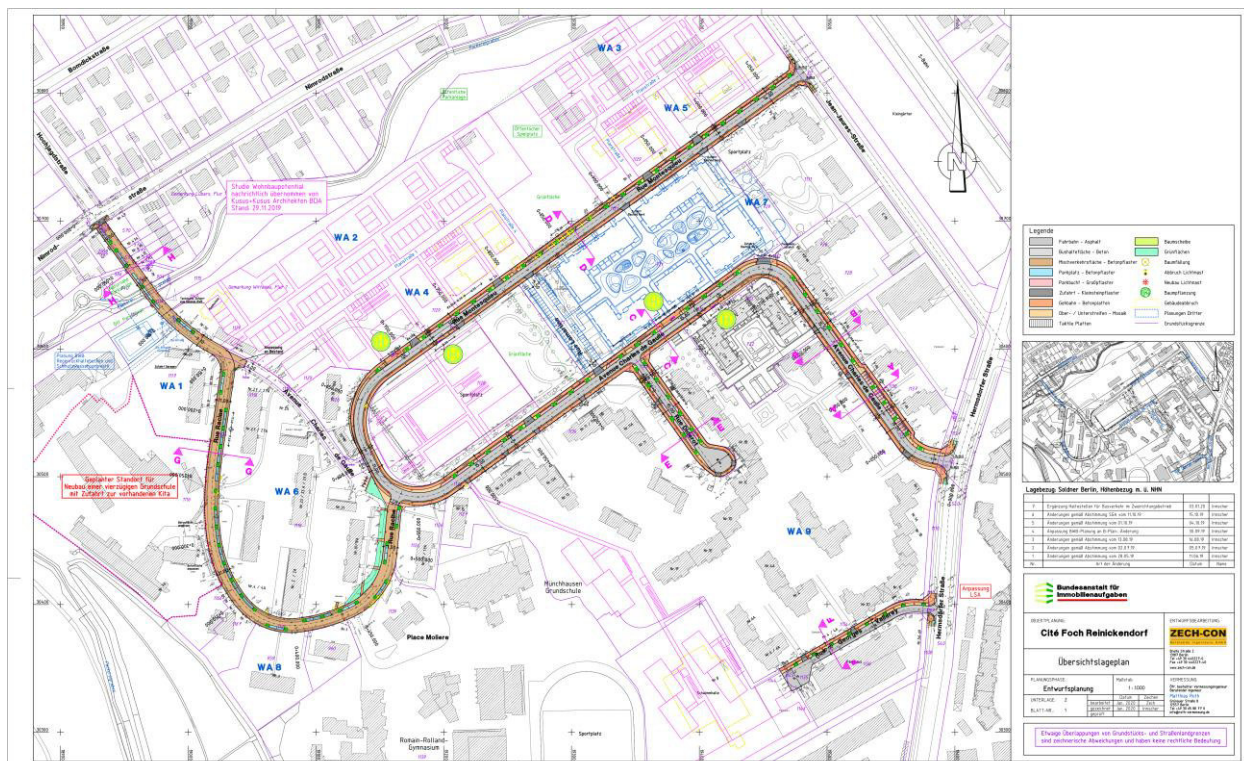
Vor der Beauftragung des Mobilitätskonzeptes wurden Entscheidungen zur Sicherung der Wegeverbindungen, der Gestaltung der Verkehrsanlagen und die Führung des Busverkehrs getroffen, welche den Handlungsspielraum des Mobilitätskonzeptes stark einschränken.

Eine weitere Herausforderung für das Mobilitätskonzept ist, dass es sich um eine Erweiterung eines Bestandsquartieres handelt. Die bereits ansässigen Bewohner*innen besitzen zum Teil private Pkws und haben eigene Garagen, stellen jedoch ihre Pkws auch im öffentlichen Straßenraum ab. Ziel ist es

Bebauungsplan XX-277a

Des Weiteren wurden im Bebauungsplan Wege mit Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert. Das Mobilitätskonzept hat keinen Einfluss darauf, zusätzliche Wege durch den Bebauungsplan zu sichern.

Die Entwurfsplanung (LP 1-3 HOAI) für die Verkehrsanlagen des Fachplaners Zech-Con wurden am 01.10.2020 von dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Reinickendorf freigegeben und am 21.09.2020 erfolgte die abschließende Freigabe der Ausführungsplanung (LP 5 HOAI) für die Verkehrsanlagen im 1. Bauabschnitt in der Cité Foch, welche im Frühjahr 2023 beauftragt wurde. Die Planung umfasst den Straßenquerschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit.



Das Mobilitätskonzept hat daher keinen Einfluss auf Gehweg- und Fahrbahnbreiten. Aus diesem Grund können nur Maßnahmen empfohlen werden, die keinen Einfluss auf die Straßenplanung haben.

Buslinienplanung

Teil der Verkehrsanlagen sind zwei Bushaltestellenpaare an der Av. Charles de Gaulle. Diese sind in ihrer Lage abschließend freigegeben und können nicht verlegt werden.

Welche Buslinie die neuen Haltestellen in welcher Bedienqualität anfährt, obliegt der BVG und der Senatsverwaltung (Aufgabenträger ÖPNV: SenMVKU IV C).

2 Grundlagenermittlung

Die Gestaltung eines Mobilitätskonzepts sollte sich an aktuellen Planwerken und Gesetzen orientieren. In Berlin sind beispielsweise das Berliner Mobilitätsgesetz und die AV Geh- und Radwege maßgeblich für die weitere Ausarbeitung des Konzepts. Dies erfordert den Einsatz von verschiedenen Planungsansätzen, die zunächst für jedes Quartier definiert werden müssen.

2.1 Berliner Mobilitätsgesetz

Das im Jahr 2018 in Kraft getretene Berliner Mobilitätsgesetz hat das Ziel, die Mobilität in der Stadt nachhaltiger, umweltfreundlicher und gerechter zu gestalten.

Ein wichtiger Bestandteil des Gesetzes ist die Förderung des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV). Berlin soll durch breitere Gehwege und durchgängige Barrierefreiheit Fußgänger*innenfreundlicher werden, und auch der ÖPNV soll mit einem Ausbau von U-Bahn-, S-Bahn- und Buslinien sowie der Förderung von Elektromobilität im öffentlichen Verkehr attraktiver und klimafreundlicher gemacht werden. Zudem sollen Verlagerungen zum Radverkehr beispielsweise durch Fahrradstraßen und Fahrradwege erzielt werden. In Kombination mit Carsharing, Ride-Sharing und andere Formen der gemeinsamen Mobilität soll der motorisierte Individualverkehr reduziert werden.

Das seit 2018 geltende Mobilitätsgesetz wird aktuell von dem Berliner Senat überarbeitet (Stand Juni 2023) und um den bereits geplanten Abschnitt zum Wirtschaftsverkehr erweitert werden.

2.2 AV Geh- und Radwege

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (AV) Geh- und Radwege in Berlin ist seit der Einführung 2023 eine Verwaltungsvorschrift, die die Planung, Gestaltung und den Bau von Geh- und Radwegen in Berlin regelt. Ziel ist es, eine sichere, komfortable und barrierefreie Infrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende in Berlin zu schaffen. Sie legt fest, dass bei der Planung von Geh- und Radwegen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden müssen. Dazu gehört insbesondere die Sicherheit, die Barrierefreiheit und die Attraktivität der Wege. Die Vorschrift enthält Vorgaben zur Breite und Gestaltung von Geh- und Radwegen. Diese sollen den jeweiligen Nutzungsanforderungen gerecht werden.

2.3 Konzepte zur Reduzierung des MIV in Wohnquartieren

Die Förderung des Umweltverbundes zielt darauf ab, dass weniger Menschen den privaten Pkw nutzen. Um diese Entwicklung auch in den Quartieren zu unterstützen, gibt es verschiedene Planungsansätze, die im Folgenden kurz erläutert werden.

2.3.1 Autoarmes Quartier

Ein autoarmes Quartier zielt darauf ab, die Nutzung von privaten Kraftfahrzeugen zu reduzieren, ohne sie vollständig zu verbieten. Dazu werden Maßnahmen ergriffen, um die Attraktivität und Bequemlichkeit anderer Verkehrsmittel zu erhöhen, wie beispielsweise der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, die Schaffung von Fahrradwegen und die Förderung des Fußverkehrs. Es gibt im Vergleich zum autofreien Quartier Stellplätze für den privaten Pkw.

2.3.2 Stellplatzreduziertes Quartier

Ein stellplatzreduziertes Quartier bezieht sich auf eine Planungsstrategie, bei der die Anzahl der verpflichtenden Parkplätze für Autos verringert wird. Das bedeutet, dass ein stellplatzreduziertes Quartier auch ein autoarmes Quartier sein kann.

2.3.3 Autoreduziertes Quartier

Ein autoreduziertes Gebiet geht einen Schritt weiter als ein autoarmes Gebiet und zielt darauf ab, die Nutzung von privaten Autos deutlich stärker zu reduzieren. In diesen Bereichen könnten Straßen für den Autoverkehr gesperrt oder stark eingeschränkt sein. Dies kann durch verkehrsberuhigte Zonen, Fußgängerzonen oder autofreie Plätze realisiert werden.

2.3.4 Autofreies Quartier

In autofreien Quartieren ist der Gebrauch von Autos vollständig eingeschränkt oder untersagt. Dies bedeutet, dass es keine Parkmöglichkeiten für Autos gibt. In autofreien Gebieten sind motorisierte Fahrzeuge nicht erlaubt, was dazu führt, dass die Straßen und Wege ausschließlich für Fußgänger, Fahrradfahrer und möglicherweise öffentliche Verkehrsmittel zugänglich sind.

3 Bestandsanalyse

3.1 B-Plan XX-277a

Der Bebauungsplan XX-277a umfasst den Teilbereich der Cité Foch südlich des Packereigrabens, begrenzt durch die Grundstücksflächen Jean-Jaurès-Straße 3/7, 7 A und 21, Hermsdorfer Straße 55, die Grundstücksflächen Hermsdorfer Straße 56–69 und östlich des Steinbergparks (Rosentreterbecken) sowie einen Abschnitt der Jean-Jaurès-Straße und der Hermsdorfer Straße im Bezirk Reinickendorf, Ortsteil Wittenau und Waidmannslust.

Die neue Wohnbebauung entsteht in Allgemeinen Wohngebieten (WA) WA 2, WA 3.1, WA 4, WA 5.1-WA 5.3, WA 7 und WA 10. Im nördlichen Bereich (WA 2 und WA 3.1) entstehen Gebäude mit zwei Vollgeschossen, in den restlichen Bereichen Gebäude mit drei bis sechs Vollgeschossen. Zusätzlich zu den Straßenverkehrsflächen im Bestand werden im B-Plan auch private Verkehrsflächen für die Erschließung der nördlichen WA festgesetzt.

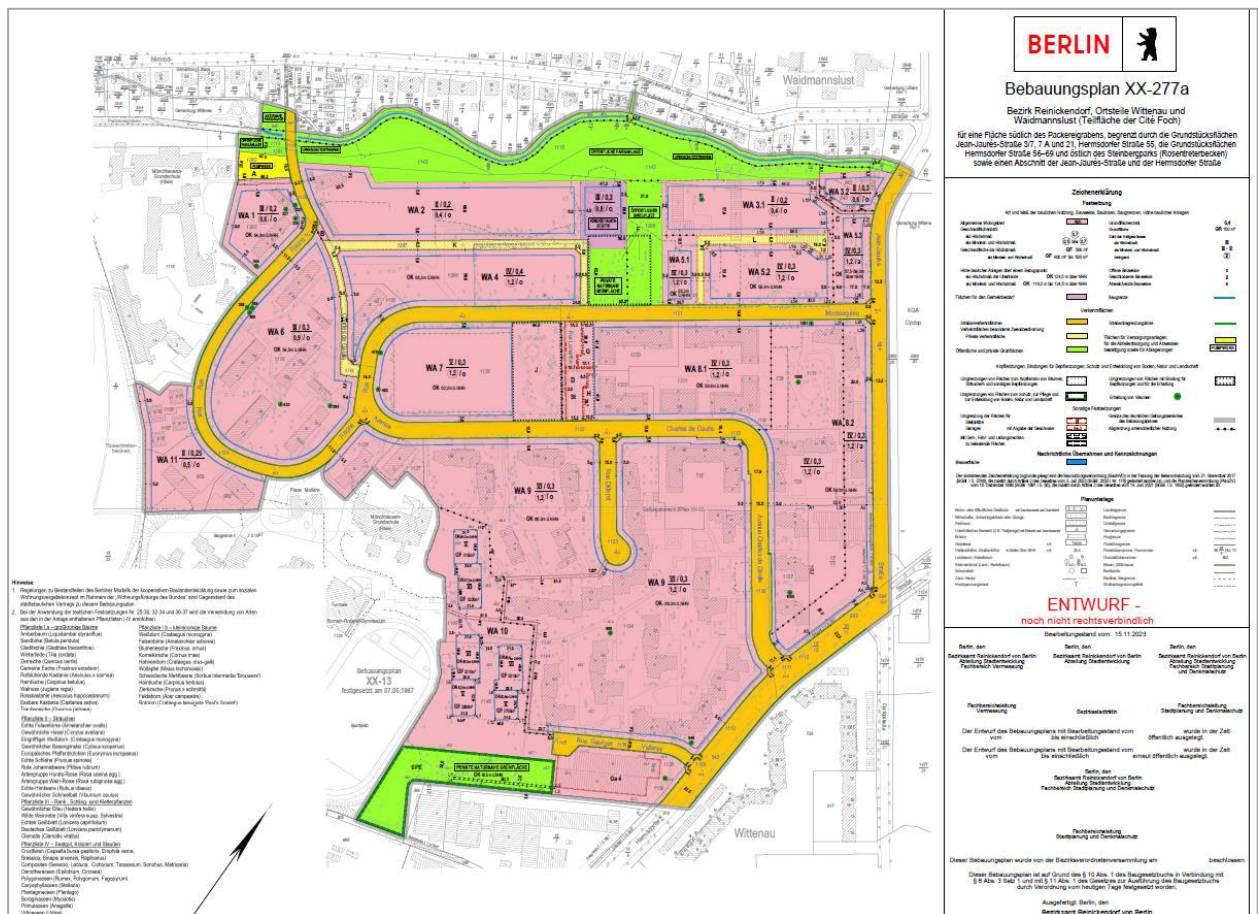


Abbildung 3: Zeichnerische Darstellung des Entwurfs des Bebauungsplans XX-277a (Bezirksamt Reinickendorf)

Die erforderlichen verkehrlichen Untersuchungen für die Aufstellung des B-Plans wurden sowohl im Jahr 2019 als auch in der Aktualisierung von 2022 vom ALB Akustiklabor Berlin durchgeführt. In diesem Rahmen wurden sämtliche klassischen Leistungsbausteine eines Verkehrsgutachtens, das für den B-Plan notwendig ist, erarbeitet. Dies beinhaltet eine umfassende Analyse der aktuellen verkehrlichen Situation, eine Erfassung des Verkehrsaufkommens sowie eine Hochrechnung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs im umliegenden Hauptstraßennetz. Zusätzlich dazu wurden das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund der geplanten Bebauung ermittelt und die Gesamtverkehrszahlen für die Zukunft berechnet. Basierend auf diesen Informationen erfolgte eine Bewertung der Leistungsfähigkeit an den maßgebenden Knotenpunkten sowie Aussagen zur Verkehrsqualität an den Zufahrten und Ausfahrten des geplanten Gebiets.

Ergebnis dieser Untersuchung war, dass durch das Plangebiet keine Einschränkung der Verkehrsqualität im Straßennetz zu erwarten und die Leistungsfähigkeit für alle betrachteten Planfälle gegeben ist.

3.2 Stadträumliche Analyse

Die Cité Foch ist eine Wohnanlage im Bezirk Reinickendorf, Ortsteil Wittenau im Nordwesten von Berlin, die während der französischen Besatzungszeit nach dem Zweiten Weltkrieg zwischen 1952 und 1976 entstand.

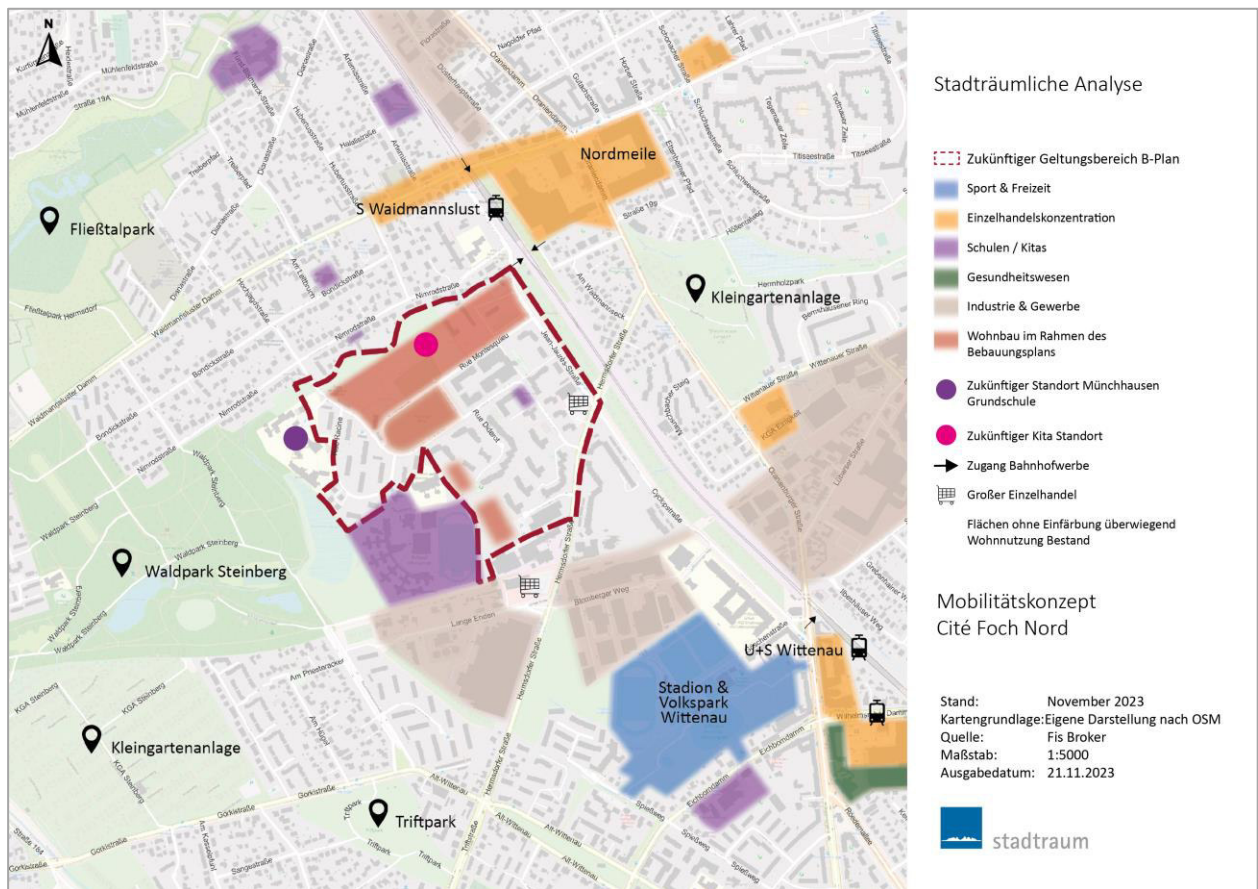


Abbildung 4: Stadträumliche Analyse des Planungsraumes (eigene Darstellung auf Basis von OSM)

Das Untersuchungsgebiet liegt unweit des S-Bahnhofs Waidmannslust und wird begrenzt durch die Jean-Jaurès-Straße 3/7, 7A und 21, Hermsdorfer Straße 55 und 56-69 sowie den Waldpark Steinberg und den Packereigraben.

Im Gebiet befindet sich neben der überwiegenden Wohnbebauung auch eine Kindertagesstätte und ein Discounter. Wichtige Ziele, die direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzen, sind das Romain-Rolland-Gymnasium und die zukünftige Münchhausen Grundschule. Ziele der Nahversorgung sind das Einkaufszentrum Nordmeile und der Waidmannsluster Damm im Norden des Gebietes und der Supermarkt Discounter im Süden.

Der Waldpark Steinberg ist geprägt durch seine natürliche Umgebung aus Wald, Wiesen, Teichen und kleinen Gewässern und ist mit seinen angelegten Wegen ein beliebtes Naherholungsgebiet für die Bewohner*innen von Reinickendorf und der umliegenden Gebiete.

3.3 Radverkehrsnetz und Radverkehrsinfrastruktur

Im Bestand hat das Quartier keine dem Radverkehr zugeordnete verkehrliche Infrastruktur. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Jean-Jaurès-Straße (Radvorrangnetz) und die Straße Avenue Charles de Gaulle (Ergänzungsnetz) sind Teil des Berliner Radvorrangnetzes (s. Abbildung 5). Das Berliner Radvorrangnetz ist ein Teil des Berliner

Mobilitätsgesetzes, das darauf abzielt, die Bedingungen für den Fahrradverkehr in der Stadt zu verbessern. Es beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen, um den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten.



Abbildung 5: Radverkehrsnetz und bestehende Radverkehrsinfrastruktur Cité Foch Nord (eigene Darstellung)

Straßen des Radvorrangnetzes, wie hier die Jean-Jaurès-Straße, umfassen die wichtigsten und meistbefahrenen Routen für Radfahrer, die als bevorzugte Verbindungen für den Radverkehr ausgewiesen werden. Straßen des Radvorrangnetzes müssen besonders fahrradfreundlich gestaltet werden, was bedeutet, dass sie sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen sollen. Es sollen gut ausgebaute und sichere Radwege entstehen, die klar von anderen Verkehrsteilen abgetrennt sind. Dies kann durch bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise durch bauliche Radwege oder Radfahrstreifen, erreicht werden.

Das Ergänzungsnetz besteht aus einer Vielzahl von weiteren Routen, die zwar nicht die Hauptverkehrsachsen abdecken, aber dennoch wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz darstellen. Das Ergänzungsnetz ist darauf ausgerichtet, auch weniger stark frequentierte Straßen und Nebenstraßen einzubeziehen und so das gesamte Stadtgebiet besser für den Radverkehr zu erschließen. Im Ergänzungsnetz ist keine separate Radinfrastruktur gefordert, bei der Straßengestaltung sollten jedoch die Bedürfnisse der Radfahrer besonders berücksichtigt werden, auch wenn sie nicht die gleiche Priorität wie im Radvorrangnetz

haben. Dazu kann die bestehende Infrastruktur optimiert werden und dadurch gezielte Maßnahmen fahrradfreundlich gemacht werden.

In der vorliegenden Straßenplanung für die Avenue Charles de Gaulle (Ergänzungsnetz) wird der Radverkehr im Mischverkehr mitgeführt, bauliche Radwege sind nicht vorgesehen. Da die Straße Bestandteil einer Tempo-30-Zone ist, sind separate Radverkehrsanlagen nicht unbedingt erforderlich. Gerade auf Schulwegen können sie jedoch der Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad für den Schulweg dienen.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Cité Foch befindet sich in (unmittelbarer) Nähe südlich des S-Bahnhofs Waidmannslust. Dieser ist ein Haltepunkt der S-Bahn-Linien S1, welche als wichtige Nord-Süd-Verbindung von Oranienburg nach Wannsee fährt, sowie der S85, die zwischen Grünau und Frohnau verkehrt. Die S1 verkehrt zu allen Tageszeiten und am Wochenende auch im Nachtverkehr. Mindestens in der HVZ und NVZ besteht ein 10-Minuten-Takt. Die S85 verkehrt täglich, aber nicht in den Abendstunden (nach ca. 22 Uhr) im 20-Minuten-Takt. Der Bahnhof Waidmannslust verfügt über einen Zugang im Norden und einen Zugang im Süden. An beiden Zugängen befinden sich Radabstellanlagen, die größere Anzahl befindet sich allerdings am nördlichen Zugang. Ein barrierefreier Zugang ist nur im Norden möglich. Für die Erschließung des Untersuchungsgebietes Cité Foch ist der südliche Zugang von Bedeutung und erschließt nach Nahverkehrsplan (NVP) den nördlichen Rand des Quartieres. (s. Abbildung 6)

Eine Buslinie führt im Bestand nicht durch das Planungsgebiet. Die nächstgelegene Haltestelle ist die Haltestelle Cyclopstr. an der Jean-Jaurès-Straße. Dort verkehrt die Buslinie 322, die von der U-Bahnhaltestelle Paracelsus-Bad unter anderem über die Haltestellen U Lindauer Allee, S Eichborndamm, U Rathaus Reinickendorf zur Titiseestraße fährt und das Quartier an den ÖPNV-Knotenpunkt S+U Wittenau und das Nahversorgungsgebiet Nordmeile direkt anbindet. Mit der Linie 322 ist auch ein Umstieg auf die Linie 222 (Haltestelle S Waidmannslust) möglich, die Alt-Lübars mit Tegelort verbindet.

Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist trotz der Nähe des S-Bahnhofs mit mangelhaft zu bewerten, da ein großer Teil des Gebietes außerhalb der vom Berliner Nahverkehrsplan geforderten Erschließungsradien des ÖPNV befindet. Dieser Mangel wurde bereits bei der Erstellung des verkehrlichen Gutachtens festgestellt, weshalb zwei neue Haltestellenpaare in der Cité Foch geplant wurden. Diese befinden sich in der Rue Montesquieu und in der Avenue Charles de Gaulle. Die in Abbildung 6 dargestellten Erschließungskreise zeigen, dass mit den zusätzlichen Haltestellen die Cité Foch räumlich gut erschlossen wird. Die Taktung und Betriebszeiten sind separat zu bewerten (s. 4.4).

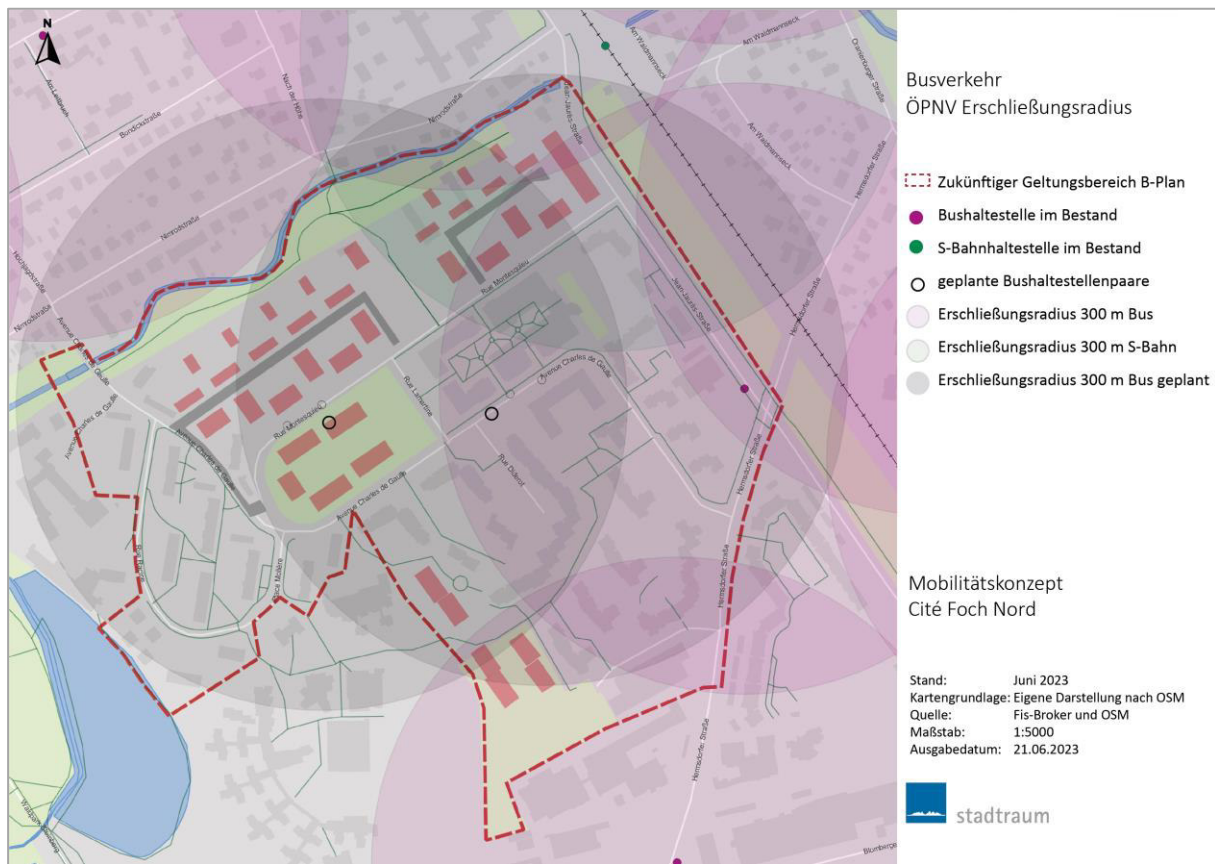


Abbildung 6: ÖPNV Erschließungsradius Cité Foch (eigene Darstellung)

Neben der Position der Haltestellen ist der Takt des Busverkehrs entscheidet für die Qualität des ÖPNV-Anschlusses. Die Buslinie 322 verkehrt Montag bis Freitag zwischen U Rathaus Reinickendorf und Titisee-str. zwischen 5:30 und 19:30 im 20-Minuten-Takt. Am Wochenende gibt es keinen Busverkehr auf dieser Linie.

3.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Für die neu geplanten Wohngebäude werden keine großen Parkieranlagen auf den Grundstücken wie z. B. Tiefgaragen errichtet. In den Wohngebieten WA2 und WA3 (nördlich der Rue Montesquieu) sind einige ebenerdige Stellplätze für Anlieger vorgesehen.

Im Bestand gibt es knapp 300 private Stellplätze. Davon fallen 200 Stellplätze auf das Parkhaus im Süden, das aktuell nicht in vollem Umfang nutzbar ist. Das Parken im öffentlichen Raum entlang der Straßen ist ebenfalls möglich. In der Neugestaltung der Rue Montesquieu, der Rue Racine und der Avenue Charles de Gaulle ist auch Platz für das Parken im öffentlichen Raum entlang der Fahrbahn vorgesehen.

Größere Parkplätze im Quartier sind das Parkhaus in der Rue Georges Vallerey und der Kundenparkplatz des Supermarktes an der Jean-Jaurès-Straße.



Abbildung 7: Flächen für den ruhenden Verkehr in der Cité Foch Nord im Bestand (eigene Darstellung)

3.6 Sharing-Angebote

In Berlin gibt es eine Vielzahl von Sharing-Anbietern für Mobilität, die verschiedene Dienstleistungen anbieten. Das Angebot umfasst zweirädrige Fahrzeuge wie E-Tretroller, Fahrräder und E-Mopeds sowie Pkws in verschiedenen Größen.

Im Untersuchungsgebiet konnte kein Angebot an Sharing-Dienstleistungen festgestellt werden. Im direkten Umfeld an das Planungsgebiet können E-Tretroller und Fahrräder des Anbieters Tier in der Waidmannslust Damm und Hermsdorfer Straße ausgeliehen und abgestellt werden. Am nördlichen Zugang des S-Bahnhofes Waidmannslust ist eine Nextbike-Station angezeigt, jedoch sind dort keine Fahrräder verfügbar. Das Geschäftsgebiet der Carsharinganbieter SIXT und Miles endet am Eichborndamm und dem Wilhelmsruher Damm.

3.7 SWOT-Analyse

Stärke • Gute Anbindung an den ÖPNV • Vielseitiges Angebot an sozialer Infrastruktur • Hohe Aufenthaltsqualität durch geringen Verkehrslärm und viel Begrünung	Schwäche • Bahndamm als Barriere → Umwege • Keine Radinfrastruktur im Bestand und in der Planung • Fehlende Sharing-Angebote
Chance • Verkehrliche und städtebauliche Neuordnung durch Nachverdichtung • Ausbau des Bildungsstandortes • Homogene Bewohner*innenstruktur (Bundesbedienstete) • Parkhaus im Bestand	Herausforderungen • Ausbauzustand und Lage des Parkhauses • Geringe Nutzungsmischung • Einflussnahme auf Mobilitätsverhalten der Bestandsmieter*innen • Vermeidung des Durchgangsverkehrs • Überbrückung der „Letzten Meile“

Abbildung 8: Tabellarische SWOT-Analyse Cité Foch (eigene Darstellung)

Mit dem S-Bahnhof Waidmannslust verfügt das Untersuchungsgebiet grundsätzlich über einen guten Anschluss an den schienengebundenen ÖPNV. Allerdings ist dieser fußläufig nicht gut erschlossen: Der barrierefreie Zugang liegt vom Quartier abgewandt, und der unlängst geöffnete Südzugang ist zwar ein deutlicher Gewinn für die Erschließung, aber nicht einladend gestaltet. Im Übrigen gibt es keine Zubringerbusse aus dem Inneren des Quartiers zur S-Bahn und auch nicht zum unweit gelegenen Endpunkt der U8 am S+U - Bhf Wittenau.

Das Parkhaus birgt die Chance, dieses als Quartiersgarage zu nutzen und somit den motorisierten Individualverkehr aus dem Quartier möglichst fernzuhalten. Die Herausforderung ist die Lage des Parkhauses. Eine Randlage spricht zwar zunächst für eine Quartiersgarage, allerdings wird die Wohnbebauung ohne Stellplätze am gegenüberliegenden Ende des Gebietes gebaut, wodurch ein relativ langer Fußweg zwischen Quartiersgarage und Wohnhaus entsteht.

Gegen ein Quartier der kurzen Wege spricht auch die geringe Nutzungsmischung in der Cité Foch. Zwar gibt es ein vielseitiges Angebot an sozialer Infrastruktur, im speziellen Schulen und Kita, jedoch ist das Quartier im Bestand fast ausschließlich durch Wohnbebauung geprägt. Bis auf zwei geplante Gewerbeeinheiten im Neubau im WA 5.3 an der nördlichen Grenze des Gebietes sowie ggf. im südlich gelegenen WA10 folgt die Neubebauung diesem Konzept. Dadurch wirkt das Quartier aber auch sehr ruhig und hat durch die vielen Grünflächen und Fußwege eine hohe Aufenthaltsqualität.

Eine Konzentration an Einzelhandel befindet sich nördlich der Cité Foch am Waidmannsluster Damm. Dort gibt es eine Vielzahl von Geschäften sowie das Einkaufszentrum *Nordmeile* mit etwa 80 Ladenlokalen. Der Bahndamm hat eine große Barrierewirkung, sodass z. B. die *Nordmeile* nur über die Jean-Jaurès-Straße (und weiter über Waidmannsluster Damm oder über einen am südlichen – nicht barrierefreien – Zugang des S-Bhf Waidmannslust anschließenden Fußweg, der zur Straße Am Waidmannseck und weiter zum Oraniendamm führt) erreichbar ist und spürbare Umwege in Kauf genommen werden müssen, wenn man mit dem Rad und zu Fuß unterwegs ist. Im Bestand ist keine Radinfrastruktur vorhanden, es gibt jedoch Seitens des Bezirks Planungen für einen Radweg an der Jean-Jaurès-Straße.

Eine weitere Herausforderung ist, dass aktuell keine Dienstleister von (E-) Mobilitätssharing in Waidmannslust aktiv sind und auch in der unmittelbaren Umgebung an kein Sharingnetz angeschlossen werden kann.

4 Mobilitätskonzept

4.1 Leitbild

Das Leitbild für die Cité Foch im hier untersuchten Umgriff bestimmt sich wesentlich durch das Ziel, die Nutzung des privaten Pkw möglichst gering zu halten. Mittelbar soll damit ein Beitrag zum Klimaschutz und zu einem stadtverträglichen Verkehr geleistet werden.

Mit dem Zeithorizont 2030 strebt Berlin einen MIV-Anteil am gesamtstädtischen Modal Split der Wege von 18 % an. Für den Bezirk Reinickendorf lag er im Jahr 2018 doppelt so hoch. Der Bezirk Reinickendorf ist sowohl durch Ortsteile geringer Siedlungsdichte (wie z. B. Frohnau oder Heiligensee) als auch Ortsteile sehr hoher Siedlungsdichte (wie z. B. Reinickendorf oder das Märkische Viertel) gekennzeichnet, insofern kann das gesamtstädtische Mittel 2030 als Zielvorgabe auch für den Bezirk Reinickendorf angesetzt werden.

Angesichts dieses hohen Veränderungserfordernisses wäre für die Cité Foch ein autofreies Quartier (zur Begrifflichkeit vgl. Kapitel 2.3) wünschenswert. Dieses ist im Rahmen des laufenden Vorhabens der BlmA nicht zu erreichen, da auf diverse Bestandsparameter kein Einfluss besteht. Als Leitbild wird daher das autoreduzierte Quartier gewählt. Als Mittel sollen hier insbesondere eingesetzt werden:

Pull-Faktoren:

- dichtes Netz an qualifizierten Fußwegen
- gute Befahrbarkeit mit dem Fahrrad
- gute ÖPNV-Bedienung
- gute Sharing-Angebote
- Stellplatzangebote am Rand des Quartiers

Push-Faktoren:

- Stellplatz-Nutzungsvereinbarung bei Neuvermietung
- möglichst kein Dauerparken im öffentlichen Straßenraum
- keine Hol- und Bringzonen vor den Schulen

4.2 Fußverkehr

Ein wesentliches Element für autoarme Mobilität ist die fußläufig erreichbare Nahversorgung. Hierbei ist es von großem Vorteil, wenn dabei eine gewisse Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten besteht (z. B. Vollsortimenter und Discounter oder Fachgeschäfte). In der Cité Foch gibt es nur einen Discounter an der Hermsdorfer Straße 55 sowie künftig voraussichtlich ein (sehr) kleines Ladengeschäft an der Jean-Jaurès-Straße, Ecke Rue Montesquieu, das jedoch bei weitem nicht den Charakter eines Vollsortimenters haben wird.

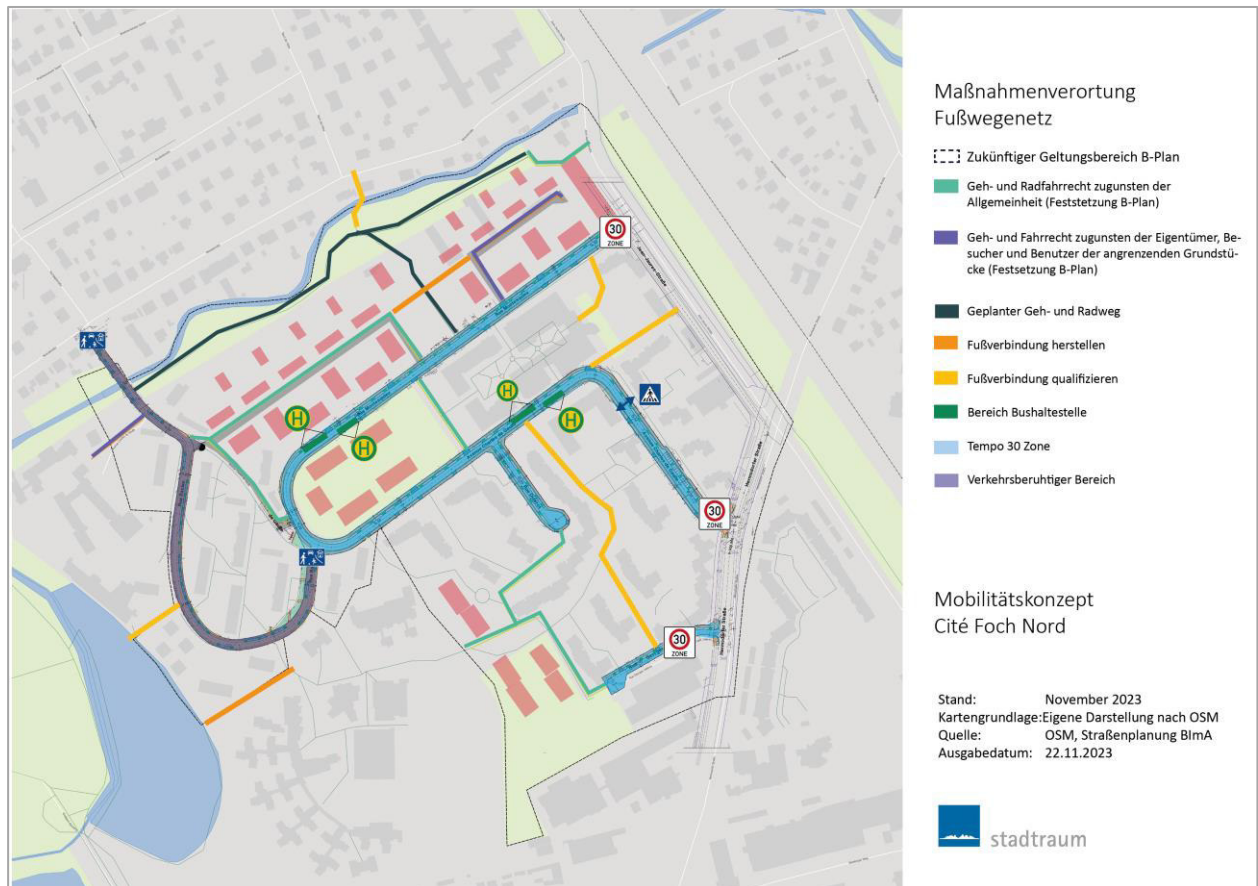


Abbildung 9: Maßnahmenverortung Fußwegenetz (eigene Darstellung)

Eine verbesserte Fußwegebeziehung zum einzigen Nahversorger des Gebiets wäre von erheblicher Wichtigkeit. Zu denken ist dabei an eine Fortsetzung der Wegebeziehung zwischen der Av. Charles de Gaulle 4 und 6 zum Parkplatz des Discounters. Dieser Weg würde jedoch im Rangierbereich der Anlieferung münden, es wäre die u. a. dem Lärmschutz dienende Wand zu durchtrennen, und es sind private Grundstücke betroffen. Eine weitere Möglichkeit wäre die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen der Zufahrt zu den Garagen der Jean-Jaurès-Straße 3 und dem Fußweg auf dem Innenhof der Av. Charles de Gaulle 8. Diese Verbindung würde jedoch über einen Spielplatz auf Privatgelände führen. Daher werden diese Ansätze nicht weiterverfolgt.

So bleibt der private Erschließungsweg nördlich der Av. Charles de Gaulle 8b als direkteste Fußwegebeziehung zum Nahversorger. Da dieser neben der Erschließung auch eine Feuerwehrezufahrt darstellt, ist die durchgängige Nutzbarkeit für den Fußverkehr sichergestellt. Zur Verkehrssicherung sollte eine Vereinbarung mit dem Eigentümer oder der Eigentümerin getroffen werden, ggf. ist ein öffentliches Geh- und Radfahrrecht im Grundbuch einzutragen.

Eine Wegeverbindung, die direkt diagonal zwischen der nördlichen Kurve der Av. Charles de Gaulle und der Einmündung Jean-Jaurès-Str./ Rue Montesquieu verläuft und so den Weg zum/vom S-Bahnhof Waidmannslust spürbar verkürzt, wäre wünschenswert, ist aber nicht realisierbar, da das Bestandsgebäude nicht über eine Durchwegung verfügt. Außerdem wären private Grundstücke betroffen, dies muss aber kein unüberwindliches Hindernis darstellen. Hier wird eine kleinere Diagonalverbindung vorgeschlagen,

die vom Hofzugang im Baublock zwischen Rue Montesquieu und Av. Charles de Gaulle zur Rue Montesquieu führt und unmittelbar westlich des Hauses Nr. 7a mündet. Auch hiervon sind private Flächen betroffen, für die eine Regelung gefunden werden muss (Wegerecht, ggf. Ankauf).

In Höhe der Kita Av. Charles de Gaulle 7b ist eine Querungshilfe empfehlenswert, vorgeschlagen wird ein FGÜ („Zebrastreifen“). Dieser kann vor einer Kita im Grundsatz auch innerhalb einer Tempo-30-Zone angeordnet werden. Die Errichtung des FGÜ bedarf einer Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde, die in der Regel Belastungszahlen des realen Verkehrsaufkommens zu Grunde legt. Die Querungsstelle sollte unabhängig von der Anordnung eines FGÜ straßenbaulich hergerichtet werden (Tiefborde, gute Beleuchtung).

Eine Fußwegeverbindung zwischen der Rue Montesquieu und der Nimrodstraße über die vorhandene Brücke über den Packereigraben (mündet auf die Nimrodstraße etwa gegenüber der Straße Nach der Höhe) ist Bestandteil der vorliegenden Planung. Hier sollte eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den parallel zur Rue Montesquieu verlaufenden Planstraßen ergänzt werden. Beide Wege sind mit einer ausreichenden Beleuchtung zu versehen.

Das Fußwegenetz zwischen Av. Charles de Gaulle und Rue Georges Vallerey ist im Hinblick auf Winterdienst/Laubbeseitigung, Barrierefreiheit und Beleuchtung zu überprüfen, einschließlich der Durchquerung des Gebäudes Rue Diderot 1. Dieses Netz stellt eine wichtige Verbindung zum Parkhaus bzw. der künftigen Quartiersgarage dar.

Das Wegenetz des Steinbergparks ist zurzeit, außer über die Nimrodstraße, von der Cité Foch aus nur über eine Zuwegung südlich des ehem. Collège Voltaire (Rue Racine 7a) zu erreichen. Eine zweite Verbindung von der Zufahrt zur Romain-Rolland-Oberschule aus (südlich der Gebäude Rue Racine 1 und 3 verlaufend) – und damit direkt an das Fußwegenetz zur südlichen Cité Foch anbindend – wird empfohlen.

Außerhalb des Planungsgebiets ist die Herstellung einer Fußwegebeziehung zum Einkaufszentrum Nordmeile zu nennen. Der Fußweg führt über den Waidmannsluster Damm, hier sollte gegenüber der Düsterrauptstraße ein barrierefreier Fußweg zum Parkplatz hergestellt und weiter zum Eingangsbereich qualifiziert werden.



Abbildung 10: Herzustellende Fußwege außerhalb des Untersuchungsgebietes (eigene Darstellung)

4.3 Radverkehr

Da es sich bei der Avenue Charles de Gaulle um eine Straße des Ergänzungsnetzes handelt und Tempo 30 ausgewiesen wird, kann der Radverkehr weiter im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bauliche Radwege sind in der vorliegenden Straßenplanung nicht vorgesehen, markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn wären nach gegenwärtiger Rechtslage nicht anordnungsfähig.

Das Ergänzungsnetz führt in südöstlicher Richtung weiter zur Hermsdorfer Straße, die mit baulichen Radwegen ausgestattet ist. Das Radhauptnetz verläuft über die Jean-Jaurès-Straße und wird am günstigsten über die Rue Montesquieu erreicht. In nordwestlicher Richtung führt das Ergänzungsnetz über die Hochjagdstraße zum Waidmannsluster Damm. Die Hochjagdstraße weist eine Fahrbahndecke aus Großpflaster auf. Es wird empfohlen, diese fahrradfreundlich umzubauen (Asphaltierung, alternativ Abschleifen bzw. Austausch eines Teils oder der gesamten Fahrbahndecke gegen ebenes Pflaster z. B. aus Betonsteinen).

Die Rue Racine, über die auch die neue Grundschule und die Romain-Rolland-Oberschule erschlossen werden, wird zukünftig als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet (mit Zeichen 325 StVO). In diesem haben Fußgänger*innen und andere Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr. Fahrzeuge dürfen in einem verkehrsberuhigten Bereich nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen jederzeit bereit sein anzuhalten. Die Rechtsprechung akzeptiert jedoch alle gefahrenen Geschwindigkeiten, die deutlich unter 20 km/h liegen, als nicht zu ahnden, sodass von einer real gefahrenen Schrittgeschwindigkeit (das wären etwa 3 bis max. 7 km/h) nicht auszugehen ist.

4.3.1 Radabstellanlagen im Bereich der Wohnungen

Die *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Stellplatzanforderung* (AV Stellplätze) Anlage 2 dient als Grundlage für die Berechnung und Festlegung der erforderlichen Stellplatzkapazitäten für Fahrräder bei Bauvorhaben.

Neubau

Der Nachweis für die benötigten Fahrradstellplätze wurde bereits von der BlmA im Vorfeld beauftragt.

Nach Anlage 2 müssen ab einer Anzahl von 20 Wohneinheiten mindestens ein Abstellplatz für Sonderfahräder geschaffen werden. Hochgerechnet ergeben sich für den Neubau 27 Abstellplätze für Sonderfahräder wie z.B. Liegeräder oder Lastenräder.

Tabelle 1: Radabstellanlagen für Wohnungsneubau (BlmA und *stadtraum nach AV Stellplätze Anlage 2)

Wohngebiet	Anzahl der Wohneinheiten (WE)	Anzahl der Fahrradstellplätze
WA 2	42	168
WA 3	29	116
WA 4	100	300
WA 5	85	255
WA 7	160	480
WA 10	180	540

Radabstellanlagen müssen für alle Nutzer*innen, einschließlich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, gut zugänglich sein und sollten so gestaltet sein, dass Fahrräder sicher und geschützt abgestellt werden können. Es wird empfohlen, Radabstellanlagen mit Überdachungen oder Wetterschutz zu versehen, um Fahrräder vor Witterungseinflüssen zu schützen. Zudem sollte ausreichende Beleuchtung vorhanden sein, um die Sicherheit der Nutzer zu gewährleisten. Sie sollten auch groß genug sein, um verschiedene Arten von Fahrrädern, einschließlich Lastenrädern oder E-Bikes, unterbringen zu können.

Bestand

Zwar findet die AV Stellplätze Anlage 2 nur bei Neubauvorhaben Anwendung, jedoch wird mit dem Anspruch auf die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzepts und im Hinblick auf einen perspektivischen Wechsel der demographischen und sozialen Eigenschaften der Bewohnerschaft im Bestand empfohlen, auch für die vorhandene Wohnbebauung ausreichend qualifizierte Radabstellanlagen sicherzustellen.

Aufgrund der Menge und Größe Wohnungen im Bestand wird nach AV Stellplätze Anlage 2 eine Anzahl von 1.715 Fahrradstellplätzen für die Wohnungen im Bestand benötigt. Davon sind 24 Stellplätze für Fahrräder mit Sondermaßen herzustellen. Wichtig ist, diese auf geeigneten Standorten zu realisieren, um eine bequeme Nutzung zu ermöglichen.

Tabelle 2: Berechnung Fahrradstellplätze im Bestand nach AV Stellplätze Anlage 2 (stadtraum nach AV Stellplätze Anlage 2)

Wohnungsgröße	Anzahl der Wohneinheiten (WE) / Anzahl der Gebäude	Anzahl der Fahrradstellplätze
Bis 50 m ²	0	0
Bis 75 m ²	29	15
Bis 100 m ²	87	264
Ab 100 m ²	354	1.416

Im Bestand existieren einige Fahrradabstellräume. Es ist jedoch lediglich die Größe der Räume bekannt, nicht jedoch deren Ausstattung mit Fahrradbügeln. Um festzustellen, wie viele der nach AV Stellplätze Anlage 2 benötigten Stellplätze in den Fahrradabstellräumen untergebracht werden können, wurden anhand der Mindestmaße im 'Fahrradparken in Berlin – Leitfaden für die Planung' aus dem Jahr 2008 Kapazitäten abgeschätzt. Es wird angenommen, dass für das Abstellen eines Fahrrades an einem Anlehnbügel circa 3,5 m² benötigt werden. Das umfasst das Anschließen am Bügel sowie die Bewegungsfläche. Nach Angaben der BImA umfasst die verfügbare Fläche im Bestand fast 1.000 m². Die Betrachtungen beziehen sich immer auf die einzelnen Wohngebäude und können Anlage 3 entnommen werden. Nach Anwendung der benötigten Flächen gemäß dem Berliner Leitfaden können etwa 285 der 1692 nach AV Stellplätze Anlage 2 benötigten Stellplätze in den vorhandenen Fahrradkellern untergebracht werden. Die Unterbringung der 24 Stellplätze für Fahrräder mit Sondermaßen muss im Detail geprüft werden, da diese andere Ansprüche (höherer Platzbedarf) an den Raum haben.

4.3.2 Bike & Ride

Neben den Radabstellanlagen im Quartier sollten zusätzliche Radabstellanlagen am S-Bahnhof Waidmannslust geschaffen werden. Damit soll die Kombination von Fahrradfahren und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert werden.



Abbildung 11: S-Bahnhof Waidmannslust südlicher Zugang (Quelle: stadtraum)



Abbildung 12: Radabstellanlagen am S-Bahnhof Waidmannslust südlicher Zugang (Quelle: stadtraum)

Der Bedarf an Radabstellanlagen wurde von infraVelo im Zuge einer berlinweiten Standort- und Potenzialanalyse festgestellt. Die infraVelo ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der landeseigenen Grün Berlin GmbH und übernimmt seit der Gründung 2017 im Auftrag des Landes Berlin die Planungen

und den Ausbau der Radinfrastruktur in Berlin. Die Studie am Standort Waidmannslust wurde 2019 durchgeführt. Bereits damals wurde angegeben, dass eine Zunahme der Einwohnerzahl berücksichtigt wurde, jedoch enthält die Studie keine Informationen, ob dabei auch das Projekt Cité Foch einbezogen wurde.

Die Basisprognose für den Bahnhof Waidmannslust ergibt für das Jahr 2030 einen Bedarf von 203 Stellplätzen. Vor dem Hintergrund des heutigen Angebots von 96 Stellplätzen sind mindestens 107 zusätzliche Stellplätze herzustellen. Hiervon sollten mindestens 41 Stellplätze zugangsgesichert sein. Basis dieser Berechnung ist die Annahme, dass 20% des Stellplatzbedarfs 2030 zugangsgesichert sein sollten (vgl. InfraVelo 2019).

Teil der Standort- und Potenzialanalyse war auch die Kartierung von Potenzialflächen. Für den südlichen Eingang könnten laut Studie etwa 100 Stellplätze geschaffen werden, 48 als Doppelstockparker am Standort der aktuellen Radabstellanlage und 50 Doppelstockparker als Sammelschließanlage auf dem Grünstreifen angrenzend an die Jean-Jaurès-Straße (vgl. InfraVelo 2019).



Abbildung 13: Beispiel zugangsgesicherte Fahrradboxen (Quelle: stadtraum)



Abbildung 14: Beispiel für Doppelstockparker (EASYLIFT 500 D mit BWA® Bausystem Flachdach)

Für die Cité Foch ist Bike & Ride nicht von hoher Bedeutung, da die Wege zur S-Bahn bei den vorliegenden Entfernungen in der Regel zu Fuß oder mit dem Bus zurückgelegt werden. Das Rad ist eher dann von Bedeutung, wenn es in der Bahn mitgenommen wird oder wenn der Umstieg in den ÖPNV am U-Bhf Wittenau erfolgt. Dennoch sollten am Bahnhof Waidmannslust freie Abstellplätze verfügbar sein, damit diejenigen, die B&R nutzen wollen, dies auch können.

4.4 ÖPNV

Eine attraktive und leistungsfähige ÖPNV-Anbindung ist eine wesentliche Voraussetzung für ein autoarmes Mobilitätskonzept. Der ÖPNV ist dabei das entscheidende Angebot für Fahrten mit längerer Wegstrecke oder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Der S-Bahnhof Waidmannslust ist grundsätzlich ein attraktiver ÖPNV-Startpunkt für alle Bewohnenden der Cité Foch. Jedoch ist teilweise ein Fußweg bis zu etwa 800 m Luftlinie zurückzulegen, zum barrierefreien Zugang des S-Bahnhofs sind es nochmals etwa 100 m mehr. Besonders im westlichen Teil der Cité Foch ist die Attraktivität des S-Bahnhofs also nur für diejenigen gegeben, die solche Wegstrecken ohne Probleme zu Fuß zurücklegen können und dazu bereit sind. Eine notwendige Ergänzung ist daher ein attraktives Busangebot als Zubringer zur Schnellbahn. Dies spiegelt sich auch in den Erschließungsvorgaben des Nahverkehrsplans (i. d. R. 300 m Luftlinie in dicht besiedeltem Bereich).

Außer der Zubringerfunktion zum S-Bhf Waidmannslust sollte so auch der Nahverkehrsknoten S+U – Bhf Wittenau angebunden und eine Verbindung zu den Einkaufsmöglichkeiten Nordmeile sowie Märkisches Viertel – und dort auch zu den weiteren öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten – geschaffen werden.

Die Gestaltung des ÖPNV-Angebots obliegt dem ÖPNV-Aufgabenträger (bei SenMVKU) – durch Bestellung der Verkehrsleistung und Festsetzung des Qualitäts- und Tarifr Rahmens – sowie der BVG bzw. der S-Bahn Berlin GmbH als beauftragtem Verkehrsbetrieb. Linienkonzepte werden in der Regel vom Verkehrsbetrieb erstellt und das Einvernehmen mit dem Aufgabenträger gesucht. Da zudem die Haltestellenstandorte innerhalb der Cité Foch bereits fixiert sind, besteht für die BlmA – aber auch seitens des Bezirks Reinickendorf – kein unmittelbarer Handlungsspielraum.

Für ein autoarmes oder stellplatzreduziertes Quartier stellt der ÖPNV aber die entscheidende und barrierefreie Mobilitätsalternative für mittlere und weite Strecken dar. Diese Zielstellung konnte in den Planungen von SenMVKU und BVG bislang nicht berücksichtigt werden. Aus diesem Grund wurde ein eigenes Bus-Konzept entwickelt, das dem Aufgabenträger und der BVG vorgestellt wurde und in den Grundzügen konsensfähig erschien (s. Kapitel 4.4.1). Erst gegen Ende der Bearbeitungszeit wurde mit Verweis auf Kapazitätsengpässe (Personalmangel) von der BVG ein mit dem Aufgabenträger abgestimmtes, angebotsreduziertes Bus-Konzept übermittelt, auf das das Mobilitätskonzept mit ergänzenden Vorschlägen noch Einfluss zu nehmen versucht (s. Kapitel 4.4.2). Das Schnellbahnangebot wird als gut erachtet, sodass das Konzept sich hier auf das Bus-Angebot bezieht.

Hierfür ist bei der angestrebten Bevölkerungsdichte ein 10-min-Takt mindestens in der HVZ und ein Angebot auch in der NVZ und SVZ erforderlich. Diese Aussage wird von der im Nahverkehrsplan niedergelegten Absicht gestützt, das 10-min-Angebot in Berlin auszuweiten.

4.4.1 Ursprüngliches gutachterliches Buskonzept

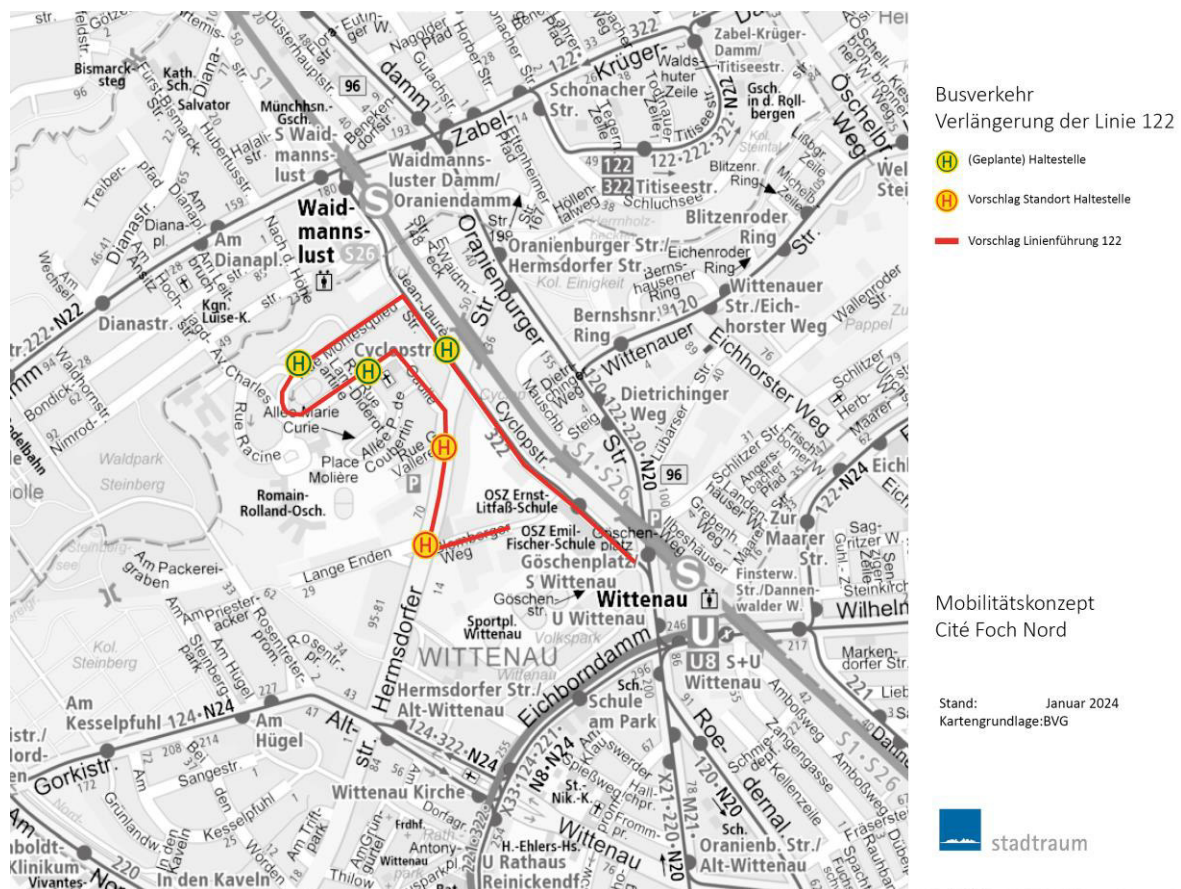


Abbildung 15: Verlängerung der Linie 122 (eigene Darstellung)

Ein 10-min-Takt in der HVZ und ein Angebot in der NVZ und SVZ könnte aus gutachterlicher Sicht mit einer Verlängerung der derzeit am Göschenplatz endenden Verstärkerfahrten der Linie 122 erreicht werden. Diese könnten, von der Jean-Jaurès-Straße kommend, die Cité Foch über Rue Montesquieu und Av. Charles de Gaulle durchfahren. Eine Weiterführung wäre via Hermsdorfer Damm denkbar, z. B. in die Blomberger Straße, wo eine Wendemöglichkeit besteht. Begegnungen der Gelenkbusse in der Cité Foch würden sich wahrscheinlich ereignen, dies wäre angesichts 6,5 m breiter Straßen in der Geraden generell möglich und im Kurvenbereich nach Auskunft der BVG handhabbar.

Dieses 10-min-Angebot wäre durch die Linie 322 zu überlagern, die weitere Ziele erschließt. Damit bestünde ein optimales Angebot mit kurzen Zugangswegen zu den neu angelegten Haltestellen. Diese in der Straßenplanung bereits vorgesehenen, barrierefreien Haltestellenstandorte sollen realisiert und angefahren werden.

Eine geringwertigere, aber noch tragbare Alternative wäre, nur die Linie 322 durch die Cité Foch zu führen, diese aber mindestens in der HVZ auf einen 10-min-Takt zu verdichten und auch in der SVZ verkehren zu lassen.

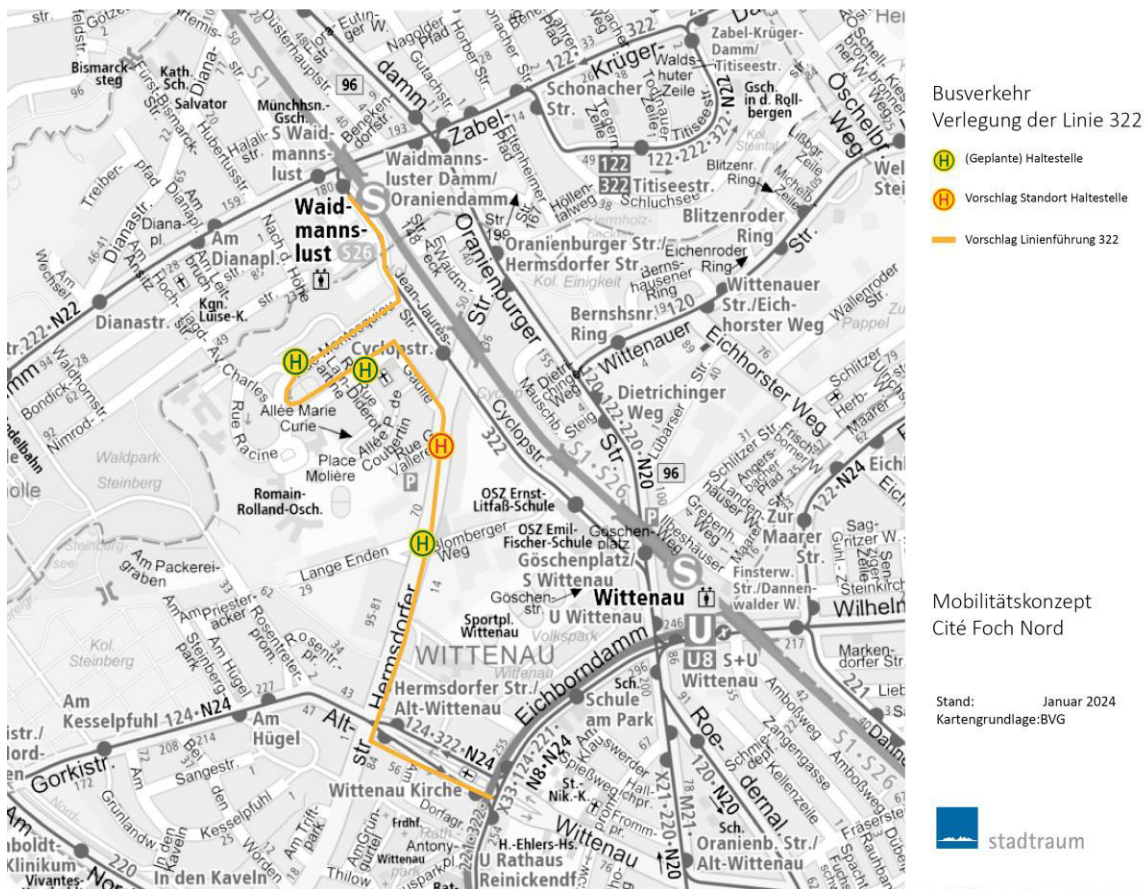


Abbildung 16: Verlegung der Linie 322 (eigene Darstellung)

In jedem Fall wird empfohlen, eine zusätzliche Haltestelle an der Hermsdorfer Straße in Höhe Rue Georges Vallerey einzurichten. Damit wird die Quartiersgarage zu einem vollwertigen Mobilitäts-Hub, und auch für die dichte Wohnbebauung auf der Südostseite der Hermsdorfer Straße verbessert sich die ÖPNV-Erschließung.

4.4.2 Bus-Konzept der BVG

Die Abstimmungen mit der BVG und dem ÖPNV-Aufgabenträger (SenMVKU IV C 2) führten zu einem etwas anderen Ergebnis:

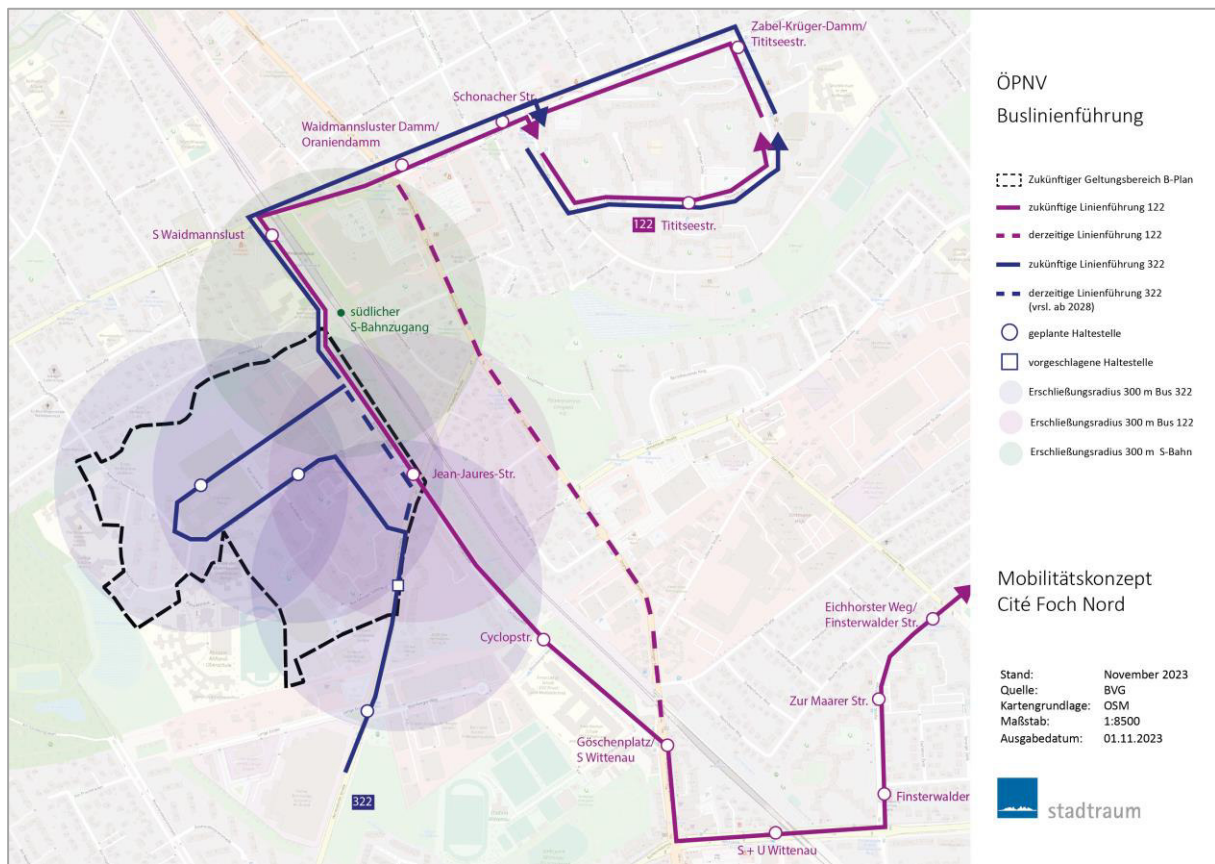


Abbildung 17: Buslinienführung nach BVG-Konzept (eigene Darstellung nach BVG)

Dieses sieht statt einer Verlängerung der Verstärkerfahrten der Linie 122 zunächst eine völlige Verlegung der Linienführung von der Oranienburger Straße auf die Jean-Jaurès-Straße und damit an den östlichen Rand der Cité Foch vor. Dort ist der 10-min-Takt in HVZ und NVZ gegeben, in der SVZ ein 20-min-Angebot.

In einem weiteren Schritt soll die Linie 322 durch die Cité Foch fahren und die neu gebauten Haltestellen andienen. Damit besteht im westlichen Teil der Cité Foch nur ein 20-min-Angebot und in der SVZ nach dem Maßstab des NVP tendenziell eine Untererschließung, da die Linie 322 dann nicht verkehrt. Zwar können nach NVP auch Toleranz-Erschließungskreise von 400 m Radius angesetzt werden, und die Erschließungsstandards gelten nur für 95 % der Bevölkerung. Für den Anspruch eines autoreduzierten Quartiers muss jedoch aus gutachterlicher Sicht der Regel-Standard angesetzt werden, d. h. Abdeckung durch die 300-m-Erschließungskreise.

Die genaue Lage der Haltestelle Jean-Jaurès-Straße konnte nicht abschließend geklärt werden. Seitens des Aufgabenträgers wurde die in der obigen Abbildung dargestellte, bestehende Lage am Nahversorger präferiert, sodass eine Busfahrt ohne zusätzlichen Weg mit einem Einkauf verbunden werden kann. Außerdem besteht hier eine gesicherte Querung durch die LSA Hermsdorfer Str. / Cyclopstr. – Jean-Jaurès-Str. Jedoch zeigten sich sowohl die BVG als auch der ÖPNV-Aufgabenträger aufgeschlossen gegenüber einer Verschiebung der Haltestelle nach Norden in Richtung der Fußwegebeziehung zur Av. Charles de Gaulle, sodass kürzere Fußwege vom/zum Quartier gegeben wären. In diesem Fall müsste hier eine Querungshilfe (z. B. FGÜ) sowie die Anpassung des laufenden Radwegebaus geprüft werden.

Die schon erwähnte zusätzliche Haltestelle an der Hermsdorfer Straße in Höhe Rue Georges Vallerey wäre dann auch aufgrund der Abstände sehr empfehlenswert. Hierfür zeigten sich die Abstimmungspartner ebenfalls aufgeschlossen.

4.4.3 Empfehlung zur Weiterentwicklung des Bus-Konzepts

Aus gutachterlicher Sicht stellt die von der BVG vorgestellte Variante ein in wesentlichen Teilen tragfähiges ÖPNV-Konzept für die Cité Foch dar, insbesondere wenn den Empfehlungen zu den Haltestellen gefolgt wird.

Im Hinblick auf den Personalmangel nachvollziehbar, aber dennoch deutlich zu bemängeln ist jedoch das geringe bzw. fehlende Fahrtenangebot für den westlichen Bereich der Cité Foch, denn dieses ist für ein autoarmes Quartier nicht hinnehmbar, gerade auch am Wochenende. Bis zum Abschluss des Straßenumbaus (in dessen Zuge die Haltestellen hergestellt werden) sollten Nachbesserungen eingefordert werden. Das heißt, seitens des Bezirks Reinickendorf sollten fortwährend Bemühungen gegenüber der BVG und SenMVKU unternommen werden, mindestens die ergänzenden Vorschläge zu den Haltestellenstandorten umsetzen zu lassen. Mittelfristig soll auf die Umsetzung des gutachterlichen Bus-Konzepts gedrungen werden.

Wenngleich für eine kompakte städtische Struktur wie die Cité Foch der bewährte ÖPNV-Linienbetrieb als gute Lösung erscheint, können Nachbesserungen gerade bei Personalmangel auch in der Installation eines ergänzenden Angebots mit autonom fahrenden Kleinbussen bestehen, ggf. als Linienbedarfsverkehr. Vergleichbares wurde im Bezirk Reinickendorf zwischen U-Bhf Alt-Tegel und dem Tegeler See bereits getestet.

Diese Betriebsform unterliegt einer derzeit sehr dynamischen technischen und rechtlichen Entwicklung, gerade auch im Hinblick auf den autonomen Betrieb. Abstimmungen hierzu konnten im Bearbeitungszeitraum nicht geführt werden, eine Prüfung etwa ein Jahr vor Abschluss des Straßenumbaus ist zu empfehlen. So kann der dann aktuelle Stand der Technik, der Personalgewinnung und der Finanzierbarkeit berücksichtigt werden. Diese Prüfung sollte durch den Bezirk im Zusammenwirken mit SenMVKU (Aufgabenträger) und der BVG erfolgen.

4.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Nutzung privater Pkw soll möglichst weitgehend vermieden werden. Um dies zu erreichen, sind als wesentliche Elemente die Reduzierung der Pkw-Verfügbarkeit (über Kosten für das Parken oder über Autoverzichtserklärungen), die Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum, eine attraktive Nahversorgung mit gutem Fußwegenetz, ein hochwertiges Radverkehrsnetz und ein attraktiver ÖPNV zu nennen.

4.5.1 Autoverzichtserklärung

Die vermietende Stelle kann verlangen, dass zusammen mit einem neu unterzeichneten Mietvertrag eine Autoverzichtserklärung unterschrieben wird. Dies ist zulässig, wenn der Zweck der Verzichtserklärung aus einem übergreifenden Konzept hervorgeht, zumutbare Alternativen vorhanden sind (insbesondere ÖPNV) und Ausnahmetatbestände definiert werden, die den Pkw-Besitz nicht vollständig verbieten (z. B. im Fall der Erbschaft eines Pkw oder des Eintretens einer schwerwiegenden Behinderung).

Eine solche Autoverzichtserklärung dürfte nur im Bereich der NVP-gemäßen 300-m-Erschließungskreise des ÖPNV und der Bedienung auch in der SVZ juristisch tragfähig sein, also bis auf Weiteres nicht im westlichen Teil der Cité Foch. Im Zuge der Abstimmungen wurde dieses Mittel jedoch generell verworfen, weil bei Zuwiderhandlung Sanktionen zwar grundsätzlich möglich sind, aber als nicht praktikabel angesehen wurden (z. B. hinsichtlich Beweisführung und Rechtsfrieden).

Stattdessen wird bei Neuvermietungen eine Verpflichtung auf die Nutzung eines Stellplatzes außerhalb des öffentlichen Raums angestrebt, der in der Regel mit Kosten verbunden sein wird, beispielsweise in der Quartiersgarage.

4.5.2 Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum

Um einen Überblick über das zukünftige, für das Wohnen spezifische Stellplatzangebot im Quartier zu erhalten, wurde ein Stellplatzschlüssel berechnet. Dieser berücksichtigt alle Wohneinheiten und alle ganztägig verfügbaren Stellplätze (öffentlich und privat) im zukünftigen B-Plangebiet. Wie in Kapitel 3.5 beschrieben werden im Zuge der Neubauprojekte keine privaten Stellplätze geschaffen. Es gibt jedoch im Bestand private Stellplätze, die für die Berechnung berücksichtigt werden.

Im Bestand der BlmA gibt es 39 Stellplätze in privaten Garagen und das Parkhaus mit einer Kapazität von 350, von der aktuell (Stand Januar 2024) jedoch nur 200 nutzbar sind. Nach der Sanierung des Parkhauses werden wieder 350 Stellplätze nutzbar sein. Weiter hat die BPD GmbH für ihre Wohnungen der Avenue Charles de Gaulle 10, 10a, 10b, 12, 14 eine Tiefgarage mit 103 Stellplätze inklusive 4 behindertengerechter Stellplätze. Im öffentlichen Straßenraum entstehen nach Ausführungsplanung für die Verkehrsanlagen 157 Stellplätze und 43 Stellplätze in den privaten Erschließungsstraßen für WA 2, WA 3, WA 4 und WA 5. In der Summe verfügt das Untersuchungsgebiet zukünftig über 717 Stellplätze.

Nach Fertigstellung aller Neubauprojekte wird das Untersuchungsgebiet Cité Foch etwa 1.470 Wohneinheiten umfassen. Davon werden 1.075 WE im Besitz der BlmA sein, 393 WE haben andere Eigentümer*innen.

Für die Berechnung des Stellplatzschlüssel wird die Anzahl aller verfügbaren Stellplätze durch die Anzahl der Wohneinheiten geteilt. Ohne eine Reduktion der frei verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beträgt der zukünftige Stellplatzschlüssel 0,49 Stellplätze pro Wohneinheit.

Die Stellplatzbilanz, also die Differenz zwischen aktueller Planung und dem zukünftigen Zustand nach Mobilitätskonzept beträgt –60 Stellplätze.

Tabelle 3: Übersicht Stellplätze

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	157
Stellplätze in Privatstraßen	43
Stellplätze in Parkhaus (BlmA)	350
Stellplätze Garagen (BlmA)	39
Private Stellplätze (andere Eigentümer*innen)	103
Summe Stellplätze	717

Tabelle 4: Übersicht Wohneinheiten

Wohneinheiten BImA	1.075
Wohneinheiten (andere Eigentümer*innen)	393
Summe Wohneinheiten	1.468

Im öffentlichen Straßenraum sollen keine Stellplätze für das Dauerparken angeboten werden. Die baulich hergestellten Parkstände im Seitenraum sollten dementsprechend möglichst befristet ausgewiesen werden. Ansonsten stellen sie eine Reserve zur Ausweisung von personenbezogenen Stellplätzen für Pkw von Menschen mit Behinderungen dar. Dies erfolgt auf besonderen Antrag.

Im Sinne eines autoarmen bzw. stellplatzreduzierten Quartieres wird empfohlen, das Parken auf etwas mehr als einem Drittel der Stellplätze im öffentlichen Raum zu befristen. Dadurch wären statt 140 nur 80 Stellplätze frei verfügbar. In der Nacht stehen aber auch die befristeten Stellplätze der Bewohnerschaft zur Verfügung. Der reduzierte Stellplatzschlüssel beträgt 0,45 Stellplätze pro Wohneinheit.

Lieferzonen für Wirtschaftsverkehr

Wie bereits beschrieben, wird der Abschnitt Wirtschaftsverkehr des Berliner Mobilitätsgesetzes sowie der Berliner Leitfaden für die Bedarfsermittlung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen erst erarbeitet. Insofern sind hier, auch vor dem Hintergrund der in der Straßenplanung bereits fixierte Anzahl von Parkhäfen, eigene Festlegungen zu treffen.

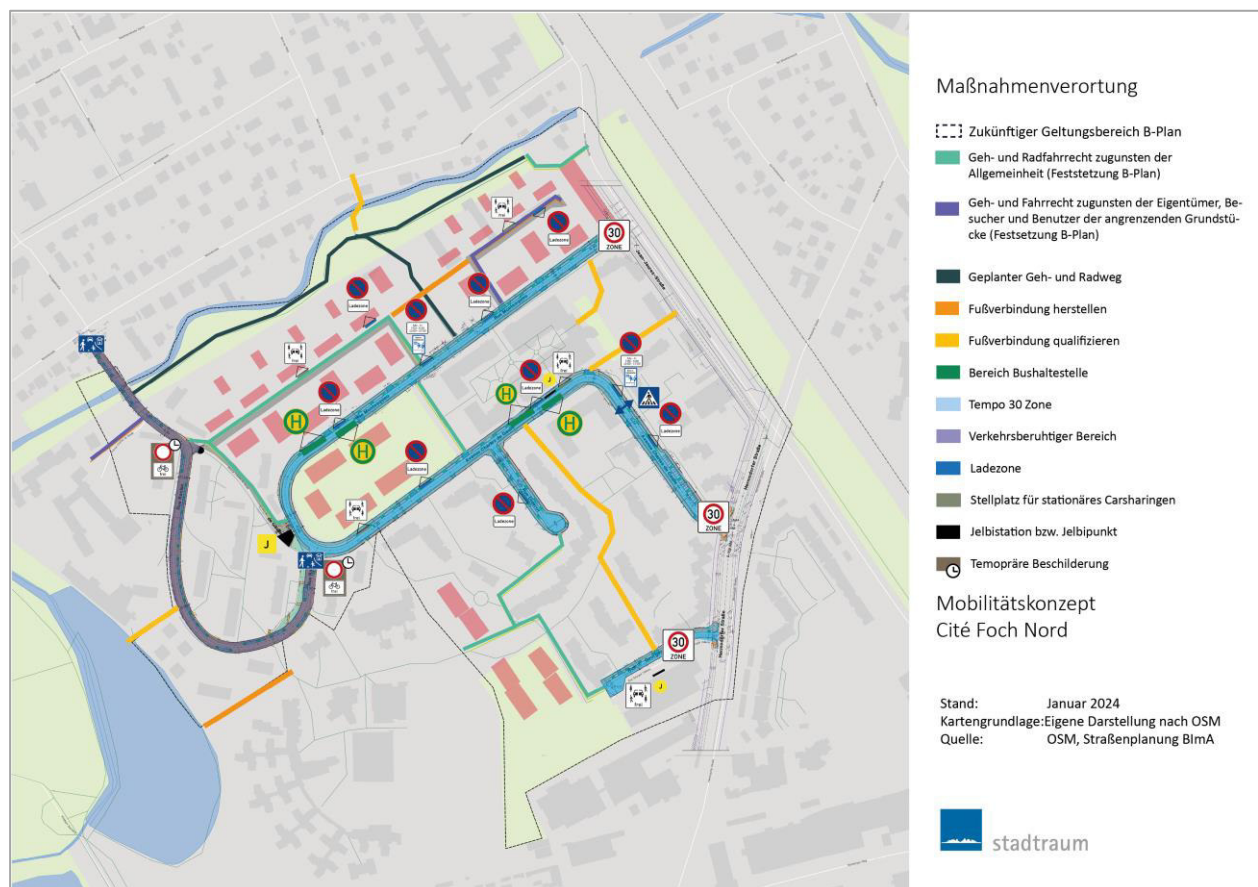


Abbildung 18: Maßnahmenverortung (eigene Darstellung)

Eine Lieferzone umfasst zwei Pkw-Parkstände, sodass sie auch von Transportern bzw. Lkw genutzt werden kann. Die gezeigten Parkstände sollen als Lieferzonen ausgewiesen werden, d. h. mit Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Halteverbot, erlaubt das Halten für 3 Minuten oder für die Dauer eines Liefervorgangs) oder Zeichen 283 StVO (absolutes Halteverbot) mit entsprechenden Ausnahmeregelungen auf einem Zusatzzeichen. Die Lieferzonen können auch für das Ein-/Aussteigen genutzt werden, insbesondere für Schulkinder („Elterntaxis“).



Abbildung 19: Lieferzone in der Bergmannstraße, Bezirk Fhn.-Kreuzberg von Berlin (Foto: stadtraum)

In städtischen Gebieten, insbesondere mit dichtem Geschäftsbesatz, sind Lieferzonen etwa alle 50 m zu empfehlen. Bei der hier vorherrschenden Wohnnutzung kann bis auf ca. 100 m Abstand erweitert werden. Zusätzlich ist die Anordnung vor Bushaltestellen empfehlenswert, damit diese nicht als „Laderampe“ genutzt werden, mit entsprechender Behinderung des ÖPNV.

4.5.3 Sichere Wege für Kita und Schulkinder

Kinder sollten, wenn möglich, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu Schule kommen. Dies dient nicht nur der Gewöhnung an autoarme Mobilität, sondern fördert neben einem verkehrssicheren Verhalten auch allgemein die motorische und bildungsmäßige Entwicklung der Kinder. Daraus folgt, dass das Bringen bzw. Holen der Schulkinder mit dem Pkw möglichst wenig attraktiv sein sollte, zumal die Ballung von solchen „Elterntaxis“ vor Schulen zu gefährlichen Situationen führen kann.

Bringen/Holen Kita

Für die im Bereich der Kita in der Av. Charles de Gaulle 7b wird neben der bereits genannten Querungshilfe auch die Anordnung von Kurzzeitparkplätzen empfohlen, die von den Eltern während des Bring- und Holverkehrs genutzt werden können. Das gleiche gilt auch für die neue Kita im Norden des Planungsgebietes. Hier sollten in der Rue Montesquieu auf Höhe der Kita bzw. der Privatstraße Stellplätze für Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden.

Bringen/Holen in der Rue Racine

Die Rue Racine wird zu einem verkehrsberuhigten Bereich (gemäß Zeichen 325 StVO) umgestaltet, dort haben Schüler*innen oder andere Fußgänger*innen Vorrang und dürfen die ganze Straßenfläche – einschließlich der Fahrgasse, soweit sie damit nicht Kfz unnötig behindern – nutzen. Kfz dürfen im verkehrsberuhigten Bereich nur an gekennzeichneten Stellen parken, aber überall halten. Dies führt dazu, dass „Elterntaxis“ Kinder bis vor den Schuleingang fahren können und es zu der schon erwähnten, oft unübersichtlichen Ballung von Fahrzeugen kommt.

Wünschenswert wäre daher eine Sperrung der Rue Racine für „Elterntaxis“, die jedoch nicht in Widerspruch zur straßenrechtlichen Widmung als öffentliche Verkehrsfläche für den allgemeinen Verkehr stehen darf. Sie muss also der Gefahrenabwehr dienen (das ist die Voraussetzung für das Ergreifen verkehrsrechtlicher Maßnahmen) und muss für andere Anlieger zumutbar sein.

Zu denken wäre an Durchfahrverbot (Zeichen 250 StVO) mit Befristung auf den unbedingt notwendigen Zeitbereich und Ausnahme für Radfahrende und Kfz mit besonderer Erlaubnis – wobei noch ungeklärt ist, inwieweit die letztgenannte Ausnahme verkehrsrechtlich gegriffen werden könnte. Zu denken ist an Berechtigte wie Anwohnende oder z. B. Eltern mit mobilitätsbehinderten Kindern. Eventuell ist eine solche Regelung nicht machbar, sodass die Straße in der betreffenden Zeit für Kfz nicht passierbar wäre.

Im Übrigen ist damit zu rechnen, dass allein die Beschilderung „Elterntaxis“ nicht abhalten würde. Daher ist an eine technische Sicherung zu denken, z. B. ein versenkbarer Poller, der zu den betreffenden Sperrzeiten hochgefahren ist (bzw. entsprechend eine Schranke). Mit Schlüsselschalter kann er von Polizei/Feuerwehr und ggf. auch der Müllabfuhr bedient werden. Darüber hinaus wäre die Ansteuerung beispielsweise wie folgt realisierbar:

- Mobiltelefonie: Die entsprechende Telefonnummer würden nur Berechtigte bekommen. Die Verwaltung der Nummer könnte über die Schule erfolgen. Eine missbräuchliche Weitergabe der Nummer ist denkbar.
- Kfz-Kennzeichen: Berechtigte lassen ihre Kfz-Kennzeichen in eine Liste eintragen. Bei Vorfahren über eine gekennzeichnete Linie hinaus (also nur anlassbezogen und damit verfassungsrechtlich konform) wird bei hochgefahrenem Poller das Kfz-Kennzeichen per Kamera erfasst und mit der Liste abgeglichen. Die Verwaltung der Liste könnte über die Schule erfolgen.
- Zeitverzögerung: Bei Vorfahren über eine gekennzeichnete Linie hinaus wird das Herunterfahren des Pollers mit einer Zeitverzögerung aktiviert. Diese Verzögerung muss so gewählt sein, dass das Warten für „Elterntaxis“ unattraktiv, für Berechtigte aber noch zumutbar ist. Bei z. B. zwei Minuten Verzögerung (entspricht etwa der maximal zulässigen Wartezeit an LSA) dürfte dies soweit gegeben sein, dass Missbrauch nur selten erfolgt. Eine Eingrenzung für Berechtigte ist dann nicht erforderlich. Die verkehrsrechtliche Zulässigkeit ist bislang nicht geklärt, auch sind keine Einsatzbeispiele bekannt.

Grundsätzlich sollten die Bereiche vor Schulen und Kitas baulich verkehrsberuhigend und gestalterisch hervorgehoben ausgeführt werden (Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen usw.).

Solange solche den Kfz-Verkehr exkludierenden Lösungen nicht realisierbar erscheinen, sollte im Bereich der Schule in besonderem Maße mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen gearbeitet werden, z. B. Bremsschwellen. Unabhängig davon sollte auf Landesebene (SenMVKU) ein einheitliches und rechtssicheres Lösungsportfolio für solche Situationen entwickelt werden.

4.5.4 Quartiersgarage

Eine Quartiersgarage ist eine gemeinschaftliche Parkgarage, die in einem bestimmten Stadtviertel oder Quartier errichtet bzw. diesem zugeordnet wird. Ziel ist es, den Pkwsuchverkehr und gleichzeitig die Anzahl der auf der Straße abgestellten Fahrzeuge im Quartier zu reduzieren. Quartiersgaragen befinden sich meist am Rand des Quartiers, sollten jedoch trotzdem gut erreichbar für die Bewohner*innen des Quartiers sein. Als Laufweg werden bis zu 300 m in der Regel akzeptiert.

In der Cité Foch befindet sich die zukünftige Quartiersgarage am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Die Fußwege zu den zukünftigen Wohneinheiten auf WA 10 betragen maximal 215 m und liegen damit im Idealbereich. Anders verhält es sich jedoch mit der Entfernung zu den Wohnungsneubauten in den anderen Bereichen. Der Fußweg zu WA 2 und WA, die sich am nördlichen Rand des Untersuchungsgebiets befinden, beträgt bis zu 750 m zur Quartiersgarage. Diese Distanz wird als Laufweg nicht mehr akzeptiert. Eine Alternative ist die Nutzung des eigenen Fahrrads. Dafür müssen ausreichend qualifizierte Fahrradabstellanlagen an der Quartiersgarage geschaffen werden. Einkäufe können bereits in den Ladezonen entladen werden, sodass in der Regel keine größeren Warentransporte von der Quartiersgarage bis zur Haustür notwendig sind. Falls dennoch größere Transporte erforderlich sind, wird empfohlen, Lastenräder zur Vermietung an der Quartiersgarage bereitzustellen. Eine weitere Anbindung der Quartiersgarage an die Wohnbebauung im Norden kann durch eine zusätzliche Bushaltestelle geschaffen werden (s.o. Kapitel 4.4.1).

Neben Lastenrädern sind auch andere Sharing-Angebote wie E-Tretroller oder Fahrräder anzustreben. Die offenen Stellplätze im Erdgeschoss des Parkhauses, die zukünftig nicht mehr für Pkw-Stellplätze genutzt werden dürfen, eignen sich für die Einrichtung eines Jelbi-Punktes (s.u. Kapitel 4.6).

Im Zuge der Sanierung werden folgenden Ausstattungen empfohlen:

- E-Ladeinfrastruktur (vgl. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)
- Öffentlich zugänglichen Bereich auf Straßenniveau für Radabstellanlagen und Sharing-Angebote (vgl. Kapitel 4.6)

Weiter wird empfohlen, eine Mitnutzung der Tiefgarage der BPD in der Av. Charles de Gaulle zu prüfen, da dessen Lage deutlich attraktiver für die künftigen Bewohner*innen sein wird. Ein weiteres Potenzial bestünde darin, auf dem Parkplatz des Discounters zumindest nachts das Anmieten eines Stellplatzes zu ermöglichen.

4.6 Sharing-Angebote

Die Sharingmobilität, auch als Shared Mobility bekannt, basiert auf dem gemeinsamen Zugang und der gemeinsamen Nutzung von Verkehrsmitteln, von Fahrrädern über Autos bis hin zu anderen Verkehrsmitteln. Die Sharingmobilität trägt dazu individuelle Transportgewohnheiten zu verändern und spielt eine Rolle bei der Bewältigung städtischer Herausforderungen wie Verkehrsstaus, Umweltverschmutzung und begrenztem Parkraum.

4.6.1 Mobilitätsstation

Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen an einem Ort. Die Idee ist, eine zentrale Anlaufstelle für verschiedene Mobilitätsangebote zu schaffen, um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und anderer Verkehrsmittel zu erleichtern.

In Berlin werden solche Stationen von Jelbi betrieben. An einer Jelbi-Station können Nutzer verschiedene Verkehrsoptionen nutzen, darunter öffentlicher Nahverkehr (wie U-Bahn, Busse und Straßenbahnen), Carsharing, E-Scooter, Fahrradverleih und mehr. Je nach Geschäftsbereich der verschiedenen Anbieter*innen kann das Angebot an verfügbaren Verkehrsmitteln innerhalb Berlins variieren.



Abbildung 20: Jelbi-Station in am S+U- Bahnhof Schönhauser Allee (Foto: stadtraum)

Das Angebot von Jelbi besteht aus Stationen und Punkten, die zusammen in Form eines Jelbi-Netzes Sharingangebote in zusammenhängenden städtischen Räumen organisieren. Eine Jelbi-Station ist ein größerer, integrierter Mobilitätshub, der an einem zentralen Standort verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste bündelt. Im Vergleich zu einer Jelbi-Station ist ein Jelbi-Punkt möglicherweise spezialisierter und bietet nur eine begrenzte Auswahl an Mobilitätsdiensten. Bereits umgesetzte Jelbi-Netze gibt es sowohl im Bereich der Inneren Stadt (Schöneberg, Zoo) als auch der Äußeren Stadt (Spandau-Waterkant, Adlershof).

Da im Untersuchungsraum momentan keine Sharinganbieter tätig sind, wäre der Anschluss an das Jelbi-Netz eine gute Möglichkeit, die Attraktivität der Geschäftsbereichserweiterung für die Anbieterinnen zu verbessern. Dies ist jedoch nur der Fall, wenn um die Cité Foch bereits ein Angebot an Jelbi-Stationen und Punkten besteht, an die das Angebot im Untersuchungsgebiet anschließen kann. Aktuell fehlt ein solcher Anschluss, beispielsweise durch eine Jelbi-Station am S+U-Bahnhof Wittenau. Eine alleinige Jelbi-Station sowie ergänzende Jelbi-Punkte in der Cité Foch sind daher nicht geeignet, um das Quartier an das Jelbi-Netz anzuschließen. Es wird empfohlen, dass sich BImA dazu in den kommenden Jahren mit Jelbi abstimmt.

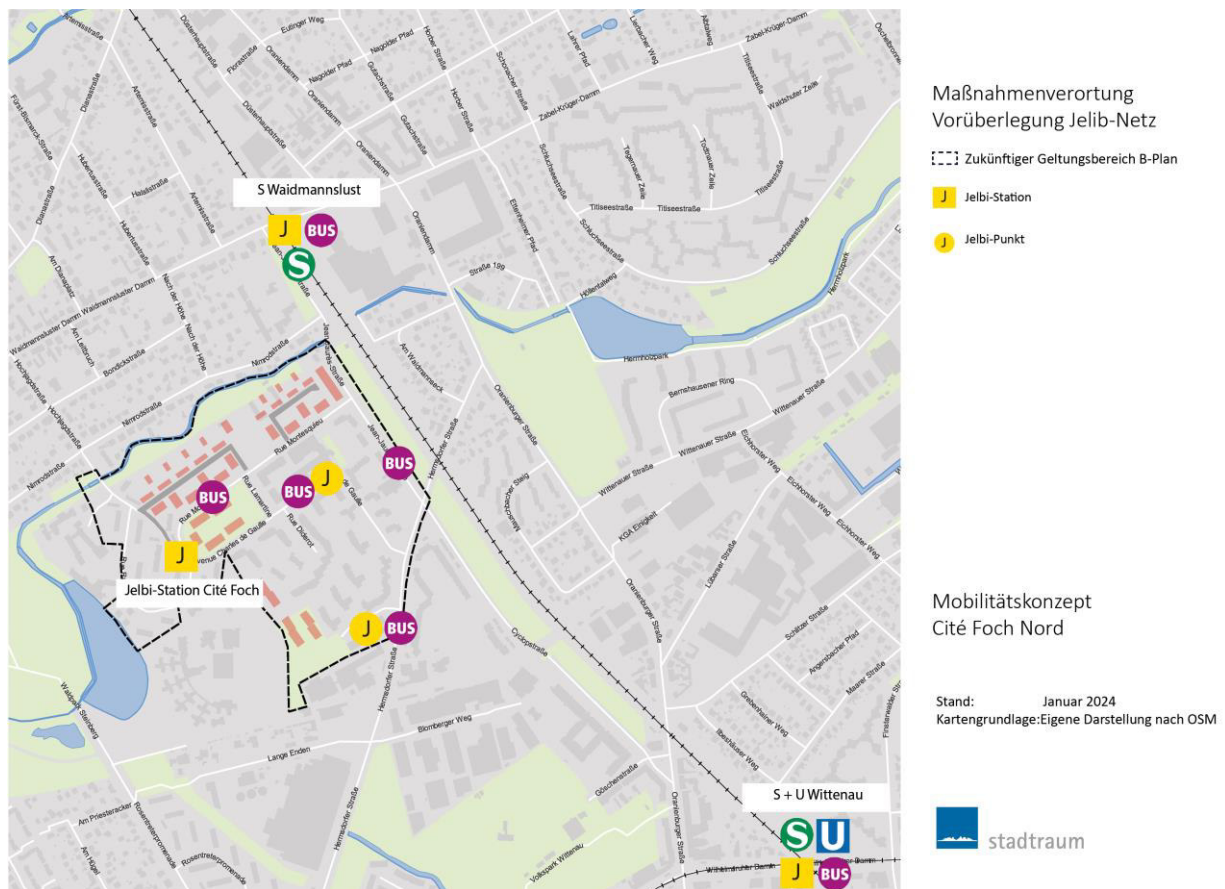


Abbildung 21: Vorüberlegungen für ein Jelbi-Netz (eigene Darstellung)

4.6.2 White Labeling

Da aktuell noch keine Sharinganbieter in der Cité Foch aktiv sind, wird empfohlen, ein stationäres Carsharing zu implementieren. Viele Anbieter von Carsharing bieten sogenanntes „White Labeling“ zu unterschiedlichen Konditionen an. Das Unternehmen, hier die BlmA, das das Carsharing unter seiner eigenen Marke anbieten möchte, schließt eine Partnerschaft mit einem Carsharing-Plattformanbieter ab, der die notwendige Technologie und Infrastruktur bereitstellt, welche an die Corporate Identity der BlmA angepasst wird. Das umfasst das Logo, die Farbschemata, die Webseite und die mobile App.

Je nach den Anforderungen des Partners können spezifische Funktionen oder Anpassungen in die Plattform integriert werden. Das kann beispielsweise die Implementierung von individuellen Tarifen, speziellen Buchungsoptionen oder kundenspezifischen Angeboten sein. Es wird empfohlen in einem stationären System 4 bis 6 Carsharing-Fahrzeuge an der zukünftigen Quartiersgarage zur Verfügung zu stellen. Diese sollten entweder wettergeschützt im Eingangsbereich der Quartiersgarage oder gut sichtbar im Umfeld platziert werden.

Das Angebot an Fahrzeugen sollte in der Praxis evaluiert und im Laufe der Zeit ausgebaut werden. In Abbildung 22 sind potenzielle Standorte für stationäres Carsharing dargestellt. Die Nutzung von Stellplätzen im öffentlichen Raum kann nach Erhalt einer Sondernutzungserlaubnis (unter Zahlung einer Sondernutzungsgebühr) auch für unternehmensgebundenes Carsharing reserviert werden. Eine Zuteilung von Stellplätzen für andere, sogenannte free-floating Fahrzeuge ist derzeit nicht notwendig, da der Geschäftsbe-
reich dieser Anbieter den Untersuchungsraum nicht umfasst. Sollten sie jedoch zukünftig ihr Angebot auf

die Cité Foch erweitern, müssen auch für andere Anbieter Stellplätze im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden.

Die sinnvolle Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte vom jeweiligen Betreiber abgeschätzt werden. Hierzu werden Angebote von verschiedenen Anbietern eingeholt.

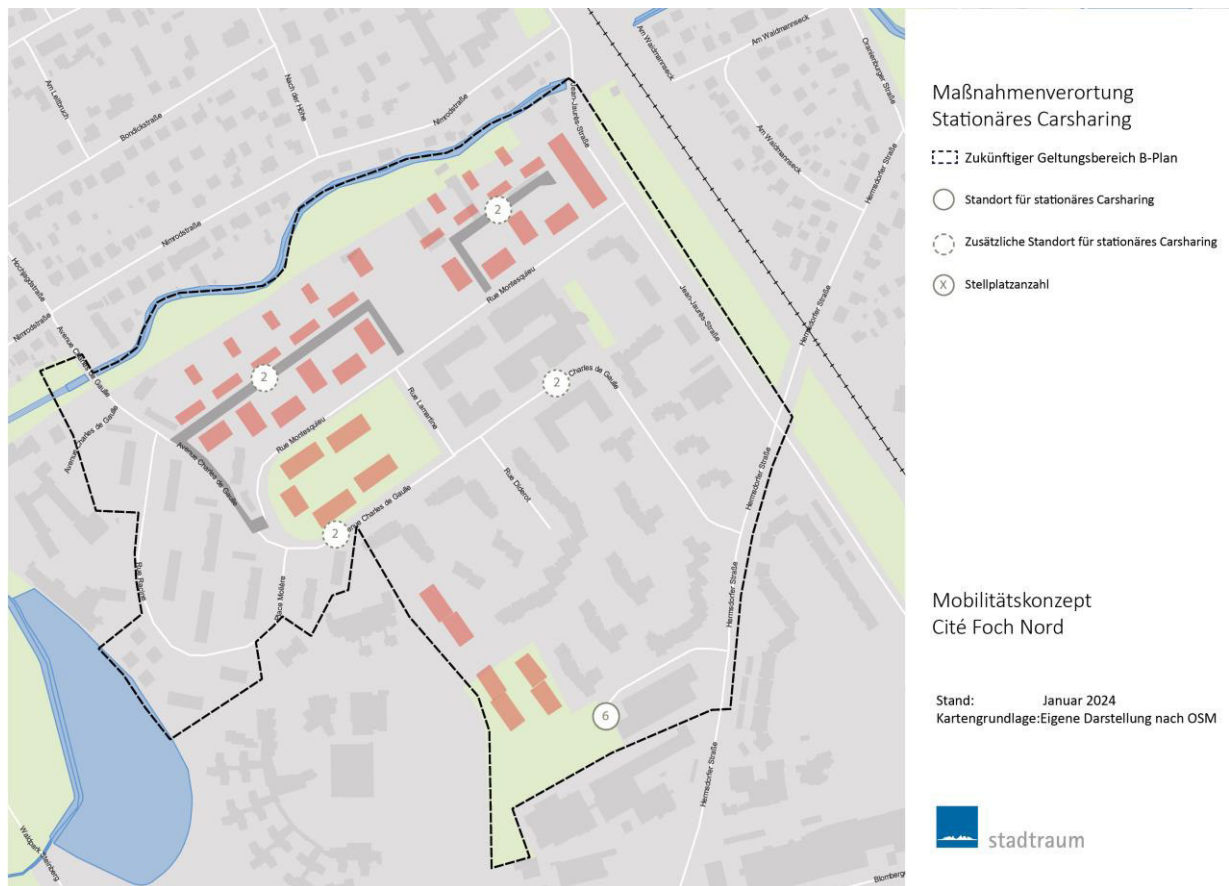


Abbildung 22: Standorte für stationäres Carsharing (eigene Darstellung)

In Berlin sind folgende Anbieter für stationäres Carsharing tätig:

cambio

cambio ist in einer Vielzahl deutscher Städte tätig und bietet Carsharing für Privatpersonen und Unternehmen an. Die Flotte besteht in Berlin aus Fahrzeugen verschiedener Preisklassen bzw. verschiedener Größen. Buchbar sind Kleinwagen (Preisklasse S), Mittelklassewagen und Caddy (Preisklasse M) sowie Transporter (Preisklasse L).

flinkster

flinkster ist Teil des Carsharing-Angebots der Deutschen Bahn und wird in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern betrieben und betreibt aktuell acht Stationen in Berlin. Es gibt fünf Fahrzeugklassen: Mini, Klein, Kompakt, Mittel und Transporter.

stadtmobil

stadtmobil ist ebenfalls deutschlandweit aktiv und bietet White Label Carsharing für unterschiedliche Unternehmensstrukturen an. Aber auch als Privatperson kann man die Fahrzeuge von stadtmobil nutzen. Die Fahrzeugflotte ist in vier Kategorien gegliedert: Kleinwagen sind Kategorie XS und S, Kombis sind der Kategorie M zugeordnet, und Kategorie L sind Vans, Kleintransporter und Hochdachkombis. Das Angebot an Fahrzeugen unterscheidet sich nach Stadt, in Berlin werden aktuell nur Fahrzeuge mit Diesel- oder Benzinantrieb angeboten. In Berlin bietet stadtmobil auch *QuartierCarsharing* an. Im Gegensatz zu der sonst üblichen festen Zuordnung der Parkplätze gibt es bei *QuartierCarsharing* Abhol- und Abstellzonen. Fahrzeuge dürfen, in einem definierten Bereich, auf allen legal öffentlichen PKW-Stellplätzen (auf denen die Fahrzeuge mindestens 72 Std. offiziell und durchgehend stehen dürfen) abgestellt werden.

5 Fazit

Die Cité Foch, soweit im Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), soll sich im Rahmen des ergänzenden Wohnungsneubaus zu einem möglichst autoarmen Quartier entwickeln. Diesem Ziel dient das hier vorgelegte Mobilitätskonzept. Die Spielräume sind durch zahlreiche Zwangspunkte bestimmt, insbesondere jedoch hinsichtlich der Straßenraumgestaltung, der Lage und Kubatur der Quartiersgarage sowie der Nahversorgung. Auch die Mischung autoarmen Lebens mit den noch in üblicher Weise motorisierten bestehenden Strukturen kann sich problematisch auswirken.

Gleichwohl gibt es Handlungsoptionen, die hier herausgearbeitet wurden. In der untenstehenden Tabelle sind sie zusammengefasst dargestellt, differenziert nach:

- qualitativ dreistufig nach Wichtigkeit (Priorität),
- Ausführungszeitraum (kurzfristig: bis Fertigstellung Straßenbau (circa 2 Jahre); mittelfristig 2-6 Jahre; langfristig: Mehr als 6 Jahre),
- Kostenklasse und
- federführender Institution.

Soweit die Zuständigkeit bei Dritten liegt, sollte der Bezirk die Funktion des Kümmerers übernehmen, d. h. bei den zuständigen Stellen auf Maßnahmenumsetzung dringen.

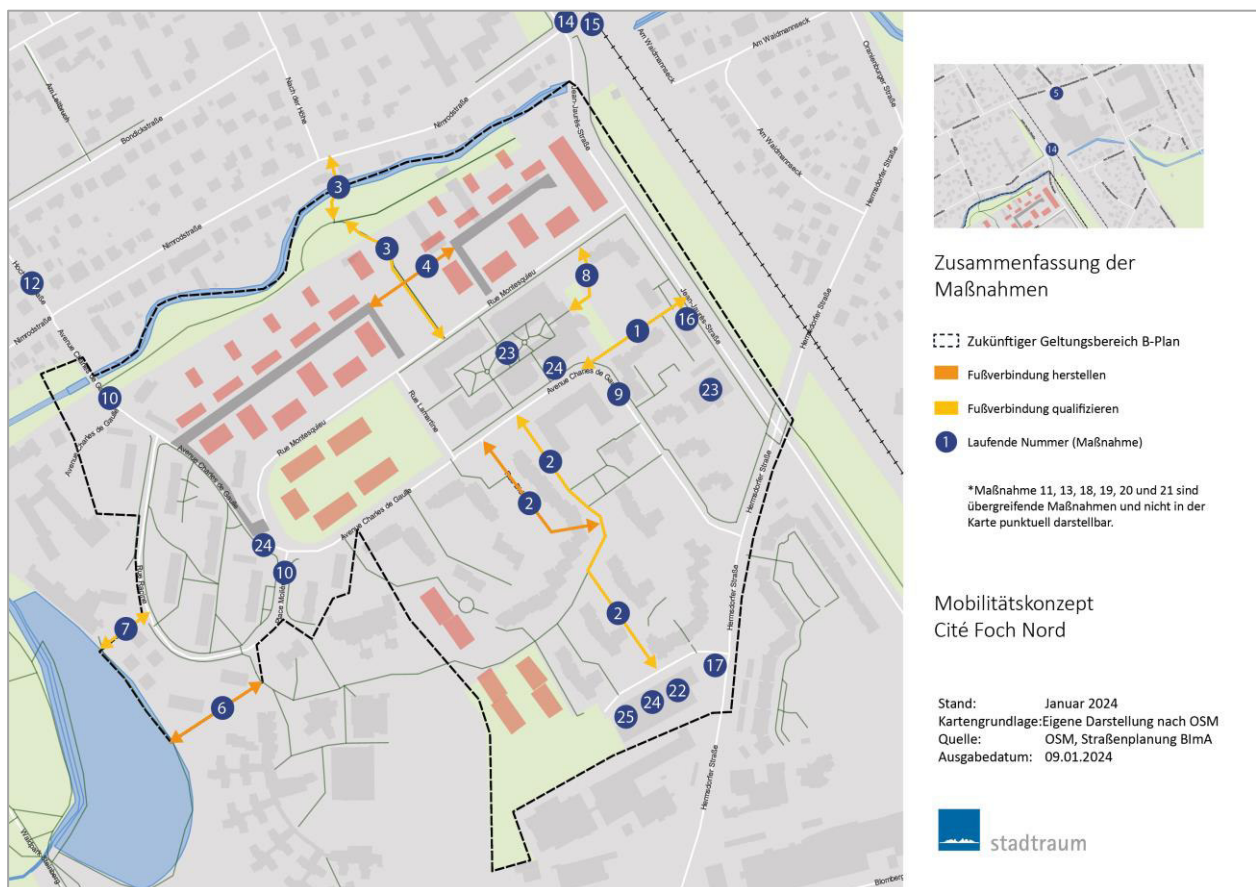


Abbildung 23: Zusammenfassung der Maßnahmen (eigene Darstellung)

Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmen

lfd. Nr.	Maßnahme	Kapitel	Bereich	Prio	Zeit-horizont	Kosten	BlmA	Be-zirk	Dritte	Anmerkung zur Umsetzung
1	Erschließungsweg Av. Charles de Gaulle 8b: Verkehrssicherungsvereinbarung oder Gehrecht im Grundbuch	4.2	Fuß	A	mittel	gering		X	X	Maßnahme nicht umsetzbar für Wege außerhalb des BlmA Eigentums, wg. hoher Bedeutung vom Bezirk zu verfolgen
2	Wegenetz zw. Av. Charles de Gaulle und Rue Georges Vallerey: Winterdienst, Laubbeseitigung, Barrierefreiheit, Beleuchtung sicherstellen	4.2	Fuß	A	kurz	mittel	X			Maßnahme wird umgesetzt Winterdienst, Laubfreiheit, Beleuchtung sind sichergestellt; Barrierefreiheit via Rue Diderot wird von BlmA hergestellt
3.1	Parkwege zw. Rue Montesquieu und Packereigraben: Herstellen bzw. qualifizieren (Beleuchtung)	4.2	Fuß	B	mittel	gering	X			Maßnahme wird umgesetzt
3.2	Anschlussweg zw. Packereigraben und Nimrodstr.: Qualifizieren (Wegedecke, Beleuchtung)	4.2	Fuß	B	mittel	gering		X	X	Maßnahme wird angestrebt*
4	Verbindung zwischen den Privatstraßen (Rue Montesquieu)	4.2	Fuß	B	mittel	gering	X			Maßnahme wird umgesetzt
5	Zuwegung Baumarkt ggü. Düsterhauptstr.: Herstellung eines barrierefreien Fußweges und Qualifizierung bis zum Eingang	4.2	Fuß	C	mittel	gering		X		Maßnahme wird nicht umgesetzt. Eine südliche barrierefreie Anbindung ist aufgrund der topografischen Verhältnisse nicht umsetzbar. Nördlich besteht bereits eine alternative Anbindung
6	Nördl. Romain-Rolland-Oberschule: Wegeverbindung zum Rosentreterbecken herstellen	4.2	Fuß	C	mittel	gering		X		Maßnahme wird aus Naturschutzgründen nicht umgesetzt
7	Südl. Grundschulneubau: Wegeverbindung sichern	4.2	Fuß	C	mittel	gering		X		Maßnahme wird umgesetzt

8	Mittelachse Neubaublock – Diagonale hinter Sportplatz Wegeverbindung ergänzen/sichern	4.2	Fuß	C	mittel	gering			X	Maßnahme wird geprüft
9	FGÜ Avenue Charles de Gaulle 7b prüfen/herstellen	4.5.3	Fuß	A	kurz	gering		X		Maßnahme wird angestrebt* Finanzierung über Senat wird angestrebt.
10	Aufforderung der obersten Straßenverkehrsbehörde, eine landesweit einheitliche Regelung für Fälle zu entwickeln, die der Rue Racine vergleichbar sind	4.5.3	Fuß	A	mittel	gering		X	X	Maßnahme wird angestrebt*
11	Neubauten: Fahrradabstellplätze mind. gem. AV Stellplätze vorsehen	4.3	Rad	A	kurz	gering	X			Maßnahme wird im Rahmen der Neubauten der BImA umgesetzt
12	Hochjagdstraße: Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahndecke	4.3	Rad	A	mittel	mittel		X		Maßnahme wird geprüft und angestrebt*
13	Bestandsbauten: Fahrradabstellplätze möglichst gem. AV Stellplätze nachrüsten	4.3	Rad	B	mittel	mittel	X			Maßnahme wird umgesetzt Schrittweise Aufrüstung der Stellplätze, Abschluss der Maßnahme erst langfristig möglich
14	S-Bhf Waidmannslust: B&R – Abstellplätze am Südausgang gem. infraVelo-Potenzialanalyse nachrüsten	4.3	Rad	B	mittel	gering		X		Maßnahme wird umgesetzt Geplant sind 38 überdachte Doppelstockstellplätze am Südeingang des S-Bhfs
15	Schiebehilfen für Kinderwagen / Fahrräder am Südausgang prüfen		ÖPNV	C		gering		X	X	Maßnahme wird angestrebt*
16	Jean-Jaurès-Straße: Neuen Haltestellenstandort einschl. Querungshilfe prüfen und ggf. herstellen	4.4	ÖPNV	A	kurz	mittel		X	X	Maßnahme wird angestrebt*
17	Hermisdorfer Str. / Rue Georges Vallerey: Neue Haltestelle prüfen und ggf. herstellen	4.4	ÖPNV	B	mittel	mittel		X	X	Maßnahme wird angestrebt*

18	Innere Cité Foch: Auf Erhöhung des Fahrten- angebots der Linie 322 in SVZ dringen, (Alternativ: er- gänzenden autonomen Kleinbus prüfen)	4.4	ÖPNV	B	mittel	hoch		X	X	Maßnahme wird verfolgt*
19	Umsetzung des Buskonzep- tes	4.4	ÖPNV	A	kurz	gering		X	X	Maßnahme wird geprüft und ange- strebt*
20	Stellplatzverpflichtung au- ßerhalb des öffentlichen Straßenraums (vgl. 4.5.1)	4.5	MIV	A	mittel	gering	X			Maßnahme wird nicht umgesetzt Verpflichtung rechtlich nicht machbar, alternativ Hinweis auf autoar- mes Quartier, Par- ken möglichst au- ßerhalb des öffent- lichen Straßen- raums der Cité Foch
21	Befristetes Parken in Park- buchten ausweisen (Liefer- konzept)	4.5	MIV	A	mittel	gering		X		Maßnahme wird geprüft und ange- strebt*
22	Ausbau und Aufwertung der Quartiersgarage	4.5.4	MIV	A	mittel	hoch	X			Maßnahme wird umgesetzt
23	Abklärung ergänzender mietbarer Stellplätze (z. B. Tiefgarage, Super- markt-Parkplatz)	4.5	MIV	B	kurz	gering	X			Maßnahme wird umgesetzt
24	Ausdehnung Jelbi-Netz in die Cité Foch	4.6	MIV	A	mittel	gering	X	X	X	Maßnahme wird umgesetzt Beauftragung von Jelbi durch BImA für Cité Foch di- rekt, unterstützend BZA
25	Angebot Carsharing (white label)	4.6	MIV	A	mittel	mittel	X			Maßnahme wird umgesetzt Beauftragung eines Carsharing-Anbie- ters durch BImA

* vorbehaltlich der Erteilung erforderlicher Anordnungen bzw. Zustimmungen in Zuständigkeit anderer Stellen sowie vorbehaltlich der Verfügbarkeit finanzieller Mittel

Anlagen

Anlage 1: Entwurf des Bebauungsplans XX-277a

Anlage 2: Analyse- und Konzeptkarten

Anlage 3: Radabstellanlagen im Bestand

Anlage 4: Ermittlung des Stellplatzschlüssels

Literatur

Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. 2008. Fahrradparken in Berlin – Leitfaden für die Planung

Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. 2018. Gesetz über den Ausbau der Mobilität in Berlin (Berliner Mobilitätsgesetz).

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg. 2023. Fachgespräch Schulstraße. Präsentation vom 23.08.2023.
URL: file:///C:/Users/Neuling/Downloads/fachgespraech-schulstrasse_praesentation.pdf [Letzter Zugriff 21.11.2023]

stadtraum GmbH

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord in Berlin-Reinickendorf

ANLAGEN

Anlage 1

Entwurf des Bebauungsplans XX-277a



stadtraum

stadtraum GmbH

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord in Berlin-Reinickendorf

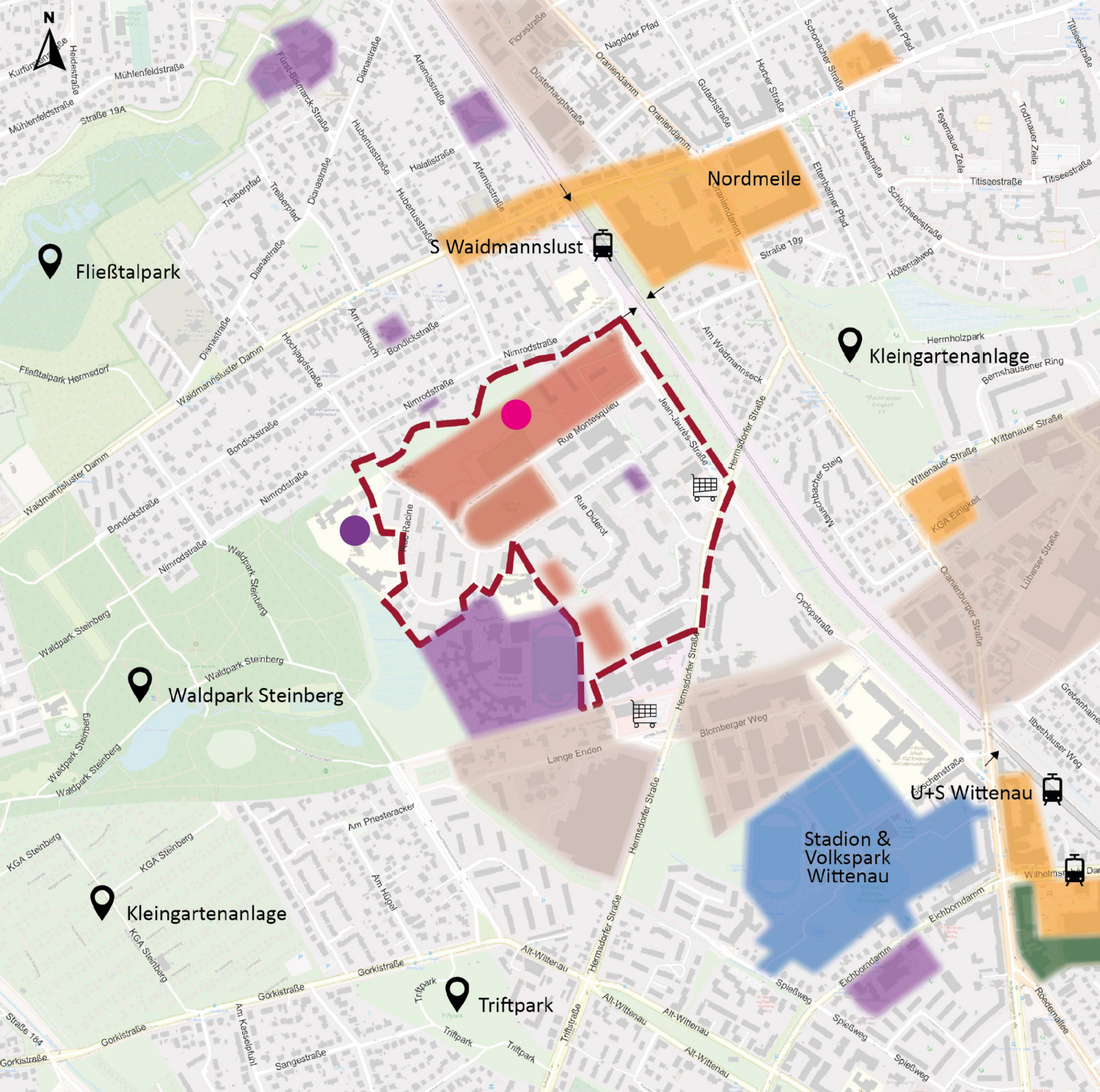
ANLAGEN

Anlage 2

Analyse- und Konzeptkarten



stadtraum



Stadträumliche Analyse

Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

Sport & Freizeit

Einzelhandelskonzentration

Schulen / Kitas

Gesundheitswesen

Industrie & Gewerbe

Wohnbau im Rahmen des Bebauungsplans

Zukünftiger Standort Münchhausen Grundschule

Zukünftiger Kita Standort

Zugang Bahnhofwerbe

Großer Einzelhandel

Flächen ohne Einfärbung überwiegend Wohnnutzung Bestand

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: November 2023
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM
 Quelle: Fis Broker
 Maßstab: 1:5000
 Ausgabedatum: 21.11.2023



Radverkehr

Radverkehrsnetz und bestehende Radverkehrsinfrastruktur

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

Radverkehrsanlagen (Bestand)

 Radweg

 Radfahrstreifen

 Schutzstreifen

Radverkehrsnetz

 Radvorrangnetz

 Ergänzungsnetz

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Juni 2023

Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM

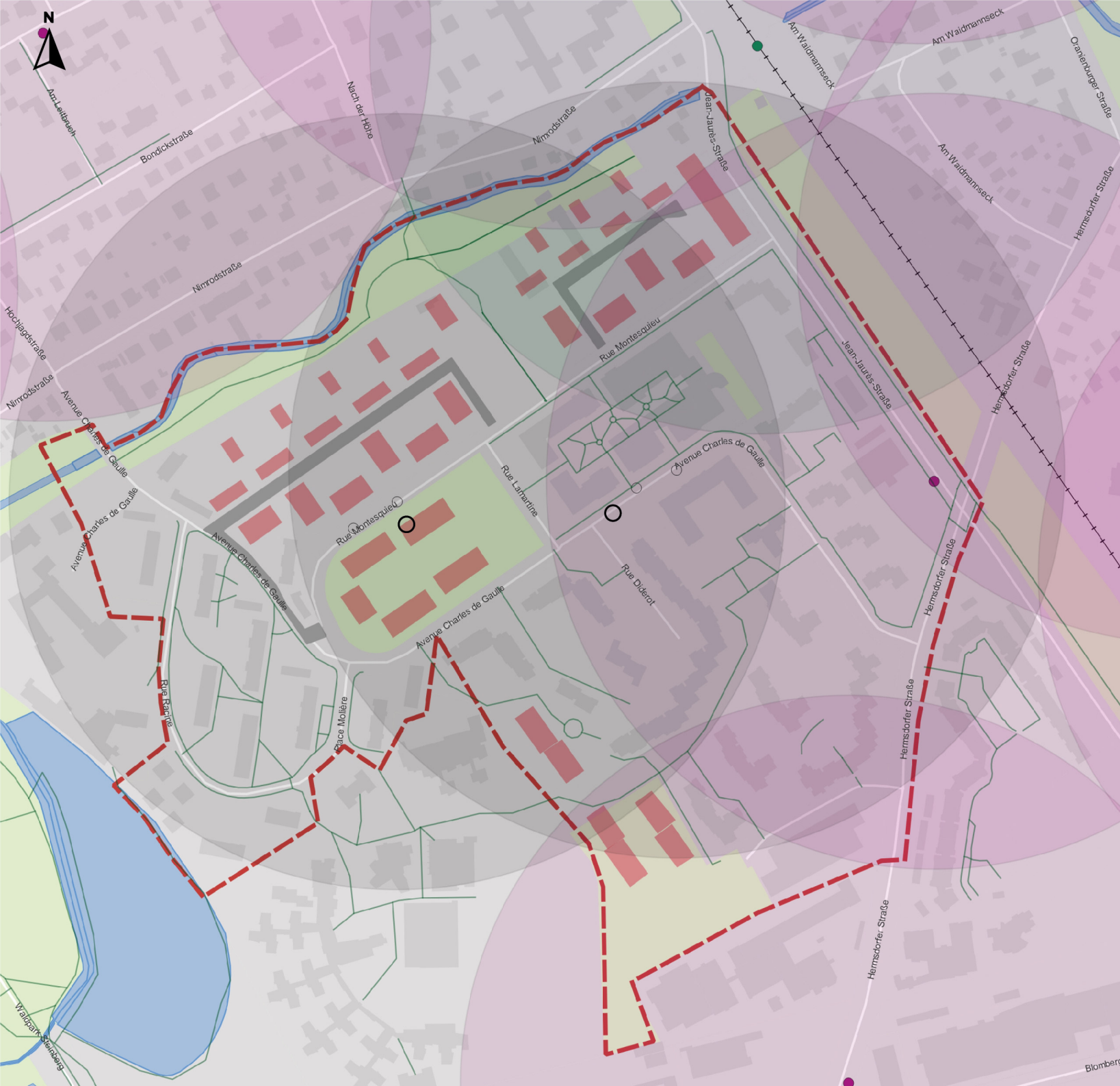
Quelle: Fis Broker

Maßstab: 1:5000

Ausgabedatum: 21.06.2023



stadtraum



Busverkehr ÖPNV Erschließungsradius

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

● Bushaltestelle im Bestand

● S-Bahnhaltestelle im Bestand

 geplante Bushaltestellenpaare

 Erschließungsradius 300 m Bus

 Erschließungsradius 300 m S-Bahn

 Erschließungsradius 300 m Bus geplant

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Juni 2023
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM
Quelle: Fis-Broker und OSM
Maßstab: 1:5000
Ausgabedatum: 21.06.2023



Fußverkehr und Ziele

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

■ ■ Fußgängernetz

— Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit

— Fahrtrecht zugunsten der Besucher und Benutzer

Ziele

■ Schule

■ Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

■ Einzelhandel

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Juni 2023

Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM

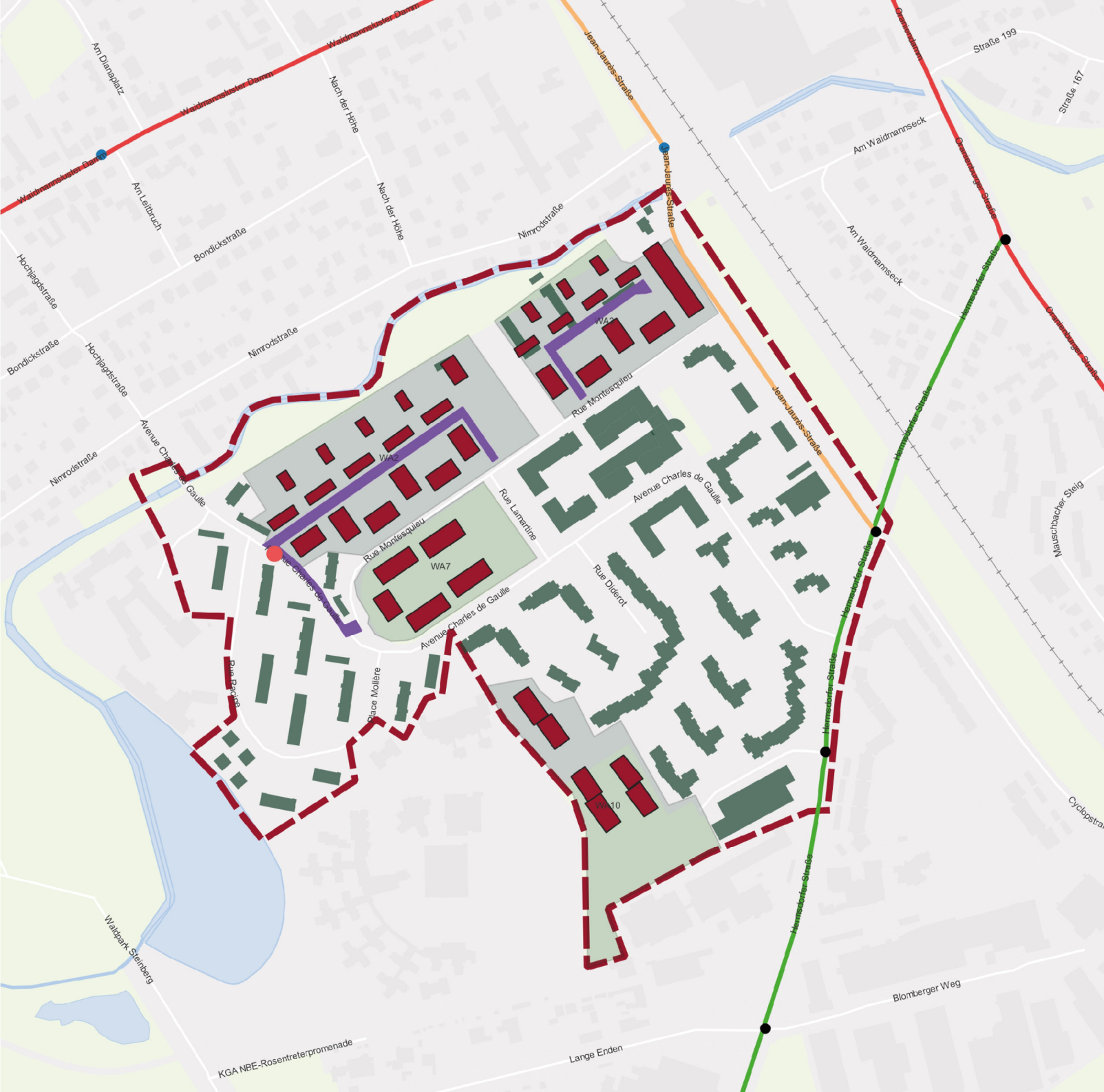
Quelle: Fis Broker

Maßstab: 1:5000

Ausgabedatum: 21.06.2023



stadraum



Straßennetz Übergeordnetes Straßennetz

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

Wohngebiete (WA) nach B-Plan

Zukünftige Bebauung

Übergeordnetes Straßennetz

Stufe II übergeordnete Straßenverbindung

Stufe III örtliche Straßenverbindung

Stufe IV Ergänzungsstraßen

Lichtsignalanlage

Fußgängerüberweg

Neue Erschließungsstraße

Poller

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Juni 2023

Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM

Maßstab: 1:5000

Ausgabedatum: 28.07.2023



MIV

Ruhender Verkehr

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

 Parkplatz

 Tiefgarage

 Parkhaus

Mobilitätskonzept
Cité Foch Nord

Stand: Juni 2023
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM
Quelle: Fis Broker
Maßstab: 1:5000
Ausgabedatum: 21.06.2023



stadraum

Maßnahmenverortung Fußwegenetz

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

 Geh- und Radfahrrecht zugunsten der
Allgemeinheit (Festsetzung B-Plan)

 Geh- und Fahrrecht zugunsten der Eigentümer, Be-
sucher und Benutzer der angrenzenden Grundstücke (Festsetzung B-Plan)

 Geplanter Geh- und Radweg

 Fußverbindung herstellen

 Fußverbindung qualifizieren

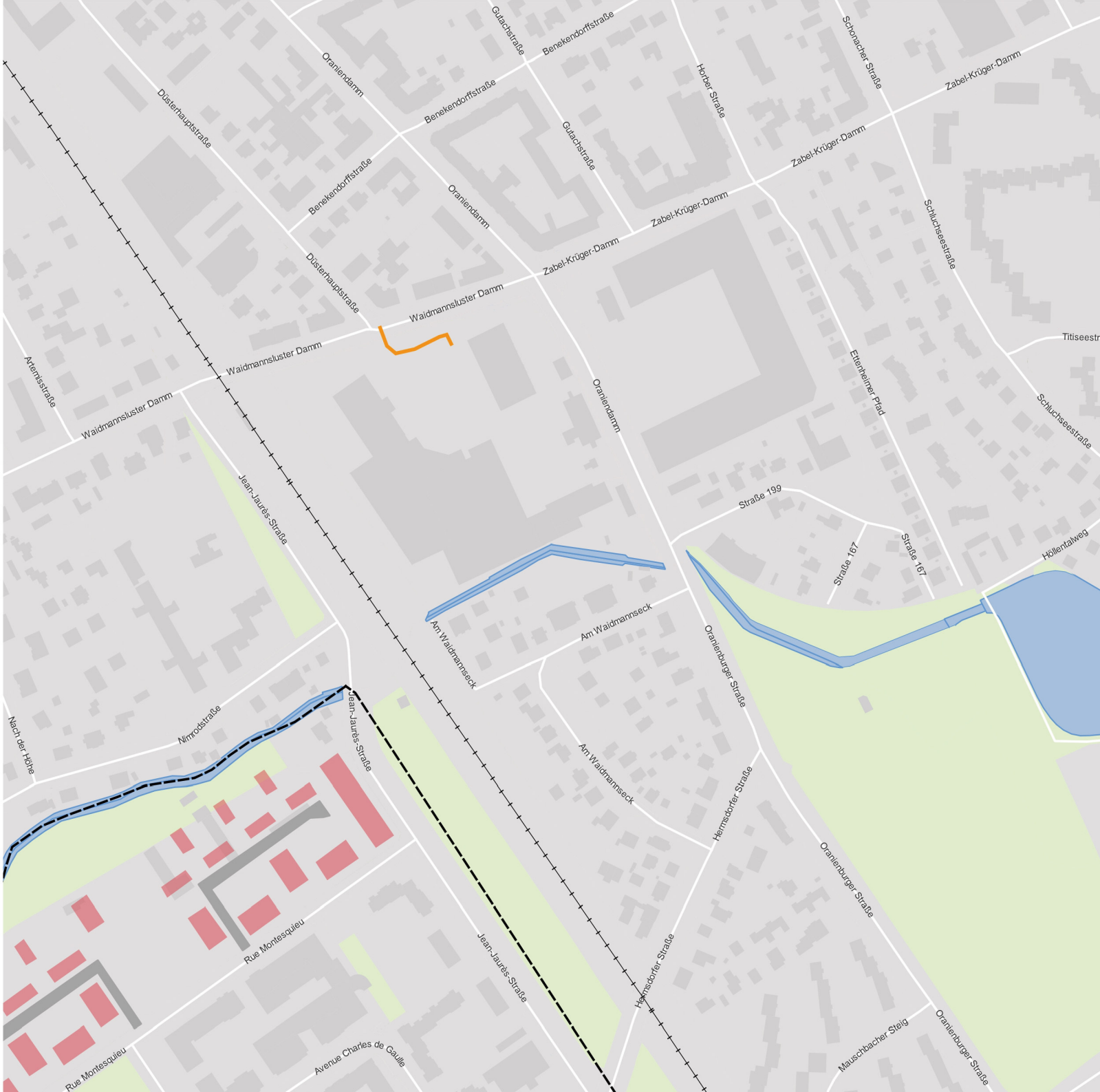
 Bereich Bushaltestelle

 Tempo 30 Zone

 Verkehrsberuhigter Bereich

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: November 2023
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM
Quelle: OSM, Straßenplanung BlmA
Ausgabedatum: 22.11.2023



Maßnahmenverortung Fußwegenetz Umfeld

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

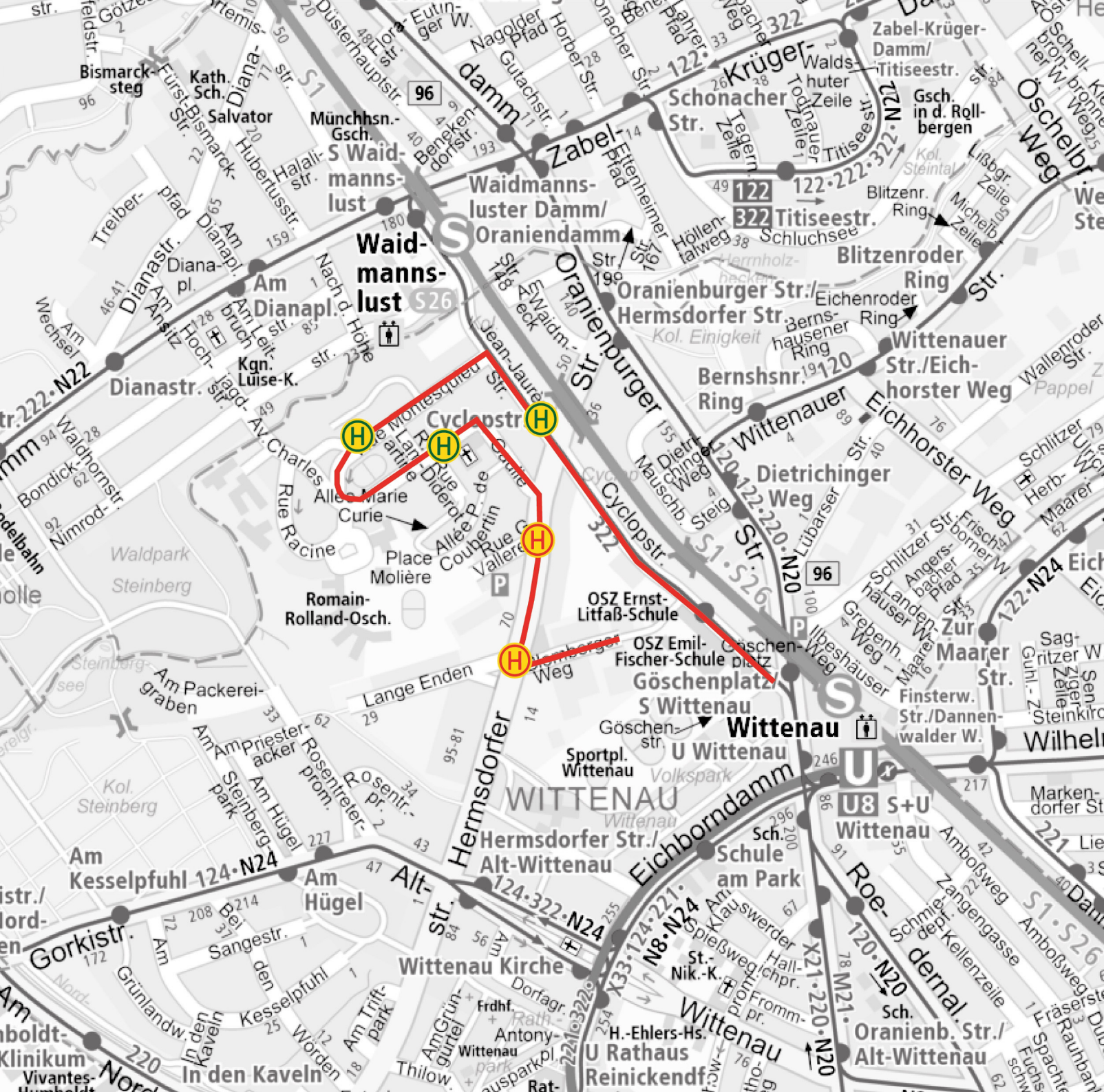
 Fußverbindung herstellen

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM
Quelle: OSM



stadtraum



Busverkehr Verlängerung der Linie 122

- (H) (Geplante) Haltestelle
- (H) Vorschlag Standort Haltestelle
- Vorschlag Linienführung 122

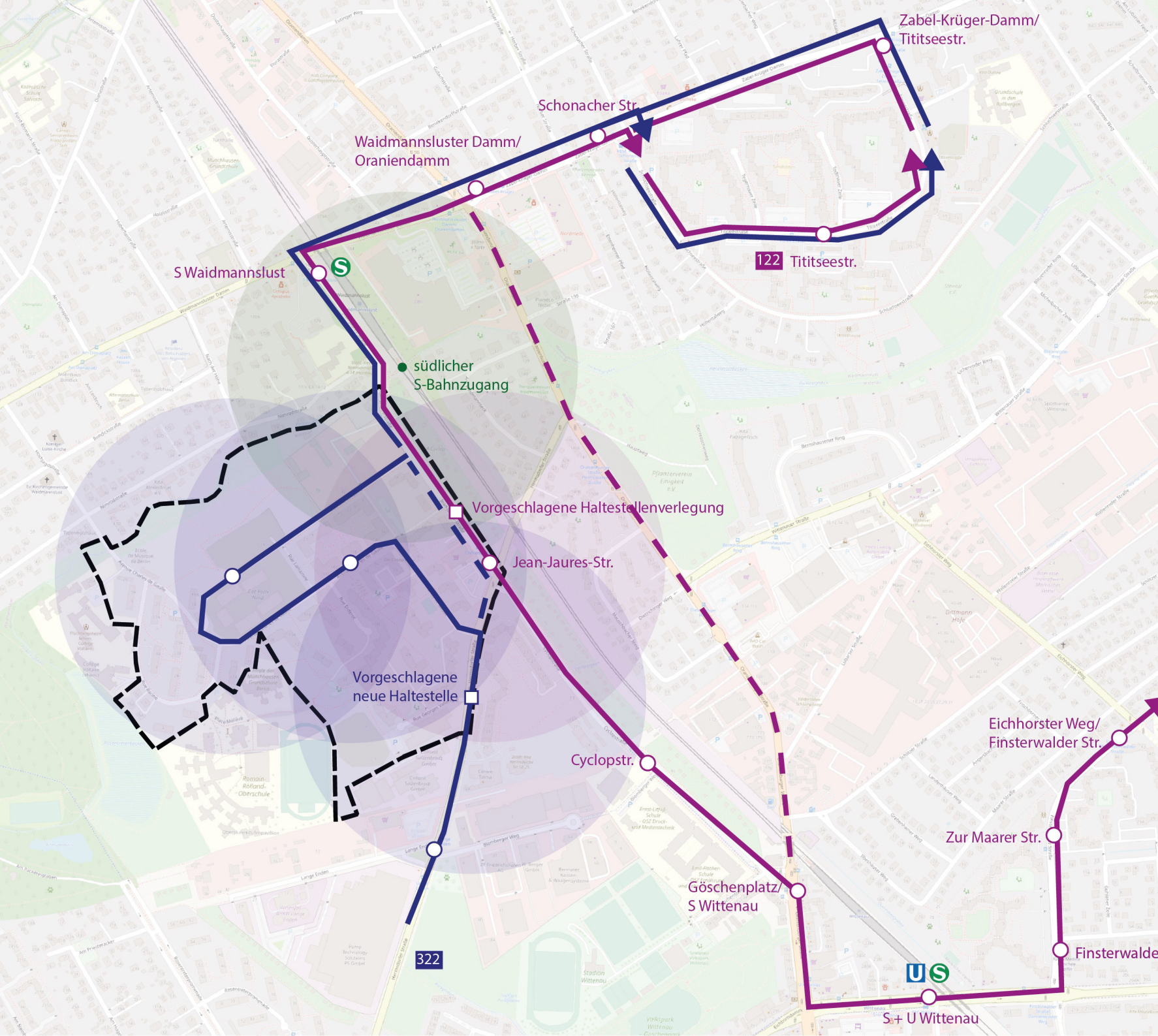
Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: BVG

- (Geplante) Haltestelle
- Vorschlag Standort Haltestelle
- Vorschlag Linienführung 322

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: BVG

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: BVG



ÖPNV Buslinienführung

Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

zukünftige Linienführung 122

derzeitige Linienführung 122

zukünftige Linienführung 322

derzeitige Linienführung 322
(vrs. ab 2028)

geplante Haltestelle

vorgeschlagene Haltestelle

Erschließungsradius 300 m Bus 322

Erschließungsradius 300 m Bus 122

Erschließungsradius 300 m S-Bahn

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: November 2023
Quelle: BVG
Kartengrundlage: OSM
Maßstab: 1:8500
Ausgabedatum: 01.11.2023



Maßnahmenverortung

 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

 Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit (Festsetzung B-Plan)

 Geh- und Fahrrecht zugunsten der Eigentümer, Besucher und Benutzer der angrenzenden Grundstücke (Festsetzung B-Plan)

 Geplanter Geh- und Radweg

 Fußverbindung herstellen

 Fußverbindung qualifizieren

 Bereich Bushaltestelle

 Tempo 30 Zone

 Verkehrsberuhigter Bereich

 Ladezone

 Stellplatz für stationäres Carsharingen

 Jelbistation bzw. Jelbipunkt

L Temporäre Beschilderung

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

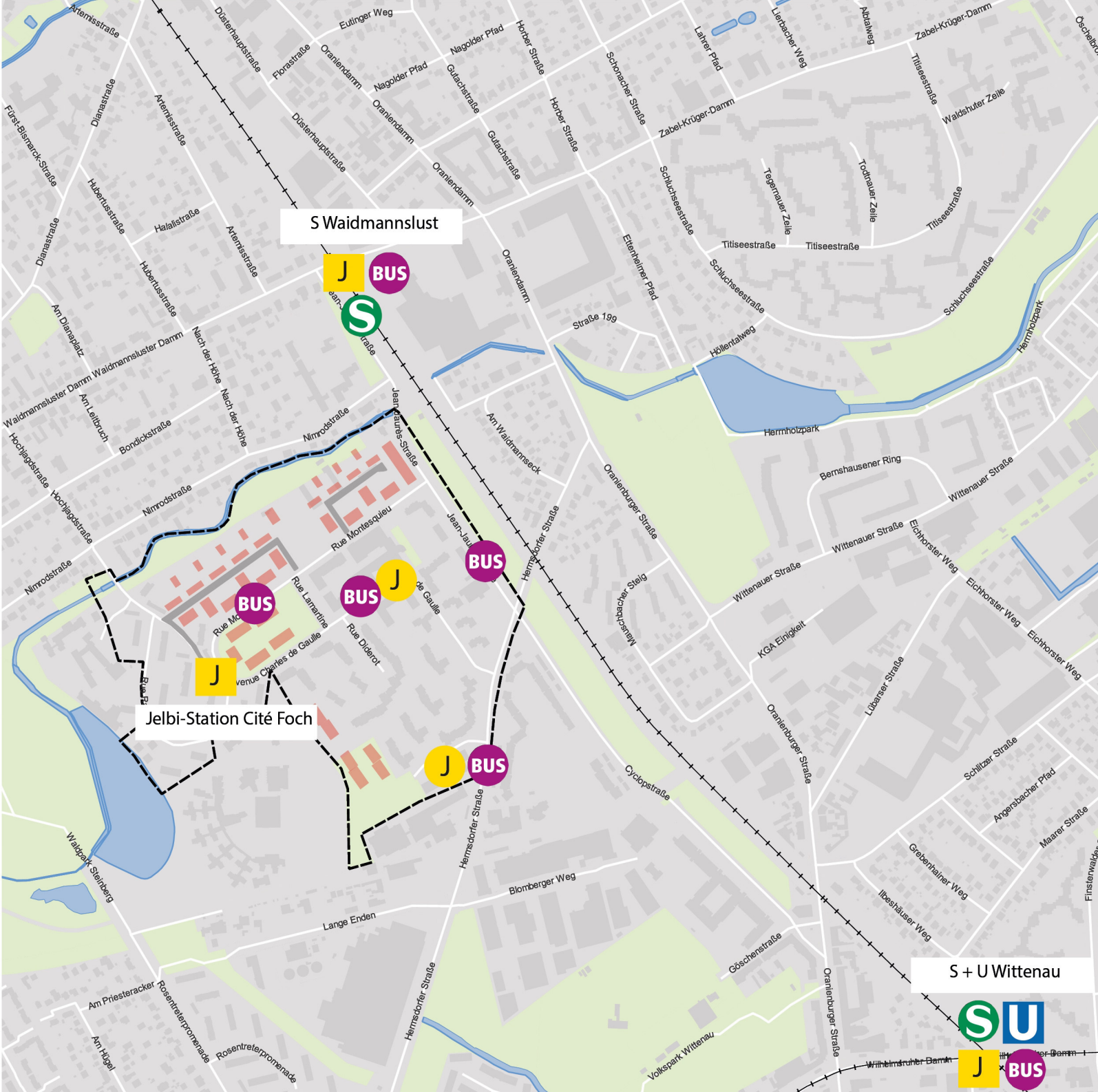
Stand: Januar 2024

Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM

Quelle: OSM, Straßenplanung BlmA



stadtraum



Maßnahmenverortung Vorüberlegung Jelbi-Netz

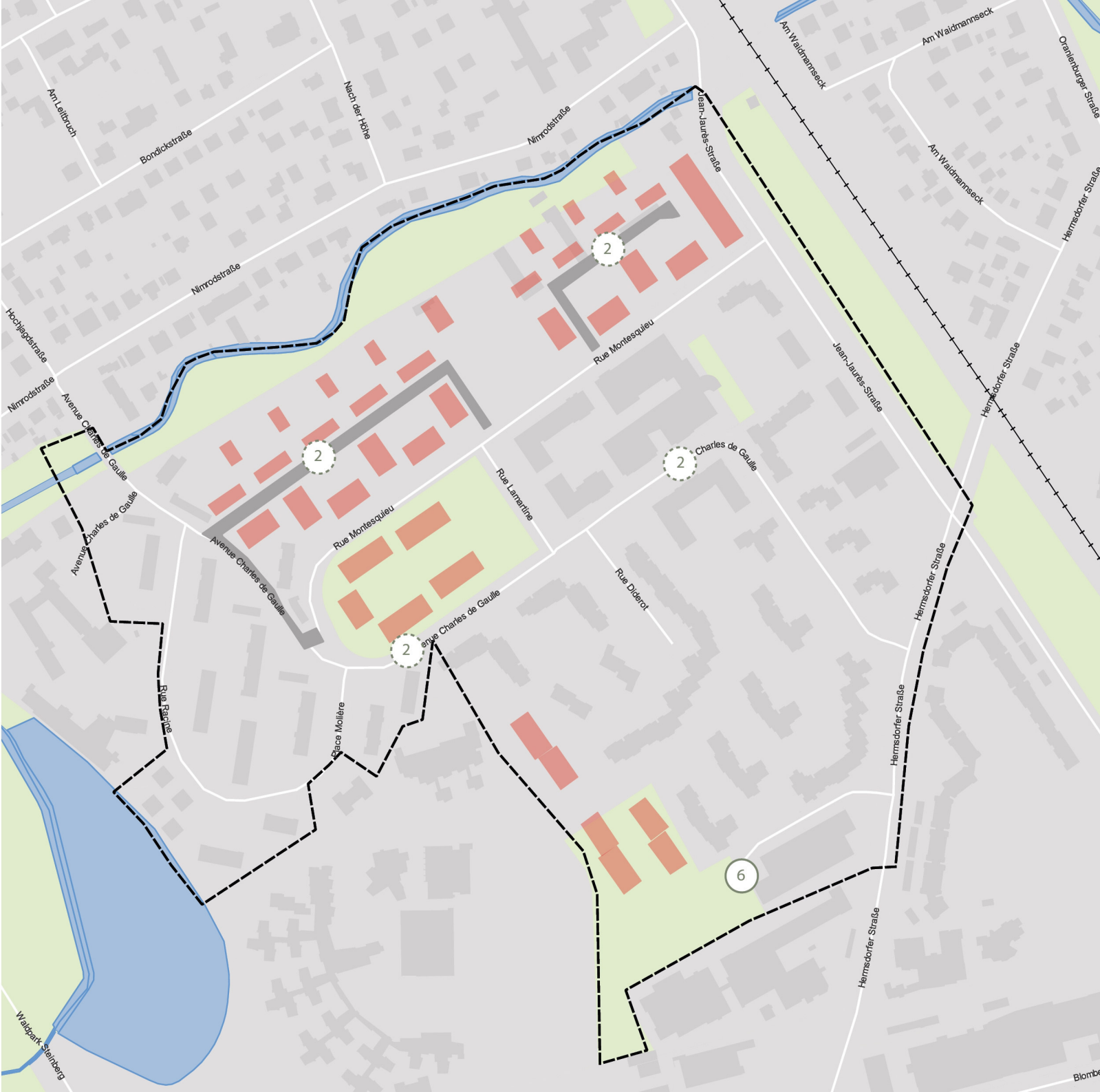
 Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

 Jelbi-Station

 Jelbi-Punkt

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM



Maßnahmenverortung Stationäres Carsharing

-  Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan
-  Standort für stationäres Carsharing
-  Zusätzliche Standort für stationäres Carsharing
-  Stellplatzanzahl

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM



Zusammenfassung der Maßnahmen

Zukünftiger Geltungsbereich B-Plan

Fußverbindung herstellen

Fußverbindung qualifizieren

Laufende Nummer (Maßnahme)

*Maßnahme 11, 13, 18, 19, 20 und 21 sind übergreifende Maßnahmen und nicht in der Karte punktuell darstellbar.

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord

Stand: Januar 2024
Kartengrundlage: Eigene Darstellung nach OSM
Quelle: OSM, Straßenplanung BlmA
Ausgabedatum: 09.01.2024



stadtraum

stadtraum GmbH

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord in Berlin-Reinickendorf

ANLAGEN

Anlage 3

Radabstellanlagen im Bestand



stadtraum

Objekt	Fahradkeller Bestand in m² (Quelle: BlmA Ausbauzustand unbekannt)	Geschätze/Realisierbare Anzahl der Stellplätze (Berechnung nach Leitfaden Fahrradparken Berlin 3,5 m² pro Fahrrad)	Gesamtzahl WE	bis 50 m²	bis 75 m²	bis 100 m²	über 100m²	Differenz zwischen Flächenverfügbarkeit und zu Bedarf nach AV Stellplätze Anlage 2
Avenue Charles de Gaulle 1	95,87	27	77	0	8	23	46	242
Avenue Charles de Gaulle 2	11,39	3	6	0	0	0	6	21
Avenue Charles de Gaulle 4	11,37	3	6	0	0	0	6	21
Avenue Charles de Gaulle 6	10,54	3	6	0	0	0	6	21
Jean-Jaurès-Str. 7	16,08	5	26	0	0	6	20	93
Avenue Charles de Gaulle 19	44,98	13	12	0	0	6	6	29
Jean-Jaurès-Str. 5	34,01	10	4	0	0	0	4	6
Jean-Jaurès-Str. 3	0	0	4	0	0	0	4	16
Avenue Charles de Gaulle 11	54,92	16	19	0	0	0	19	60
Avenue Charles de Gaulle 13	91,42	26	19	0	0	0	19	50
Avenue Charles de Gaulle 17	0	0	12	0	3	9	0	33
Avenue Charles de Gaulle 23	35,92	10	9	0	0	0	9	26
Avenue Charles de Gaulle 27	32,12	9	12	0	0	6	6	33
Rue Diderot 2	22,5	6	6	0	0	2	4	16
Rue Diderot 4	0	0	6	0	0	2	4	22
Rue Racine 2	41,7	12	12	0	0	0	12	36
Rue Racine 4	12,81	4	12	0	0	0	12	44
Rue Racine 9	7,28	2	12	0	6	3	3	31
Avenue Charles de Gaulle 18	0	0	12	0	12	0	0	24
Rue Georges Vallerey 2	72,6	21	28	0	0	0	28	91
Rue Georges Vallerey 4	72,45	21	23	0	0	0	23	71
Rue Georges Vallerey 6	72,4	21	23	0	0	0	23	71
Avenue Charles de Gaulle 3	38,27	11	28	0	0	0	28	101
Avenue Charles de Gaulle 5	18,39	5	11	0	0	1	10	38
Rue Diderot 1	201,07	57	85	0	0	29	56	254
Gesamtsumme	998,09	285	470	0	29	87	354	1450

Platzbedarf pro Stellplatz (in m²) 3,5

Bedarf nach AV Stellplätze Anlage 2

Objekt	2 Abstellplätze je Wohnung bis 75 m²	3 Abstellplätze je Wohnung bis 100 m²	4 Abstellplätze je Wohnung mit mehr als 100 m²	mindestens jedoch 1 Abstellplatz für Sonderfahr- räder bei Gebäuden mit mehr als 20 Wohnun- gen	Summe Stellplätze
Avenue Charles de Gaulle 1	16	69	184	4	269
Avenue Charles de Gaulle 2	0	0	24	0	24
Avenue Charles de Gaulle 4	0	0	24	0	24
Avenue Charles de Gaulle 6	0	0	24	0	24
Jean-Jaurès-Str. 7	0	18	80	1	98
Avenue Charles de Gaulle 19	0	18	24	1	42
Jean-Jaurès-Str. 5	0	0	16	0	16
Jean-Jaurès-Str. 3	0	0	16	0	16
Avenue Charles de Gaulle 11	0	0	76	1	76
Avenue Charles de Gaulle 13	0	0	76	1	76
Avenue Charles de Gaulle 17	6	27	0	1	33
Avenue Charles de Gaulle 23	0	0	36	0	36
Avenue Charles de Gaulle 27	0	18	24	1	42
Rue Diderot 2	0	6	16	0	22
Rue Diderot 4	0	6	16	0	22
Rue Racine 2	0	0	48	1	48
Rue Racine 4	0	0	48	1	48
Rue Racine 9	12	9	12	1	33
Avenue Charles de Gaulle 18	24	0	0	1	24
Rue Georges Vallerey 2	0	0	112	1	112
Rue Georges Vallerey 4	0	0	92	1	92
Rue Georges Vallerey 6	0	0	92	1	92
Avenue Charles de Gaulle 3	0	0	112	1	112
Avenue Charles de Gaulle 5	0	3	40	1	43
Rue Diderot 1	0	87	224	4	311
Summe	58	261	1416	24	

Gesamt	1735
Gesamt mit Sonderfahrräder:	1711,5

stadtraum GmbH

Mobilitätskonzept Cité Foch Nord in Berlin-Reinickendorf

ANLAGEN

Anlage 4

Ermittlung des Stellplatzschlüssels



stadtraum

BlmA

Adresse/ WA	Eigentümer*in	Anzahl WE	Anzahl Stellplätze
Avenue Charles de Gaulle 1-1D	BlmA	77	
Avenue Charles de Gaulle 2	BlmA	6	
Avenue Charles de Gaulle 3-3A	BlmA	28	
Avenue Charles de Gaulle 4	BlmA	6	
Avenue Charles de Gaulle 5	BlmA	10	
Avenue Charles de Gaulle 6	BlmA	6	
Avenue Charles de Gaulle 11-11B	BlmA	20	18
Avenue Charles de Gaulle 13-13B	BlmA	20	18
Avenue Charles de Gaulle 16 - Garage	BlmA		7
Avenue Charles de Gaulle 17-17A	BlmA	12	
Avenue Charles de Gaulle 18-18A	BlmA	12	
Avenue Charles de Gaulle 19-19A	BlmA	12	
Avenue Charles de Gaulle 21 - Garage	BlmA		6
Avenue Charles de Gaulle 23-23B	BlmA	9	
Avenue Charles de Gaulle 25 - Garage	BlmA		7
Avenue Charles de Gaulle 27-27A	BlmA	12	
Avenue Charles de Gaulle 29 - Garage	BlmA		8
Avenue Charles de Gaulle 34 - Garage	BlmA		11
Jean-Jaurès-Str.7-7A	BlmA	26	
Jean-Jaurès-Str.5	BlmA	4	
Jean-Jaurès-Str.3	BlmA	4	
Jean-Jaurès-Str.1	BlmA		
Rue Diderot 1-1F	BlmA	85	
Rue Diderot 2	BlmA	6	5
Rue Diderot 4	BlmA	6	4
Rue Racine 2-2 A	BlmA	12	13
Rue Racine 4-4A	BlmA	12	12
Rue Racine 9-9A	BlmA	12	
Rue Georges Vallerey 2-2A	BlmA	28	
Rue Georges Vallerey 4-4A	BlmA	23	
Rue Georges Vallerey 6-6A	BlmA	23	
Rue Georges Vallerey - Parkhaus (ohne von außen befahrbare Stellpl.)	BlmA		350
WA 2	BlmA	42	27
WA 4 (höchster Wert gem. Angebot 9 SMB)	BlmA	88	
WA 3	BlmA	29	16
WA 5 (höchster Wert gem. Angebot 9 SMB)	BlmA	97	
WA 7 (höchster Wert gem. Angebot 9 SMB)	BlmA	140	
WA 9 (höchster Wert gem. Angebot 9 SMB)	BlmA	208	
Summe WE/ Stellplätze		1075	502

private (Tief-)Garage
Parkhaus BlmA
Privatstraße

Andere Eigentümer*innen

Adresse/ WA	Eigentümer*in	Anzahl WE	Anzahl Stellplätze
Avenue Charles de Gaulle 7, 9	BPD GmbH (WE mündl. Ang. BPD an BlmA)	92	
Avenue Charles de Gaulle 8, 8a, 8b	WEG Av. Charles de Gaulle 8, 8a, 8b	40	
Avenue Charles de Gaulle 10, 10a, 10b, 12, 14 Rue Montesquieu	BPD GmbH (WE mündl. Ang. BPD an BlmA)	241	99
Rue Racine 5, 5a	Cordula Güttler, Michael Bernhardt	10	
Rue Racine 5b, 5c	IGLU Projekt GmbH	10	
Summe WE/ Stellplätze		393	99

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Adresse/ WA	Eigentümer*in	Anzahl WE	Anzahl Stellplätze
Stellplätze Straßenbauabschnitt 1 (Rue Montesquieu, Rue Racine etc.)			
Stellplätze Straßenbauabschnitt 2 (Avenue Charles de Gaulle)			
Stellplätze Straßenbauabschnitt 2 (Rue Diderot)			
Summe Stellplätze			140

Stellplatzschlüssel nach Bauabschluss

Stellplätze in Privatstraßen	43
Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	140
Stellplätze im Parkhaus	350
Stellplätze (Tief-)Garage	208
Summe Stellplätze	741
Anzahl der Wohneinheiten	1468
Stellplätze / Wohneinheiten	0,50

Stellplatzschlüssel nach Mobilitätskonzept

Stellplätze in Privatstraßen	37
Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	80
Stellplätze im Parkhaus	350
Stellplätze (Tief-)Garage	208
Summe Stellplätze	675
Anzahl der Wohneinheiten	1468
Stellplätze / Wohneinheiten	0,46